

PARLEMENT WALLON

SESSION 2015-2016

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance publique de commission*

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

Mardi 16 février 2016

SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i>	1
<i>Organisation des travaux</i>	1
<i>Examen de l'arriéré</i>	1
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites</i>	1
<i>Auditions</i>	1
<i>La situation du fret ferroviaire</i>	1
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	2
<i>Exposé de M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	2
<i>Audition de Mme Wouters, représentante habilitée de la Cellule ferroviaire du SPW</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Wouters, représentante habilitée de la Cellule ferroviaire du SPW.....	4
<i>Audition de M. Pauwels, CEO de SNCB Logistics</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Pauwels, CEO de SNCB Logistics.....	8
<i>Audition de M. Saelens, Conseiller au département Environnement, Énergie, Aménagement du territoire et Mobilité à l'Union wallonne des entreprises (UWE)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Saelens, Conseiller au département Environnement, Énergie, Aménagement du territoire et Mobilité à l'Union wallonne des entreprises (UWE).....	12
<i>Audition de Mme Dufrasne, Responsable de la Cellule développement économique territorial, en charge du projet d'opérateur ferroviaire de proximité à l'Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire (IDEA)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Dufrasne, Responsable de la Cellule développement économique territorial, en charge du projet d'opérateur ferroviaire de proximité à l'Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire (IDEA).....	15

Échange de vues

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Daele, Martin, Mmes De Bue, Salvi, M. Onkelinx, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Pauwels, CEO de SNCB Logistics, Mme Dufrasne, Responsable de la Cellule développement économique territorial, en charge du projet d'opérateur ferroviaire de proximité à l'Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire (IDEA), M. Saelens, Conseiller au département Environnement, Énergie, Aménagement du territoire et Mobilité à l'Union wallonne des entreprises (UWE), Mme Wouters, représentante habilitée de la Cellule ferroviaire du SPW, M. Wahl..... 18

Reprise de la séance 33

Projets et propositions..... 33

Proposition de décret visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales, pour les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution, déposée par Mmes Moucheron, Lambelin, Leal Lopez, Baltus-Möres et M. Prévot (Doc. 261 (2014-2015) N° 1)..... 33

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Lambelin, M. Wahl..... 33

Exposé de Mmes Lambelin et Leal Lopez, coauteures de la proposition de décret

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Lambelin, M. Daele, Mmes Leal Lopez, De Bue..... 33

Discussion générale

Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, Mme De Bue, M. Daele..... 35

Examen et vote des articles..... 36

Vote sur l'ensemble..... 36

Confiance au président et au rapporteur..... 36

Proposition de résolution relative aux dessertes ferroviaires internationales de passagers au départ et à destination de la Wallonie, déposée par MM. Jeholet, Crucke, Bellot, Mme De Bue, MM. Knaepen et Bouchez (Doc. 185 (2014-2015) N° 1) ;

Proposition de résolution visant à la réouverture de la liaison Thalys sur la dorsale wallonne, déposée par M. Fourny, Mme Salvi, MM. Collignon, Henry, Mme Morreale et M. Hazée (Doc. 377 (2015-2016) N° 1)..... 37

Désignation d'un rapporteur

Intervenants : Mme la Présidente, M. Wahl..... 37

Exposé de Mme De Bue, coauteure de la proposition de résolution

Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue..... 37

Exposé de Mme Salvi, coauteure de la proposition de résolution

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Salvi..... 38

Discussion générale

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Daele, Martin, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, Mme De Bue..... 39

Fait personnel

Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Martin, Mme De Bue..... 44

Proposition de résolution relative aux dessertes ferroviaires internationales de passagers au départ et à destination de la Wallonie, déposée par MM. Jeholet, Crucke, Bellot, Mme De Bue, MM. Knaepen et Bouchez (Doc. 185 (2014-2015) N° 1) ;

Proposition de résolution visant à la réouverture de la liaison Thalys sur la dorsale wallonne, déposée par M. Fourny, Mme Salvi, MM. Collignon, Henry, Mme Morreale et M. Hazée (Doc. 377 (2015-2016) N° 1)..... 45

Discussion générale (Suite)

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Salvi, MM. Wahl, Daele, Jeholet 45

Proposition de résolution relative aux dessertes ferroviaires internationales de passagers au départ et à destination de la Wallonie, déposée par MM. Jeholet, Crucke, Bellot, Mme De Bue, MM. Knaepen et Bouchez (Doc. 185 (2014-2015) N° 1)..... 48

Vote sur l'ensemble

Intervenants : Mme la Présidente, M. Daele..... 48

Proposition de résolution visant à la réouverture de la liaison Thalys sur la dorsale wallonne, déposée par M. Fourny, Mme Salvi, MM. Collignon, Henry, Mme Morreale et M. Hazée (Doc. 377 (2015-2016) N° 1)..... 49

Vote sur l'ensemble

Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue..... 49

Confiance au président et au rapporteur..... 49

Interpellations et questions orales..... 49

Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'étude concernant l'état des tunnels wallons » ;

Question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la planification des investissements relatifs à l'entretien des tunnels »

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Daele, Bouchez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 49

Question orale de Mme De Bue à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la fermeture de l'A601 » ;

Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la rénovation de l'autoroute A601 reliant la E40 à la E313 » ;

Question orale de M. Drèze à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'A601 »

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Daele, Drèze, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 51

Question orale de M. Gillot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les quais de halage le long de la Meuse et du canal Albert à hauteur du site de Chertal »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Gillot, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 53

Question orale de M. Gillot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'extension du zoning industriel des Hauts-Sarts » ;

Question orale de M. Drèze à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'extension du zoning des Hauts-Sarts »

Intervenants : Mme la Présidente, MM. Gillot, Drèze, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 54

Question orale de M. Henry à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays dans le plan Infrastructures »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Henry, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 56

Question orale de M. Sampaoli à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les pratiques du Port autonome de Namur »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Sampaoli, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 57

Reprise de la séance..... 58

Interpellations et questions orales (Suite)..... 59

Question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la position de la majorité ternoisienne dans le dossier de l'élargissement de l'Escaut »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Waroux, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 59

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les difficultés de mise en œuvre de la taxe kilométrique »

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les boîtiers OBU »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 61

Question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le passage des cyclistes au feu rouge dans les carrefours »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 66

Question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les comportements inopportuns sur la route détectés par les nouvelles technologies »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 67

Question orale de M. Mouyard à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le classement des cimetières militaires en Wallonie »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Mouyard, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 69

Question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la présence du virus zika en Europe »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 70

Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'annonce d'une approche intégrée des maladies chroniques » ;

Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan conjoint en faveur des maladies chroniques » ;

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'appel à projets pour une meilleure intégration des maladies chroniques » ;

Question orale de Mme Vienne à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la composition du collège d'experts au sein de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 71

Question orale de M. Arens à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la réorganisation des soins de santé dans la Province de Luxembourg »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Arens, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 74

Question orale de Mme Ryckmans à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le manuel de bonnes pratiques contre les mutilations génitales féminines »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Ryckmans, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 76

Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le jeune aidant proche »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 77

Question orale de M. Arens à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les engagements du Plan wallon de lutte contre la pauvreté par rapport au dossier médical global »

Intervenants : Mme la Présidente, M. Arens, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 79

Question orale de Mme Ryckmans à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le baromètre des violences faites aux femmes » ;

Question de Mme Bonni à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les violences familiales à l'égard des femmes porteuses d'un handicap »

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Ryckmans, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 80

Organisation des travaux (Suite)..... 82

Interpellations et questions orales retirées..... 82

Liste des intervenants..... 83

Abréviations courantes..... 84

Présidence de Mme Kapompole, Présidente

OUVERTURE DE LA SÉANCE

- La séance est ouverte à 9 heures 25 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est ouverte.

ORGANISATION DES TRAVAUX

Examen de l'arriéré

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission. Quelqu'un souhaite-t-il prendre la parole sur celui-ci ? Non.

Interpellations et questions orales transformées en questions écrites

Mme la Présidente. - Les questions orales de :

- Mme De Bue, sur « le remplacement de feux tricolores par des ronds-points » ;
- Mme Lambelin, sur « les écoducs en Wallonie » ;
- Mme Morreale, sur « l'utilisation des pierres et roches ornementales wallonnes » ;
- M. Tzanetatos, sur « l'opération « Gaff' à la route » » ;
- Mme De Bue, sur « l'application relative au comportement au volant » ;
- M. Tzanetatos, sur « l'impact des nouvelles technologies sur les résultats de la campagne Bob » ;
- Mme De Bue, sur « l'autocollant « Signal Senior » » ;
- Mme De Bue, sur « le label « 90dB Concert » » ;
- Mme De Bue, sur « la maladie de Lyme » ;
- Mme Pécriaux, sur « le plan conjoint en faveur des maladies chroniques » ;
- Mme Pécriaux, sur « la lutte contre le tabagisme passif » ;
- M. Lefebvre, sur « la diversité sexuelle au sein des maisons de repos » à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sont transformées en questions écrites.

AUDITIONS

LA SITUATION DU FRET FERROVIAIRE

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les auditions sur la situation du fret ferroviaire. Rappelez-vous, notre commission s'est positionnée en faveur d'une série d'auditions sur la situation du fret ferroviaire, sur la base d'une proposition de M. le Ministre pour pouvoir aborder ce point important pour notre Wallonie, en commission, ce matin.

Je vous demanderai de souhaiter la bienvenue aux différents orateurs présents. Nous avons Mme Wouters, représentante habilitée de la Cellule ferroviaire du SPW ; M. Pauwels, CEO de SNCB Logistics ; M. Saelens, Conseiller au département Environnement, Énergie, Aménagement du territoire et Mobilité à l'Union wallonne des entreprises et Mme Dufrane, qui remplace Mme Libert, responsable de la Cellule de développement économique territorial en charge du projet de l'opérateur ferroviaire de proximité à l'Intercommunale de développement et d'aménagement du territoire de Mons-Borinage-Centre.

Je voudrais également saluer la présence de M. Loyaerts, Directeur général de la DGO2, qui nous rejoint.

(Réaction de M. Loyaerts)

Vous n'êtes pas dans les auditionnés, du coup, tout ce que j'avais retenu pour le débat SOFICO est parti.

(Réaction de M. Loyaerts)

Merci beaucoup, Monsieur le Directeur général.

Je vous propose la méthodologie suivante : chaque orateur disposera 15 minutes pour effectuer son intervention, 15 minutes maximum pour rester dans les temps impartis.

Je vous propose alors de garder toutes vos questions, remarques, pour la fin de toutes ces présentations dans le cadre de l'échange de vues que nous aurons. Cela nous permettra d'avancer correctement et de démarrer par une introduction effectuée par M. le Ministre.

Pouvez-vous marquer votre accord pour cette méthode de travail ?

(Réaction de Mme Pécriaux)

Merci, Madame Péciaux. Tout le monde est-il d'accord ? Fonctionne-t-on comme cela ?

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. - Je vous demanderai d'ores et déjà de vous positionner concernant la désignation d'un rapporteur.

Quelqu'un souhaite-t-il être rapporteur ?

Mme Leal Lopez est désignée en qualité de rapporteuse à l'unanimité des membres.

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

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mesdames et Messieurs les députés, bien le bonjour, également à celles et ceux qui ont accepté de participer à ces séances d'audition.

Je m'autoriserai quelques mises en perspective historique pour bien mesurer l'importance du débat que nous aurons aujourd'hui.

Dès sa création, en 1831, le Royaume de Belgique estima nécessaire de favoriser son développement économique en s'appuyant notamment sur un réseau de chemins de fer. À cette époque, rien n'existait en Belgique ni en Europe continentale d'ailleurs, seule l'Angleterre connaissait ce mode de transport. C'est probablement, la raison pour laquelle les trains roulent à gauche.

Tout était donc à créer. En 1835, la première ligne de chemin de fer était inaugurée, qui ouvrit la voie à un immense chantier au terme duquel la Belgique, fin du XIXe siècle, fut couverte de lignes ferroviaires irriguant finement l'ensemble du territoire national et favorisant du même coup la formidable industrialisation du pays.

À cet égard, je renvoie d'ailleurs les plus curieux d'entre vous au chapitre consacré par Henry Pirenne, dans son histoire de Belgique, au développement du chemin de fer.

Aujourd'hui, s'agissant du ferroviaire, nous assistons à un phénomène semblable à celui qui frappe tous les glaciers du monde : l'infrastructure ferroviaire fond petit à petit, principalement dans le secteur des marchandises, mais aussi dans le secteur « voyageurs », avec une érosion de la notion de service public. Le cas du Thalys

wallon dont nous parlerons, tout à l'heure, est certainement particulièrement exemplatif à cet égard.

J'ai souhaité traiter avec cette commission – j'en remercie Mme la Présidente – des problématiques ferroviaires qui font l'actualité, qu'il s'agisse du Plan de transport, des investissements ferroviaires. Je profite de l'occasion pour informer chacun que la première réunion de la cellule stratégique sur ces investissements ferroviaires se tiendra lundi prochain. Le fret ferroviaire aussi est une thématique que j'ai souhaité aborder, l'ensemble de ces enjeux n'étant pas sans influence sur l'organisation territoriale de notre Région ni sur son activité économique actuelle et future.

Aujourd'hui, le débat qui nous anime portera sur le fret ferroviaire. J'en suis particulièrement heureux, car reconnaissons que c'est une thématique rarement abordée dans les enceintes parlementaires. C'est une thématique qui est, j'aurais envie de dire, honteusement négligée, parce que c'est une thématique essentielle pour l'essor économique de notre Région, de notre territoire et dont on ne se saisit que trop rarement pour pouvoir en mesurer les enjeux.

Gageons qu'avec les éclairages des différentes parties prenantes concernées, l'ensemble des parlementaires pourra, à travers vous, être aussi sensibilisé, mobilisé sur les enjeux importants et questions du fret ferroviaire.

Rappelons que le fret ferroviaire, au sein de l'Union européenne, est totalement libéralisé depuis 2007. Cette libéralisation a permis progressivement l'émergence d'une multitude d'entreprises ferroviaires privées, souvent de petite taille, et a permis également à certaines entreprises ferroviaires historiques, comme la *Deutsche Bahn*, de conquérir de nouveaux marchés en dehors des frontières nationales, souvent d'ailleurs par la création de filiales opérant au départ des pays concernés.

Les nouvelles entreprises ferroviaires qui sont apparues ont petit à petit grignoté la part du marché des entreprises historiques en situation de monopole. C'est ainsi qu'en Belgique, 11 entreprises ferroviaires sont actives, dont B Logistics, l'opérateur historique privatisé, aujourd'hui, et qui pèse environ 70 % du marché. Ce qui reste évidemment conséquent, mais ce qui signifie surtout que, depuis la libéralisation, l'opérateur historique a perdu 30 % de parts du marché.

Gardons toutefois aussi à l'esprit que les opérateurs ferroviaires historiques développent des stratégies propres et leur statut privé les amène, reconnaissons-le, à viser dorénavant la rentabilité financière que réellement le souci de ce que serait l'intérêt public et donc l'intérêt du soutien à certains développements industriels spécifiques.

Les opérateurs se sont recentrés sur les trafics massifiés, délaissant les trafics de lots de wagons, les trafics plus mineurs, à des opérateurs eux-mêmes plus petits ou les ont carrément parfois abandonnés, privant de la sorte les industriels d'un mode de transport durable.

Cette libéralisation totale s'est malheureusement réalisée à la veille de la grande crise économique de 2008 qui a eu un impact majeur sur le transport ferroviaire en Belgique, puisqu'il a perdu environ 30 % de trains au kilomètre – ce qui fait dire à certains que la libéralisation du secteur ferroviaire est le pire ennemi du transport ferroviaire. Plus précisément, dans l'Europe de l'Ouest et du Sud, le transport ferroviaire de marchandises n'a pas encore – tant s'en faut – retrouvé les niveaux de production qu'il connaissait avant 2008. L'Europe de l'Est qui connaissait historiquement une utilisation très importante du ferroviaire est aussi en perte de vitesse. Seule l'Europe centrale et du Nord – singulièrement l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse ou la Suède – connaît une utilisation importante du fret ferroviaire avec des croissances qui sont constatées.

Quant à la situation du fret ferroviaire en Belgique, soulignons que la part modale pour le transport de marchandises donne d'abord la route comme champion toutes catégories, puis le fluvial et en bon dernier le rail, le fluvial ayant dépassé le rail au début du XXI^e siècle.

Cette situation préoccupante s'explique principalement par la non-adaptation du rail aux mutations de l'économie : déclin de l'industrie lourde, réduction des stocks dans les entreprises et gestion de leur production en flux tendu, délocalisation de certaines productions et généralisation des demandes spécifiques du transport. Tout cela incite les opérateurs ferroviaires à se concentrer sur les secteurs les plus rentables ou captifs, comme l'industrie chimique, par exemple, et dans les lieux de grande concentration de fret, comme les ports maritimes. Cela aboutit aussi à créer certains déserts en matière de fret ferroviaire, dont l'abandon de gares de triage wallonnes, notamment.

Au niveau des financements des infrastructures par les pouvoirs publics, l'on se trouve à l'évidence dans une phase de récession profonde, qui durera très vraisemblablement, et avec un gestionnaire de l'infrastructure – Infrabel, pour ne pas le citer – qui répond d'abord aux besoins des opérateurs – ce qui crée un écart par rapport aux besoins des industriels qui, trop souvent, visent un retour sur investissement de deux, trois, ou quatre années absolument incompatible avec le retour sur investissement dans le monde ferroviaire.

Dans le même temps, les infrastructures routières, en Wallonie, sont particulièrement chargées, avec à certains endroits des taux de poids lourds dépassant les 20 %, sur la E42, la E40, la E411 ou encore la E25.

Notons d'ailleurs que la Flandre vit une situation très semblable avec des taux de poids lourds, dans les zones d'Anvers et de Zeebrugge, identiques, voire supérieurs – et le phénomène n'est probablement pas près de s'arrêter.

Ainsi, en 1990, 1 % seulement des autoroutes présentaient un taux d'utilisation supérieur à 75 % aux heures de pointe. En 2000, on était montés à 10 % ; en 2010 on franchissait la barre des 20 %. Il est donc plus que nécessaire d'encourager les initiatives alternatives à la route.

Et quand l'on parle de fret ferroviaire, au final, de quoi parle-t-on ?

Si l'on aborde la question en termes d'organisation, alors l'on parlera soit de trafic par train complet soit de trafic diffus, c'est-à-dire de trafic de wagons isolés.

Le trafic par train complet part d'un point A pour se rendre à un point B qui est le point final, sans autre opération que le transport. Le trafic diffus implique par contre le regroupement de lots de plusieurs wagons différents. Des opérations, dès lors, de formation, de triage suivies, avant d'arriver à la destination finale, d'opérations de séparation de lots.

Le train complet, vous l'aurez compris, peut donc être économiquement rentable, là où le trafic diffus l'est plus difficilement. Les entreprises ferroviaires ont d'ailleurs tendance à augmenter substantiellement leur prix ou, dès lors, à restreindre leur offre, ce qui handicape aussi le recours à ce transport par rail pour une série de nos entreprises ou industries éclatées aux quatre coins du territoire wallon.

Si par contre, l'on aborde la question non plus en termes d'organisation, mais en termes de marchandises transportées, l'on parle de trafic combiné pour les containers, les caisses mobiles, les semi-remorques. On parle de trafic conventionnel pour les granulats, pour l'acier, pour les voitures, pour la chimie, et cetera.

Voilà Mesdames et Messieurs les parlementaires les quelques éléments de perspectives à la fois historiques et contextuelles que je souhaitais partager avec vous, avant de laisser la parole aux différents opérateurs qui sont, dans leurs responsabilités respectives, des acteurs du fret ferroviaire soit du côté de l'administration et des pouvoirs publics soit du côté des opérateurs, à proprement parler, ou du souci des entreprises et des services qui doivent continuer à leur être proposés.

Merci en tout cas à chacun d'eux d'avoir accepté d'être présent et, comme Mme la Présidente l'a prévu, la parole va pouvoir être transmise en premier lieu à Mme Daphné Wouters, responsable de la cellule ferroviaire au sein de mon administration, que je tiens d'ailleurs à remercier pour la qualité des travaux qu'elle a menés avec l'ensemble de son équipe sur ce délicat dossier.

Mme la Présidente. - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette mise en perspective du dossier du jour.

Je propose à Mme Wouters de rejoindre le pupitre, ce sera peut-être un peu plus facile pour passer les différentes diapositives.

Vous sachant souffrante, aujourd'hui, je vous remercie vraiment pour votre présence et votre participation.

Audition de Mme Wouters, représentante habilitée de la Cellule ferroviaire du SPW

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

Mme Wouters, représentante habilitée de la Cellule ferroviaire du SPW. - Mesdames et Messieurs les députés, effectivement, je suis malade, donc, excusez-moi par avance et j'espère être suffisamment audible et compréhensible.

Merci également, Monsieur le Ministre, pour l'ensemble de vos compliments que j'apprécie et je dois avouer également ma satisfaction d'être, ici, présente aujourd'hui, parce que c'est effectivement un domaine méconnu et souvent mal aimé, alors que, au départ, c'est quand même notre économie qui est à la base et ce sont également des industriels qui utilisent le rail et qui en ont réellement besoin.

La présentation, normalement, devait se faire sur 20 minutes. En tout cas, c'est ce que l'on m'avait annoncé. Maintenant, je passerai assez rapidement, j'éviterai les répétitions.

La présentation que je ferai part d'une étude réalisée en interne. L'objectif est ambitieux : revitalisation du fret ferroviaire en Wallonie. Je pense que cela veut tout dire.

Au départ, je vous présenterai la démarche de notre étude. Pourquoi l'avons-nous réalisée ? Quelles sont les attentes des industriels wallons ? Une série de constats, les propositions de la Cellule ferroviaire en matière d'infrastructures, qui est le premier volet que l'on a terminé, les enjeux, les pistes de réflexion. Ensuite viendra une conclusion générale qui vous servira, j'espère, au débat.

Tout d'abord, la démarche. On s'est lancé dans cette étude en interne, en 2014, suite à l'analyse du PPI que l'on a réalisée qui montrait qu'il manquait d'investissements au niveau du réseau, de l'entretien de nos infrastructures ferroviaires. Il y avait également une absence de stratégie dans ce Plan pluriannuel d'investissements de la part du groupe SNCB.

Ensuite, il y a également eu la décision du Gouvernement wallon par rapport au projet prioritaire,

dont une contribution de 60 millions d'euros, dans le cadre de l'enveloppe que le Fédéral mettait à disposition des Régions.

On a également eu des coups de téléphone d'industriels inquiets pour leur raccordement ou pour leur ligne industrielle qui se voyait en cours de rationalisation.

Au départ, l'étude était d'identifier les infrastructures que l'on souhaitait sauvegarder en Wallonie, puisque la demande venait de nos industriels et l'on sentait qu'il y avait un besoin à ce niveau-là.

Mais suite aux discussions que l'on a eues, l'on a élargi la problématique à l'exploitation et aux services, mais également à l'aménagement du territoire qui est une compétence de la Région wallonne.

L'objectif final, en tout cas c'est quelque chose que la Cellule ferroviaire souhaiterait, c'est d'avoir finalement une stratégie wallonne en matière de fret, mais tous modes confondus pour pouvoir remettre le train à sa juste place, en complémentarité avec les autres modes.

En 2014, pour réaliser cette étude, l'on a rencontré tous nos industriels qui utilisent le rail. On a également téléphoné à ceux qui utilisaient précédemment le rail, mais qui ne l'utilisaient plus et puis, également, sur base de certains échos, l'on a pris contact avec des industriels dont on avait entendu qu'ils seraient susceptibles d'être intéressés.

On a rencontré nos plateformes multimodales, toutes les intercommunales et puis d'autres acteurs, tels que l'Union wallonne des entreprises, le Port d'Anvers, les syndicats avec qui l'on a travaillé, des logisticiens, toute une série d'acteurs, dont Infrabel – que je dois aussi remercier pour leur participation à l'étude – avec qui l'on a avancé pas à pas.

En 2015, comme je l'ai dit, l'étude a été étendue à l'exploitation et aux services. Sur le transparent, vous voyez les différents acteurs que l'on a rencontrés, c'est-à-dire les principaux opérateurs et fournisseurs de services.

Les attentes de nos industriels wallons, je passerai cela assez rapidement, parce que je suppose que M. Samuel Saelens en parlera certainement. Ce qu'ils nous demandent, c'est surtout une pérennité des infrastructures. Ils ont besoin d'une vue là-dessus, à long terme, que ce soit en termes d'entretien, mais aussi en termes de disponibilité. À partir du moment où il y a des travaux en cours sur le rail, qu'ils en soient informés et qu'ils puissent être réactifs.

Ils demandent, dès lors, aussi plus de concertation avec Infrabel. Ils demandent également une adaptation des règles qu'ils estiment beaucoup trop strictes au niveau des *last miles* – ce sont les derniers kilomètres

réalisés entre la gare de proximité et notre industriel – et les normes d'entretien. J'en reparlerai, mais elles sont effectivement fort strictes ; elles font partie en fait du manuel d'Infrabel, mais s'appliquent tant en voie principale qu'en voie accessoire.

Au niveau de la desserte, ils demandent une desserte robuste, fiable et une stratégie d'exploitation compatible avec leurs nouvelles contraintes – M. le Ministre en a déjà parlé ; je reviendrai également là-dessus par la suite.

Ils demandent également une libre concurrence. C'est important parce qu'à partir du moment où ils signent un contrat avec un opérateur, cela ne signifie pas nécessairement que c'est cet opérateur-là qui réalisera les derniers kilomètres vers l'industriel. L'industriel est ainsi surpris de voir qu'il signe un contrat avec un opérateur et puis que c'est un autre, finalement, qui arrive chez lui.

Ils demandent des prix compétitifs, stables – parce que comme vous le savez, il y a eu de fortes augmentations de prix ces dernières années – et transparents, que ce soit en termes de sillons, mais également de savoir combien coûtent les fameux derniers kilomètres, M. le Ministre en a aussi parlé, qui sont finalement ceux qui coûtent le plus cher.

Au niveau des services, ils demandent des facilités au niveau du stockage et du stationnement. C'est quelque chose qui est revenu auprès de chaque industriel : ils veulent pouvoir louer des voies. Tout simplement, ils n'ont plus les capacités de stockage chez eux. Ils demandent également du stockage sécurisé, que ce soit RID – on a maintenant la gare de Saint-Ghislain qui est devenue une gare RID –, mais également un simple stockage sécurisé, par exemple pour Gefco, au niveau des voitures.

Au niveau du matériel roulant, ils veulent également des facilités pour la location, l'entretien et le nettoyage. Ils demandent aussi une formation indépendante de la SNCB. C'est un point important. La formation, compétence wallonne, manque au niveau mobilité, de manière générale, mais certainement au niveau du ferroviaire.

Ils demandent également une base de données et une transparence au niveau des capacités disponibles et des tarifs – une sorte de bourse de fret comme cela existe un peu pour le routier – d'avoir beaucoup plus de flexibilité et un suivi en temps réel de leurs marchandises.

Au niveau des constats, je vais passer en revue les chiffres clés, les infrastructures, l'exploitation, les services et l'aménagement du territoire et je vais aller assez rapidement parce que je crains que le temps soit compté.

Au niveau du marché, je ne sais pas si vous savez ce que cela représente, mais on parle, aujourd'hui, de

13 millions de tonnes. C'est un marché qui est en évolution positive. On a réalisé notre première analyse en 2014. On voit aujourd'hui que les volumes augmentent de nouveau. Il y a pas mal de projets au niveau du ferroviaire, donc nous sommes assez satisfaits. C'est également 32 entreprises générant des flux. C'est quatre plateformes multimodales utilisant le fer en Wallonie et deux projets de dessertes.

Quand vous regardez au niveau des tonnages transportés, c'est principalement le métal, 53 % ; le carrier 23 % ; 13 % de containers et la chimie, c'est 10 %. On parle bien en tonnage. Maintenant la question qu'il faut se poser en voyant ces chiffres, c'est de savoir si ce sont bien les marchés porteurs d'avenir pour la Wallonie.

On parle souvent du trafic diffus. Vous voyez que ce trafic diffus finalement représente 19 % de l'ensemble des volumes pour la Wallonie.

C'est un secteur dominé par un acteur – je pense que ce n'est pas un secret – B Logistics. Ici, c'est sur base des contrats auprès de nos industriels wallons, vu que nous avons rencontré directement les industriels wallons. C'est un marché qui est principalement tourné avec les autres Régions et vers l'étranger également et c'est un marché à potentiels. On leur a posé la question suivante : « Quelles sont les perspectives d'avenir pour vous ? ». Sur base des contrats en cours de négociation, ils prévoyaient au total, pour l'ensemble de nos industriels wallons, une augmentation de 7 millions de tonnes, grâce à des projets carriers, des projets d'acier. Voilà de belles perspectives d'avenir.

On a également une réserve foncière existante qui demande à être valorisée.

Au niveau de l'infrastructure, il y avait une liste de la part d'Infrabel de 80 raccordements en Wallonie. Vous voyez qu'il n'y en a plus que 50 actifs. Au niveau de nos lignes industrielles, il nous reste plus ou moins 120 kilomètres de lignes industrielles, soit une quinzaine de lignes qui, hélas, ont fait très peu l'objet d'entretien ces dix dernières années.

Au niveau de nos plateformes multimodales, on a simplement représenté nos zones de chalandise et nos zones de production. On voit qu'avec nos plateformes, elles sont suffisamment couvertes. La question de leur visibilité et de leur spécificité – et principalement au niveau de l'international – se pose.

Ceci est une carte pour rebondir après sur le volet « exploitation ». Ici, l'on a simplement traduit les tonnages de nos industriels – ce sont les petits cercles bleus que vous voyez sur la carte – la localisation de nos industriels wallons, toutes nos gares marchandises. Dans nos gares, il y a une distinction à faire entre nos gares de formation, qui sont à proximité de nos industriels, ce sont les gares avec les étoiles, à savoir La Louvière,

Châtelet, Saint-Ghislain, Kinkempois, Athus. Elles sont devenues nos gares de formation. On ne parle plus de gare de triage, mais bien de formation. On a également d'autres sites qui sont importants pour nos industriels qui sont les premières gares à proximité même des sites des industriels, par exemple, Lessines, Clabecq, Quenast. Et puis, on a nos autres gares qui étaient, à l'époque, au cœur de nos volumes, mais qui, hélas, ne le sont plus. Ce sont les petits ronds que vous voyez sur la carte : Monceau, Montzen, Stockem et Ronet.

Cela permet d'expliquer pourquoi B Logistics s'est recentré sur Anvers parce que, comme on l'a vu, ces grandes gares ne sont plus au cœur de nos volumes, ne sont plus à proximité directe de nos industriels.

Cette stratégie de B Logistics n'est évidemment pas sans conséquence pour la Wallonie, avec une perte de toutes nos relations internationales. On assiste également à un abandon de nos gares de triage, alors qu'Infrabel avait tout de même investi et a rénové des voies tant à Ronet qu'à Monceau. C'est également une perte d'emploi et du métier ferroviaire, du savoir-faire que l'on a toujours en Wallonie, mais qui est en perte, aujourd'hui.

Au niveau des services, cela veut dire que l'on est arrivé dans une spirale négative des services, avec une diminution des flux, une diminution des services, une diminution des savoir-faire et finalement une diminution de la qualité et une augmentation des prix. Il faut maintenant essayer de trouver des solutions pour briser ce cercle vicieux, puisqu'il conduit à des pertes d'emplois et à moins de vocations ferroviaires.

Il y a plusieurs possibilités : soit on laisse faire les forces du marché soit l'on encourage des initiatives locales de taille modeste – c'est par exemple le projet d'OFP qui vous sera présenté – soit l'on peut également encourager un pôle régional d'importance.

On est en train d'étudier cette dernière option, par rapport aux gares qui ne sont plus au cœur de nos volumes, de voir quel rôle dans cette revitalisation du ferroviaire on peut leur accorder. Nous sommes en train de travailler plus spécifiquement sur Monceau, mais je ne vais pas en dire plus pour l'instant, parce que nous n'avons pas terminé notre étude.

Au niveau des services, c'est aussi quelque chose qui est important puisque si l'on veut revitaliser le ferroviaire, il faut amener des services. Vous avez ici une carte qui représente tous les ateliers de maintenance qui existent autour de la Wallonie et en Wallonie.

On a CMI – je suppose que vous connaissez – qui fait quelques réparations sur site. On a également l'atelier de la SNCB qui est situé à Charleroi, mais je dirai que la pyramide d'âge n'est pas favorable. De plus, vu que Monceau n'est plus une gare de triage, il y a

évidemment très peu de matériel qui est encore entretenu. On a donc de fortes craintes.

Nous sommes en train d'étudier les opportunités. On se rend compte que l'on tombe directement dans des marchés niches. On a identifié une liste de produits qui ne sont ni traités en Wallonie ni en Flandre ni aux alentours de la Belgique. C'est une liste que l'on a obtenue via notre consultation, entre autres, des loueurs de wagons qui nous disent que ce sont des produits qu'ils aimeraient pouvoir traiter, mais que, pour l'instant, ils doivent aller assez loin pour pouvoir faire ce genre de choses. Comme je l'ai dit, c'est un vrai marché niche.

On a également besoin d'une zone de triage de regroupement pour faire de la réparation ; les deux fonctionnent ensemble, c'est un ensemble de services qu'il faut pouvoir offrir. Pour cela, l'on a besoin d'attirer d'autres volumes parce que rien qu'avec les volumes de nos industriels, et même si nos industriels nous demandent ce genre de services, l'on sait que l'on n'a pas assez et que ce ne sera pas rentable. Il faut aller au-delà et trouver d'autres opportunités.

Au niveau de l'aménagement du territoire, ce n'est pas notre métier. Nous sommes des experts en mobilité, mais il n'empêche que l'aménagement du territoire a un lien très étroit avec la mobilité, vous le savez.

Ce qui est important, c'est qu'il existe des terrains à haut potentiel qui sont raccordés tant à la voie d'eau qu'à la voie ferroviaire. Pour nous, Cellule ferroviaire, il est important de valoriser ces terrains, de les garder, de les sauvegarder, parce qu'à terme, en termes de mobilité, on en aura besoin.

M. le Ministre l'a dit, le réseau est de plus en plus saturé, on en aura donc besoin. Nous constatons actuellement un morcellement des compétences au niveau de la Région. On n'a, hélas, pas une vision à long terme pour ces terrains, vision qui s'avère pourtant nécessaire.

Je ne vais pas insister sur les propositions de la Cellule ferroviaire en matière d'infrastructure. Sur base des demandes de nos industriels, l'on a examiné au niveau technique, au niveau des gares, comment l'on pouvait répondre à leurs demandes. Je ne donne ici que l'exemple d'Athus, mais sur le lien indiqué dans la présentation, vous pouvez retrouver, pour les autres gares, ce que l'on a proposé.

Cet exercice a été validé par nos industriels wallons en mars 2015. On a créé un groupe de travail avec tous nos industriels wallons pour voir avec eux comment les choses pouvaient évoluer plus positivement.

Je vais maintenant entrer dans les enjeux, les pistes de réflexion et les conclusions générales qui pourraient être utiles au débat. Ce sont des conclusions ou des enjeux qui nous sont propres ; ce sont des choses qui nous tiennent plus à cœur que d'autres.

Le premier enjeu – c'est aussi le plus connu – c'est la difficile équation qui existe au niveau des infrastructures. Vous voyez la balance. Il faut savoir qu'il faut entre sept et dix trains par jour, rien que pour couvrir l'entretien de la voie. C'est énorme. Cette balance est difficilement « rééquilibrable », de sorte qu'il faut trouver des pistes.

Le deuxième enjeu, pour nous, c'est la qualité de service. J'en ai déjà brièvement parlé. Je suppose que M. Pauwels abordera également ce sujet, je ne vais donc pas m'étendre.

Le troisième est de trouver de nouveaux débouchés pour la Wallonie à l'international, vu que l'on a perdu nos relations internationales. Il est indispensable de retrouver de nouveaux débouchés, aujourd'hui.

Un quatrième enjeu est la desserte locale. À nouveau, M. le Ministre a déjà abordé ce sujet. Quand l'on parle de trains complets d'un point A à un point B entre deux plateformes multimodales, c'est facile. Le train est tout à fait compétitif par rapport à la route. Ce n'est pas là que le souci existe. Par contre, il existe à partir du moment où l'on arrive dans le local, donc les derniers kilomètres. Là, le ferroviaire n'est pas flexible.

Pour ces derniers kilomètres, à partir du moment où l'on a un train complet ou des wagons isolés, il va falloir le cas échéant regrouper des wagons, changer de locomotive ; il faut que le personnel soit présent. C'est toute une série de contraintes qui font que, sur cette partie, le train n'est pas compétitif par rapport à la route. Il n'est pas flexible. Il y a là toute une stratégie à développer. Cela pose des problèmes, par exemple, au niveau des heures d'ouverture des gares. Il faut le respect des sillons ; il faut que l'équipe locale de l'industriel, mais également celle de l'opérateur, soit présente et que tout s'organise de manière concertée. Il y a de véritables enjeux qui ne sont pas faciles à aborder. C'est un puzzle avec de multiples pièces. Je suppose que M. Pauwels en parlera plus longuement.

On a également le wagon isolé qui est, pour nous, le cinquième enjeu. Nos industriels travaillent de plus en plus sur base de flux tendus, c'est-à-dire que les marchandises doivent arriver rapidement, pouvoir ressortir le plus rapidement possible. Ils n'ont plus les capacités de stockage comme à l'époque. Les terrains sont devenus plus chers, donc ils ont réduit également leur capacité de stockage. Tout cela a un coût. Il y a une certaine flexibilité que le ferroviaire devrait offrir, mais qui, pour l'instant, n'existe pas. Là aussi, il y a un véritable challenge sur cette partie.

Au niveau des pistes de réflexion, elles regroupent l'ensemble des problématiques que je viens d'expliquer. La première chose est d'inscrire l'entretien et la sauvegarde des gares, lignes nécessaires aux industriels utilisant le rail, comme priorité numéro un pour la Région. Hélas, les marchandises arrivent toujours en

second plan par rapport aux voyageurs, mais le réseau est une base commune. Ce réseau, pour l'instant, au niveau des voies accessoires, n'a pas été entretenu comme cela aurait dû l'être. Des rationalisations sont en cours. Il faut donc une plus grande réactivité. Il faut stopper, entretenir et faire en sorte que nos industriels qui veulent utiliser le rail puissent le faire sans souci.

C'est également définir et communiquer sur une vision stratégique de l'avenir des infrastructures fret ; ils ont besoin d'un message clair par rapport à cela. Un industriel qui investit dans le rail, ce sont d'énormes investissements pour lui. Ils attendent une pérennité. Si Infrabel leur dit après : « Il n'y a pas suffisamment de volumes, on coupe ». Ce sont toutes des choses à réfléchir. Ils veulent une vision à long terme.

Ce que l'on demande également, c'est de nouveau propre à la Cellule ferroviaire, c'est d'associer la Région à la mise hors service de voies principales et accessoires. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'à partir du moment où Infrabel démantèle une voie accessoire, ils ne doivent demander l'autorisation à personne. Par contre, au niveau des voies principales, la ministre de tutelle doit donner son avis. Souvent, la Région n'est pas associée à cela, alors que l'on a quand même la gestion de l'aménagement du territoire, une vision de la mobilité, l'on essaye d'avoir cette intégration des modes. Hélas, on n'est pas du tout consultés. C'est aussi un point qui nous tient à cœur.

Au niveau de la balance, il y a plusieurs pistes. La première est une responsabilisation des entreprises. Je ne voudrais pas casser du sucre que sur Infrabel. De temps en temps, ils ont fait des investissements, mais ils n'ont pas été porteurs parce que l'industrie, à l'arrière, n'a pas suivi ses engagements. Il faut vraiment que cela suive, de part et d'autre.

Infrabel pourrait commercialiser son réseau. Nos industriels sont demandeurs, par exemple, de location de voies. Infrabel nous répond : « Ce n'est pas notre métier ». Ils évoluent un peu par rapport à cela, mais l'on voit, par exemple, avec la SNCF réseau, qu'ils ont une vraie politique de marketing par rapport à leur réseau. C'est à encourager auprès d'Infrabel.

Il y a toujours la problématique de l'augmentation des redevances. C'est quelque chose de très difficile et cela devient plus un débat politique que technique. Ce qui est important, c'est de le lier à l'évolution des modes. C'est la seule chose que je dirai par rapport à cette augmentation des redevances.

De l'autre côté de la balance, l'on peut également jouer sur le standard d'entretien. Quand l'on a des lignes industrielles où les trains roulent à du 30 ou du 40 kilomètres par heure, ce n'est pas une ligne à 120 kilomètres par heure ou une ligne TGV à 200 ou 300 kilomètres par heure. Les normes d'entretien peuvent évoluer. En France également, ils travaillent

pour réduire les normes d'entretien, pour avoir quelque chose de plus réaliste pour nos industriels. C'est aussi une des pistes.

Infrabel est aussi en train de réagir par rapport au concept de vente, concession, délégation du réseau. On sait que des industriels sont, par exemple, intéressés par l'investissement dans le ferroviaire, même pour des lignes publiques. Hélas, pour l'instant, tout cela n'est pas légalement possible. Des pistes de réflexion sont en cours de développement.

Ensuite, c'est réserver les terrains stratégiques aux entreprises utilisatrices des voies ferrées. Cela nous semble simplement le bon sens, mais l'on se rend compte qu'en réalité, cela ne se passe pas toujours de la sorte.

C'est également valoriser les anciens centres de tri. C'est l'étude que nous sommes en train de mener. C'est stabiliser le réseau de plateforme multimodale. C'est important, vous l'avez vu sur la carte, on en a déjà beaucoup.

C'est redévelopper le wagon isolé, je ne vais pas m'étendre de nouveau. C'est créer une formation indépendante pour les métiers du rail et c'est offrir de la visibilité au monde ferroviaire. Souvent, il n'apparaît même pas sur les cartes. Quand la Région présente son réseau, on voit les routes, on voit de temps à autre les voies navigables. Les voies ferroviaires n'apparaissent jamais. C'est un monde mal-aimé.

Au niveau de la conclusion générale, l'important c'est que tout investissement public doit reposer sur des garanties et des engagements de la part de nos industriels, par rapport au volume, à leur volonté de pérennisation des activités, également des opérateurs en termes d'offre et d'utilisation des infrastructures, d'Infrabel en termes d'investissement et pérennisation des gares, lignes et raccordements, mais également de la Région dans la mise à disposition et la valorisation des terrains, mais aussi dans le rééquilibrage des modes.

On est dans un contexte budgétaire difficile. Cela implique que chaque projet soit soupesé, que ce soit un projet « voyageurs » ou « marchandises ». Il ne faut pas toujours délaissier les marchandises pour les voyageurs. Il faut vraiment, à chaque fois, soupeser et voir quelle priorité il faut accorder. Il faut cette vision à très long terme. On s'inscrit dans du ferroviaire, ce n'est pas quelque chose qui se fait demain. Une décision prise aujourd'hui mettra 15 ans à se réaliser. Il y a des choses ici à court terme, mais cette vision à long terme est vraiment nécessaire.

Mme la Présidente. - Merci, Madame Wouters, pour votre intervention pertinente et intéressante. C'est un débat qui demandait à être posé au sein de notre commission. Je pense qu'il intéresse énormément tous les parlementaires.

D'ailleurs, je voudrais vous dire que, à la fois l'étude réalisée, dès qu'elle sera disponible pour le Parlement, sera évidemment reprise au niveau de la plateforme d'échange de documents pour que vous puissiez y avoir accès toutes et tous, ainsi que le PowerPoint. Je pense que l'on peut également le diffuser, ce sera vraiment une bonne chose pour la suite.

La parole est à Mme Wouters.

Mme Wouters, représentante habilitée de la Cellule ferroviaire du SPW. - Je vais juste ajouter un élément. On est également en train de rédiger un gros rapport, qui fait plus ou moins 200 pages, sur toute la partie infrastructure, exploitation et services. On devrait le mettre à disposition d'ici un mois. On met toujours les rapports, sur le portail mobilité de la Région wallonne, à disposition du public.

Il y a juste le volet « services » où, comme je l'ai dit, on est en train de travailler sur Monceau. On ne le mettra pas encore à disposition, mais au moins l'entièreté de la stratégie que l'on souhaite développer sera présente dans ce rapport.

Mme la Présidente. - Si déjà on a ce PowerPoint, ce sera déjà un élément pour la suite de nos travaux très intéressants et très pertinents.

Audition de M. Pauwels, CEO de SNCB Logistics

Mme la Présidente. - Je propose d'entendre M. Pauwels, CEO de SNCB Logistics. Je sais que ce n'est pas évident de garder le timing de 15 minutes par intervention, c'est quand même un sujet très technique.

La parole est à M. Pauwels.

M. Pauwels, CEO de SNCB Logistics. - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les parlementaires, tout d'abord merci de m'avoir invité. C'est vrai qu'il y a plusieurs acteurs, merci de nous inviter.

Je suis extrêmement content qu'il y ait une commission sur ce débat, sur le fret ferroviaire. Je pense que c'est crucial, mais peut-être encore plus qu'on le pense. C'est vraiment crucial pour la Wallonie, pour la Belgique et pour l'industrie, en général.

Je suis impressionné, Monsieur le Ministre, par votre introduction et par la présentation qui a été faite. C'est vraiment un très bon aperçu de la situation du fret ferroviaire. Je suis impressionné par la connaissance et la volonté, ici, de soutenir le fret ferroviaire.

Je vais vous expliquer, dans une présentation – je vais essayer de le faire en 15 minutes – la situation de B Logistics et mon point de vue sur l'avenir du fret ferroviaire.

Le titre de la présentation est : « De mode de survie de B Logistics – ou de B-Cargo à l'époque – vers le mode au *shift* ou le transfert modal ».

Vous savez tous que l'on a connu avec B-Cargo une époque extrêmement difficile. Il y a eu bon nombre d'articles, en 2008-2009, qui titraient « La fin de B-Cargo n'est pas exclue ». En 2009, *La Libre* titrait également : « un plan de sauvetage est en cours ; B-Cargo perd du terrain ». Effectivement, on a perdu du terrain.

Je suis venu à la tête de B-Cargo, en 2008-2009. On avait une perte, en 2009, de 160 millions d'euros sur un chiffre d'affaires de 340 millions d'euros. Donc, l'activité de B-Cargo était virtuellement en faillite. On avait un EBITDA négatif de plus de 100 millions d'euros. Ou bien l'État allait continuer à mettre de l'argent dans cette société – c'était même une division qui n'était pas rentable du tout – ou bien on allait faire quelque chose. À l'époque, l'on a évoqué la fermeture de la société, parce que l'on n'était visiblement pas capables de gérer notre activité, ou sa revente – mais qui veut acheter une société qui perd 100 millions d'euros d'EBITDA chaque année – ou bien il fallait commencer à restructurer entièrement, de manière fondamentale, une activité qui est nécessaire pour l'industrie. On a fait le choix le plus difficile – pour nous en tout cas – de complètement restructurer l'activité. C'est ce que l'on a fait. On a fait une restructuration extrêmement profonde et difficile.

On en a déjà parlé, on a abandonné bon nombre de plateformes en Wallonie aussi bien qu'en Flandre. On a perdu plus de 60 % de nos employés. On est passé de presque à 5 000 travailleurs, en 2008, à moins de 2 000, aujourd'hui. On a perdu 60 % de nos employés, bon nombre de plateformes. On a augmenté les prix. On a restructuré, de tous les côtés, la société. Ce n'était pas agréable ni pour moi ni pour les clients ni pour nos employés. C'était extrêmement difficile. C'est le choix que l'on avait fait ; il fallait restructurer. On ne pouvait pas continuer avec une perte de plus de 100 millions d'euros par année EBITDA.

Cela a porté ses fruits. On a connu une amélioration du résultat assez drastique. Depuis 2013, l'on est en EBITDA positif. On continue à croître. Les chiffres ne sont pas encore officiels, mais on parle de 17 millions d'EBITDA en 2015.

On n'a pas juste restructuré. Pendant cette même période, on a recruté des gens pour améliorer la qualité, pour avoir un appareil de production qui fonctionne, pour comprendre nos clients, pour parler avec nos clients, pas seulement pour augmenter les tarifs. Donc, on a changé, on a investi en IT, on a investi en processus, investi en qualité, investi en wagons, investi en presque tout pour ne pas juste être rentables, mais pour avoir une bonne base pour le futur. Il fallait encore quelques conditions clés pour pouvoir vraiment aller

vers le futur. Cela, c'est un accord social, parce que l'on ne générerait pas nous-mêmes notre personnel. En fait, la majorité de notre personnel était chez la SNCB. Donc, on est une société privée, mais notre personnel est chez la SNCB. Donc, il fallait un accord social pour demander au personnel de ne pas laisser tomber le statut, mais d'adapter ou d'accepter nos conditions de travail du marché ; donc, de laisser tomber 20 à 25 jours de congé pour venir travailler chez nous. Donc, il y en a des centaines qui ont fait cela. Il y a de nouveau 200 personnes qui vont faire cela, pour venir travailler dans notre société. Cela y est maintenant, nous sommes en train d'implémenter cet accord social ; ainsi nous aurons une organisation capable de gérer notre propre personnel, une condition clé pour chaque société.

Deuxième chose, il nous fallait un financement. On a reçu un investissement d'un acteur privé, c'est Argos Soditic qui a investi 20 millions d'euros au sein de B Logistics. Pendant une période, on perd encore du cash, on n'a pas encore un résultat net positif. Ils ont quand même investi 20 millions d'euros pour soutenir l'avenir de B Logistics. On est devenu maintenant pour plus que deux tiers privés, les 31 % sont encore dans les mains de la SNCB.

Ce sont les conditions qu'il fallait avoir pour pouvoir avoir un futur. Cette phase est maintenant terminée.

Que fera-t-on maintenant dans le futur ? Notre ambition est de faire le transfert modal. On veut – on appelle cela un *model shift* – mettre en place des produits tellement bons, avec une telle performance et un tel service que les clients, les industriels et aussi les gens qui ne sont pas encore les clients se diront : « Pourquoi dois-je encore utiliser un camion pour faire le transport si je peux utiliser B Logistics, si je peux utiliser le rail ? ». Cela, c'est notre nouvelle ambition.

Jusqu'ici, il fallait survivre, il fallait couper les coûts, il fallait augmenter les tarifs. Donc, il fallait faire plein de choses qui n'étaient pas agréables. C'est fait maintenant. On est en train de survivre. Notre ambition pour le futur est de faire le transfert modal, le *model shift*.

Comment va-t-on le faire ? Les deux choses ici sont claires. On mettra en place de nouveaux produits ferroviaires. Là, j'ai une bonne nouvelle, c'est surtout dans le trafic diffus. En fait, l'on fera non seulement le trafic diffus, mais l'on essaiera de créer des produits qui combineront des trains complets, des trains combinés et le trafic diffus. On mettra ensemble des volumes sur base des wagons isolés de plusieurs sites industriels et l'on fera, ensuite, un produit qui va vers l'étranger où cela sera diffusé de nouveau. On le fera avec une telle fréquence et qualité, fiabilité, que des clients, aussi bien pour le wagon isolé que pour le combiné, se diront : « Nous voulons utiliser ce produit-là ».

Je vais vous expliquer.

Il y a déjà plusieurs exemples où on l'a fait et où cela a un effet de transfert modal. D'ailleurs, on connaît déjà effectivement une croissance. Nous avons aussi connu, en 2015, une croissance, pour la première fois, de 5 %. En 2015 vers 2014, on a un budget où il y a de nouveau une croissance de 7 %, sur base d'une meilleure qualité et meilleur service, et surtout sur base de lancement de nouveaux produits innovateurs dans le secteur, en Europe, avec un meilleur service et une meilleure performance.

Avant d'en venir aux produits et services, pourquoi fait-on cela ? Bien sûr, on fait cela parce que c'est notre propre ambition de croître. Nous voulons augmenter notre propre chiffre d'affaires d'une manière rentable. Mais aussi, le rail est le mode de transport le plus durable. Nous voulons aussi faire cela pour le climat et pour la mobilité, et d'ailleurs pour la situation concurrentielle de notre industrie.

Le rail est de loin le mode le plus durable. On parle de chiffres qui n'ont rien à voir avec les camions. S'il y a une différence énorme, il y a aussi une différence assez importante avec les voies navigables, surtout si l'on parle de trains électriques vis-à-vis des voies navigables.

Avec ce que l'on fait, maintenant, en matière de transport, l'on est en train de sauver 1 million de tonnes de CO₂ par an. Grâce au fait que nous faisons rouler les trains, il y a ainsi 1 million de tonnes de CO₂ qui n'est pas émis.

Si l'on parle d'émission totale de CO₂, en Belgique, l'on se situe à peu près 90 millions de tonnes. Grâce à nous, c'est 1 million de tonnes de CO₂ en moins – c'est relevant –, c'est plus de 1 %. On peut vraiment peser poids et si l'on peut doubler ce chiffre, l'on contribuera au plan Climat.

Grâce à ce que l'on fait, il y a 10 000 camions en moins par jour sur nos routes. Notre ambition est clairement – c'est expliqué à nos clients et à notre personnel – de mettre en place des produits avec un tel service, une telle performance, afin que les clients, tels ArcelorMittal, Total, et cetera, se pose la question de savoir pourquoi ils doivent encore transporter des marchandises par camion alors qu'ils peuvent aussi utiliser le rail. C'est ce que nous voulons faire. On parle des 10 000 camions, du million de tonnes de CO₂ et l'on dit qu'il faut absolument pousser à la mise en place de meilleurs produits ferroviaires.

Comment peut-on le faire, concrètement ? Il y a trois grands piliers. Il y a tout d'abord une organisation entreprenante et dynamique. Si l'on parle d'avenir – il y a, ici, quelques anciens cheminots, je pense – au sein la société des cheminots, la SNCB, le climat n'est pas toujours bon pour inciter des initiatives. Je suis assez correct dans ce que je dis ; cela n'a rien à voir avec les personnes qui sont, ici, qui prennent des initiatives. Le climat de la SNCB n'est pas nécessairement le meilleur

pour être orienté « marchés », pour être vraiment dans la performance, la concurrence, et cetera.

Donc il faut changer cela ; on l'a déjà énormément fait. Nous avons eu plusieurs sessions avec la SOGEPa et avec les clients et nous sommes vraiment orientés « clients ». Les clients nous le disent aussi : « Cela a changé énormément ». Maintenant, il faut encore aller plus loin.

Nous voulons mettre en place une organisation dynamique et entrepreneuriale ; il y a un peu partout chez nous des initiatives qui se prennent. Je ne sais pas si vous avez entendu parler des *eco-drivers*, et autres. Ce sont des conducteurs qui ont pris l'initiative de mettre en place un système d'utilisation moindre de diesel grâce à leur manière de conduire. Ils ont pris des leçons et ils sont en train d'expliquer cela à d'autres – c'est une chose.

Deuxième chose, c'est un focus interrompu sur les clients et une mise en place de produits et de services dont nos clients ont besoin. Je vais m'expliquer. Avant le discours avec nos clients c'était : « Excusez-nous pour la mauvaise qualité. On ne sait pas s'il y aura encore un service, surtout « wagons isolés », l'année prochaine, puisque l'on n'est pas capables de continuer à le faire. Nous ne sommes pas certains de survivre l'an prochain et merci pour l'augmentation de prix ». C'était la discussion que l'on avait auparavant.

Maintenant, tous ces soucis sont éliminés, on ne parle plus d'augmentation de prix ; on a clairement annoncé des prix stables. On parle, à présent, de ce qu'il faut faire, des types de produits et de services à mettre en place afin que les transports se fassent avec nous. C'est le type de discussions que l'on a et cela porte ses fruits.

Que cela a-t-il donné ? En fait, cela a mené non seulement à l'initiative PLANISFER - plusieurs initiatives ont été prises et je pense que l'initiative qu'IDEA a prise avec PLANISFER va dans le même sens, à savoir réunir des clients autour du concept ferroviaire et lancer quelque chose –, mais je parle surtout des autres destinations en Europe.

Ce que l'on fait, c'est lancer des produits, par exemple, vers la Suisse, vers l'Autriche, vers la Slovaquie, la Suède, Le Havre, et cetera. Donc, lancer de nouveaux produits avec une fréquence. Par exemple, vers la Suisse, on a commencé avec une fréquence de trois jours, trois fois par semaine pour les trafics diffus. On met ensemble tous les trafics diffus et on lance un service direct.

Pour l'Autriche, on fait la même chose : on met ensemble tout le trafic diffus et l'on en fait un peu un train complet qu'on lance vers l'Autriche et vers la Slovaquie.

Si on le fait comme cela, c'est plus fiable, plus rapide, et l'on a plus d'informations sur le produit même.

Par exemple, ArcelorMittal a décidé de faire tout le transport vers la Suisse, mais aussi vers la Slovaquie avec nous au lieu de le faire par camions. Par exemple, vers la Slovaquie – Senica – ils avaient 30 wagons par mois. Actuellement, ils ont 70 wagons par mois. Donc ils ont décidé de ne plus utiliser les camions pour aller vers la Slovaquie, ils ont tout mis chez nous.

On vient de lancer – je ne sais pas s'il y a des journalistes. Veuillez ne pas écouter maintenant - un service de Liège, de Kinkempois vers la Tchéquie ; c'est en fait Anvers-Kinkempois-Tchéquie. On utilise donc la gare de formation de Kinkempois et l'on a lancé un train vers la Tchéquie deux fois par semaine sur base des volumes Arcelor.

Dès que ce train roule, il y a d'autres volumes qui s'ajoutent. D'autres secteurs, comme la chimie et autres, se diront dire que si une base existe déjà, ils pourraient aussi utiliser ce mode-là. Sur base des dessertes finales, on peut les ajouter chaque fois qu'il y a un produit.

En fait, c'est ce que l'on est en train de faire, pas tout seuls ; on le fait, par exemple, avec les Suisses en Suisse, avec les Suédois, en Suède, avec d'autres entreprises privées, en Autriche et à Cologne, par exemple. Parfois avec les historiques, parfois avec les privés. Là, effectivement, le monde a changé et il faut accepter les nouvelles conditions du monde ferroviaire.

On veut lier la Belgique. ; je ne parle pas seulement d'Anvers, de la Flandre, je parle clairement de la Belgique. Notre centre opérationnel, effectivement, c'est Anvers-Nord. Il y a une gare de triage pour la Belgique, comme il y a, au total, pour l'Allemagne, cinq gares de triage. Pour réunir des volumes, il faut faire des choix. Cela ne veut pas dire que le service est moindre à Gand, à Zeebrugge, à Kinkempois ou à Monceau. Nous voulons lancer des services vers tous les centres économiques en Europe. C'est ce que nous sommes en train de faire et ainsi faire le transfert modal.

Quel est le dernier élément ? C'est l'innovation. Notre industrie est probablement la plus vieille qui existe. Si l'on regarde nos trains, si l'on compare un train de marchandises qui roule actuellement avec un train d'il y a 50 ans, ce sont les mêmes. La seule chose qui a un tout petit peu changé, c'est la puissance et le fait qu'ils sont de plus en plus électrifiés, mais à part cela il n'y a pas grand-chose qui a changé. Là où Google met des voitures sans conducteur, notre train roule toujours.

En fait, cela devrait être plus facile d'avoir un train sans conducteur que d'avoir une voiture sans conducteur puisqu'il y a nettement moins d'interférences. Nous voulons clairement mettre l'accent sur l'innovation. Nous avons déjà bon nombre d'innovations au niveau local, au niveau opérationnel. Même DB et la SSF

achètent ces innovations chez nous, donc ils améliorent la performance.

Mais nous pensons que le futur, c'est réinventer l'industrie propre pour pouvoir faire le changement, vraiment changer l'industrie avec l'innovation. Beaucoup de secteurs sont réinventés grâce à l'innovation. Ce sont nos trois grands piliers. C'est notre histoire.

Maintenant, on ne peut pas réaliser cela tout seul. Beaucoup de choses ont été dites. Je vais mentionner juste trois diapositives. Il y a, à mon avis, trois éléments. Premier élément, il faut des conditions équitables vis-à-vis du camion. On est plus durable, on est à meilleure mode, mais, quand même, les conditions sont plus favorables pour les camions – ce n'est pas correct. Et donc, maintenant, on est en train d'introduire le prélèvement kilométrique, c'est bien. Mais ce n'est pas assez pour avoir une situation équilibrée. Il faut plus pour pouvoir créer des conditions équitables.

Je suis peut-être le seul à soutenir le prélèvement kilométrique... Voilà. Bonne initiative. Surtout, utilisez bien l'argent. Réinvestir, par exemple, dans le ferroviaire. Mais c'est ce qu'ils font, en Suisse, d'ailleurs. Mais c'est un autre débat, je ne veux pas me lacer là-dedans.

Mais ce n'est pas assez pour créer les conditions. Il faut pouvoir avoir une concurrence correcte avec les camions et donc, ce n'est pas assez. Il faut aller plus loin et chercher un système de subventionnement pour avoir un *level playing field* entre le camion et le ferroviaire. C'est une première chose.

Deuxième chose, absolument cruciale, il faut une infrastructure correcte. Va-t-on se plaindre d'Infrabel sur la position – pas officiellement parce qu'il y a trop de journalistes ici ? Infrabel pourrait jouer un rôle pour inciter le fret ferroviaire. On ne peut pas dire qu'Infrabel joue ce rôle aujourd'hui. Il y a trois éléments clés. Il faut, tout d'abord, un bon fonctionnement, normal, de l'infrastructure, et je pense que l'on a déjà parlé du maintien simple de l'infrastructure.

Il y a aussi les systèmes de sécurité. C'est bien d'implémenter les systèmes de sécurité en Belgique, mais le trafic n'est pas national, le trafic est international. Donc, nos locomotives doivent aussi rouler de manière internationale. Donc, il faut, par exemple, aligner les systèmes de sécurité belges avec systèmes de sécurité allemands, par exemple, ou français. Pour l'instant, ce n'est pas le cas ; il n'y a pas un alignement. Cela devient encore plus complexe et encore moins sûr, parfois, pas parce qu'il y a moins de systèmes de sécurité, mais parce qu'il y en a de trop. Là, il y a vraiment un travail à faire par Infrabel et par les autres, et par la Commission européenne.

Deuxièmement, je pense qu'effectivement, au lieu de retirer des voies, il faudrait investir dans des voies, et l'exemple d'Athus a déjà été mentionné. Il y en a d'autres, la gare de Kinkempois, par exemple. Pour lancer le produit vers la Tchéquie, il nous manque un peu de place dans la gare de Kinkempois. On a retiré certaines voies ; on va les utiliser plus pour l'atelier que pour l'exploitation. Donc, l'on a vraiment besoin d'un peu plus de place dans la gare de Kinkempois.

Je pense que l'on a déjà parlé de la réouverture de la ligne Saint-Ghislain-Valenciennes, pour faciliter le trafic avec la France. Ce sont juste quelques exemples ; il ne faut pas dire que ce sont les trois éléments que j'ai mentionnés, ce sont des exemples. On en a déjà parlé, il faudrait, avec les industriels et les opérateurs, ensemble, avoir une position claire, probablement avec la Région, pour aller chez Infrabel et dire ce qui est vraiment nécessaire en tant qu'infrastructure actuelle et future pour pouvoir faire le transfert modal.

Une dernière chose, on a eu, par exemple, deux jours de grèves en janvier. Je sais que le service minimal, c'est un débat extrêmement difficile et au niveau infrastructure, ce que l'on oublie toujours, c'est que les marchandises ne roulent plus, donc on parle toujours des passagers. Mais si l'on maintient déjà la gestion d'infrastructures, là on peut vraiment dire quel est le service minimal. Ce n'est pas aussi difficile que cela. Si l'on peut maintenir un service minimal pour au moins les marchandises, l'on pourrait définir cela et l'on peut donner plus de fiabilité à notre industrie. Je ne sais pas si ce débat a déjà eu lieu. Apparemment oui ! C'est un bon débat, mais il ne faut pas toujours penser « passagers », il y a aussi l'infrastructure. Il y a 11 joueurs de fret sur l'infrastructure, donc – je ne parle pas seulement pour moi, mais aussi pour les autres – l'on pourrait définir un service minimal en cas de grève juste pour l'infrastructure, pour le fret.

Dernière chose, ce que je dis maintenant, c'est en fait pour maintenir le trafic dans des conditions plus ou moins correctes, ce n'est pas pour faire le transfert modal. Si l'on regarde un vrai transfert modal, il faut regarder des pays comme l'Autriche et la Suisse. Là, il y a une part de marché de plus de 30 %. Est-ce que cela a à avoir avec l'opérateur qui est là ?

Peut-être que oui, peut-être qu'ils ont commencé la libéralisation et la restructuration de l'entreprise historique avant nous ; nous avons commencé plutôt en 2008 et en 2009 et avant cela il n'y a pas beaucoup qui a été fait. Mais c'est aussi la politique de subventionnement. Donc ce que l'on fait en Suisse, par exemple, c'est un prélèvement, et là l'on réinvestit en infrastructures ferroviaires, l'on donne des subventions aux opérateurs et aux utilisateurs. Il y a vraiment une politique volontariste de l'État suisse.

(Réaction d'un intervenant)

C'est exact oui, je vais répéter ceci dans le Parlement fédéral. Il y a vraiment là une politique volontariste. Il est même écrit, dans la Constitution suisse, le rapport entre les trains et camions, combien de camions peuvent rouler sur le réseau des voies en Suisse.

Ça va loin, ça va trop loin. On ne peut pas le réaliser cela, mais il faut avoir une ambition qui va plus loin que ceci. C'est le message qui ressort de cette page.

C'était ce que j'avais à dire. Il y a plein d'autres questions auxquelles je veux bien répondre par la suite. Il a beaucoup de discussions et j'espère que l'on aura aussi cette discussion au niveau des services. Je suis ouvert à toute discussion pour faire le transfert modal.

Mme la Présidente. - Merci Monsieur Pauwels, c'est décidément un sujet passionnant.

Audition de M. Saelens, Conseiller au département Environnement, Énergie, Aménagement du territoire et Mobilité à l'Union wallonne des entreprises (UWE)

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

Il y a un petit changement à faire avec son ordinateur.

M. Saelens, Conseiller au département Environnement, Énergie, Aménagement du territoire et Mobilité à l'Union wallonne des entreprises (UWE). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les députés, je profite de ce petit intermède technique pour vous remercier, remercier le Parlement wallon et cette commission en particulier d'avoir invité l'Union wallonne des entreprises à s'exprimer sur ce sujet particulièrement important.

Pour rappel, l'UWE représente les entreprises, notamment auprès des autorités régionales, et ce pour les petites, les moyennes et les grandes. Ici, je vais me faire le porte-voix des entreprises en tant que chargeur, comme on le dit dans le domaine des transports. Je vais essayer de ne pas être trop redondant par rapport à ce qui a été dit par Daphné Wouters, et je voudrais aussi profiter de ce petit intermède, comme l'a fait M. le Ministre, pour me permettre de féliciter le travail de la Cellule ferroviaire sur ce sujet et sur d'autres liés au monde du rail. Je ne regrette pas, il y a 15 ans, au nom de l'Union wallonne des entreprises et au sein du Conseil économique et social, d'avoir été dans les premiers à souhaiter qu'une véritable expertise en matière ferroviaire se développe au sein de l'administration régionale. Voilà qui est fait et je pense que l'on voit tous, aujourd'hui, la qualité de ce travail et l'importance de pouvoir en bénéficier. Cela me permet, par ailleurs, de préciser qu'il est important d'écouter ce que dit l'Union wallonne des entreprises qui, manifestement, n'a pas que de mauvaises idées.

Mille excuses, vous constaterez qu'il y a manifestement des petits problèmes de compatibilité de fichiers. J'ignore pourquoi, mais on va avancer comme cela pour éviter de trop traîner.

Cette présentation se base sur les échanges réguliers et permanents que nous avons avec nos membres – industriels en l'occurrence. Comme je pense l'avoir compris, dans vos travaux préparatoires, il avait peut-être été question d'autres auditions dans le cadre de ce dossier sur le fret ferroviaire. Je ne peux que vous inviter à entendre un industriel, un homme de terrain. Cela pourrait être particulièrement utile et éclairant pour vos travaux. D'ici là, j'essaierai dans cette présentation, de faire part au mieux de leurs réflexions.

Le fret ferroviaire, une solution dépassée et oubliée ? Certainement pas pour les industriels, en tout cas. C'est peut-être le cas pour certains, mais certainement pas du côté du monde industriel. On l'a dit, les chiffres ont été cités, les industriels mettent aujourd'hui encore des millions de tonnes sur rail – tonnes que nous ne retrouvons pas sur la route –, c'est important. Ces industriels souhaitent bien sûr pouvoir maintenir ces trafics et même les développer. Nous ne sommes donc pas du tout dans une dynamique négative par rapport à ce fret ferroviaire, bien au contraire.

La présence de cette desserte ferroviaire est importante pour nos industriels, et c'est même d'ailleurs parfois un élément clé de leur localisation en Wallonie. C'est important de le rappeler, certains industriels sont, aujourd'hui, historiquement installés en Wallonie par le fait de la présence de ces infrastructures de transports, de ces infrastructures ferroviaires. Il est donc essentiel de les maintenir et de les développer pour faire en sorte que ces industriels, dépendants de ces réseaux, restent présents sur notre territoire.

De manière peut-être plus marginale, mais c'est quand même important, certains ont même des obligations de transport ferroviaire dans leur permis – permis d'environnement notamment – et, dès lors, toute difficulté apportée ou toute contrainte rajoutée à leur desserte ferroviaire pose de gros problèmes, même de nature quasi juridique.

Le conteneur appuiera et appuie déjà l'avenir de ce mode, notamment pour les entreprises qui, aujourd'hui, ne sont pas spécialement clientes du rail.

Pour les industriels, cela a déjà été évoqué à plusieurs reprises, il y a la nécessité d'un fret ferroviaire de qualité, tant au niveau de l'exploitation que de l'infrastructure, en présence d'acteurs concurrents. Mme Wouters l'a rappelé tout à l'heure, il est important pour un industriel de pouvoir disposer de plusieurs acteurs pouvant répondre à ses besoins. Et enfin, au sein d'un panel de solutions de transports. Les industriels qui font appel au fret ferroviaire sont aussi régulièrement de grands utilisateurs de la voie d'eau, de la route et donc

c'est bien dans un ensemble de solutions que doit se positionner le débat sur le fret ferroviaire.

Ne nous le cachons pas, la Wallonie a été particulièrement malmenée au niveau ferroviaire pendant des années. Je me dois de dire que le rail a bénéficié, pendant très longtemps et trop longtemps, d'une attention faible des autorités. Les différents plans de transport, cela a déjà été évoqué, de la branche fret SNCB ont eu des impacts particulièrement négatifs pour la Wallonie, des diminutions de tonnages traités en Wallonie, notamment au niveau des gares de triage, des allongements des délais, l'augmentation des prix pour les industriels wallons – cela a été cité – et surtout, la réduction de connexions internationales directes qui pose de très importants problèmes à de nombreux industriels majeurs. Gros problèmes récurrents de services pendant très longtemps, trop longtemps à nouveau, M. Pauwels l'a évoqué. Les contraintes de la clé 60/40 qui nous pèsent, qui peut aussi susciter des débats sans fin, mais il faut la citer. Il ne faut pas cacher que certaines disparitions d'industries clientes du fret ferroviaire ont également joué dans ce sens. Tous ces éléments ont inévitablement conduit à réduire fortement, pendant trop longtemps, l'activité et l'attractivité du fret ferroviaire en Wallonie, et accroître, il faut bien le dire, le différentiel de qualité avec nos voisins du Nord.

Je reprends ce graphique issu de la fameuse étude TRITEL, qui était une excellente étude sur le fret ferroviaire, sur le ferroviaire en Région wallonne, réalisée en 2012. Celle-ci pointait, notamment vis-à-vis de nos connexions internationales, une série de développements périphériques à la Wallonie, le risque d'un isolement croissant de la Wallonie. Ce risque était réel alors qu'elle ne manquait pas d'atouts. Nous sommes face à cette difficulté également de développement d'axes internationaux qui nous contourne. C'est une grosse difficulté.

Cette évolution, face à mon introduction où je mets en avant le fait que les industriels ont des trafics, qu'ils souhaitent les développer, on voit que cette évolution institutionnelle et autre du ferroviaire est en décalage par rapport à ces besoins, par rapport à ces attentes. Chacun évoque et souhaite un redéploiement économique de la Wallonie, souhaite le maintien et le développement d'une industrie wallonne, parle de multimodalité. Nous avons des entreprises ayant des projets et une Wallonie offrant de réelles potentialités en la matière. On ne peut que s'interroger sur l'état de notre réseau ferroviaire, de notre situation ferroviaire même si les choses – je vais le dire tout de suite – montrent quand même des signes positifs.

En effet, de nombreux trafics se passent bien, tout n'est certainement pas noir dans le fret ferroviaire. On a identifié des potentiels de croissance, celle-ci est déjà en cours. Treize opérateurs actifs, on a cité le chiffre de 11, donc je corrige les chiffres pour parler de 11 opérateurs

actifs. Il y a une mutation de la dynamique relativement positive chez B Logistics, M. Pauwels vient d'en parler. Il y a des projets innovants, Mme Dufrane en présentera un dans le Cœur du Hainaut. Il y a une conscientisation accrue en Wallonie quant aux enjeux ferroviaires et cela, pour faire miroir à ma remarque sur le fait que les autorités ont sans doute un peu trop longtemps oublié ce fret ferroviaire. Certaines choses sont donc positives.

Quelles sont les attentes que l'on peut avoir ? Ce sont des attentes en trois volets. À mon tour d'évoquer l'acteur gestionnaire de réseau Infrabel et le rôle clé des infrastructures dans cette question du fret ferroviaire. On attend bien sûr d'Infrabel qu'il assure une gestion de son réseau et des équipements en bon père de famille. C'est bien sûr le maintien et le développement tant des réseaux que de toute une série de *hubs* ferroviaires. Les marchandises doivent y avoir une place conséquente. Un meilleur équilibre est attendu entre les dépenses et les investissements avec les passagers. La question des embranchements industriels a déjà été évoquée, je n'y reviens pas.

Je voudrais insister sur le développement d'une véritable stratégie commerciale pour accroître et optimiser l'usage de son réseau. Je vais utiliser, ici, une image pour clarifier mon propos. Je positionnerai Infrabel dans la place d'un propriétaire d'un immeuble à appartements. Quand un des locataires s'en va, que fait-on ? Cherche-t-on un nouveau locataire ou condamne-t-on l'appartement et en plus, l'on démonte la salle de bains et la cuisine, pour être bien sûr qu'il n'y aura jamais plus personne pour l'occuper ? Infrabel a plutôt tendance à condamner l'appartement et à démonter la salle de bains plutôt que d'essayer de trouver un autre locataire pour l'occuper.

Pendant ce temps-là, il y a d'autres appartements, là ce sont des appartements top qualité, zéro défaut, où l'on passe la peinture, chaque année, pour refaire intégralement l'entretien de l'appartement. Voilà un peu une image pour qualifier ce qui devrait être fait et notamment insister sur ce rôle d'Infrabel pour aller chercher réellement de nouveaux partenaires. Quand quelqu'un s'en va, l'on essaie de trouver quelqu'un d'autre pour le remplacer, créer du trafic, puisqu'il faut aussi insister sur le fait qu'Infrabel perçoit des montants liés au passage des trains sur son réseau. Dès lors, il a quand même un intérêt à trouver de nouveaux clients.

Améliorer les contacts directs avec les clients finaux et donc là, évidemment, c'est la possibilité pour les industriels, plus uniquement au travers de l'opérateur ferroviaire, d'avoir des contacts directs entre le client final industriel et Infrabel. Là, je reviens aussi sur cette question de création d'un comité des utilisateurs que nous retrouvons aussi avec les opérateurs.

Au niveau de ces opérateurs, les entreprises attendent des opérateurs d'être réactifs, attentifs à leurs besoins et contraintes – qualité, service, matériel, suivi,

cela a déjà été cité, je n'y reviens pas – des niveaux de prix attractifs notamment pour le diffus, des installations et des équipements ouverts pour favoriser la concurrence. Nous sommes évidemment les héritiers d'une situation d'un groupe unique, monopolistique et historique ; aujourd'hui, dans un marché libéralisé au niveau du fret, il est assez normal que les infrastructures elles-mêmes soient ouvertes pour permettre le parfait fonctionnement de ce marché libéralisé.

Les entreprises souhaitent également des connexions internationales directes. Quand j'ai présenté en projet cette présentation à des industriels, plusieurs m'ont dit : « Insiste bien là-dessus ». C'est évidemment essentiel pour nos industriels wallons d'avoir des connexions directes internationales à partir de la Wallonie.

Des contacts clairement identifiés et limités. On vient, comme je l'ai dit tout à l'heure, d'un groupe historique unique ; aujourd'hui, nous avons plusieurs structures. Il n'est pas toujours évident pour un industriel qui cherche à trouver une personne de référence d'avoir un contact clairement identifié et en nombre restreint.

Chose aussi particulièrement importante, je pense, qui n'a pas encore été relevée, ce sont bien sûr des interlocuteurs de contrôle qui soient impliqués et accessibles. Nous pointons, ici, et depuis longtemps, le rôle que doit absolument jouer notamment le SPF Mobilité-Transports dans son rôle de contrôle administratif de l'ensemble du système ferroviaire et nous pointons, ici, aussi le régulateur ferroviaire. Il existe un régulateur ferroviaire pour ceux qui l'ignorent. Il est important que ce régulateur fasse son métier, puisse être accessible également directement aux clients finaux, comme c'est le cas, par exemple, dans les télécommunications ou dans l'énergie. Là, il y a vraiment un travail de contrôle démocratique à améliorer et à renforcer au niveau du monde ferroviaire.

Le troisième volet porte sur les attentes du côté régional. Le titre de cette diapositive, c'est « La Wallonie, véritable actrice du rail ». Nous en sommes en effet convaincus depuis très longtemps, alors que d'aucuns nous disaient – c'est plutôt historique – que c'est une compétence fédérale et que donc, a priori, les autorités régionales n'ont rien à y faire, n'ont pas à se mêler du rail. Je pense que l'on voit aujourd'hui à quel point il est important que l'autorité régionale – et c'est le cas et nous nous en félicitons – s'intéresse au monde ferroviaire afin d'y défendre ses intérêts, les intérêts régionaux, les intérêts de ses industriels, d'identifier les priorités les plus porteuses pour les investissements, freiner la multiplication des plateformes multimodales. Mme Wouters l'a relevé, il est important aujourd'hui de massifier, d'optimiser nos plateformes multimodales au lieu de les multiplier, de valoriser nos atouts territoriaux et d'intégrer le rail dans une réflexion d'ensemble sur l'amélioration globale de notre système de transport. Là, nous avons vraiment des questions

peut-être davantage de gouvernance, de décloisonnement de structures, de rationalisation de structures, de liens plus systématiquement évidents entre le système de transport et notre développement socioéconomique. Il y a là vraiment toute une série d'actions à mener au niveau de la Région, mais il me semble qu'il y a déjà toute une série de choses positives qui sont faites en la matière.

En conclusion, le système de transport doit, pour nous, être considéré, pensé comme un véritable levier de développement, comme un facteur d'attractivité de la Région. On a parfois l'impression que certains opérateurs de transport font du transport pour le plaisir de faire du transport. Nous aimons à rappeler qu'aujourd'hui, il est important que les opérateurs de transport soient orientés vers le rôle de levier qu'ils peuvent jouer pour le développement socioéconomique de notre Région. Ils doivent être au service des acteurs de ce développement, c'est-à-dire les entreprises. Il doit se construire de manière cohérente avec les plans régionaux de stimulation et de création de valeur et d'emploi et nous pensons vraiment que le rail en est une composante essentielle.

Mme la Présidente. - Merci beaucoup, Monsieur Saelens.

Audition de Mme Dufrasne, Responsable de la Cellule développement économique territorial, en charge du projet d'opérateur ferroviaire de proximité à l'Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire (IDEA)

Mme la Présidente. - Mme Maïté Dufrasne remplace Mme Stéphanie Libert, ce jour. Elle est en charge du projet relatif à l'opérateur ferroviaire de proximité. Elle le connaît donc bien.

La parole est à Mme Dufrasne.

Mme Dufrasne, Responsable de la Cellule développement économique territorial, en charge du projet d'opérateur ferroviaire de proximité à l'Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire (IDEA). - Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les députés, merci de nous donner l'occasion de présenter notre projet de redynamisation du fret ferroviaire sur le Cœur du Hainaut.

Je commencerai par un petit focus sur la vision de notre intercommunale dans le cadre de notre plan stratégique 2014-2016. Une vision qui consiste à tendre vers un développement territorial durable et solidaire du Cœur du Hainaut en vue de se diriger vers une ère de richesses économiques.

Le Cœur du Hainaut, pour vous situer, ce sont 25 communes qui reprennent deux pôles, Mons, La

Louvière, à peu près 520 000 habitants et un territoire de 1 000 kilomètres carrés.

L'intercommunale IDEA se positionne comme partenaire privilégié non seulement de ses communes associées, mais aussi des entreprises implantées dans les zonings dont elle est gestionnaire.

Un des enjeux, dans le cadre de notre plan stratégique, consiste à se doter d'un modèle économique innovant qui repose notamment sur la création de facteurs d'attractivité. C'est la raison pour laquelle, en 2010, nous avons été interpellés par l'appel à candidatures du Gouvernement wallon, l'appel à projets Éco-zoning.

Nous avons souscrit à la demande et nous avons déposé un projet d'Éco-zoning avec un partenariat de huit industriels sur la plateforme de Tertre, plateforme chimique SEVESO, le but étant de tendre vers des synergies et des échanges entre les différentes entreprises. On a commencé par établir un diagnostic *in/out* des matières, de l'énergie, de l'eau et également du transport.

Sur base des différents flux de marchandises identifiés, on a décidé, avec les entreprises, de lancer avec le financement du Gouvernement wallon Éco-zoning, une étude technico-économique et juridique relative au développement du réseau ferré qui dessert cette zone d'activités économiques de Tertre et qui visait aussi à l'optimisation de l'utilisation de la voie d'eau.

Sur cette carte, dans le coin en haut à gauche, vous voyez en vert le zoning de Tertre sur lequel nous avons principalement travaillé, mais on a volontairement dézoomé pour que vous puissiez également apercevoir, dans la partie sud, tout le Hub de la gare de Saint-Ghislain, et dans la partie plus à droite, le zoning de Ghlin-Baudour Nord et Sud, sur lequel vous retrouvez alors une darse qui permet la connexion avec la voie d'eau.

Quand on a terminé cette étude, on s'est rendu compte que la masse critique n'était pas tout à fait pertinente pour organiser, pour déjà identifier des pistes de projets innovants et efficaces. On a donc élargi la réflexion à tout le territoire de Cœur du Hainaut, que vous voyez ici représenté par le périmètre qui est repris en jaune. Vous retrouvez la poche de Tertre avec la gare de Saint-Ghislain, vous y voyez le point rose avec la zone des cimenteries d'Obourg. La partie La Louvière-Manage, qui est aussi un pôle important au niveau industriel, et plus au nord, la partie pétrochimique du zoning de Feluy. Ce qui est repris en gris, ce sont des zones qui potentiellement, à proximité du Cœur du Hainaut, peuvent aussi témoigner d'un certain intérêt envers le fret ferroviaire.

On a par exemple la zone de Charleroi, le zoning de Ghislenghien, les carrières de Quenast et, vu notre

position transfrontalière, tout le pôle industriel de Valenciennes, où vous retrouvez notamment le site de Toyota.

Cette étude nous a permis d'établir un premier constat. D'abord un constat que j'appellerais « le constat vivant », qui est celui qui repose sur le témoignage des industriels.

Les industriels, à l'époque, nous ont dit : « On a des prix peu attractifs, un manque de qualité des services de la part de l'opérateur traditionnel ». L'opérateur traditionnel se concentre sur des trafics importants et faciles, comme on l'a dit tout à l'heure. Il y a peu de suivi notamment en termes de traçabilité des wagons. Un déficit de réactivité, pas nécessairement de possibilité de négociations ni techniques ni économiques. Et comme on l'a dit également, ce sont des entreprises qui travaillent en flux tendus, qui pourraient souscrire à des mutualisations entre partenaires, qui nécessitent parfois des opérations de manutention, de stockage, que l'opérateur traditionnel ne fournit pas.

On a comparé « ce constat vivant » à un constat chiffré. J'ai pris l'exemple isolé du zoning de Feluy, sur lequel vous voyez qu'entre 2003 et 2012, la part modale « fret ferroviaire » est passée de 10 % à 6 %. Le constat est établi, les parts de marchés et trafics sont en diminution, essentiellement par un manque d'offres compétitives. Or, sur le territoire du Cœur du Hainaut en particulier, les secteurs de la chimie et de la sidérurgie rendent le transport ferroviaire indispensable pour des questions de sécurité et d'efficacité.

Je me souviens d'une anecdote notamment relative à l'entreprise Yara, qui est productrice d'engrais sur l'Éco-zoning de Terre, qui a un moment donné s'est réellement posé la question de devoir remettre sur la route environ 200 camions par jour, si l'on ne trouvait pas un compromis plus compétitif avec le chemin de fer.

Cela me permet de faire la transition avec une carte sur la saturation de nos routes à l'horizon 2030. C'est une carte extraite de notre schéma d'accessibilité et de mobilité sur le Cœur du Hainaut. Cette étude a été confiée à un bureau, complètement distinct de celui qui a réalisé les études précédentes, mais au final, on s'est rendu compte que l'on convergeait vers les mêmes constats et vers les mêmes pistes de solutions.

Cette carte, à l'horizon 2030, qui se base sur une croissance du trafic automobile de 1 % par an, montre que, sur la face nord, la face sud et la face ouest, il reste encore une certaine capacité d'absorption au niveau du trafic routier. Par contre, vous voyez que tout l'axe Saint-Ghislain-La Louvière sera complètement saturé ainsi que les agglomérations, notamment tout Mons-Borinage, La Louvière et également Soignies-Braine-le-Comte.

Le constat étant fait, il fallait réagir et les entreprises à ce moment-là ont orienté une question vers l'IDEA et ils nous ont dit ; « Voilà, nous avons une formulation spécifique à vous faire : la coordination d'une réflexion et la mise en place d'une dynamique d'opérateurs ferroviaires de proximité ».

Je vais balayer rapidement avec vous le processus de mise en place de notre projet d'opérateur ferroviaire de proximité qui au départ s'est basé sur une initiative qui a été expérimentée à Châlons-en-Champagne, par une région qui est assez similaire à celle du Cœur du Hainaut au niveau de son développement industriel, et qui avait été gérée par la communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne qui est plus ou moins l'équivalent de notre intercommunale.

L'IDEA s'est positionnée comme pilote de la démarche et a envisagé de lancer une procédure d'appel à candidats, sur base d'un cahier des charges. Nous avons constitué un comité technique, avec des partenaires motivés, qui se sont vraiment investis dans la démarche : Infrabel, bien sûr, le pôle de compétitivité et Logistics in Wallonia, le Port Autonome du Centre et de l'Ouest, le SPW bien sûr, notamment en lien avec l'étude qui avait été réalisée, nos plateformes trimodales, celles de Garocentre et celles de Ghlin, et enfin toute une série d'entreprises, qui étaient de potentiels chargeurs.

On s'est mis ensemble à rédiger ce cahier des charges ; en parallèle, on a créé un comité plus élargi que l'on a appelé le Comité des partenaires, avec toute une série d'acteurs comme l'Union wallonne des entreprises, le FOREm Logistique pour les aspects formations. Des partenaires qui nous ont soutenus dans la démarche et qui ont voulu garantir un portage du projet, lors de ces différentes étapes, et éventuellement lever des freins, si l'on en rencontrait.

Nous avons formalisé tout cela par la signature d'un accord-cadre entre tous les acteurs et avons défini ensemble ce que nous attendions de notre opérateur ferroviaire de proximité. Le rôle que l'on voyait, c'était non seulement que l'opérateur assure un volet local – clairement de la traction, des manœuvres, des opérations au sol – un rassemblement des flux des différentes entreprises – vraiment jouer sur de la mutualisation de flux –, mais également réaliser des prestations supplémentaires : de l'entretien de wagons, de l'entretien d'embranchements, du nettoyage de citernes, j'y reviendrai, et un peu de manutention, donc chargement-déchargement. Le tout bien entendu en synergie avec les opérateurs grandes lignes et également en collaboration avec les plateformes trimodales qui se sont positionnées dans un esprit de complémentarité et pas de concurrence.

Le marché ayant été lancé, c'est finalement en juin 2015 XPEDYS qui a décroché le marché, en partenariat avec TRI-VIZOR qui est un partenaire qui

avait été choisi par XPEDYS pour organiser, pour orchestrer toute cette mutualisation de flux.

En parallèle à cela, l'IDEA avait déposé un portefeuille de projets FEDER dans le cadre du portefeuille Éco-zoning, et a décroché un financement de près de 900 000 euros pour améliorer des infrastructures ferroviaires. Il s'agit notamment d'une voie de manœuvre entre la gare de Saint-Ghislain et la plateforme de Ghlin.

On a décidé de déposer la marque, c'est devenu le label PLANISFER et les premiers trains de PLANISFER ont commencé à rouler début octobre 2015.

Depuis lors, six trains de treize wagons ont déjà roulé, et je pense qu'entre-temps, d'autres contrats commencent à se signer ; c'est bon signe.

On a mis sur pied avec PLANISFER ce que l'on appelle « la communauté de chargeurs » ; ce sont des réunions que l'on organise avec des entreprises qui sont soit déjà raccordées, aujourd'hui, et qui veulent étendre leur part modale fer, ou avec des entreprises qui seraient tentées potentiellement de rentrer dans cette communauté pour basculer du camion vers le rail.

Avec ces chargeurs, nous avons identifié, pour l'instant en tout cas, cinq relations commerciales, qui seraient : Saint-Ghislain-Lessines vers Gand et Terneuzen, le Cœur du Hainaut vers Anvers, vers le Luxembourg, vers Le Creusot – en Bourgogne – et également vers le nord de l'Italie, principalement les gares de Milan et de Turin.

D'un point de vue tout à fait organisationnel, maintenant que l'opérateur s'est vraiment mis en place, il y a aussi des choix à opérer. Un des choix qui vient d'être fait par PLANISFER est de transférer, donc vraiment déménager les opérations du trafic diffus des zonings de Tertre et de Feluy, de Monceau vers Saint-Ghislain, notamment en lien avec le fait que la gare de Saint-Ghislain vient d'être équipée en RID.

Le déménagement officiel est prévu pour le 3 avril 2016. C'est vraiment symbolique parce que c'est une réorganisation qui permettra le lancement de la relation de Saint-Ghislain vers Gand et Terneuzen sans « détour » vers Monceau, et qui permet aussi une relation directe à court terme, de Saint-Ghislain vers notre plateforme de Ghlin.

Ghlin sera également raccordé, rail voie d'eau dans les prochains mois. C'est une voie ferrée qui part de la gare de Saint-Ghislain et qui monte vers la darse du zoning de Ghlin, qui avait été subventionnée par le Gouvernement wallon et l'on vient compléter les investissements via un fonds que le PACO a décroché, au niveau du FEDER, et qui consiste à réaménager tout le quai pour que cette plateforme soit effectivement trimodale.

Enfin, Saint-Ghislain a aussi un positionnement stratégique dans la perspective de la réouverture de la ligne Mons-Valencienne où l'on est vraiment sur notre enjeu transfrontalier. PLANISFER a également démarré les opérations au sol, des services d'expertise, une réflexion sur le transport de marchandises à température contrôlée. PLANISFER a été interpellé par des entreprises qui ont besoin de transporter, non seulement des matières issues de la production agroalimentaire – on est sur des températures de l'ordre du congelé – et, en parallèle à cela, des entreprises de médicaments comme GlaxoSmithKline, par exemple, qui nous a fait une demande pour transporter des médicaments à une température de 5 à 6 degrés. Cela n'a l'air de rien comme cela, mais c'est tout une procédure à mettre en place pour pouvoir garantir que l'on va transporter en temps voulu les marchandises à des températures souhaitées.

PLANISFER a aussi montré un intérêt envers la recherche et développement, notamment pour les stations de lavage. Je vous ai repris une petite carte de la Belgique, tous les petits points rouges, ce sont les stations de lavage de citerne de camions. En bleu, vous avez à l'échelle belge, deux stations qui sont mixtes et qui nettoient aussi des citernes de wagon. Cela sous-entend, pour les industriels du Cœur du Hainaut, aujourd'hui, que les wagons qui doivent être nettoyés montent notamment sur Anvers et redescendent malheureusement souvent à vide.

Je fais aussi une petite allusion à tout ce qui est innovation, dans notre comité des partenaires, nous avons un centre de recherche, qui est Multitel, en lien avec l'Université de Mons, qui permet aussi d'apporter une certaine ouverture sur toute une série d'innovations, qui travaille aussi en collaboration avec le pôle Logistics in Wallonia et qui permettrait ainsi de donner une valeur ajoutée à l'opérateur ferroviaire.

J'en terminerai avec les principaux enjeux. À l'heure actuelle, les enjeux que nous rencontrons, c'est soutenir et pérenniser cet opérateur ferroviaire de proximité. On reste bien sûr très modeste puisque l'on est dans une démarche pilote et que l'on veut en tout cas lui assurer un système viable. On veut développer tous les services annexes que l'on a évoqués et qui sont clairement la demande de nos entreprises. Nous nous sommes donné, dans notre accord-cadre avec l'opérateur PLANISFER, un délai de trois ans pour voir où l'on en est et s'il y a un intérêt à poursuivre la démarche au-delà de ces trois ans.

On souhaite également garantir le maintien d'un territoire desservi efficacement par les voies ferrées. Il faut reconnaître que le Cœur du Hainaut a une belle densité en termes de réseau de voies de chemin de fer. Concernant l'entretien des voies et des embranchements industriels, on en a déjà parlé tout à l'heure. Il y a lieu d'une part, de prévoir un plan qui permette des économies en matière d'entretien. On voudrait rester en

contact avec les différents partenaires pour rationaliser les investissements. On est tout à fait d'accord que l'on ne peut pas tout faire. D'autre part, l'on souhaiterait avoir une réactivité par rapport au secteur économique. J'ai pris l'exemple de la ligne 141 sur Manage où l'on a toute une série de bâtiments et de friches industrielles, qui pourraient être remis dans le circuit du développement économique, qui sont joutés par une voie de chemin de fer - dont malheureusement, à l'heure actuelle, on n'a pas nécessairement la maîtrise foncière -, mais qui pourraient peut-être, à terme, avoir un intérêt à être remise en état.

La réouverture de la ligne Mons-Valencienne, on en a parlé ; je ne vais pas revenir sur le débat de quelle option pour quel montant. C'est vraiment notre enjeu transfrontalier principal qui nous permettrait de nous ouvrir vers des destinations, comme Ternier, Amiens, Le Havre, par exemple. Autre enjeu, le maintien de la rénovation des gares industrielles, on a cité la gare de Saint-Ghislain, La Louvière industrie, je pense également, sur le zoning de Feluy, à l'ancienne gare BASF.

Enfin, je terminerai avec la gouvernance d'excellence que l'on vise, en tous cas, une gouvernance exemplaire qui nous permettrait de poursuivre le dialogue entre les différents acteurs que l'on a réunis sur le Cœur du Hainaut et Infrabel en vue de favoriser le report modal qui reste notre objectif commun.

Mme la Présidente. - Merci, Madame Dufrasne, pour votre présentation de cette expérience pilote réussie dans notre Wallonie.

Échange de vues

Mme la Présidente. - Je vous propose, chers collègues, de passer à l'échange de vues.

La parole est à M.Daele.

M. Daele (Ecolo). - J'ai trouvé cette intervention particulièrement intéressante. C'est un enjeu majeur pour notre Région. Que ce soit un enjeu économique ou écologique, je pense que l'intérêt général nous guide vers un meilleur soutien au fret ferroviaire. Nous sommes garants de l'intérêt général, non pas uniquement l'intérêt économique, non pas uniquement l'intérêt écologique, mais également l'intérêt de tous les citoyens d'avoir notamment un transfert modal qui enlève des camions sur la route et qui met du fret sur les trains. C'est un peu simplifié comme image, mais en tout cas – on en discutait, il n'y a pas si longtemps, avec M. le Ministre – les camions sur les routes ne créent pas des problèmes que les jours de neige, mais également tout au long de l'année, ne serait-ce que par la dégradation de l'infrastructure. C'est donc un intérêt qui est vraiment commun de pouvoir aller dans ce sens.

C'était d'ailleurs notamment une volonté de M. le Ministre Henry lors de la précédente législature. Il a notamment remis sur les rails – c'est le cas de le dire – la Cellule ferroviaire au sein de l'administration wallonne. Une première avait été créée en 2003. Au fil du temps, elle s'était étiolée au point d'ailleurs de disparaître. Elle a été relancée sous la précédente législature. Je suis heureux de voir un résultat qui est présenté aujourd'hui et des annonces qui sont faites pour l'avenir, d'autant que la priorité numéro un qui est identifiée, c'est de sauvegarder le réseau et les gares. Cela ne doit pas être un objectif que pour les voyageurs – et Dieu sait que l'on partage cet objectif y compris pour les voyageurs, mais également pour le fret.

Je voulais savoir, Madame Wouters, quelles sont les relations que vous pouvez avoir avec le Fédéral. Pouvez-vous nous dire ce que la SNCB, Infrabel et B Logistic mettent en place ou non pour aller dans le sens du développement du fret ferroviaire en Wallonie ? On a des plans, on a des objectifs qui peuvent être opérationnels, qui sont opérationnalisables, mais seront-ils opérationnalisés ?

La question fondamentale est de voir l'adéquation entre les objectifs que vous nous présentez, les études que vous réalisez et l'impact concret et la stratégie mise en place pour pouvoir y arriver.

C'est aussi une question que je pose à B Logistic : quel est votre point de vue à ce sujet ?

J'ai une question à l'attention de l'Union wallonne des entreprises et d'IDEA, et je rebondis encore sur un élément de Mme Wouters : quels sont les terrains stratégiques identifiés ? Il ne s'agit pas simplement de mettre des lignes de chemin de fer, mais également d'avoir des terrains bien localisés par rapport à ces lignes, puisque l'implantation et la localisation des entreprises sont intéressantes. Vous nous avez dit que les industriels se localisaient en fonction de la localisation des infrastructures de desserte ferroviaire ou également qu'il existait dans votre zone, Madame Dufrasne, des terrains dont vous n'avez pas la maîtrise foncière. Une stratégie est-elle vraiment mise en place pour aider à la localisation de ces entreprises ? Le CoDT, tel que prochainement remanié, y contribuera-t-il ?

Voilà différentes questions que je peux vous poser par rapport à cet enjeu vraiment fondamental et que l'on va encore beaucoup plus explorer à l'avenir.

Mme la Présidente. - Je vais proposer aux différents intervenants d'entendre toute une première salve de questions et d'y répondre après. M. le Ministre a souhaité d'ailleurs intervenir aussi après les parlementaires. Il avait également des questions à vous poser.

La parole est à M. Martin.

M. Martin (PS). - Je voudrais à mon tour remercier, saluer l'ensemble des intervenants de ce matin. Je pense que c'était vraiment intéressant pour nous, parlementaires, d'avoir cette approche complète, cette analyse stratégique et proactive, cette vision globale, sur base de l'exposé fait par Mme Wouters des sensibilités des acteurs de terrain.

Tout d'abord quelques réflexions. On mesure – cela a été dit par M. Daele – l'importance de ce secteur, notamment au vu de la saturation progressive des infrastructures routières et des enjeux en matière de développement durable. On mesure aussi la complexité d'avoir la stratégie à long terme souhaitée par Mme Wouters dans son exposé, une stratégie stable et qui correspond aux attentes de nos industriels, avec des niveaux de pouvoir différents, des intervenants nombreux et eux-mêmes également différents. Si l'on voit le lien évident entre les enjeux, liés à la politique du fret et à la politique du passager, l'on voit aussi que le cadre budgétaire évoqué est un cadre étriqué et même en forte réduction, compte tenu des efforts d'économies imposés par le Gouvernement fédéral à nos opérateurs de mobilité ferroviaire. On voit déjà qu'au niveau du passager, la pression est forte. Quant au fret, l'on imagine que c'est encore plus difficile de trouver sa place dans un contexte aussi difficile.

On a entendu les enjeux et les priorités. Au-delà des lignes transversales, exposées par Mme Wouters qui a détaillé l'ensemble de ces enjeux et de ces priorités, j'aurais souhaité, un peu à l'image de ce que Mme Dufrasne a fait magnifiquement au niveau de l'IDEA... Je voudrais saluer le travail remarquable et de bonne gouvernance, d'implication des acteurs de terrain. Je ne le dis pas parce que c'est l'IDEA, mais, objectivement, le travail qui a été fait là, s'il était fait à l'échelle de l'ensemble de la Wallonie par l'ensemble des intercommunales, des acteurs publics, en termes de synergies avec le secteur privé, d'identification des besoins, de proactivité, ce serait remarquable. Donc, de temps en temps – je sais que ce n'est pas dans l'ère du temps – il faut savoir souligner les qualités du travail de nos structures publiques, aussi quand la qualité du travail est là.

Néanmoins, pour revenir au cœur de la discussion, par rapport à ce que disait Mme Wouters, vous évoquiez l'intérêt dans votre stratégie à venir de pouvoir identifier soit des projets locaux – à l'image de ce que l'IDEA a fait – soit, avez-vous dit « un projet régional fort ». Vous m'avez laissé un peu sur ma faim quelque part dans votre intervention – je ne sais pas si c'était volontaire. J'aurais souhaité vous entendre par rapport à ces projets locaux. Les avez-vous déjà identifiés au-delà de celui dont on a eu la présentation, ce matin, par Mme Dufrasne et par l'IDEA ? Y en a-t-il qui doivent être suscités sur base de l'analyse faite des besoins et notamment l'analyse proactive des besoins, puisque vous avez identifié un potentiel de développement auprès de nos industriels de l'ordre de 7 millions de

tonnes ? Ce n'est pas rien, cela veut dire une augmentation de plus de 50 % du volume par rapport à ce que l'on connaît aujourd'hui. Dès lors, au niveau de la Cellule ferroviaire, y a-t-il cette analyse aussi proactive et stratégique, mais qui rentre dans le détail du type de projet que l'on pourrait porter ou susciter au niveau des acteurs locaux, à partir du niveau de pouvoir wallon ?

De la même manière, j'aurais souhaité vous entendre plus dans le détail sur précisément ces besoins futurs annoncés au niveau de nos industriels, donc, cette capacité de 7 millions de tonnes annoncée.

Compte tenu, vous l'avez dit aussi, de l'identification des secteurs qui alimentent pour le moment ce fret, et qui ne sont pas nécessairement identifiés comme des secteurs d'avenir, au sens où ils sont soumis à une concurrence internationale extrêmement forte, où certains sites dans ces secteurs ont subi des fermetures au cours des années écoulées, avez-vous identifié de manière plus précise ces potentialités ? Si oui, j'aurais souhaité vous entendre sur le détail de celles-ci, d'autant plus que l'on a entendu le responsable de B Logistics, M. Pauwels, nous dire qu'il était très attentif à une approche « clients ». Donc, on se dit qu'un lien extrêmement intéressant pourrait être identifié entre votre analyse proactive des développements potentiels, en Wallonie, et les services qu'ils pourraient rendre en termes d'investissements futurs au niveau de B Logistics.

Pour conclure, je retiens notamment l'intervention de M. Saelens pour l'Union wallonne des entreprises, l'importance de défendre les intérêts wallons dans ce secteur. Je ne le dis pas par hasard, puisque l'on a un ordre du jour qui nous appellera à discuter des liaisons internationales de la Wallonie sur le plan ferroviaire. On aura l'occasion d'y revenir tout à l'heure, mais manifestement c'est très important de pouvoir défendre les intérêts wallons en Belgique que ce soit en matière de fret ou de passagers d'ailleurs.

J'aurais souhaité entendre M. Saelens sur la taille critique de nos plateformes multimodales.

Cela a été évoqué aussi par plusieurs intervenants, notamment aussi par Mme Wouters, l'on a parlé d'une démultiplication de ces plateformes en Wallonie. J'aurais, là aussi, souhaité entendre une analyse plus fine de ce que l'on entend par cette démultiplication. Donc, quelque part une espèce de jugement de valeur sous-jacent que je ne critique pas. J'aurais souhaité avoir plus d'éléments. Y en a-t-il trop ? Si oui, comment avons-nous identifié ce trop-plein ? Y a-t-il des plateformes qui font l'objet de faiblesses structurelles ? Si oui, quels sont les types d'interventions nécessaires au niveau wallon pour corriger le tir ? Doit-on aller – je ne sais pas si c'est comme cela qu'il fallait l'entendre dans la bouche de M. Saelens – jusqu'à une rationalisation de structures ? Je ne sais pas exactement ce que visait ce terme. Cela vise-t-il, par exemple, la fermeture de plateformes ?

C'est une question que je me posais dans le cadre de son exposé.

Dernier élément, simplement pour vous dire que, sur base de tous les exposés que nous avons entendus, il me semblerait intéressant d'entendre, notamment M. le Ministre sur le type de gouvernance et les conclusions en termes de méthode de travail que l'on peut en retirer au niveau wallon sur base de toutes les analyses faites, que ce soit par rapport à la diversité des intervenants, aux besoins qui ont été identifiés sur le terrain en lien avec les industriels, au nombre de structures existantes, aux enjeux au sein des structures fédérales, comme Infrabel, et cetera, en matière d'entretien, en matière de maintien, dégâts, et cetera.

Finalement, qui identifiera et regroupera toutes les priorités wallonnes en la matière ? Est-ce la Cellule ferroviaire qui sera chargée de faire des propositions au ministre et donc, au Gouvernement wallon ? Quel rôle le Gouvernement se donne-t-il dans l'identification de ces priorités ? Quelle est la stratégie qu'il adoptera en la matière ? Quels sont les projets, s'ils sont déjà identifiés, qui seront priorités, à terme, dans ce secteur ?

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

Mme De Bue (MR). - Je remercie tous les intervenants pour leurs exposés intéressants, mais aussi interpellants. Nous sommes plusieurs collègues, ici, à nous rendre compte et à partager votre constat que le fret ferroviaire n'est pas très connu, c'est un secteur insuffisamment exploité et qui représente pourtant un enjeu stratégique pour le développement de la Wallonie dans son ensemble.

Vous l'avez souligné, certains d'entre vous, cela doit être considéré comme un support, mais aussi un levier pour les entreprises. Je remercie particulièrement Mme Wouters de la Cellule ferroviaire qui a assuré, malgré son état de santé. Cela démontre aussi que l'on avait besoin, au sein de l'administration wallonne, d'une Cellule ferroviaire avec des cadres compétents. Nous l'avions d'ailleurs demandé depuis longtemps. C'est vrai que cette cellule a été créée, puis a disparu et, maintenant, elle est de nouveau sur les rails – l'on ne peut que s'en réjouir. D'ailleurs, nous sommes favorables à la renforcer, parce qu'elle effectue un travail essentiel.

J'ai été particulièrement interpellée par le constat que vous avez fait sur non seulement la perte d'importance du rail, dans le transport de marchandises, mais surtout la perte d'influence de la Wallonie dans des relations internationales. Ce recul que vous avez mentionné, dont d'autres d'ailleurs ont partagé le constat, est tout à fait interpellant. J'aimerais vous entendre sur l'explication. Peut-être que le constat est partagé par tous, mais comment explique-t-on que l'on en soit arrivé à cette situation ? Surtout quelles sont les solutions d'avenir et comment renforcer la position de la Wallonie au niveau

de ces relations internationales ? C'est vrai que le transport vient en support à l'activité économique, il y a donc là un appel clair pour redynamiser l'économie wallonne et j'aimerais vous entendre un peu plus sur les explications et les solutions que l'on peut proposer. La question s'adresse aussi à d'autres interlocuteurs.

Madame Wouters, j'aurais encore deux petites questions sur votre méthodologie de l'étude par rapport aux utilisateurs potentiels. Vous avez bien étudié les clients actuels qui ont des besoins par rapport au rail et au service que l'on peut leur offrir, mais qu'en est-il aussi des potentialités ? Si vous pouvez peut-être un peu expliciter cela aussi.

Concernant le mode de gouvernance, vous avez souligné qu'Infrabel peut, sans rendre de comptes à personne, supprimer une ligne ou un service et vous souhaitez donc qu'il y ait une concertation beaucoup plus importante entre le Fédéral et la Région pour prendre certaines décisions en matière d'entretien ou d'investissement sur l'infrastructure. Qu'en est-il alors de la régionalisation potentielle du rail ? N'est-on pas là dans une démarche qui pourrait faire penser que l'on pourrait, à un moment donné, aller vers la régionalisation du rail ? J'aimerais juste avoir votre avis sur cette question.

M. Pauwels de B Logistics, vous avez démontré, je pense, avec tout votre enthousiasme les vertus de la libéralisation finalement, puisque l'on a maintenant des opérateurs orientés « clients » et qui doivent s'adapter aux besoins des entreprises. Ces entreprises ne s'intéressaient plus au rail parce que le service était de mauvaise qualité, était trop cher et donc, vous avez dû – et cela a été très dur, je me souviens d'une audition au niveau du Parlement fédéral – restructurer votre entreprise dans un climat qui n'était pas facile. Vous avez vraiment démontré que cette libéralisation aura justement permis d'assainir le marché et d'orienter vraiment les services vers le client pour les rendre plus efficaces et que c'est peut-être cela aussi l'avenir du fret ferroviaire.

Dans votre exposé, ce qui m'intéresserait aussi c'est d'en savoir un peu plus sur les modèles autrichiens et allemands. Vous avez beaucoup parlé de la Suisse en termes de soutien des pouvoirs politiques au niveau du pays comme la Suisse, mais qu'en est-il en Autriche ? Comment cela se passe-t-il puisque la Suisse ne fait pas partie de l'Europe, mais l'Autriche et l'Allemagne bien ? J'aimerais donc en savoir un peu plus là-dessus.

Monsieur Saelens, au nom de l'Union wallonne des entreprises, vous aviez organisé, il y a deux ou trois ans, un colloque sur les OFP. On a eu un exemple intéressant, ici, qui semble être bien parti, en tout cas bien structuré et qui a su capter les opportunités au niveau de l'IDEA. Pensez-vous que ce modèle d'opérateur ferroviaire de proximité peut être l'avenir ? Puisque Mme Wouters a aussi expliqué que c'était le

last mile qui était le plus problématique en termes de service. Est-ce une expérience pilote ou doit-on encore attendre un peu le bilan de l'expérience pilote ? Cela pourrait-il être un modèle de développement qui permettrait à ce secteur de se développer ?

Madame Dufrasne, par rapport à votre projet, vous avez effectivement pu bénéficier d'une subvention, je pense, pour tout le volet infrastructures, mais qu'en est-il de l'exploitation ? C'est vrai que tout l'enjeu est de savoir si ce modèle de développement sera viable et pourra permettre de continuer à être autoportant pour poursuivre cette expérience. Là aussi, par rapport à ce que vous avez mentionné sur les contacts avec Infrabel, comment voyez-vous cela ? Suivant quels véhicules pourrait-on formaliser un peu les contacts avec Infrabel pour la pérennisation et l'entretien du réseau ?

J'ai quelques questions à poser à M. le Ministre qui a effectivement très bien dressé l'état des lieux initial du secteur de la question. Je pense qu'il est reparti de 1830, il ne pouvait donc pas faire mieux dans l'historique du dossier.

Monsieur le Ministre, c'est une stratégie wallonne importante, on vous a beaucoup entendu sur le constat, mais on n'a pas du tout entendu de proposition de votre part. On est ici au cœur de différentes compétences, au niveau du Gouvernement wallon, puisque l'on parle de mobilité ferroviaire. On est aussi dans l'équipement des zones d'activités économiques, c'est clairement dans l'infrastructure et cela relève de votre compétence, mais c'est aussi largement la compétence économique qui est concernée puisque cela sera aussi à redéployer l'économie wallonne.

Quel est le pilote au sein du Gouvernement pour ce dossier ? Vous avez été quand même bien interpellé ; il y a une demande claire des interlocuteurs que nous avons entendus, par rapport au Gouvernement wallon, c'est d'avoir une vision à long terme de ce qu'il souhaite en termes de développement pour le fret ferroviaire.

On vous a interpellé par rapport au choix des plateformes parce que, vraisemblablement, dans les infrastructures, il faudra faire des choix, on ne pourra pas en développer partout. Dans l'expérience de terrain que nous avons vu, il y a déjà Ghlin et Saint-Ghislain qui s'affirment par rapport à d'autres sites situés autour. Ce sont des choix importants à faire et il est important que le Gouvernement se positionne.

Vous avez également été interpellé par rapport au choix de terrain. Il y a effectivement un enjeu important aussi en termes d'aménagement du territoire, d'équipements de zones d'activités économiques. Quelle sera la position du Gouvernement wallon ? Avez-vous une stratégie à nous proposer ?

Ce serait intéressant aussi de vous entendre sur le délai, puisque l'on entend que la situation a été en déclin

et qu'il y a effectivement des initiatives positives prises, mais le constat est interpellant. Ce qui nous intéresse surtout, c'est de savoir comment réhabiliter le fret ferroviaire en Wallonie, mais surtout aussi que l'on puisse rendre à la Wallonie sa véritable place sur l'échiquier international alors que l'on constate un déclin. Je crois que c'est surtout cela l'enjeu et il est important que le Gouvernement propose une véritable stratégie wallonne en termes de fret ferroviaire.

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

Mme Salvi (cdH). - Merci Madame la Présidente. Je voulais également associer l'ensemble de mon groupe aux remerciements puisqu'il est vrai qu'il y a quelques mois, M. le Ministre nous avait lui-même suggéré de consacrer bon nombre d'heures dans notre commission à cette réflexion sur le fret. C'était effectivement bien nécessaire puisque cette commission, très régulièrement, interpelle, interroge sur toutes les questions liées aux personnes.

Après vous avoir entendus toute cette matinée, on doit également faire le constat que le fret en Wallonie est important et qu'il représente, lui aussi, un enjeu ferroviaire de première importance, lié à toute une série de compétences par ailleurs régionales, que ce soit le développement économique, l'environnement, l'aménagement du territoire, la mobilité et également la sécurité. Comme le disait ma collègue, Mme De Bue, que l'on soit de la majorité ou de l'opposition, l'on peut en tout cas tirer le constat ce matin que le fret ferroviaire est largement sous-utilisé, qu'il a souffert et qu'il souffre malheureusement encore aujourd'hui d'un manque chronique d'investissement. Vous l'avez tout à fait explicité, tout à l'heure, ce sous-investissement, notamment en Wallonie, a fait en sorte qu'aujourd'hui, l'exploitation est surtout concentrée au niveau d'Anvers. Quelque part, l'on pourrait aussi faire le constat que le fret ferroviaire wallon est aujourd'hui tributaire de la Flandre.

En tout cas, une série de questions sont plutôt tournées vers le ministre. En fait, mes collègues ont posé d'abord les questions chez vous, moi je ferai l'inverse évidemment. Je vais d'abord poser une question centrale au ministre en disant qu'aujourd'hui, après avoir entendu largement ce constat, la question est de dire de quelle manière, de façon très pragmatique et concrète. Monsieur le Ministre, si vous nous avez incités à auditionner, ce matin, c'est qu'il y a sans doute aussi de votre part, des ambitions et sans doute déjà des réflexions par rapport à l'avenir. Comment, aujourd'hui, penser dans les décisions qui seront prises et comment mieux valoriser cette filière de transports de marchandises ?

La question préliminaire, et certains d'entre vous l'ont posée, était de dire : mais in fine le pouvoir régional a-t-il véritablement une vocation à s'engager sur ce terrain-là ? N'est-ce pas plus facile de dire :

« C'est de la compétence fédérale et l'on s'en lave les mains » ? Je pense évidemment que non, bien au contraire, et qu'il faut demain devenir de véritables acteurs de ce développement économique à travers le fret et ne pas simplement veiller à ce qu'Infrabel serve et respecte loyalement les intérêts de la Wallonie comme pour le transport de personnes. Sur ces questions du Thalys, du RER et autres, que l'on abordera par ailleurs aussi, cet après-midi, l'on se rend bien compte que si l'on reste au balcon, l'on risque d'aller vers des déceptions encore plus importantes.

La clé est de dire de quelle manière demain l'on peut jouer un rôle beaucoup plus actif, là où c'est financièrement et juridiquement possible.

Je l'ai dit et vous l'avez répété, le fret ferroviaire dépasse largement le cadre strict des compétences du transport et de l'infrastructure. Comment, demain, avec l'ensemble des compétences du Gouvernement wallon, et donc des ministres en charge de l'Économie, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, pouvoir associer une large réflexion wallonne pour justement pouvoir peser dans les décisions et amener une réflexion qui nous est propre ?

Des questions maintenant plus spécifiques à Mme Wouters et à M. Saelens. Vous l'avez dit tous les deux, les investissements concernés sont forcément coûteux, lourds et destinés à durer. Il faut pouvoir se fonder sur une vision à long terme du développement industriel. Or, sur les secteurs industriels concernés – la sidérurgie, la métallurgie, la chimie –, on sait qu'ils continuent à être exposés largement aux risques d'une conjoncture économique sans cesse en évolution, qu'il y a un danger important d'une concurrence étrangère, une large mondialisation. Comment concilier aussi ces réalités du terrain ?

Vous nous avez dit aller chercher de nouveaux secteurs de services, de nouveaux secteurs de niches. Quels sont-ils ?

De quelle manière pouvez-vous justement collaborer pour mieux les identifier ? Là, je ne pense pas vous avoir entendu justement sur une analyse plus approfondie de ces secteurs-là, même si l'on a tout à fait conscience que quelque part les rapports et les études sont assez neufs puisqu'ils ont commencé en 2014. Il est important aussi de savoir vers qui aller demain.

La question aussi de la loyauté par rapport au Fédéral. De quelle manière des collaborations loyales et constructives peuvent-elles être établies demain ? De quelle manière la Cellule ferroviaire du SPW collabore-t-elle aujourd'hui ? Avez-vous des contacts soutenus, et je l'espère, constructifs avec les organes qui dépendent directement du fédéral ? Infrabel, évidemment, vous l'avez chacun cité de manière différente, mais s'il n'y a pas une bonne gouvernance, des concertations et une

réflexion commune, cela me semble difficile de pouvoir travailler demain vers un même objectif.

Concernant les chantiers prioritaires wallons, l'on sait qu'il y a des priorités vis-à-vis du fret, vous l'avez dit. Il y a aussi demain des priorités au niveau du transport des personnes. Peut-on regrouper ou travailler sur ces mêmes priorités ? N'y a-t-il pas aussi une espèce de convergence qui doit avoir lieu sur ces deux réflexions ?

Une question sur les perspectives de cofinancement au niveau européen : le fret ferroviaire wallon est-il aujourd'hui intégré au projet d'eurocorridor développé par l'Europe ?

Une question par rapport à tout l'aspect sécuritaire. On sait qu'il y a eu des accidents liés à un certain type de fret notamment chimique ou autre. On sait qu'il y a là des questions plus particulières en termes de dangerosité avec des convois plus dangereux qui traversent, aujourd'hui, des zones peuplées, des agglomérations. De quelle manière, certains investissements plus spécifiques – peut-être avec M. Pauwels au niveau de B Logistics – peuvent-ils être envisagés pour contourner peut-être ces zones où il y a une agglomération, des zones beaucoup plus peuplées ?

Peut-être juste conclure avec Mme Dufrasne d'IDEA, j'ai été particulièrement sensible à tout le projet que vous développez au niveau d'IDEA. Je suis issue du Hainaut, pas de ces zones, mais je pense justement qu'il serait intéressant de créer des synergies ou des collaborations avec d'autres intercommunales. Il y a d'autres zones en Wallonie qui réfléchissent aussi à une meilleure mobilité de manière large.

Ma question est de savoir après le travail que vous avez mis en place avec IDEA sur la zone du centre – et il est à souligner quelle que soit la zone, par ailleurs, dont on est issu, la qualité du travail est effectivement importante - de quelle manière vous pourriez imaginer demain des collaborations avec d'autres intercommunales, Igretec ou d'autres, sur Liège et sur Namur pour justement pouvoir utiliser tout le travail que vous avez déjà mis en place dans une volonté de synergie wallonne.

Dans ce dossier-ci comme dans d'autres, cela ne sert à rien de vouloir tirer la couverture à soi, bien au contraire, l'on voit qu'il est plutôt important de fédérer les énergies. Comment pouvez-vous ou pourriez-vous demain collaborer avec vos collègues en termes de développement économique ?

Je vous remercie les un et les autres pour l'ensemble de vos réponses.

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

M. Onkelinx (PS). - J'ai une petite question complémentaire parce que beaucoup de choses ont été

dites et beaucoup de questions ont été posées. Je vais m'associer aux remerciements ; il est vrai que les exposés étaient de grande qualité, m'ont vraiment beaucoup intéressé et cela m'a appris pas mal de choses.

Une question à Mme Wouters qui nous a exposé vraiment une étude brillante. Je voudrais parler du fret à grande vitesse ; on en a peu parlé. Je pense entre autres à Liège Carex qui est un des maillons d'Euro Carex. Comme on le sait, Liege Airport est un aéroport de fret, c'est important.

Il est vrai qu'il y a un projet de Liège Carex qui relierait l'aéroport au réseau à grande vitesse. J'aurais voulu savoir si dans votre étude, vous avez une partie dédiée à ce trafic à grande vitesse.

Y a-t-il dans votre étude des articulations qui se font entre ce réseau à grande vitesse et le réseau traditionnel wallon ?

J'aurais voulu savoir si vous avez particulièrement pensé à ces articulations et à ce que pourrait être l'avenir du fret, qui est aussi, on le voit bien, au niveau européen, avec le développement du trafic à grande vitesse que ce soit en France, en Allemagne, mais aussi en Espagne ; on commence aussi à voir pas mal de choses qui se font.

Que ce soit Mme Wouters ou un représentant de B Logistics, quelles réflexions avez-vous eues à ce niveau-là ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Leal Lopez.

Mme Leal Lopez (cdH). - Tout d'abord, je tiens à remercier les orateurs de nous avoir exposé la technicité, mais aussi les enjeux économiques du réseau du fret. J'aimerais poser juste deux petites questions complémentaires par rapport à ce que ma collègue, Véronique Salvi, vous a demandé.

J'aurais souhaité vous poser comme question à tous : quelle stratégie pourriez-vous proposer à notre ministre par rapport au transport du fret ?

M. Saelens nous a dit que certains industriels seraient disposés à intervenir dans le financement du réseau du fret. De quelle manière et quels sont les obstacles juridiques qu'ils pourraient rencontrer à cet égard ?

Ensuite à M. Pauwels, de B Logistics, vous nous avez proposés, démontrés en tout cas plusieurs points pour optimiser le rendement du fret, comme le transfert modal. Pourriez-vous me fournir quelques précisions quant aux problèmes de la flexibilité du rail ?

Madame nous avait expliqué que le train complet est vraiment compétitif à la route, mais arrivé au niveau local, il ne l'est plus. On parle donc de challenge de la

flexibilité du rail. Quelles solutions pouvez-vous apporter ?

Je vous remercie pour vos exposés et votre attention.

Mme la Présidente. - Plus personne ne souhaite prendre la parole ?

Je vous propose de démarrer vos réponses. M. le Ministre est là, c'est parfait. Il avait également quelques éléments à vous demander.

La parole est à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - J'ai quelques éléments de réflexions et quelques questions.

D'abord, je suis très content d'avoir eu ces échanges ce matin. D'abord, intellectuellement parlant, parce que cela fait du bien d'avoir l'opportunité d'échanger sur des questions de fond, en dehors de toute pression d'actualité quelconque, puisque nous ne tenons pas ces auditions, suite à la survenance d'un fait particulier qui aurait nécessité l'état d'urgence, mais, au contraire, parce qu'il y a une préoccupation sérieuse, tant dans mon chef que dans celui des parlementaires présents, sur cette question des perspectives du fret ferroviaire, et tant mieux.

Je suis content aussi, pas seulement intellectuellement parlant, mais aussi politiquement parlant, que nous ayons pu avoir ces échanges qui ont eu autant une vocation informative qu'une vocation de sensibilisation sur les choix qu'il faudra opérer, demain, parce que, et on l'entend dans les questionnements qui ont été partagés – excusez-moi, mais j'ai couru pour ne pas vous faire attendre – il y a des choix qu'il faudra réaliser et ces choix ne seront pas neutres, pas seulement budgétairement parlant, mais également institutionnellement parlant.

J'entends, au niveau des réflexions – et l'on n'en fera pas le procès évidemment à M. Pauwels, mais c'est un constat, je pense, qu'il pourra partager lui-même – que, manifestement – Mme Wouters l'a d'ailleurs indiqué en toutes lettres dans ses diapositives – B Logistics a mal préparé cette libéralisation du secteur – en tout cas je devrais dire B-Cargo l'a mal préparé. B Logistics a essayé de porter, à bout de bras, le bébé pour lui redonner du souffle.

Je serai plus nuancé que vous, Madame De Bue, sur les vertus de la libéralisation qui ont été ainsi démontrées par M. Pauwels. Je tiens à rappeler que cela s'est fait quand même à coup de milliers d'emplois perdus, mais surtout d'un investissement très conséquent des pouvoirs publics.

Je le dis, et je le dis avec gentillesse, parce qu'il faut, dès lors que le MR, à chaque fois, nous rappelle qu'il se distancie des propos du libéralisme outrancier européen,

il ne doit pas être sur la défensive, dès lors que l'on attaque la libéralisation. Il ne doit pas voir derrière cela une attaque du MR. Je le dis pour éviter qu'à l'avenir, il ne se sente forcé de défendre le principe de la libéralisation en considérant que cela a été accompagné de toutes les vertus.

Au-delà de cela, il y a aussi des questions que je voudrais adresser à M. Pauwels.

Puisque l'on a évoqué Monceau, l'on a évoqué Kinkempois, quelle est la perspective ou l'avenir potentiel de Ronet, puisque cela fait aussi partie des éléments cycliquement évoqués et pour lesquels il n'y a plus de perspective, semble-t-il ?

Deuxièmement, vous avez évoqué dans votre petit graphique, Monsieur Pauwels, non seulement l'importance de rendre plus attractifs les modes alternatifs de transport, grâce notamment au prélèvement kilométrique, mais vous avez aussi indiqué, sur la droite de votre diapositive, l'importance du maintien des subsides pour le trafic diffus. Est-ce compatible avec les réglementations d'aides d'État au niveau européen ou y a-t-il un risque de requalification quelconque ? C'est un élément qui m'intéresse, dès lors que l'ensemble des opérateurs est devenu désormais privé.

Par ailleurs, j'entends bien l'appel de Mme Wouters à une vision de plus long terme, qui essaie de faire fi du morcellement des compétences – et vous avez raison, sur le fond. Mme De Bue, d'ailleurs, soulignait, et je l'en remercie, la qualité de mes propos introductifs, mais en m'interrogeant surtout sur l'avenir. *And so what ?*

En même temps, je pense que si dès l'introduction, avant même les auditions, j'avais fait savoir quelles étaient les intentions, on m'aurait reproché de ne pas prendre la peine d'écouter les acteurs de terrain et de livrer directement la stratégie à déployer.

Je pense, par contre, qu'il y a un grand absent, ce matin, c'est Infrabel. Et cela, à la lumière des différents exposés, c'est un regret que je me permets de nourrir, parce que, qu'on le veuille ou non, quelles que soient les opinions livrées par les uns ou par les autres, c'est quand même l'élément qui détient une grande partie des clés dans la capacité de développement d'une stratégie du transport ferroviaire. Là, je pense qu'il y a probablement un déficit. Je n'oserais suggérer aux parlementaires de faire une audition d'Infrabel, même si elle mériterait d'être opérée, pas seulement d'ailleurs pour ce dossier-ci, mais pour bien d'autres. En tout cas, il y a un élément important qui manque à notre éclairage, ce sont justement les intentions d'Infrabel.

Si je pousse le bouchon jusqu'à être pleinement intellectuellement honnête, je dirais qu'il est probable que même si Luc Lallemand avait été auditionné, aujourd'hui, il eut été bien en peine de pouvoir, au-delà

des principes généraux, donner des engagements ou des cautions plus fermes sur les projets qu'il aurait pu déployer, puisqu'il est lui-même, tout comme nous, interrogatif par rapport au futur plan d'investissement.

J'ai entendu que Ben Weyts, le ministre flamand, qui est mon homologue en la matière, avait déclaré qu'il considérait que la priorité de la Flandre devait être les investissements ferroviaires qui connectaient les ports.

Il faudra aussi que l'on ait, je le dis à l'égard des parlementaires tant de la majorité que de l'opposition, une réflexion sur les choix que la Wallonie devra poser.

Les travaux préparatoires sur le futur plan d'investissement ferroviaire démarreront la semaine prochaine, avec le fameux comité stratégique qui va associer les Régions – vous avez d'ailleurs à ma gauche celui qui est le représentant du Gouvernement wallon –, mais la question est : lorsque des choix devront être posés, devons-nous considérer que la priorité soit telle ligne plutôt que telle ligne, telle gare plutôt que telle gare ou, au contraire, quitter le seul angle du trafic de voyageurs pour aussi donner un signal de priorité d'investissement à devoir mettre sur le fret ferroviaire ?

Dans les 18 priorités, antérieurement arrêtées par le précédent et que celui-ci avait faites siennes, on a peu intégré la dimension ferroviaire sous l'angle du fret. Cela nécessitera, dès lors qu'il n'y aura de toute manière déjà pas les moyens budgétaires pour faire toutes ces priorités, un vrai questionnement à la lumière de ce que l'on vient d'évoquer aujourd'hui. Cela, c'est une perspective sur laquelle il faudra, tant que faire se peut, que l'on ait une convergence unanime. Ce n'est pas une obligation, mais c'est quand même mieux, dès lors qu'il y a une conviction qui serait partagée de ce que devraient être les priorités à défendre par la Wallonie de demain.

Mme Wouters interpellait également sur cette capacité de mobiliser des terrains qui sont optimalement localisés en évitant la couche de lasagnes des différents acteurs.

Dans le cadre de la réforme du décret des zones d'activités économiques qui sera proposée au Gouvernement wallon sous peu et que nous aurons l'occasion de débattre dans cette commission, probablement avant l'été, il est prévu dans la révision du décret Zonings de pouvoir identifier des zones considérées d'intérêt régional et qui bénéficieront de majorations de subventions, y compris et surtout lorsqu'elles seront à proximité d'offres intermodales, le rail comme le fluvial. Ce sera un élément discriminant, positivement s'entend, pour les subventionnements d'équipements de ces différents terrains, précisément pour donner un coup de reins à la réflexion stratégique sur ces grands ensembles d'intérêts régionaux qui offrent de l'intermodalité et qui doivent, demain, veiller à intégrer – cela a été souligné notamment par

M. Saelens - des entreprises qui ont besoin d'utiliser ces outils. Équiper des zonings à proximité du ferroviaire ou du fluvial pour y mettre des activités qui s'en passent, au seul motif que les hectares disponibles sont ainsi occupés, c'est du gâchis et cela n'a pas d'intérêt.

Mais il faudra être résistant, puisque chaque intercommunale trouvera toujours une bonne raison pour expliquer pour quel motif telle entreprise doit être localisée à tel endroit, de peur de perdre le potentiel d'emplois lié au bénéfice de l'intercommunale voisine, mais c'est un élément sur lequel il faudra que l'on soit forts et que l'on ait une convergence de vues.

Je terminerai, Madame la Présidente, par rappeler et notamment, c'était le questionnement de M. Martin rejoint en ça par Mme De Bue : quelle gouvernance demain pour la Wallonie ?

Je pense que le premier défi, ce sera de voir quelle est l'ambition réellement offerte au comité stratégique mis sur pied, maintenant, par Mme Galant qui a veillé à y associer les Régions, parce que la nature de l'ambition qui pourra être la nôtre dépendra aussi des moyens qui pourront être obtenus. Je me réjouis qu'il puisse, demain, y avoir une évolution vers plus de souplesse dans une approche pluriannuelle de la fameuse clé 60/40, parce que cela pourra aussi y contribuer. Soyons clairs, de là à la remettre en cause, il y a encore un pas que l'on pourrait tenter de franchir, mais dont le principe de réalité nous amène à considérer que, déjà, l'approche pluriannuelle serait un gain. Reconnaissons-le.

J'entendais M. Saelens dire qu'il faut aussi que la Région investisse dans le rail. C'est là où je dis que la générosité économique ne doit pas nier qu'elle va, à un moment donné, se heurter au réalisme institutionnel. Car aujourd'hui, si Infrabel est le grand absent, c'est aussi, qu'on le veuille ou non, parce que c'est au Fédéral que restent les enjeux des leviers d'investissement.

La Suisse est peut-être le contre-exemple, puisque ce que je disais en aparté tout à l'heure – lorsque M. Pauwels faisait son exposé – c'est que ce qui avait permis peut-être plus simplement à la Suisse de prélever d'un côté pour pouvoir réinjecter dans le rail, c'est que c'était le même niveau de pouvoir. Ce qui n'est pas le cas dans la Belgique fédérale qui est la nôtre. Ce qui n'est pas de nature à simplifier l'équation. Mais jusqu'où est-on collectivement d'accord de mettre la barre ? Entre le fait de dire : « Constatons que le Fédéral n'investit pas suffisamment et il y a un besoin pour notre essor régional d'investissements, la Wallonie doit dès lors mettre la main au portefeuille » et le fait de dire : « Le rail doit rester fédéral et ne doit pas être régionalisé », ne faisons pas le lit de la N-VA.

C'est un vrai débat. Mme De Bue l'a souligné comme d'autres, il y a derrière cela une interrogation sur une régionalisation larvée des chemins de fers dont on

risque, hélas, tristement de commencer à trouver un intérêt, au regard de l'impératif d'investissement qui existe pour notre Région et son développement. Mais avec le piège de la substitution, c'est-à-dire que la Région qui elle-même est confrontée à des difficultés budgétaires et qui doit atteindre l'équilibre, soit contrainte demain à faire des investissements que le Fédéral, aujourd'hui comme demain – je ne stigmatise pas une formation politique, je raisonne institutionnellement parlant – considérerait ne plus devoir faire ou ne plus vouloir faire. C'est tout sauf anodin comme débat et il faut en mesurer la portée à la fois pour le soutien à nos opérateurs économiques, mais également par rapport aux perspectives politiques que cela ouvre ou non.

Mme la Présidente. - Je vais proposer aux différents intervenants de répondre aux questions posées, peut-être dans l'ordre inverse, sachant que M. Pauwels doit nous quitter à 12 heures 15 minutes.

(Réaction d'un intervenant)

Oui, mais l'on a encore une commission assez longue cet après-midi, donc je comptais proposer aux collègues de clôturer à 12 heures 30 minutes, si c'est possible. Je pense que l'on pourrait y arriver.

La parole est à M. Pauwels.

M. Pauwels, CEO de SNCB Logistics. - J'ai encore une rencontre avec le chef de la DB, le nouveau. C'est pour le transfert modal aussi. Je vais essayer de résumer toutes les questions et puis de reprendre les quelques questions spécifiques à la fin.

La première question était : « Va-t-on les réaliser ? On a beau expliquer les objectifs, mais va-t-on les réaliser ? » Je suis déjà extrêmement content que l'on soit tous d'accord qu'il y a l'objectif d'un transfert modal. C'est la première fois, je pense, qu'il y a vraiment autant d'acteurs – et c'est vrai que Infrabel n'est pas là – qui disent qu'il faut faire le transfert modal, pour les raisons économiques, écologiques, de mobilité et autres. C'est déjà une bonne chose.

Comment va-t-on le réaliser ? Chez nous, ce que l'on a fait jusqu'ici, c'était presque impossible. Le travail que l'on a dû réaliser, ces dernières années, c'était extrêmement difficile et on l'a fait. On est en train maintenant d'utiliser cette même énergie et ambition pour faire le transfert modal ; nous, nous allons le réaliser. Je peux vous dire qu'il y a bon nombre de produits que l'on est en train de mettre en place et que l'on va continuer à mettre en place. Ce n'est pas juste un plan, c'est ce que l'on est en train de faire.

J'ai bien apprécié la discussion au niveau de libéralisation du fret. Est-ce bien ou non ? Je pense que, finalement, l'on réalise l'objectif visé par la libéralisation du fret. Malheureusement, ni en Belgique ni nulle part en Europe, on a assez bien préparé et

accompagné cette libéralisation du fret. D'ailleurs, j'ai une rencontre à 15 heures avec Mme la Commissaire des Transports, Violeta Bulc. Elle est bien consciente du fait qu'il faut de plus en plus accompagner. Ce que l'on a fait jusqu'ici, ce n'est pas nécessairement la voie idéale pour le réaliser. Mais il est vrai que nous – je pense surtout à nous, aux Suisses et peut-être quelques autres – en sommes sortis plus ou moins bons et sommes maintenant sur la bonne voie.

Mais va-t-on le réaliser tout seuls ? Non. Il y a clairement une action nécessaire vis-à-vis d'infrastructures en général et je ne vise pas ici Infrabel seulement, je pense qu'en France, en Espagne ou en Italie, c'est pire. Donc, il y a bien d'autres cas. Je pense qu'Infrabel est entre les meilleurs, mais la coordination entre Infrabel, nous, les autres et la gestion même d'Infrabel n'est pas encore assez bonne pour vraiment réaliser le transfert modal ; il y a clairement des actions à faire.

Quels sont les autres systèmes possibles ? Il y a la comparaison avec l'Autriche. La question a été posée de savoir si pour l'Autriche, c'est bon. Oui, en Autriche, et en Suisse c'est magnifique, parce que l'on donne plus de 100 millions d'euros aux opérateurs ferroviaires. Si vous êtes prêts à faire cela, j'applaudis. Tout à coup, on a réalisé notre *business plan* pour les années à venir et l'on aura un transfert modal. Malheureusement, je ne pense pas que l'argent soit là ni au niveau fédéral ni au niveau régional. Effectivement, la discussion doit porter sur ce que l'on peut faire, à chaque niveau, pour cibler un support, de manière à ne pas dépenser 100 millions ou 200 millions d'euros, mais quand même essayer de favoriser le transfert modal.

Là, il y a quelques exemples. Vous m'avez demandé si j'avais une proposition pour le ministre. Je pense qu'à part toutes les actions nécessaires au niveau d'Infrabel, que ce soit via cofinancement ou autre – je retire mes mains parce que c'est une question trop politique – on peut, par exemple, prendre des initiatives au niveau local, avec peut-être un subventionnement pour la desserte, et peut-être pour lancer des trains locaux pour faire un *bundling*, une massification de certains flux avec d'autres Régions. On pourrait le faire.

On pourrait faire un support direct pour des trains internationaux. Nous avons, par exemple, un train Kinkempois-Tchéquie. Il y a, par exemple, le Charleroi-Turin. Il y a d'autres trains que l'on peut commencer à lancer si l'on donne un peu de supports et que l'on aide à les mettre en place – pas seulement en ce qui nous concerne, mais aussi pour d'autres. On n'est plus monopolistes, donc c'est ouvert à d'autres aussi. Cela peut vraiment inciter les gens et les industriels à mettre en place un rapport modal.

Il y a une possibilité de faire des investissements en wagon ou en raccordement, pas seulement l'infrastructure générale de ligne. On peut aussi prévoir

des subventions, des aides aux investissements aux industriels en direct, pas à nous, mais, par exemple investir en wagons assis, en d'autres wagons, pour inciter les gens – à la limite, les mettre à disposition à un coût moindre – à faire le transfert modal. On pourrait même donner une subvention directe aux industriels, aux chargeurs, s'ils font le rapport modal.

Bon nombre de possibilités sont disponibles au niveau de la Région, parce que tout ceci, c'est au niveau régional, c'est économique, pour vraiment inciter et supporter le transfert modal.

Une question peut-être un peu technique : « Peut-on flexibiliser ? Quel est le problème de la flexibilité ? ». Beaucoup de personnes sont nécessaires pour faire le trafic diffus, pour faire la desserte finale vers une gare. Que ce soit une gare de triage ou de formation. Beaucoup de gens et de locomotives sont nécessaires pour le faire. Le problème, ce n'est pas seulement une desserte difficile, mais, en fait, il faut le lien entre la desserte et le produit international. Juste une desserte en tant que telle, cela ne sert presque à rien. Il faut la lier à un produit international. C'est de là que vient la complexité et il faut donc prévoir des produits internationaux bien liés avec les dessertes au niveau local.

On peut en faire quelque chose de flexible. Si, par exemple, on ouvre le produit et l'on fait un système de *booking* sur le train international, on peut rendre le système plus flexible. Je ne vais pas rentrer dans les détails, car cela devient très technique. Avec les produits internationaux, par exemple, vers la Tchéquie ou vers la Suisse et autres, l'on flexibilise le système pour les clients et l'on maintient la rigidité du rail sur la longue distance.

Il y avait une question sur les marchandises dangereuses : peut-on prévoir une infrastructure spécifique ? Officiellement, c'est possible, mais cela demande des lignes de marchandises déliées. En 1830 environ, l'on a commencé à construire une infrastructure d'abord pour les marchandises, seulement après pour les passagers. Depuis 150 ans, l'on a surtout favorisé les passagers. Forcément, chaque gare est liée à un village ou une ville et c'est difficile, à présent, de dire qu'il faut chercher autre chose.

Avec les corridors TEN-T, le programme européen, comme l'Athus-Meuse – c'est sur le corridor C – cela passe typiquement ; c'est un corridor dédié presque uniquement pour les marchandises. On évite pour une bonne partie les grands centres urbains.

Il y avait une question sur Liège Carex. C'est un secteur extrêmement spécifique. C'est remplacer un avion par un train. Là, on a besoin d'un investissement de plusieurs millions d'euros ; on parle presque de dizaines de millions d'euros par locomotive ou par train. Pour nous, en ce moment, c'est impossible. Notre

analyse dit que ce n'est pas rentable sans subventionnement approfondi pendant une période très longue. Sauf, si l'on dit autre chose dessus, nous ne nous jetterons pas là-dedans.

On essaie déjà de faire le transfert modal pour les vraies marchandises ; cela a plus de valeur ajoutée pour l'industrie qu'un projet comme Liège Carex. Si les conditions changent, on veut bien regarder et participer si nécessaire. Mais je ne pense pas que ce soit pour l'industrie wallonne, en ce moment, le projet le plus important.

Au niveau des plateformes, Ronet est-il valable ? Ronet est une infrastructure géniale, l'infrastructure même est excellente. La question qui se pose est le plan de transport. Il faut toujours massifier des volumes pour pouvoir faire une ligne ferroviaire relevante.

Je suis probablement considéré, ici, comme un Flamand, puisque l'on a reconcentré tout sur Anvers. Ce n'est pas parce que je suis flamand, c'est parce que la plupart des volumes passent via Anvers, aussi bien les volumes de Gand que de Liège, d'ailleurs ; les volumes de La Louvière aussi vont vers Gand. Beaucoup de volumes passent vers Anvers. On massifiera donc, là où il y a déjà beaucoup de volumes et où c'est logique de massifier. C'est malheureusement le défaut d'un train. Avec un camion, l'on peut faire un camion d'une place à une autre ; avec un train, on a besoin de beaucoup de volumes pour en faire un produit rentable. Il faut donc massifier.

Pour pouvoir massifier, il faut, comme pour les plateformes multimodales, ne pas aller partout, mais essayer de se concentrer sur quelques lieux où l'on peut massifier d'une manière logique et rentable.

Je vais un peu inverser le raisonnement. Je pense que la Wallonie peut profiter des volumes de Gand et d'Anvers pour faire des trains. Maintenant, l'on fait un train Liège-Tchéquie, mais avec des volumes de Gand qui passent, via Anvers, vers Liège. Ainsi, l'on a assez de volumes pour faire un train Liège-Tchéquie. Il faut donc massifier, il ne faut pas dire qu'il faut quelque chose de spécifique pour la Wallonie.

Pour Valenciennes, c'est la même chose. Il faut essayer d'ouvrir les possibilités pour massifier avec la France, d'ailleurs aussi avec la région de la Ruhr, de la meilleure manière possible. En fonction de cette massification et du plan Transport qui en ressort, il faut essayer de trouver les bonnes plateformes, au niveau multimodal et au niveau des gares, qui sont nécessaires pour faire les opérations. C'est pour cela que, en ce moment, l'on a un vrai besoin au niveau de Kinkempois, par exemple, au niveau d'Athus, de plus de capacité de formation.

En ce moment, à Ronet, il n'y a pas assez de volume local dans les alentours de Ronet pour massifier. Si, à un

moment donné, il y en a, l'on peut utiliser Ronet. Mais pour l'instant ni pour nous ni pour d'autres, il n'y a assez de volumes dans la région pour dire qu'il faut rouvrir Ronet pour le fret. Dès qu'il y aura assez de volume – c'est logique de massifier et d'utiliser Ronet –, on utilisera Ronet. Il faut suivre les volumes, mais il faut aussi pouvoir les massifier et ne pas avoir des endroits partout, comme pour les plateformes multimodales.

La dernière question concerne le maintien des subventions pour trafic diffus et combiné. Est-ce complémentaire ou possible ? Les subventions pour le trafic diffus et combiné sont ouvertes à tout le monde. Comme en Autriche, en Suisse ou dans d'autres pays, en France et en Allemagne, il y a partout des aides pour le trafic diffus. Pour un trafic combiné, c'est utilisé par tout le monde. On est le plus grand utilisateur de ces subventions, mais, par exemple, la SNCF et la DB les utilisent aussi.

Pour équilibrer la situation économique des camions vis-à-vis du rail, il est nécessaire d'avoir plus pour le rail encore. Juste les redevances kilométriques, ce n'est pas assez pour les équilibrer. On pourrait essayer de multiplier par 10 encore la redevance kilométrique, mais je ne suis pas sûr que les camionneurs seront d'accord, les entreprises non plus. Le meilleur système serait d'équilibrer avec le maintien du système des subventions pour le trafic diffus et combiné qui sont ouvertes pour tout le monde. Ainsi, c'est absolument en ligne avec les règles d'aides d'État. C'est d'ailleurs la Commission européenne même qui pousse les États ou qui dit aux États qu'il faut faire le nécessaire pour équilibrer et créer une situation concurrentielle avec les camions.

J'espère avoir répondu plus ou moins aux questions. Je suis toujours prêt à revenir et contribuer à ce plan pour le transfert modal en Wallonie.

Mme la Présidente. - Merci, Monsieur Pauwels, pour votre disponibilité et pour les différents éléments apportés. Je sais que vous devez nous quitter, je vous remercie encore d'avoir participé à ces auditions et je vous libère bien volontiers.

Concernant l'élément relatif à la présence d'Infrabel ou pas, rappelez-vous, chers collègues, nous avons décidé d'opérer ces auditions en différentes phases. Avoir une première phase avec quatre personnes à auditionner. On savait que cela allait sans doute prendre un certain temps ; on le voit, c'est un débat assez dense. Mais le travail n'est pas terminé, nous aurons sans doute à discuter, entre nous, de la prochaine phase à laquelle nous conduirons les représentants d'Infrabel, comme l'a suggéré M. le Ministre. Je pense que M. Saelens nous encourageait à demander à des entreprises vivant cette situation de venir, ici, devant le Parlement.

Le travail est donc loin d'être terminé.

Je vais demander à Mme Dufrasne de répondre aux questions qui la concernent plus particulièrement.

La parole est à Mme Dufrasne.

Mme Dufrasne, Responsable de la Cellule développement économique territorial, en charge du projet d'opérateur ferroviaire de proximité à l'Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire (IDEA) - Pour les reprendre dans l'ordre, je vais d'abord répondre à M. Daele. Sur votre question quant à l'adéquation entre le réseau ferré et les terrains qui seraient à nouveau propices à du redéploiement économique, dire que l'on a une stratégie est sans doute prétentieux. On peut toutefois vous dire que l'on a cartographié ces terrains, que l'on a cartographié les voies fluviales et les voies ferrées et que l'on a établi une gradation. Il y a des voies qui sont, aujourd'hui, toujours existantes, mais qui ne sont pas entretenues, sur lesquelles on veut absolument miser. On leur attribue une priorité parce que l'on sait qu'il y a toute une série d'atouts qui font que les terrains desservis par ces voies pourraient, dans un horizon à court terme, nécessiter leur remise en état.

Pour continuer dans cette gradation, des voies en cours de démantèlement par Infrabel et sur lesquelles, l'on voudrait bien renégocier parce qu'au regard du marché, l'on pressent des investissements potentiels à moyen terme. Cela reste un document d'orientation. C'est à titre indicatif et l'on veut que ce document reste souple pour pouvoir saisir toutes les opportunités qui se présenteraient en termes d'investissement.

Pour répondre à la question de Mme De Bue, vous avez mis le doigt sur une question fort délicate au niveau de l'entretien et de l'exploitation des voies, je reviendrai sur l'investissement que l'on a décroché au niveau du FEDER qui consiste à réaménager une voie de manœuvre entre Saint-Ghislain et la plateforme trimodale de Ghlin Baudour où là, l'IDEA s'est positionnée comme bénéficiaire et, autrement dit aussi, comme cofinanceur. Donc, ce n'est pas Infrabel qui est bénéficiaire et c'est un budget IDEA qui sera mis sur la table en complément du budget wallon et européen.

Dans ce cadre-là, évidemment, nous avons décroché un écrit de la part de M. Luc Lallemand disant bien qu'il souhaitait porter ce projet avec nous à titre pilote. Par contre, nous n'avons pas, à l'heure actuelle, contractualisé l'entretien et la maintenance de ces aiguillages, de cette voie. C'est justement une rencontre qui aura lieu, demain matin, avec Infrabel au cours de laquelle, l'on commencera à débattre de cette question. C'est un débat aussi que l'on peut lancer au niveau du Parlement parce qu'en général, la position d'Infrabel est de dire : « On vous donne un quota que vous devez rencontrer en termes de nombre de trains, de nombre de wagons qui vont rouler sur cette voie pour que nous puissions prendre en charge l'entretien ». Vu le temps que l'on doit se donner pour laisser l'OFP démarrer ses

activités, cela nous paraît un peu compliqué de remplir ces exigences-là.

Je voudrais rebondir, maintenant, sur la réaction de M. Nicolas Martin et la question de Mme Salvi par rapport à la collaboration avec les autres intercommunales et sur la gouvernance du projet. Nous avons spontanément été contactés par la SPI qui est intéressée par, je dirais, dupliquer la manière dont on s'est positionné sur le Cœur du Hainaut, notamment pour les relations avec l'aéroport de Bierset. Il y a une collaboration clairement établie entre nos deux intercommunales. Nous leur avons un peu expliqué comment nous avons démarré concrètement sur le terrain, comment nous avons mis en place notre comité technique, de quoi on était partis et ils ont commencé à établir leur état des lieux, leur diagnostic en termes de flux de marchandises des entreprises.

En parallèle, nous avons été contactés aussi par Igretec qui s'est positionnée différemment et qui nous a dit : « Nous, nous avons déjà un inventaire grossier des différents flux et nous ne nous sentons pas, en termes de masse critique, dans une position qui nous permettrait de développer un opérateur ferroviaire de proximité qui risquerait d'être concurrent à celui du Cœur du Hainaut ». Dans un premier temps, ils envisagent plutôt de se greffer sur la dynamique que l'on a mise en place.

Sur votre question par rapport aux problèmes de sécurité, il est vrai qu'il y a des trains chargés de produits dangereux qui traversent des zones urbaines. Je dirais simplement que là, on a établi une veille d'appels à projets européens en Recherches et Développement. J'ai cité, tout à l'heure, la participation active de centres de recherches comme Multitel ou comme l'Université de Mons. On souhaiterait travailler ensemble notamment sur la compatibilité entre les différents produits, contenus dans les wagons d'un même train, et sur le stationnement dans certaines gares. On est en outre vraiment contents d'apprendre que la gare de Saint-Ghislain vient d'être équipée en RID puisque c'est un endroit stratégique pour la formation des trains qui viennent de nos zonings chimiques, et que cette gare est au cœur d'une zone urbaine.

Mme la Présidente. - Merci Madame Dufrasne.

La parole est à M. Saelens.

M. Saelens, Conseiller au département Environnement, Énergie, Aménagement du territoire et Mobilité à l'Union wallonne des entreprises (UWE). - Merci Madame la Présidente. Je vais essayer de prendre les questions dans l'ordre et de faire certains recoupements.

Une question de M. Daele quant aux terrains stratégiques. L'Union wallonne des entreprises défend, depuis des années, la création de terrains stratégiques au niveau régional. Des terrains d'intérêt suprarégional. Ces

terrains pourraient être les terrains aéroportuaires, les grands terrains de nos ports, les terrains ferroviaires embranchés d'une certaine importance et cela pourrait aussi comporter d'autres types de terrains. On pourrait y mettre les parcs scientifiques, les grands parcs logistiques, et cetera. Nous soutenons tout à fait cette idée de création de terrains stratégiques. Ces terrains stratégiques sont des terrains où, je dirais, l'on doit pouvoir attendre. La difficulté, aujourd'hui, est que l'on n'a pas forcément le temps d'attendre et que certains sont, en effet, peut-être mités de manière un peu inefficace. Je pense que l'on pourrait déterminer en effet une série de terrains sur lesquels on a le temps d'attendre que les projets d'une certaine ampleur se fassent, et ce, en relation avec l'infrastructure qui les voisine. Je pense que là, on aurait sans doute quelque chose de positif à mettre en œuvre. Le CoDT met en place a priori – puisque vous ne l'avez pas encore définitivement voté – la zone d'enjeu régional. Peut-être que c'est une piste pour qualifier ce type de terrain.

Par rapport aux questions et réflexions de M. Martin, juste une petite réflexion par rapport au cadre budgétaire difficile. Il est clair qu'il n'est certainement pas facile. J'aime tout de même à rappeler que les moyens globaux mis, aujourd'hui, à destination du rail et des transports de manière générale en Belgique sont, dans le concert européen, plutôt des moyens confortables quand on se compare à nos voisins. Bien sûr, il y a eu des réductions qui ont été imposées. Ce n'est pas à moi de les discuter. Je pense qu'il reste un cadre dans lequel il y a moyen de faire des choses. Ce qu'il est important de faire, c'est de choisir les bonnes choses à faire à l'intérieur de cadre. C'est peut-être là que la vraie discussion se pose, pas tellement sur la valeur absolue de l'enveloppe, mais plutôt sur la part relative de cette enveloppe que l'on attribue à tel ou tel projet. Il y a là sans doute des choses à faire évoluer positivement.

L'aspect développement, potentiel, et caetera, au niveau des entreprises, est une question posée notamment à Mme Daphné Wouters, mais j'en touche un mot. Il est clair que, dans une enquête que nous avons menée auprès des industriels, une série de potentialités et de nouvelles possibilités de transport avaient été identifiées. Dans nos différentes interventions de ce matin, je pense que l'on a relevé les différentes contraintes qui d'une part devraient être levées pour permettre l'exploitation pleine et entière de ces potentialités du côté des industriels. Il y a là déjà une série de choses à faire. D'autre part, il est toujours difficile, même si c'est évidemment une exigence assez naturelle pour un industriel, de s'engager sur du long terme. Hier encore, vous aviez des sidérurgistes dans la rue pour dire tous les points d'interrogation qu'il y avait quant à l'avenir de leur métier. Dire, demain, à un sidérurgiste : « On pourra mettre en place tel type d'infrastructures ferroviaires si vous me garantessez un trafic pour une période de cinq ou dix ans » est quelque chose de relativement difficile, même si c'est complètement compréhensible. Il faut pouvoir juger de

ce besoin d'engagement à la lumière de la difficulté des relations internationales et de la concurrence qui s'applique chez nous.

Par rapport à la défense des intérêts wallons, on ne défend bien que ce que l'on connaît bien ! Peut-être que nos intérêts ont été défendus plus mollement jusqu'à présent aussi, parce que c'est un monde particulièrement technique, très méconnu et que l'on n'avait pas forcément l'expertise. Ces dernières années, l'on a également prouvé avec l'expertise de la cellule que l'on doit être en capacité, au niveau régional, de bien maîtriser ce sujet qu'est celui du ferroviaire. C'est en le maîtrisant bien, que l'on peut correctement le défendre. Même si le temps a beaucoup avancé, l'on est sans doute davantage, aujourd'hui, en mesure de faire entendre notre voix au niveau fédéral et de faire émerger les projets les plus pertinents. Nos représentants francophones dans les différentes structures de la SNCB ont aussi à se nourrir quelque part de cette expertise. On parlait, tout à l'heure, d'un dialogue entre la Cellule ferroviaire – et Mme Wouters répondra – et les autorités fédérales. La Cellule ferroviaire doit avoir également un vrai dialogue avec nos représentants francophones dans les structures de la SNCB pour qu'ils soient eux-mêmes correctement avisés par rapport à la technicité de ce dossier.

Vous avez posé la question de la taille critique d'une plateforme. Les experts sont partagés sur la question. Certains parlent de 15 000 équivalents unités transport, d'autres parlent de 30 000. Certains évoquent le fait qu'il faut spécialiser ces plateformes afin qu'elles soient les plus performantes. Ce qui est important, c'est qu'une plateforme ne se crée que là où il y a un marché. Je pense que Geert Pauwels vient de l'évoquer de manière très claire. Il ne sert à rien de développer une plateforme, si l'on n'a pas le marché qui est déjà derrière avant de la créer. On peut mettre cela en parallèle avec la dynamique des opérateurs ferroviaires de proximité où l'on est parti des besoins des acteurs pour développer quelque chose. C'est typiquement le sens de la dynamique qui doit être pris pour développer quelque chose. Dans certaines plateformes, l'on n'a pas utilisé ce sens-là. On s'est dit : « On va mettre la plateforme et l'on va faire en sorte que le marché arrive ». Pour certaines d'entre elles, il n'est toujours pas arrivé ! C'est assez intéressant. Je voudrais rappeler une anecdote relativement ancienne d'un développeur d'une plateforme. À l'époque, le patron de B-Cargo avait dit : « Vous savez, vous pouvez la faire votre plateforme, mais on ne viendra pas. On ne viendra pas pour des questions techniques, matérielles, et cetera, d'organisation logistique des flux de l'opérateur ferroviaire ».

Il disait déjà clairement, avant même que la plateforme ne soit mise sur pied : « Nous ne viendrons pas parce qu'elle ne correspond pas à, elle ne rentre pas dans notre schéma logistique ». Il faut partir des acteurs, partir du marché pour créer quelque chose et sans doute

massifier, opérationnaliser encore davantage ce qui existe déjà.

Sur la rationalisation des structures, l'on a évoqué la question des plateformes, mon propos tenait aussi plus largement sur la rationalisation des structures de décision. On a aujourd'hui toute une série d'acteurs, du côté des routes, du côté des voies navigables ; on a le côté ferroviaire qui est plutôt du côté fédéral, mais on se dit bien que l'on a quelque chose à y faire. Il y a sans doute une série de réflexions par rapport à la manière dont travaillent ensemble les différents modes de transport et peut-être d'une manière beaucoup moins cloisonnée qu'aujourd'hui.

Certains veulent opposer, je ne le ferai pas, les différents modes de transports. Je ne pense pas qu'il faille dire : « Il faut prendre ceci pour donner à l'autre ». Les modes de transport peuvent tous vivre leur vie de manière tout à fait correcte, mais il y a lieu d'avoir des endroits où l'on peut réfléchir de manière centralisée à la qualité de notre système de transport.

J'aime cent fois mieux la notion de système de transport que la notion de modes de transport, parce qu'aujourd'hui un industriel utilisera tant le rail que la voie d'eau, il aura besoin de la route, d'une plateforme ou pas, et cetera, et donc ce sont bien des réflexions d'ensemble qu'il nous faut mener et, dès lors, décloisonner cette matière qui ne l'est que trop.

Par rapport aux questions de Mme De Bue sur les relations internationales, elles sont évidemment très importantes.

Je comprends la logique présentée par Geert Pauwels qui, lui, est dans sa réflexion d'opérateur ferroviaire. Il n'en reste pas moins que depuis que les trafics sont à Anvers, de nombreux industriels wallons ont perdu deux jours, trois jours, ont vu leurs prix gravement augmenter, et cetera.

Le fait de ne pas disposer en direct de relations internationales, à partir de la Wallonie, pénalise une série de nos entreprises et, très clairement, certaines de nos entreprises wallonnes qui avaient des trafics, du temps où Monceau était encore en activité – je ne dis pas qu'il faut remettre Monceau en activité comme qu'elle l'était, c'est une autre discussion – repassent sur le camion parce que maintenant ils perdent deux jours. Ils voient partir leurs trains vers Anvers et ils les voient trois jours plus tard repasser en face de chez eux pour descendre, par exemple, vers l'Italie. Là, il y a des difficultés opérationnelles évidentes.

Sur l'OFP, Maïté Dufrasne a dit toute une série de choses. Ce n'est pas un modèle complet, l'OFP. On a bien compris que l'évolution du modèle ferroviaire fait qu'aujourd'hui l'on doit avoir une série d'opérateurs pour une série d'activités et que l'OFP remplit certainement

une case extrêmement utile. Des opérateurs comme ceux-là doivent sans doute se multiplier.

Sur la vision à long terme, la question de Mme Salvi, je reprends un petit peu ce que je disais tout à l'heure par rapport à la question de M. Martin, car à côté de certains trafics diminuant, l'on a d'autres potentialités, par exemple, les carrières.

On a le développement du conteneur. On développe, on transporte, aujourd'hui, avec des conteneurs des choses que l'on n'imaginait pas transporter. On transporte du beurre vers l'Amérique avec des conteneurs frigorifiques.

Je veux dire qu'il y a vraiment aujourd'hui, vis-à-vis du conteneur, des choses qui peuvent être transportées de manière très nouvelle et très différente de ce que l'on pouvait avoir comme possibilité auparavant.

En ce qui concerne les convergences passagers/fret, on partage les mêmes réseaux, il faut donc trouver des convergences.

Enfin, la question du financement – et là, M. le Ministre aussi a évoqué une question – j'ai dû faire sans doute un lapsus, mais je n'ai a priori pas évoqué un financement régional direct.

Mon propos portait bien sur les priorités que la Wallonie peut mettre dans les financements qui, a priori, lui reviennent. Donc, c'était bien dans ce sens-là que j'ai voulu évoquer la question par rapport à la question de Mme Leal Lopez sur le financement par la Wallonie. Mon propos n'était pas là, mais bien sur l'enveloppe « qui nous revient », comment peut-on faire en sorte que l'on priorise le mieux ?

Par rapport à cette priorité et aux questions de M. le Ministre, pour nous, il est clair que l'effet levier est un élément essentiel et que, justement, les projets « fret » ne sont certainement pas les plus chers, mais ceux où l'effet levier est le plus important.

On a des projets « passagers » qui ont coûté très cher, je m'interroge sur l'effet levier. Je pense que l'on a des projets frets qui ne se font pas ou qui ne sont pas encore faits, qui coûtent quelques millions d'euros et qui ont un effet levier extraordinaire. Justement, le fret est un secteur ferroviaire où l'on peut, pour des montants plus raisonnables, avoir des effets leviers extrêmement importants et utiles pour notre Région.

Voilà, je pense avoir fait le tour, excusez-moi si j'ai été un peu long, mais les questions étaient nombreuses.

Mme la Présidente. - Merci Monsieur Saelens.

Nous clôturons alors avec Mme Wouters, alors je vous en prie.

La parole est à Mme Wouters.

Mme Wouters, représentante habilitée de la Cellule ferroviaire du SPW. - Je pourrais vous parler des heures du ferroviaire, mais je vais évidemment me limiter, je crois qu'il y a déjà beaucoup de choses qui ont été dites.

Je vais d'abord aborder la difficulté d'une vision à long terme pour le ferroviaire et la question des plans opérationnels s'il en existe, mais je crois que vous avez tous déjà répondu à ce sujet : libéralisation, multiples acteurs, compétences fragmentées. Il y a toute une série de choses qui font que finalement c'est difficile d'avoir une vision intégrée globale de ce que l'on pourrait faire en termes ferroviaire.

Maintenant, si l'on regarde exclusivement ce qui existe au niveau fédéral, le seul document officiel, on en revient toujours à ce fameux Plan pluriannuel d'investissements dans lequel il n'y avait effectivement aucune vision en matière de fret.

Il y avait quelque part une vision en matière de voyageurs puisqu'il y avait l'établissement de la croissance au niveau des voyageurs et donc les besoins en termes de matériel roulant, et cetera, mais au niveau fret il n'y avait rien du tout. J'enchaînerai en disant que, dans le cadre des cellules « investissements », il y a 11 critères qui ont été établis pour évaluer les projets.

Sur ces 11 critères, il y en a un seul qui porte sur le fret, un seul. Donc, cela montre à nouveau que le Fédéral ne met pas nécessairement l'accent sur le fret ferroviaire, mais ce qui s'explique également par le fait que c'est un marché libéralisé. Donc, ce sont toujours les mêmes réponses et les mêmes questionnements que l'on a et, en quelque sorte, l'on tourne en rond.

Maintenant, je voudrais ne pas être trop négative ; on travaille maintenant depuis quelques années – la cellule a été créée en février 2012 – avec les différentes instances au niveau fédéral pour pouvoir collaborer et je dirais qu'avec Infrabel, l'on a déjà fait un bon bout de chemin.

Il est vrai qu'au départ, quand nous sommes venus avec notre étude, c'était : « Vous sortez de nos prérogatives, vous outreprenez vos compétences, ce n'est pas à vous de faire cela... ». Finalement, quand on leur a présenté les choses, je pense qu'ils ont un peu mieux compris et, au contraire, ils nous ont remerciés pour l'étude que nous avons menée surtout au niveau des infrastructures. Parce qu'ils sont aussi face à des contraintes qu'ils ne savent pas surmonter eux-mêmes. Et donc, en quelque sorte, on leur offre le plateau puisque l'on montre qu'il y a certaines lignes – je ne vous ai pas montré tout cela – qui ne sont plus utilisées et qu'il n'y a pas d'industriels autour, qu'il n'y a plus d'entreprises et qu'évidemment, s'il y a des lignes à rationaliser, cela peut être en priorité celles-là. En revanche, il y en a d'autres que l'on veut absolument sauvegarder. Donc, on les a en quelque sorte un petit peu aidés.

Infrabel mène maintenant une réflexion en interne au niveau de la délégation, de la concession, et cetera, mais également au niveau juridique pour voir quelles sont les pistes de réflexion qu'il pourrait y avoir.

Au niveau des raccordements également. Donc de simplifier les règles pour nos industriels.

Enfin, ils travaillent sur le sujet et même si, cela ne remonte pas encore, de manière concertée, il y a des petites pièces du puzzle qui sont en train de se former et j'espère, en tous cas, que l'on pourra atteindre une vision à long terme. Je crois que chaque instance doit aller dans le même sens, c'est important de travailler ensemble.

En ce qui concerne notre étude, ici, je ne vous en ai présenté qu'une très brève partie ; je voulais surtout vous faire un état des lieux pour que vous ayez ne fût-ce qu'une connaissance de base et puis vous montrer déjà ce que l'on avait fait au niveau de l'infrastructure. On a beaucoup travaillé aussi sur les volets « exploitation » et « service ».

Quand M. Martin disait que je mettais l'eau à la bouche, on travaille sur ces deux sujets.

Je pourrais vous redonner une présentation de 20 minutes, mais je dirais que l'important ce sont les marchés porteurs. On s'en rend compte parce que nous avons des craintes d'avenir par rapport à nos marchés actuels, à savoir : l'acier, carrier...

En termes d'avenir, je ne sais pas ce que cela représente. Maintenant, ce que je peux vous dire, c'est que l'on assiste déjà, aujourd'hui, à une diversification des produits. Il y aura l'inauguration de Lannutti, des trains vers l'Italie, ce vendredi, sur la plateforme de Charleroi Dry Port.

C'est quand même un concessionnaire qui s'est diversifié, qui fait des produits que l'on ne s'attend pas à mettre sur le train. Ce sont, entre autres, des colis, de simples colis. Je dirais qu'il y a quand même des choses positives qui se passent.

Au niveau des marchés porteurs, nous ne sommes toujours que trois au sein de la Cellule ferroviaire ; il y a une personne sur les voyageurs, une personne sur le fret et moi qui suis davantage sur le PPI. Tout faire, on ne sait pas. Par contre, deux stagiaires travaillent actuellement pour nous. Il y en a un que l'on a mis sur ces marchés porteurs ; on lui a demandé d'identifier au niveau international, au niveau européen et puis au niveau belge, les marchés porteurs tant en termes de produits que de zones de chalandise – c'est important, les deux jouent – et puis de décliner cela pour voir si le ferroviaire peut y répondre. On verra, ils viennent seulement de commencer. Le deuxième, juste pour votre information, est sur la taxe kilométrique. Il doit étudier la variabilité pour voir l'impact au niveau ferroviaire. Ce sont deux étudiants. On pourra éventuellement mettre

leur travail à disposition quand ils auront terminé, si les résultats sont de qualité.

Je vais vous dire un petit mot par rapport à notre projet parce que je l'avais mis entre parenthèses dans la présentation, Monceau, quand on parlait de laisser le marché faire ou de dire que l'on promeut une activité plus locale ou alors on crée un vrai pôle régional. C'est là-dessus que l'on travaille actuellement, je vous ai montré la carte où l'on voyait finalement où étaient nos volumes et où n'étaient plus nos volumes avec nos gares de triage qui étaient à l'abandon. Quand l'on compare ces quatre gares, il y en a certaines, évidemment, qui ont plus d'atouts que d'autres. Entre autres, suite à notre analyse, c'est Monceau qui ressort.

Monceau est un site qui a du potentiel. L'atelier existe toujours, même si l'on pense qu'un jour ou l'autre, il risque de fermer. En tout cas, il y a la capacité de faire quelque chose. On a également un atelier de nettoyage, sur le site de Monceau, qui n'a jamais été ouvert, mais qui existe. Puis, vous l'avez vu dans la presse, c'est sorti récemment, il y a également un bâtiment d'Infrabel, de signalisation, qui est complètement vide, tout neuf.

Ce sont toutes des choses que l'on pourrait éventuellement exploiter. On part du principe qu'il nous faut une intégration des services pour attirer, étant donné que l'on sait qu'avec nos industriels wallons, on n'a pas assez de volume, on veut recréer une multitude de services. En France, ils appellent cela des « villages fret », je ne sais pas si c'est le bon terme. En tout cas, l'on essaye de créer vraiment une zone de services pour le ferroviaire afin que l'on puisse sauvegarder notre savoir-faire wallon, nos emplois en la matière et aussi, avoir cet ensemble de services, que ce soit en termes d'entretien, de réparation du matériel, de nettoyage et de formation. Quand j'évoquais le fameux bâtiment, nous, avons l'idée de faire, pourquoi pas, une école du rail dans ce bâtiment, tout est à proximité.

L'accessibilité routière est aussi importante pour ce site. Mme Maïté Dufasne a en effet parlé des citernes qui sont nettoyées au niveau routier. Il faut de nouveau essayer de combiner tout ce qu'il est possible de combiner. Je l'ai dit aussi d'emblée, dans ma présentation, cela reste un marché niche et l'on arrive aussi aux limites de notre étude. On est des experts en mobilité, on ne fait pas des études de marché. On est en train, maintenant, de voir comment l'on peut continuer à avancer avec d'autres personnes qui pourraient nous aider dans ce domaine. Ainsi, vous n'aurez plus l'eau à la bouche, en tout cas, puisque je vous ai déjà donné les premiers résultats.

Tout cela, c'est la première fois que j'en parle. Cela n'a pas encore été présenté. C'est encore en cours de réflexion, chez nous, en interne et, comme je le dis, l'on doit continuer à avancer sur cette piste. Un exemple que je trouve intéressant, c'est Bettembourg. Je ne dis pas, il y a un gros financement de l'État luxembourgeois à

l'arrière, mais en attendant c'est le concept qui est intéressant, puisqu'ils vont recréer une plateforme multimodale, juste à proximité de l'ancienne d'ailleurs, mais le concept s'élargit. Ils créent un hôtel, un restaurant, des douches, un concept intégré de services qui fera en sorte d'attirer les camions de la route et ainsi alimenter la plateforme multimodale. On part de ce concept-là, mais on ne sait pas encore à quoi on arrivera. Je ne veux pas non plus vous donner trop d'illusions.

J'espère bien, en tout cas, qu'une étude de marché pourra être lancée, parce que l'on pense qu'il y a quelque chose à faire et j'espère également que les résultats seront positifs. Merci.

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

M. Wahl (MR). - Très brièvement, Madame la Présidente, je voudrais réagir aux derniers propos de M. le Ministre dans son intervention parce que ce sont des propos non seulement modérés, mais intelligents et sages. Venant d'un membre de l'opposition, cela a tout son sel et toute sa valeur parce que, lorsque vous parlez de problèmes de pluriannualité, je pense que vous avez raison. Quant à la clé de répartition, c'est un autre débat, je ne pense pas qu'il faille non plus rêver.

L'approche que vous faites est une approche non polémique et c'est important dans ce dossier où vous avez rappelé le morcellement des compétences qui n'est pas nécessairement la chose la plus efficace, mais il en va ainsi.

Je voudrais, par contre, rebondir sur les 18 priorités dont vous avez fait état, définies par le précédent Gouvernement et reprises par ce Gouvernement-ci, sauf erreur de ma part – et la réflexion que vous avez rappelé que nous allions devoir avoir et vous avez appelé le Parlement à y participer, c'est fort bien. Mais il faudra aller jusqu'au bout de ce raisonnement parce que, sauf erreur de ma part, les 18 priorités telles qu'elles ont été présentées, aujourd'hui, il n'y a pas de classement entre elles. Il faudra avoir le courage politique dans les priorités qui seront retenues qu'il y ait une première priorité, une deuxième priorité, une troisième priorité et que ce soit, ici, au Gouvernement, que cela se décide, mais que les choses soient claires. Ce sera un gage d'efficacité et un exercice qui ne sera peut-être pas simple, je le reconnais.

Mme la Présidente. - Je vous propose de clôturer cette première partie d'auditions. Je remercie en votre nom tous les intervenants de cette matinée. Merci encore pour votre disponibilité.

- La séance est suspendue à 12 heures 42 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 14 heures 11 minutes.

Mme la Présidente. - Chers collègues, je vous propose de reprendre nos travaux comme convenu avec le point trois relatif aux différents projets et propositions que nous avons à analyser cet après-midi.

PROJETS ET PROPOSITIONS

PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À LA MISE EN ŒUVRE DES RÉSOLUTIONS DE LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LES FEMMES À PÉKIN DE SEPTEMBRE 1995 ET INTÉGRANT LA DIMENSION DU GENRE DANS L'ENSEMBLE DES POLITIQUES RÉGIONALES, POUR LES MATIÈRES RÉGLÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 138 DE LA CONSTITUTION, DÉPOSÉE PAR MMES MOUCHERON, LAMBELIN, LEAL LOPEZ, BALTUS-MÖRES ET M. PRÉVOT (DOC. 261 (2014-2015) N° 1)

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales, pour les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution, déposée par Mmes Moucheron, Lambelin, Leal Lopez, Baltus-Möres et M. Prévot (Doc. 261 (2014-2015) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

Mme la Présidente. - Nous devons désigner un rapporteur. Quelqu'un a-t-il une suggestion à faire ?

La parole est à Mme Lambelin.

Mme Lambelin (PS). - Nous proposons M. Martin.

M. Wahl (MR). - Oh non !

Mme la Présidente. - C'est un excellent choix Monsieur Wahl.

M. Wahl (MR). - Je ne dis pas que ce n'est pas un excellent choix, mais par élégance... Soit, si M. Knaepen n'insiste pas, je ne dirai plus rien.

Mme la Présidente. - M. Martin est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

Exposé de Mmes Lambelin et Leal Lopez, coauteures de la proposition de décret

Mme la Présidente. - Nous pouvons démarrer une présentation de cette proposition de décret.

La parole est à Mme Lambelin.

Mme Lambelin (PS). - Effectivement, nous avons décidé de déposer cette proposition avec nos collègues du cdH et du MR parce que finalement, le plan Gender Mainstreaming initié en 2015 et introduit par le plan Genre déposé, en 2014, ne prend pas en compte l'ensemble des politiques dont l'exercice est transféré à la Wallonie par la Communauté française.

Prenons, par exemple, le financement des centres de coordination des soins ou encore un autre exemple, les aides à domicile. Ce texte vise à corriger ce manquement afin d'introduire le *gender mainstreaming* dans l'ensemble des politiques menées en Wallonie.

Cette proposition est calquée sur le décret initié par Mme Simonis et précédemment adopté. Ce texte reprend les mêmes mécanismes que ceux introduits par le plan Genre wallon le 11 mars 2015.

Le 3 mars 2016, vous aurez, Monsieur le Ministre, l'occasion de présenter un bilan intermédiaire devant la Commission de l'égalité des chances entre les hommes et les femmes de votre plan Gender Mainstreaming et d'ailleurs, un premier bilan officiel serait prévu pour le 30 septembre 2016 devant le Parlement.

Concernant ce premier bilan, j'aurais voulu savoir si nous serions dans les temps pour le présenter.

Comme vous le savez, chers collègues, le parti socialiste est très attaché à l'égalité entre hommes et femmes, rappelons-nous d'ailleurs du décret mixité au sein des ASBL, initié par Mme la Ministre Tillieux, lors de la législature précédente.

Nous sommes vraiment satisfaits de ce texte actuel de proposition de décret, car il complète vraiment l'arsenal législatif et permet d'assurer que la dimension du genre soit prise en compte dans toutes les politiques wallonnes.

De plus, nous pensons qu'il complète ce mécanisme d'étude des politiques publiques que représente le plan Genre.

Ce mécanisme permet en effet d'éviter au maximum que le fossé entre les hommes et les femmes ne se creuse davantage.

En conclusion, le *gender mainstreaming* ainsi complété représente un outil de bonne gouvernance dont nous nous réjouissons d'avance.

Mme la Présidente. - Merci, Madame la Députée.

La parole est à M. Daele.

M. Daele (Ecolo). - Merci, Madame la Présidente. Bien évidemment, ces considérations quant aux objectifs de ce décret sont partagées par mon groupe. Nous avons soutenu le décret précédent, à savoir celui qui avait été déposé sous la précédente législature. Nous sommes sensibles à l'obligation pour le Gouvernement wallon de prendre systématiquement en compte les dimensions du genre dans l'élaboration de sa politique publique et de mettre en place les instruments qui permettent de déterminer et d'évaluer la réalisation d'objectifs précis, d'intégrer la dimension du genre dans le processus budgétaire et réformer le rapport permettant un contrôle parlementaire plus efficace en matière d'égalité. Ma collègue, Mme Ryckmans ne manque pas d'interpeller régulièrement M. Prévot et d'autres ministres à ce sujet ; elle est particulièrement sensible à cette thématique. Elle s'excuse de ne pas pouvoir être là, aujourd'hui, pour discuter de ce texte.

Néanmoins, j'ai quelques questions par rapport aux moyens. Je voudrais questionner les auteurs de ce texte quant à savoir pourquoi nous devons émettre un nouveau décret afin de pouvoir prendre en compte la dimension du genre dans les nouvelles compétences, puisque le dispositif, ici, est similaire au décret 183 du 11 avril 2014 et vise à intégrer en vertu de l'article 138 de la Constitution, des matières visées aux articles 127 § 1er et 128 § 1er de celles-ci, c'est-à-dire les matières relatives aux compétences de la Communauté française dont l'exercice a été transféré à la Région wallonne. Pourquoi un nouveau décret plutôt qu'une modification du décret existant pour intégrer les nouvelles compétences, c'est-à-dire des nouvelles compétences transférées de l'article 138 de la Constitution ? A priori, cela me semble une complication de notre législation, alors qu'un simple énoncé supplémentaire, dans le décret déjà existant, aurait été largement plus simple et n'aurait pas encombré de nouveaux textes notre législation wallonne. Cette question, à savoir, pourquoi faire compliqué en mettant un nouveau décret plutôt que simplement en amendant et en rajoutant les compétences telles que mentionnées. Cela me paraît plus compliqué en termes législatifs.

D'autre part, j'ai également une question plus pratique. Le projet de décret nous indique qu'un rapport intermédiaire devra être transmis pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2016 au Parlement. M. le Ministre indiquait dans une réponse à une question parlementaire de ma collègue, Mme Ryckmans, que le rapport intermédiaire concernant les autres compétences sera présenté, au Parlement de Wallonie, au plus tard en mars 2016. C'est là aussi une question que j'adresse au Ministre. Comptez-vous présenter deux rapports intermédiaires en fonction des compétences ou estimez-vous possible de le faire immédiatement en mars 2016 parce que vous avez pris les devants ? Ce sont les deux questions que j'ai à poser.

Dernier élément, c'est par rapport au CWEHF. Nous avons l'habitude de recueillir l'avis du CWEHF lorsqu'il s'agit de toute modification qui concerne l'égalité entre hommes et femmes. Je voudrais demander aux auteurs la raison qui les pousse à ne pas avoir sollicité cet avis.

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Leal Lopez.

Mme Leal Lopez (cdH). - Je tiens à préciser d'emblée que c'est en collaboration étroite avec le cabinet de M. le Ministre, ainsi qu'avec son administration, que ce texte a été rédigé.

Au début de l'année 2015, à la faveur de la mise en œuvre de ce décret de 2014 et à la lumière d'un avis du Conseil d'État rendu sur le test Genre, actuellement en cours de simplification, il a été mis en évidence que le décret du 11 avril 2014 ne portait que sur les matières purement régionales. Il convenait donc de remédier à cette carence, raison pour laquelle la présente proposition de décret a été rédigée.

Les décrets de 2014 et d'aujourd'hui sont complémentaires et permettent d'intégrer la dimension de genre dans l'ensemble des politiques wallonnes. L'adoption de ce nouveau texte permettra, par ailleurs, au Gouvernement wallon d'approuver en troisième lecture l'arrêté d'exécution relatif au *test gender*.

Une dernière remarque s'impose enfin à propos du calendrier. Pour la première application du présent décret, il a été prévu que les objectifs stratégiques sont présentés au Parlement wallon au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent décret. À titre transitoire et par prudence, il a également été prévu que le rapport intermédiaire soit transmis au Parlement wallon pour la première fois au plus tard le 30 septembre 2016. Ceci permet donc de laisser une certaine marge de manœuvre pour la transmission du rapport intermédiaire, étant donné la difficulté que nous avons à pouvoir prévoir la date d'entrée en vigueur de la présente proposition.

J'en terminerai en remerciant les membres de cette commission pour le soutien qu'ils apporteront à ce texte, lequel établit un cadre nécessaire pour la mise en place d'instruments permettant une politique d'égalité dans tous les secteurs de l'action publique régionale wallonne, tant sur le plan de l'élaboration des mesures que sur le plan de l'évaluation de leurs impacts.

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

Mme De Bue (MR). - Au nom du groupe MR, je voudrais remercier la majorité PS-cdH d'avoir ouvert à la cosignature la proposition de décret. C'est Mme Baltus-Möres qui a signé. Elle n'est pas présente aujourd'hui parce qu'elle est malheureusement souffrante. En la représentant, je voudrais témoigner de notre soutien à ce texte qui permet – vous l'avez vous-même dit, Madame Leal Lopez – de réparer une

« anomalie » et de permettre que le fameux plan Gender Mainstreaming porte sur l'ensemble des compétences de la Région wallonne, dont les compétences transférées de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Cela me semble important, en début de mandature, de pouvoir aller dans ce sens.

J'avais un peu la même interrogation par rapport à d'autres dispositifs décrets. Il y a un décret 2014 qui a abrogé un décret de 2008. Ce texte qui nous est soumis à discussion et aux votes, si ce n'est le premier article qui fait porter l'ensemble de la politique de genre sur les compétences transférées, le reste du texte est tout à fait le même que celui du décret de 2014. Je me demandais dans quelle mesure on ne devrait pas abroger le décret de 2014. C'est une simple question que je pose aux autres auteurs.

Nous avons des dispositifs qui existent, depuis 2008, sur le suivi des résolutions de Pékin, soit dit en passant, thème que nous avons également – Mme Lambelin le sait bien – travaillé au niveau du Sénat. Nous avons un rapport qui fait état de toute l'évaluation de ces politiques depuis 20 ans, qui est en discussion au niveau de la Fédération Wallonie-Bruxelles, pour le moment, et qui le sera prochainement également au niveau du comité d'avis, ici, en Région wallonne. C'est un thème porté par plusieurs assemblées et qui transcende tous les niveaux de pouvoir.

Je voulais terminer en disant que ces dispositifs décrets sont essentiels, ce sont les cadres qui définissent les politiques. Il est bien évident que derrière les décrets, il y a aussi l'action, le plan, les actions. Nous serons très heureux de discuter du fond de ces actions, le 3 mars prochain, en comité d'avis, et dans l'échéance du 30 septembre, tel que le décret le prévoit.

Discussion générale

Mme la Présidente. - Je propose de passer la parole à M. le Ministre puisqu'il a été interpellé ou questionné par l'une ou l'autre d'entre vous. Les signataires pourront ensuite intervenir suite aux propos de Mme De Bue.

Je veux juste vous dire également que nous n'avons pas vocation à être sous les feux des projecteurs tout le temps, c'est parfois un peu déroutant, mais il s'avère que nous avons un petit ennui technique. Pour assurer la transcription de nos débats, aujourd'hui, nous devons laisser le système avec les écrans. Il faut s'y habituer pour aujourd'hui.

Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. le Ministre Prévot.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Merci, Mesdames et Messieurs les députés pour le dépôt de

cette proposition de décret à laquelle j'adhère. Ce ne sera pas une grande surprise pour vous.

Je tiens d'abord à féliciter les parlementaires d'avoir su aussi s'entendre, au-delà de la distinction majorité-opposition, même si j'ai été surpris de ne pas voir une cosignature de la part d'Ecolo en la matière. J'ai cru comprendre, en écoutant attentivement les propos de M. Daele, la motivation de cette absence de cosignature, une interrogation sur l'opportunité, sur la forme. Même si la question sur la forme pouvait légitimement se poser, cela n'empêchait pas, sur le fond, qu'il puisse y avoir une convergence et que vous puissiez vous rallier à la cause aussi, ceci n'engageant que moi.

L'enjeu, très clairement, est de pouvoir faire avancer plus vite l'égalité de fait entre les hommes et les femmes. Nous le savons tous, si l'égalité en droit est quasiment acquise entre les hommes et les femmes, l'égalité de fait est encore largement à la traîne.

À cet égard, le décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 95 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales a, reconnaissons-le, constitué une indéniable avancée. L'an dernier, il est apparu, suite à l'avis du Conseil d'État du 4 février, que le décret du 11 avril 2014 – cela a été rappelé par les parlementaires – ne portait que sur les matières purement régionales. Il était donc utile que ce décret soit complété par un autre décret qui porte sur les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution, c'est-à-dire les matières relatives aux compétences de la Communauté française dont l'exercice a, depuis, été transféré à la Wallonie.

Cette proposition répond donc à cette question d'ordre purement juridique. Elle vient compléter utilement le dispositif existant. Il est heureux que ce texte soit au plus proche du décret précédent, dans un souci de continuité et de pragmatisme, afin de n'enregistrer aucun retard dans l'application du plan Gender qui traduit concrètement ce décret.

Comme le décret de 2014, ce nouveau texte oblige aussi, entre autres, le Gouvernement et ses membres à fixer, en début de législature, des objectifs stratégiques, en vue de promouvoir ou de réaliser l'égalité des femmes et des hommes. Il oblige aussi le Gouvernement à proposer des actions prioritaires, des mesures et des projets qui contribuent à la réalisation de ces objectifs stratégiques à travers les programmes justificatifs des budgets annuels. C'est d'ailleurs un élément qu'il faudra que je rappelle à l'ensemble de mes collègues, parce que c'est un élément sur lequel on n'a pas nécessairement été, reconnaissons-le, les plus attentifs, lors du précédent exercice. Il convient aussi de rédiger des rapports intermédiaires et finaux portant sur les progrès réalisés quant au principe de *gender mainstreaming*.

Le plan Gender porté par l'actuel Gouvernement a donc anticipé, en quelque sorte, la proposition actuelle de décret. Les deux objectifs stratégiques ont été choisis par chacun des ministres, sur la base de propositions faites par le Conseil wallon de l'égalité des hommes et des femmes, le CWEHF, réunissant les associations de femmes et les acteurs du terrain. À cette période, le CWEHF, tout comme moi-même et mes collègues, ne nous sommes pas posé, Monsieur Daele, la question de savoir s'il s'agissait de matière régionale de longue date ou récemment transférée. Je m'avance peut-être à la place des parlementaires qui ont cosigné, mais c'est une des raisons qui n'a pas nécessité une nouvelle consultation du CWEHF ; il avait déjà été pleinement partie prenante à l'élaboration du plan Gender en amont, sans se préoccuper des transferts effectifs ou non et quelle que soit leur date.

Le plan Gender qui a été, pour rappel, passé au Gouvernement le 26 février 2015 porte déjà sur l'ensemble des matières régionales, qu'elles aient été nouvellement transférées ou pas.

Très clairement, le Gouvernement a le souci de respecter scrupuleusement le calendrier imposé par le décret de 2014. Pour les matières régionales comme pour les matières transférées, je réponds à l'interrogation de M. Daele, le rapport intermédiaire relatif aux progrès réalisés, en vue d'atteindre les objectifs stratégiques, sera bien sur la table du Gouvernement le 3 mars prochain et présenté, l'après-midi même, en primeur, à la Commission de l'égalité des chances entre les hommes et les femmes, de façon à pouvoir célébrer, comme il se doit, la Journée mondiale des droits des femmes.

La prudence de la proposition actuelle est, à mon estime, toute à l'honneur de ses auteurs, mais le Gouvernement n'attendra pas septembre 2016 pour présenter le rapport intermédiaire du plan Gender.

Mme la Présidente. - Y a-t-il d'autres remarques de la part des intervenants ?

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - J'aurais juste une question par rapport au texte de 2014. Ce décret-là, comme il y a un autre décret qui, finalement, est plus complet, qu'en est-il techniquement ?

Mme la Présidente. - Y avait-il des réponses à cette question technique ? Pour les signataires, le texte reste identique, il n'y a pas de volonté de le changer.

La parole est à M. Daele.

M. Daele (Ecolo). - En tout cas, je dois vous dire que je reste avec mon interrogation par rapport au fait de rajouter un deuxième décret, rajouter une deuxième couche en termes de légistique, plutôt qu'un simplement amendement qui m'aurait paru, en tout cas en termes de

lisibilité, plus tard, pour l'ensemble de nos législations, beaucoup plus simple.

Autant je me rallie au fond, à l'objectif, autant je m'interroge toujours sur la méthode pour laquelle je n'ai pas eu de réponse.

Mme la Présidente. - Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Examen et vote des articles

Mme la Présidente. - Nous allons procéder à l'examen et au vote des articles de la proposition de décret visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales, pour les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution, déposée par Mmes Moucheron, Lambelin, Leal Lopez et M. Prévot (Doc. 261 (2014-2015) N° 1).

Articles 1er à 10

Les articles 1er à 10 ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 1er à 10 sont adoptés à l'unanimité des membres.

Vote sur l'ensemble

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de décret visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales, pour les matières réglées en vertu de l'article 138 de la Constitution, déposée par Mmes Moucheron, Lambelin, Leal Lopez et M. Prévot (Doc. 261 (2014-2015) N° 1).

L'ensemble de la proposition de décret est adopté à l'unanimité des membres.

Confiance au président et au rapporteur

Mme la Présidente. - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, à la présidente et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE
AUX DESSERTES FERROVIAIRES
INTERNATIONALES DE PASSAGERS AU
DÉPART ET À DESTINATION DE LA
WALLONIE, DÉPOSÉE PAR MM. JEHOLET,
CRUCKE, BELLOT, MME DE BUE,
MM. KNAEPEN ET BOUCHEZ
(DOC. 185 (2014-2015) N° 1)**

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À LA
RÉOUVERTURE DE LA LIAISON THALYS SUR
LA DORSALE WALLONNE, DÉPOSÉE PAR
M. FOURNY, MME SALVI, MM. COLLIGNON,
HENRY, MME MORREALE ET M. HAZÉE
(DOC. 377 (2015-2016) N° 1)**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle l'examen de :

- la proposition de résolution relative aux dessertes ferroviaires internationales de passagers au départ et à destination de la Wallonie, déposée par MM. Jeholet, Crucke, Bellot, Mme De Bue, MM. Knaepen et Bouchez (Doc. 185 (2014-2015) N° 1) ;
- la proposition de résolution visant à la réouverture de la liaison Thalys sur la dorsale wallonne, déposée par M. Fourny, Mme Salvi, MM. Collignon, Henry, Mme Morreale et M. Hazée (Doc. 377 (2015-2016) N° 1).

Désignation d'un rapporteur

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

M. Wahl (MR). - Je propose M. Tzanetatos.

Mme la Présidente. - M. Tzanetatos est désigné en qualité de rapporteur à l'unanimité des membres.

Exposé de Mme De Bue, coauteure de la proposition de résolution

Mme la Présidente. - Je vous propose d'avoir une présentation de ces textes par les signataires.

La parole est à Mme De Bue.

Mme De Bue (MR). - Chers collègues, au nom de mon groupe, j'ai le plaisir de vous présenter une proposition de résolution au sujet des relations ferroviaires internationales des passagers. Finalement, le thème s'inscrit un peu dans le prolongement de la réflexion que nous avons eue, ce matin, au sujet du fret ferroviaire.

Nous sommes partis sur différents constats, au niveau des relations ferroviaires internationales, qui ont connu de profondes mutations. Le paysage des dessertes

s'est considérablement modifié. On peut dire qu'il s'est réduit et est simplifié. Alors, à l'heure actuelle – il y a des liaisons qui ont totalement disparu – il y a quatre liaisons internationales qui subsistent :

- les relations Bruxelles-Liège-Francfort, assurées par ICDB ;
- les relations Cologne-Liège-Bruxelles-Paris, assurées par Thalys ;
- les dessertes Liège-Namur-Charleroi-Mons-Paris, assurées par Thalys ;
- les relations assurées par trains classiques entre Bruxelles-Namur-Strasbourg-Bâle.

Autre constat, c'est que le marché international des voyageurs a été libéralisé dans le cadre des paquets ferroviaires européens depuis le 1er janvier 2010. À l'heure actuelle, six ans plus tard, le secteur est encore toujours marqué la subsistance de monopoles, avec pour conséquences que, dans certains cas, le service offert aux voyageurs n'est pas toujours à la hauteur de la demande.

Dans le prolongement de ce constat, nous pensons que la Wallonie doit pouvoir séduire d'autres opérateurs ferroviaires publics ou privés, afin de redévelopper ses relations ferroviaires internationales. On fait le constat, par exemple, ce matin, au niveau du fret ferroviaire, que la Wallonie avait complètement perdu sa position, sa place, dans un cadre international. Le constat est un peu le même ici. Il y a des mesures, des initiatives à prendre pour replacer la Wallonie au cœur de ce carrefour international. Il y a d'autres opérateurs qui existent, l'opérateur historique n'est plus unique. On est aussi face à l'émergence d'acteurs privés. Peut-être, à l'instar du fret où des initiatives, où une certaine inventivité sont en frémissement, il faut peut-être aussi proposer des alternatives à la Wallonie plutôt que d'offrir le seul Thalys ou la SNCB.

Notre résolution se veut, je dirais, positive, ambitieuse. Elle veut plutôt se positionner dans l'avenir plutôt que de subir des changements.

Notre résolution se résume à une demande adressée au Gouvernement wallon que l'on pourrait résumer en six points :

- exécuter le plan de la desserte ferroviaire en Wallonie ;
- proposer au Gouvernement fédéral et à la SNCB, ou à ses filiales, de maintenir et développer à terme des relations internationales de la Wallonie et vers la Wallonie, assurant, dans ce cas, une certaine visibilité internationale ;
- proposer au Gouvernement fédéral, à la SNCB, éventuellement à la société Thalys, de réviser son offre de transport de et vers Paris dans la foulée de la fin des travaux de l'installation de l'ETCS, du système de sécurité ;
- proposer au Gouvernement fédéral et à la SNCB de remettre en place et de développer

des relations internationales par trains classiques, voire par trains pendulaires depuis et vers la Wallonie ;

- profiter de ce contexte de libéralisation des services voyageurs internationaux, en vigueur depuis 2010, pour proposer à toute autre entreprise ferroviaire européenne, la possibilité de créer, sur le territoire wallon et vers des destinations internationales, des services ferroviaires ;
- comme je l'ai déjà précisé ce matin, nous pensons qu'il est utile aussi de renforcer encore la Cellule ferroviaire. Je n'ai plus le nombre exact d'agents. Ici, je pense que ce sont deux ou trois, avec des stagiaires, c'est quand même une cellule très embryonnaire. Elle a le mérite d'exister. Mais si l'on veut vraiment renforcer la vision wallonne en matière de développement du rail, du transport passager, du transport marchandises, mais aussi d'une certaine vision internationale, il me semble indispensable de pouvoir renforcer la Cellule ferroviaire qui est active au sein du SPW.

Exposé de Mme Salvi, coauteure de la proposition de résolution

Mme la Présidente. - Je propose de passer la parole à Mme Salvi, pour qu'elle puisse présenter la deuxième proposition de résolution.

La parole est à Mme Salvi.

Mme Salvi (cdH). - Pour ma part, je serai beaucoup plus pragmatique, réaliste, sans vouloir aller décrocher la lune, quand l'on sait que cela n'est pas possible.

En effet, rappelez-vous, la ligne à grande vitesse reliant Liège à Paris via la dorsale wallonne n'est plus en service depuis avril 2015. Cette mise hors service a été, à l'époque, officiellement présentée comme une suspension temporaire qui était justifiée par des motifs techniques, à savoir l'installation sur la dorsale du système de freinage automatique ETCS.

Néanmoins, rappelez-vous, à l'époque, il se disait – parfois déjà en coulisse et il est vrai quelquefois assez fort pour être entendu de tous – que l'arrêt de mort de cette liaison était déjà officieusement signé. Certains estimaient donc qu'il s'agissait purement et simplement d'un choix politique. Il fallait en effet compenser l'abandon du Thalys flamand surnommé le Thalys fantôme, vu son taux d'occupation dérisoire.

À l'époque, si nous n'étions pas dupes, nous n'étions pas pour autant résignés. Souvenez-vous, nous avons voté une motion en affichant notre détermination à obtenir, au niveau wallon, le maintien de notre Thalys.

Plusieurs d'entre nous ont participé à ce dernier passage du Thalys dans les différentes villes wallonnes et pourtant des articles de presse parus, fin décembre, avaient malgré tout éveillé une petite lueur d'espoir. On disait en effet que le conseil d'administration de la SNCB était d'accord de proposer le redémarrage du Thalys dans les prochains mois.

Souvenez-vous, Monsieur le Ministre, nous n'avions évidemment pas manqué de vous interroger. - nous étions plusieurs à l'époque – dès la rentrée de janvier et un regret manifeste avait bien dû effectivement refroidir nos espoirs puisque si le conseil d'administration de la SNCB du 15 décembre avait bien inscrit la circulation du Thalys dans ses propositions et ses priorités à la ministre fédérale, à la lecture du budget 2016, au niveau fédéral, nous n'avions pu que constater – vous nous l'aviez déclaré – qu'aucun crédit à cette fin et dans l'article concerné, n'avait été prévu.

Il était donc difficile de croire encore à une remise en service à partir du moment où à l'époque les travaux se terminaient, mais que, par ailleurs, aucun budget de reprise, en tout cas, n'y était consacré.

Dès le lendemain de la commission, j'avais eu, au nom de mon groupe, le plaisir de déclarer, lors de la séance publique du 13 janvier, le fait qu'au niveau du groupe cdH nous déposerions cette proposition de résolution et nous appuyions évidemment nos collègues parlementaires wallons de tous les partis politiques à nous soutenir dans la démarche.

Nos collègues, et je les en remercie, du parti socialiste et d'Ecolo, ont bien compris l'intérêt et la pertinence de la démarche et ont souhaité s'y associer. J'ai effectivement déploré qu'in fine le groupe MR, d'autant plus que la proposition sur laquelle Mme De Bue vient de s'exprimer, a été déposée le 29 avril 2015, ne cosigne pas cette proposition de résolution.

Malgré tout, aujourd'hui, j'entends que le MR préconise aussi la remise en service de cette liaison à grande vitesse. Il me semble, donc, Monsieur le Ministre, que c'est un message clair et ferme au-delà du clivage, je l'espère, majorité-opposition que le Parlement adressera, dès lors, au pouvoir fédéral.

Faut-il encore s'étendre aujourd'hui sur l'intérêt que revêt ce Thalys pour le rayonnement de la Wallonie ? Oui, évidemment, tant au niveau de son ouverture sur l'étranger que sur son développement économique, touristique et culturel. Inutile également de rappeler les énormes sacrifices que la mise en place de cette liaison a consentis, les efforts déployés notamment en termes d'expropriations, pour contribuer à ce que l'on appelait « l'option grande vitesse » dans les années 1990.

Je n'ai pas envie que tout cela tombe, aujourd'hui, dans ce que l'on appelle les travaux inutiles.

Il y a malheureusement des traits communs dans différents dossiers que l'on vit ou que l'on subit pour l'instant au niveau de la mobilité. Je pense évidemment au RER.

À travers cette résolution, Monsieur le Ministre, chers collègues, nous demandons donc au Gouvernement wallon de défendre, auprès du Fédéral, la réouverture du Thalys en Wallonie et de saisir à cet égard le Comité de concertation. Ce sera, me semble-t-il, l'occasion de demander au Gouvernement fédéral, avec toute la fermeté possible, de prévoir les moyens budgétaires nécessaires à cet effet à l'article budgétaire concerné.

J'ai cru entendre dans les propos du président du MR aussi, une volonté d'aller dans ce sens. La résolution préconise, dans la foulée, la réunion de la plateforme de l'intermodalité où le dossier Thalys devrait être abordé et entre-temps, l'on a appris et entendu que la ministre fédérale s'était enfin décidée à le réunir prochainement. Je pense, néanmoins, qu'il faut continuer à retaper sur le clou de la mise en place de cette réunion.

Plus généralement, cette proposition de résolution souhaite également réclamer la consultation préalable du Gouvernement wallon, lorsqu'il y a des décisions qui touchent directement les lignes ferroviaires, en Wallonie. Consulter le Gouvernement wallon et les ministres de l'Infrastructure et de la Mobilité quand des choix décisifs doivent être pris au niveau fédéral, cela me paraît être le bon sens.

Et enfin, nous demandons au Gouvernement wallon de défendre, dans le prochain contrat de gestion de la SNCB, le maintien parmi les missions de services publics du transport intérieur de voyageurs sur les lignes internationales à grande vitesse.

Voilà, Madame la Présidente, le contenu de proposition de résolution.

Discussion générale

Mme la Présidente. - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à M. Daele.

M. Daele (Ecolo). - Le Thalys wallon, c'est vrai que c'est une saga dont on entend parler depuis longtemps. Il y a un an, Mme la Ministre Galant avait suspendu la liaison quotidienne sur le Thalys wallon. Plusieurs motifs avaient été avancés : d'une part, la nécessité de réaliser des travaux et, de l'autre, il y avait la question de l'enjeu du coût que Mme Galant estimait important au vu du nombre d'usagers concernés.

Selon les intervenants que l'on pouvait avoir, cette suspension n'était parfois qu'une suspension vu les travaux ou était une suppression vu l'enjeu du coût.

Quand on connaît Mme Galant, il faut parfois poser plusieurs fois la même question, en espérant avoir la même réponse, mais parfois en ayant des réponses différentes.

Les travaux, il y a une certitude, c'est qu'aujourd'hui ils sont terminés, mais le budget n'a visiblement pas été prévu, donc la question revient. La compétence est fédérale, mais vu l'intérêt stratégique pour la Wallonie, il est opportun que le Parlement saisisse la balle.

Depuis lors, on se pose de plus en plus de questions afin de savoir quel crédit on doit accorder aux propos de Mme Galant. La problématique du RER qui est encore plus stratégique est également dans l'actualité et fera d'ailleurs l'objet d'un débat en séance plénière ce mercredi. La cure d'austérité programmée pour le rail continue à être totalement intenable avec ou sans Thalys wallon.

La question du Thalys ici est particulièrement importante puisqu'une liaison Thalys avait été maintenue sur la dorsale wallonne avec les arrêts de Liège, Namur, Charleroi et Mons et ensuite un départ vers Paris.

Jusqu'à sa suspension au 1er avril 2015, il y avait un départ vers Paris le matin et un retour le soir. Cette liaison fait donc l'objet de plusieurs critiques qui ont été régulières, d'une part par rapport à son coût, mais aussi que sur le chemin wallon elle le sillonnait à une vitesse ordinaire et ne passait en mode TGV qu'après Mons et la frontière française.

Si cette ligne présente un intérêt plus limité pour Liège vu les connexions fréquentes en réel TGV via Bruxelles-Midi, cette liaison est par contre intéressante pour Namur, Charleroi et Mons, en permettant une liaison vers Paris sans rupture de charge. C'est important parce que cela permet un plus grand confort. C'est une durée théorique plus courte qu'en passant par Bruxelles-Midi, mais la durée théorique doit être allongée pour arriver à une durée réelle qui est encore allongée puisque les usagers doivent ajouter à la durée théorique un temps de battement de 30 minutes, une heure, voire au-delà selon leur rapport si le train SNCB est en retard et que l'usager loupe la correspondance Thalys à Bruxelles-midi. Dans ce cas-là, il peut être « cuit ».

Il faut rappeler que les villes concernées étaient précédemment fréquemment reliées à Paris avant l'arrivée du Thalys wallon et c'est la suppression de ces lignes qui a conduit à l'arrivée du Thalys wallon. Ce qui fait qu'aujourd'hui, nous sommes dans une situation qui n'est pas égale à avant l'arrivée du Thalys, mais qui est pire. C'est la raison pour laquelle, et sans participer – on l'a vu sur beaucoup de dossiers – à une « guéguerre » entre le pouvoir fédéral où il y a le MR et le pouvoir régional où l'on a PS-cdH. On constate qu'il existe une « guéguerre » et nous ne voulons pas rentrer ou être instrumentalisés dans celle-ci entre niveau de pouvoir et

pôles de partis. Néanmoins, nous voulons être responsables et nous avons cosigné, déjà à l'époque, une motion qui faisait suite à une interpellation et nous restons dans cette logique en cosignant la résolution initiée, il y a quelques semaines, par le cdH.

Nous prenons clairement position en faveur de cette résolution qui vise à défendre la réouverture du Thalys sur la dorsale wallonne. Cela a été cosigné par mes collègues MM. Henry et Hazée et j'exprime aujourd'hui cette volonté claire.

Depuis, certaines choses ont déjà évolué, Mme Galant a annoncé la réunion qui est demandée au point 3 de cette proposition de résolution notamment dans le cadre de l'affaire RER. On a également vu le positionnement du MR qui demandait à la ministre Galant de maintenir ce Thalys. Et en tout cas, nous voulons, par cette cosignature, rappeler l'intérêt stratégique pour la Wallonie, pour les usagers concernés qui sont contraints à un accroissement substantiel de leur trajet, également pour les Villes de Namur, Charleroi et Mons, qui sont en train de disparaître de la carte ferroviaire internationale et de devenir presque des villes de sous-préfecture.

D'une part, par ce soutien à cette résolution, nous voulons également pouvoir englober cet intérêt stratégique du Thalys wallon avec une vision aussi plus large pour l'intérêt stratégique majeur que représente le ferroviaire pour la Wallonie et nos craintes par rapport au désinvestissement fédéral qui a été annoncé, avec le plan d'investissement qui est en rade, avec une offre d'exploitation également.

Menacée également, on l'a abordé ce matin : la question du fret ferroviaire, qui est également importante. On constate que la Wallonie est beaucoup plus victime du désinvestissement que la Flandre. Dans ce cadre, je tiens aussi à dire que la contribution avec la proposition de résolution du MR est également intéressante. Il importe, en effet, de ne pas limiter l'approche wallonne à une seule liaison internationale du Thalys wallon, à condition que ce ne soit pas une technique pour temporiser ou pour noyer le poisson. Il y a urgence sur le Thalys wallon, parce qu'il est plus facile de préserver ce qui n'est que suspendu plutôt que de faire revenir ce qui a été supprimé depuis belle lurette. Vu la fin des travaux du Thalys, il y a donc un signal immédiat à donner. C'était bien une suspension et non une suppression.

Je tiens également à dire que nous avons une ouverture qui peut être positive, par rapport à la proposition de résolution du MR, et que nous sommes prêts à discuter, et pas simplement à rejeter, par l'ouverture à une thématique plus large.

Néanmoins, outre le fond, nous avons des remarques de forme par rapport aux demandes au Gouvernement wallon, qui sont plutôt des demandes au Gouvernement

fédéral. Je voudrais faire la proposition au MR de notre disponibilité, pour le groupe Ecolo, pour travailler votre proposition, mais aujourd'hui nous voterons la proposition qui a été cosignée par mes collègues.

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

M. Martin (PS). - Au nom du groupe socialiste, je voudrais m'exprimer plus particulièrement sur la proposition de texte émanant du groupe MR, puisque nous avons cosigné, comme il vient de l'être indiqué, l'autre proposition de résolution qui vise à rouvrir la liaison Thalys sur la dorsale wallonne.

Le texte du MR, tel qu'il nous a été présenté aujourd'hui, nous laisse quelque peu perplexes. Quand nous l'avons découvert, on s'est dit qu'un parfum de surréalisme belge qui s'invitait dans nos travaux. L'esprit de Magritte ne doit pas être très loin, parce que comme chacun le sait, c'est quand même le MR, à travers sa ministre fédérale de la Mobilité, qui a pris la décision unilatérale, sans concertation préalable avec les autorités wallonnes, de mettre un terme à cette liaison internationale majeure qui reliait les principales villes wallonnes à Paris.

Aujourd'hui, le MR vient avec un texte qui est beaucoup plus large, qui essaie de globaliser la problématique des liaisons internationales ferroviaires de la Wallonie vers les autres pays.

Espérons que c'est un pas dans la bonne direction. On a quand même cette impression un peu fâcheuse de se trouver face aux braconniers qui tentent maladroitement de se faire gardes-chasses.

Ainsi donc, le MR a pris cette décision à travers sa ministre, il y a de cela quelques mois. Deux prétextes avaient été avancés à l'époque. Tout d'abord, une forme de parallélisme avec le TGV fantôme venant d'Ostende, pour reprendre les propos de ma collègue, Véronique Salvi. Effectivement, on était face à une situation avec un TGV et un taux d'occupation de l'ordre de 10 %, qui n'avait rien à voir avec le taux d'occupation du TGV wallon qui était, lui, cinq à six fois plus important. Par la suite, on est venu progressivement avec d'autres arguments, des arguments d'ordre technique, en nous disant qu'il fallait sécuriser les voies, qu'il y avait des travaux de sécurisation à effectuer, et que donc ce n'est qu'une suspension, mais qu'il ne fallait pas s'inquiéter, que ces liaisons seraient rétablies prochainement.

Aujourd'hui, on le voit, dans les deux cas, les arguments ne tiennent pas, puisque dans le premier cas, celui de la fréquentation, je l'ai indiqué, le parallélisme qui a été fait entre le TGV wallon et le TGV flamand ne tient pas la route. Nous avons un taux de 50 à 60 % de fréquentation, soit 140 000 passagers chaque année.

Des travaux de sécurisation sont aujourd'hui réalisés. Or, on ne voit toujours pas trace de ce Thalys sur les voies ferroviaires wallonnes.

Ce qui est interpellant dans le texte du MR, au-delà de cette difficulté manifeste à défendre les intérêts wallons au niveau fédéral – et sans vouloir polémiquer, il est quand même légitime de le souligner – c'est que non seulement on a supprimé un service public à la population, mais qu'aujourd'hui on rentre dans un texte qui tend à indiquer une volonté de pouvoir renforcer une forme de privatisation des services ferroviaires.

On nous dit que, en gros, on a supprimé le Thalys, mais que l'on pourrait, aujourd'hui, développer d'autres formes de services privés pour assurer ces connexions ferroviaires.

Or, on le sait, quand on supprime un service public – en l'occurrence, ces lignes étaient déficitaires – si l'on veut assurer sa substitution par des services assurés par le secteur privé, cela se fait en général au détriment des utilisateurs qui seront contraints, pour assurer le niveau de rentabilité attendu par cette offre de substitution, de payer plus pour le même service que celui qui était rendu initialement, et qui avait fait l'objet d'un compromis historique entre Wallons, puisque dès le début des années 90, quand les travaux du TGV ont été engagés, je me souviens du ministre-président, M. Spitaels, revendiquant le parallélisme des permis d'urbanisme pour assurer la garantie que ces TGV soient desservis tant en Wallonie qu'en Flandre.

Malheureusement, on a vu que ces garanties en matière d'infrastructures ne suffisaient pas pour assurer le service, puisque après l'infrastructure existante le service a été lui-même supprimé, comme on l'a vu il y a quelques mois.

On voit, aujourd'hui, que l'on entre dans une version avec non seulement un TGV qui a disparu, mais aussi une version qui nous le rend totalement privatisé.

Ce que nous voulons donc aujourd'hui, ce n'est pas une résolution du MR au niveau du Parlement wallon ; ce que nous voulons, c'est une décision du MR au Gouvernement fédéral. On veut des actes concrets. Or, ce que l'on constate, à ce jour, c'est que dans le budget 2016 au niveau fédéral, au niveau de la SNCB, on ne voit pas de trace d'un montant, d'une inscription de quelque financement que ce soit pour restaurer cette ligne wallonne du TGV, laquelle était extrêmement légitimée, puisqu'elle servait à la fois aux chefs d'entreprise, pour l'attractivité économique de la Wallonie, pour les touristes, qui venaient jusque chez nous. On sait, à ce dernier égard, que cela a été d'autant plus maladroit de supprimer cette ligne que cela a été fait en plein durant l'année 2015 où Mons était Capitale européenne de la culture. Puis, cela est légitime pour l'ensemble des citoyens qui ont un droit d'égalité, qu'ils soient wallons, flamands ou bruxellois, à pouvoir

utiliser des trains à grande vitesse, qui constituent quand même l'avenir dans le secteur ferroviaire, comme le montrent de nombreux pays qui investissent massivement dans ce secteur.

Aujourd'hui, ce que nous demandons, ce sont des actes concrets. On a un peu le sentiment que l'on est face à un écran de fumée destiné à masquer l'incapacité du seul parti francophone présent au Gouvernement fédéral à défendre les intérêts wallons et à faire en sorte que cette ligne puisse être remise en œuvre.

Espérons que je me trompe, espérons qu'aujourd'hui, la bonne volonté affichée par la ministre fédérale et les réunions programmées par elle-même nous permettent d'avoir un consensus et des actes concrets qui restaurent cette ligne, qui était essentielle à nos yeux.

C'est en tout cas l'espoir que l'on place dans les concertations qui auront lieu dans les prochaines semaines. Cependant, il ne faudra pas compter sur notre groupe pour soutenir la proposition de résolution du MR.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Tout d'abord, j'ai une question à l'égard du MR, pour être certain de bien comprendre la portée de sa proposition de résolution. Mme De Bue pourrait-elle m'expliquer le point 1 de la demande au Gouvernement wallon ?

On nous demandait donc d'exécuter le plan de la desserte ferroviaire en Wallonie. Pouvez-vous apporter des précisions ?

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

Mme De Bue (MR). - Le plan de desserte ferroviaire en Wallonie, c'est tout le débat sur les priorités wallonnes que vous pouvez défendre au niveau du Gouvernement fédéral.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Vous nous demandez d'exécuter les priorités wallonnes que la ministre Galant a elle-même décidé de jeter au bac, puisque l'an dernier elle a annoncé qu'elle suspendait le plan d'investissement, puisqu'elle considérait dès lors – vous pouvez reprendre ses déclarations, je ne suis pas en train d'exagérer dans les mots que j'emploie – que le précédent plan d'investissement n'avait plus aucune portée. C'est la raison pour laquelle elle relance, enfin, aujourd'hui, un processus, en y associant les Régions, destiné à esquisser les contours du futur plan.

J'aurais déjà peine à mettre en œuvre un plan qu'elle n'a elle-même pas souhaité poursuivre.

Mme De Bue (MR). - On est dans la foulée du débat de ce matin, Monsieur le Ministre, qui était particulièrement intéressant.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Excusez-moi, mais votre texte n'a pas été fait en fonction du débat de ce matin.

Mme De Bue (MR). - Je sais, mais en tout cas, le parallélisme est vraiment intéressant, et l'on voit vraiment les enjeux pour l'avenir.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Allez-y, que je comprenne un peu mieux !

Mme De Bue (MR). - Monsieur Wahl vous a questionné là-dessus. Tout ce que la Wallonie a été capable de faire ces dernières années, c'est d'avoir une étude TRITEL avec 18 priorités. Pour passer de 35 à 18, cela a déjà été compliqué. Jamais la Région wallonne n'a pu se doter de véritables priorités puisque dans vos 18 priorités – ce n'est pas uniquement du PPI, des investissements, c'est une vision du fer en Wallonie - vous n'avez pas réussi un des derniers en priorité. C'est cela votre demande.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je salue l'effort qui est le vôtre pour essayer de retrouver un sens à ce texte, à la lumière du débat de ce matin. Excusez-moi, je n'ai pas d'autres choix que de devoir vous dire que la question des 18 priorités ne se pose, hélas, plus aujourd'hui puisque Mme Galant les a jetés au bac. Nous devons, ensemble, déterminer ce qu'est le plan d'investissement. Dès lors, rien que le point 1 de votre proposition de résolution est vide de sens.

Je viens au point 3.

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, ce n'est pas uniquement en rapport avec le PPI, c'est un plan de desserte.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Oui, j'ai bien entendu. Je viens au point 3. C'est juste pour être certain de comprendre l'autre texte.

Vous demandez que la Wallonie propose au Gouvernement fédéral, à la SNCB, éventuellement à la société Thalys – j'aurais surtout dit, à la société Thalys qui est, a priori, la première concernée – de pouvoir, une fois la révision des rames TGV terminée, réviser son offre de transport de et vers Paris. Je crois savoir que, depuis le jour où votre texte a été déposé – en avril 2015, excellent mois s'il en est – Mme Galant a jugé inopportun de soutenir la relance du Thalys d'abord au motif qu'il y avait des contrariétés techniques qui nécessitaient de suspendre le dossier.

On voit que ces nécessités techniques ont juste servi d'alibi puisque, dès lors qu'elle avait la possibilité, au budget initial du Gouvernement fédéral dans son département en 2016, d'inscrire une somme, comme le suggérait d'ailleurs le Conseil d'administration de la SNCB, pour permettre à la fameuse société qui gère le Thalys, en conformité avec le contenu du contrat de gestion qui est toujours d'application aujourd'hui pour la SNCB, de donner les financements requis, il n'en a rien été.

Que ce ne soit pas un prétexte à dire qu'il s'agit d'un oubli, puisque Mme Galant, dans un courrier du 23 octobre, se cache derrière la fameuse cellule d'investissement à venir et me rappelle malicieusement que, pour 7 millions d'euros, on est en droit d'exiger davantage de bénéfices sociétaux pour les clients de la SNCB et pour l'économie.

C'est l'aveu que c'est un choix. Je n'ai pas de problème quand on pose des choix, je préfère simplement qu'on les assume et que l'on évite d'utiliser des arguments superfétatoires pour pouvoir ne pas assumer les actes posés. Je ne suis pas certain que j'aurais, moi, au sein du Gouvernement, si votre texte devait être voté, plus de chance de faire infléchir la politique du Gouvernement fédéral que vous-même au sein de votre propre bureau politique chaque lundi matin.

Point 4, vous demandez au Gouvernement et à la SNCB de remettre en place et de développer des relations internationales par train classique, voire par train pendulaire. C'est pour faire plaisir à M. Bellot qui a toujours défendu ce dossier, que l'on sait pourtant totalement enterré. Je m'interroge aussi sur la pertinence et la portée de cette proposition, dès lors que l'on a appris que le Fédéral était en train de travailler à remettre en piste une liaison en train classique Paris-Mons et une autre liaison en train classique Paris-Maubeuge-Charleroi, c'est-à-dire des liaisons qui vont ajouter de la concurrence au Thalys, quand bien même il devrait revoir le jour. Il y a difficilement moyen de faire mieux pour pouvoir le fragiliser et, à nouveau, considérer que sa rentabilité n'est pas au rendez-vous. Avant même de le ressusciter, quand bien même on en aurait la volonté, *quod non*, on est en train de travailler à remettre des trains classiques à portées internationales.

Permettez-moi de considérer que le texte, aussi sympathique qu'il soit, est totalement incohérent sur le fond ; pour le dire aussi courtoisement que possible, totalement dépassé par rapport aux actes qui, depuis avril 2015, ont été posés par celles et ceux qui portent vos couleurs.

Le seul élément positif dans le texte est que, à la lumière du débat de ce matin, il y a probablement une nécessité de renforcer la Cellule ferroviaire. Vous savez comme moi la délicatesse. Vous comprenez que c'est difficile, en même temps, de répondre à votre appel

régulier qui est celui d'avoir moins de fonctionnaires, puisqu'il y en a toujours trop en Wallonie, à écouter le MR et, d'un autre côté, considérer qu'il faut recruter pour la cellule ferroviaire.

Ceci étant, sur le fond, très clairement, je ne peux que souscrire à la proposition de résolution alternative, celle portée notamment par les groupes cdH-PS, appelant – tant mieux si M. Daele peut nous y rejoindre – à ce qu'il y ait à nouveau une prise en considération opportune par le Gouvernement fédéral de cette liaison internationale stratégique pour la Région wallonne. Je rappelle que c'est prévu dans le contrat de gestion, que cela date de 1991, lorsque la loi sur les entreprises publiques a été adoptée et adaptée pour reconnaître ces deux dessertes, celle du Thalys dit « wallon » et du Thalys flamand comme des missions de service public. Cela reste toujours aujourd'hui des missions de service public. Tous les contrats de gestion qui se sont succédé ont, à chaque fois, repris ces deux dessertes. À l'heure où nous parlons, le contrat de gestion qui est en vigueur l'évoque toujours.

On ne peut pas s'étonner que depuis tant d'années et jusqu'en 2015, le budget de l'État fédéral comportait un article budgétaire spécifique pour cette mission au service public qui a disparu en 2016 et, dans, le même temps, dire : « Ce n'est pas nous ». Il y a une volonté aujourd'hui claire de la part du Gouvernement fédéral de ne pas vouloir donner le signal. J'espère que l'ajustement budgétaire me donnera tort. Après le RER, pourquoi pas un revirement sur le Thalys ? Ce qui m'intéresse, au final, c'est le résultat. Tant pis si cela se fait sur le dos d'une quelconque cohérence ou colonne vertébrale dans les propos. L'essentiel est qu'au final on ait pu être entendu et que le Thalys puisse pouvoir se développer.

Rappelons que l'on a d'abord camouflé les raisonnements sur la suppression du Thalys, sous un manteau technique, soi-disant la mise en place de l'ETCS, le fameux système de freinage automatique de dernière génération, les rames de Thalys wallon n'en sont pas équipées. On a aussi camouflé ce raisonnement sous une opération de fusion de sociétés par la création, le 1er avril 2015, du nouvel opérateur de droit privé, THI Factory, pour lequel, je l'ai déjà dit et évoqué, il n'y a pas de volonté de donner les moyens utiles pour mettre en œuvre le Thalys.

Quand on voit en sus les économies importantes qui ont été imposées, cela a amené M. Cornu à déclencher un raisonnement de type purement comptable que lui présente comme étant une approche pragmatique, c'est-à-dire que tout ce qui n'est pas rentable doit disparaître. Il n'y a, derrière cette seule phrase, plus aucune notion, même du service public. Je comprends mieux la difficulté de maintenir comme mission de service public, aux yeux de M. Cornu et de ses responsables, une liaison qui, pourtant, a fait toutes ses preuves et la démonstration de son utilité pour notre Région.

Vous demandez que le Gouvernement wallon défende la réouverture de la ligne, à raison. Nous nous y attelons depuis le 25 février 2015, date du tout premier courrier, de la première démarche officielle. Je pourrais ajouter, au-delà des courriers, les expressions publiques qui ont déjà été les nôtres, la volonté qui a été la nôtre de pouvoir aussi discuter de cela lors du Comité de concertation. On a pu aborder une fois le point, de là à dire que l'on a fait progresser l'univers, c'est un pas de géant. Force est de reconnaître que le Comité de concertation avait beau été saisi en avril 2015, à la date du dépôt de votre texte, il n'en a quand même été suivi d'aucun effet.

La réunion de la plateforme, il me semble que le meilleur vecteur, personnellement, serait le fameux Comité exécutif des ministres de la mobilité que le ministre Galant a décidé récemment de réunir à l'occasion du dossier RER. Tant mieux si l'on peut en reparler aussi s'agissant du dossier du Thalys. Peut-on au moins espérer, à l'avenir, sachant les conséquences importantes sur le développement économique wallon – on en a encore fait la démonstration ce matin – la SNCB, sans remettre en cause ses prérogatives, ses autorités et leviers institutionnels, puisse au moins daigner concerter préalablement les Régions ? Afin que ce Gouvernement ne soit pas à chaque fois contraint d'apprendre, par voie de presse, le sort réservé à certains projets stratégiques qui peuvent concerner la Wallonie.

Je ne pense pas avoir le numéro de téléphone le plus compliqué à trouver. C'est difficile de pouvoir plaider dans un discours aux forces vives de la nation avant notre souverain, un fédéralisme de loyauté, quand la plus élémentaire des concertations préalables ne s'effectue même pas.

Voilà, Madame la Présidente, les quelques considérations modestes que je souhaitais partager.

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

Mme De Bue (MR). - Très brièvement.

Je n'avais pas envie spécialement de rentrer dans une polémique. D'ailleurs, le collègue Daele l'a soulevé, on a un peu l'impression d'assister à des règlements de comptes entre deux majorités qui sont asymétriques entre la Région et le Fédéral.

Sincèrement, je trouve que le débat prend une triste tournure et je souhaite vraiment prendre un peu de hauteur. Quand l'on parle de défendre les intérêts wallons, Monsieur Martin, ce n'est pas Mme Galant ni le MR qui, en deux ans, ont balayé tous les intérêts wallons par terre. Nous avons eu la preuve ce matin, lors des auditions du fret ferroviaire, que la Wallonie n'avait pas suffisamment défendu ses intérêts. Qui était au pouvoir ? Ce n'était pas notre parti à la manœuvre. Je ne suis pas entrée dans ce débat-là, mais je pense qu'à

un moment donné, il faut se ressaisir tous, parce que c'est un petit peu facile, vos arguments.

(Réactions dans l'assemblée)

Vous pouvez rire, mais sincèrement je trouve cela un peu facile, parce que les enjeux sont importants. On a vu ce matin, et on le voit au niveau des relations internationales, que la Wallonie est en retard de connexion par rapport à d'autres pays. Je trouve cela malheureux.

Il faut aussi savoir que les liaisons ferroviaires, cela évolue dans le temps. C'est quelque chose qui bouge. Pourquoi ? Parce que, on l'a vu, on le sait, on doit partir des attentes des utilisateurs, on doit partir des attentes des clients. Ces attentes évoluent avec le temps. Pourquoi les villes wallonnes sont-elles peut-être moins connectées ? C'est parce que, justement, elles doivent plus se développer et plus attirer de la population et des entreprises. Avez-vous vu les statistiques qui concernent les villes wallonnes en termes de démographie, en termes d'emploi ? Il y a de quoi se poser de sérieuses questions.

Je pense qu'il faut travailler dans une vision beaucoup plus optimiste, beaucoup plus volontariste pour justement redynamiser l'ensemble du territoire wallon et des villes en particulier.

Je prends note que, dans notre proposition, il y a des aspects que vous pouvez soutenir. D'ailleurs, vous avez très bien entendu les déclarations du parti par rapport à la ligne en tant que telle, mais il faut savoir aussi que ce sont des services qui, avec le temps, doivent évoluer et qu'ils doivent pouvoir s'adapter aussi aux besoins de la population. Je prends note que l'on veut s'arc-bouter à un symbole parce qu'il faut bien reconnaître que ce dossier, en tant que tel, est un symbole, que l'on déconnecte cela d'une vision globale qui est plus importante et qui, effectivement, permettra de bien positionner la Wallonie sur l'échiquier international.

Je pense qu'il faut dès maintenant, comme on a eu ce signal ce matin en termes de fret ferroviaire, qu'il y ait des initiatives à prendre et simplement aussi vous rappeler que c'est un secteur qui est libéralisé et que peut-être le défaut que l'on a eu, c'est peut-être de ne pas suffisamment accompagner la libéralisation. Je pense qu'il faut aller de l'avant plutôt que regarder le passé.

Je déplore quelque part cette moquerie, parce que je crois que ce n'est vraiment pas un débat intéressant.

Simplement, au niveau du groupe, nous nous abstenons sur la proposition de résolution de la majorité, parce que nous estimons que notre proposition voit les choses de manière plus globale et plus complète, en tout cas positionne la Wallonie vers le futur.

FAIT PERSONNEL

Mme la Présidente. - M. le Ministre a été interpellé pour fait personnel, M. Martin également. Je vais pouvoir leur laisser la parole tout de suite.

La parole est à M. le Ministre Prévot pour fait personnel.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - J'ai entendu, Madame De Bue, vos propos introductifs regrettant et déplorant à nouveau le petit jeu politicien dans ce dossier.

Excusez-moi, mais là aussi, il va falloir que le MR puisse entendre que, sur certains dossiers, nous ne partageons pas le point de vue qui est le sien au niveau de l'action gouvernementale fédérale sans que, pour occulter le débat de fond, vous ressortiez à chaque fois l'argument selon lequel c'est une frustration qui guide notre propos. Je n'ai aucune frustration...

(Réaction de Mme De Bue)

Écoutez, vous insinuez que c'est une guerre entre majorités, et cetera. Moi, je vous le dis...

(Réaction de Mme De Bue)

Je suis tout à fait serein...

(Réaction de Mme De Bue)

Je suis tout à fait serein à ne pas être dans ce Gouvernement fédéral. Je vous avoue que régulièrement je m'en félicite. Ne voyez donc pas dans les propos que je peux tenir une quelconque volonté de m'inscrire dans un petit jeu de querelles entre majorités, mais c'est un petit peu facile, de votre côté, à chaque fois que vous faites l'objet d'une querelle de fond, de l'esquiver plutôt que d'apporter les arguments sur ce dossier, en considérant que notre attitude est simplement à chaque fois une expression d'une frustration quelconque par rapport à la majorité fédérale.

Franchement, je n'ai aucun mal avec cela. Revenons-en justement aux problèmes de fond.

Ce n'est pas parce que, sur le fond du dossier, des arguments sont apportés en étant clairs et nets que cela signifie que l'on rabaisse le débat.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Martin pour fait personnel.

M. Martin (PS). - Je comprends que Mme De Bue soit mal à l'aise. Ce qui la rend mal à l'aise en fait, c'est l'action du MR au Gouvernement fédéral, notamment en matière de mobilité.

Si je devais citer non pas des sentiments revanchards, mais des actes concrets qui ont été posés

par votre ministre fédérale de la Mobilité qui, systématiquement, met en avant des intérêts flamands, l'aéroport national de Zaventem, qui prime sur les aéroports régionaux, le RER, n'en parlons pas, le Thalys qui a été supprimé. On pourrait multiplier comme cela les exemples à l'infini. Je pense que l'on n'aurait pas de difficulté à démontrer que la difficulté se situe de ce côté-là.

Maintenant, quand vous parlez d'opposition stérile et systématique, j'ai eu l'élégance de ne pas le dire dans mon propos introductif, j'aurais pu le dire, mais ce matin encore, qui oppose les exécutifs les uns aux autres dans la presse régionale, si ce n'est votre propre chef de groupe, Madame De Bue, avec des calculs savants où l'on met des bureaux d'études pour établir l'impact des décisions gouvernementales sur les finances communales à la carte, parce que l'on oublie évidemment toute une série d'effets ?

(Réactions dans l'assemblée)

Il n'y a pas de volonté de notre part d'être dans la contestation systématique, simplement de constater des faits. Ce n'est pas de la moquerie de notre part, mais une triste réalité, celle de l'action de votre parti au Gouvernement fédéral.

On vous demande une seule chose, c'est un geste, cinq minutes de courage politique...

Mme De Bue (MR). - Vous, en 20 ans, qu'avez-vous fait ?

M. Martin (PS). - Reprendre une décision contraire à celle que Mme Galant a prise, c'est-à-dire faire en sorte qu'il y ait une inscription budgétaire et que l'on restaure cette ligne pour laquelle des investissements publics ont été investis de manière massive depuis de nombreuses années, qui permettait à 140 000 citoyens, notamment wallons, de pouvoir se rendre à l'international, dont des chefs d'entreprise, ce qui participait au rayonnement de notre Région, ce qui doit être notre objectif à toutes et à tous.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE
AUX DESSERTES FERROVIAIRES
INTERNATIONALES DE PASSAGERS AU
DÉPART ET À DESTINATION DE LA
WALLONIE, DÉPOSÉE PAR MM. JEHOLET,
CRUCKE, BELLOT, MME DE BUE,
MM. KNAEPEN ET BOUCHEZ
(DOC. 185 (2014-2015) N° 1)**

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À LA
RÉOUVERTURE DE LA LIAISON THALYS SUR
LA DORSALE WALLONNE, DÉPOSÉE PAR
M. FOURNY, MME SALVI, MM. COLLIGNON,
HENRY, MME MORREALE ET M. HAZÉE
(DOC. 377 (2015-2016) N° 1)**

*Discussion générale
(Suite)*

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

Mme Salvi (cdH). - Je voulais à mon tour réagir aux différents propos que j'ai pu entendre cet après-midi.

Tout d'abord, on peut être admiratif de cette espèce de grand écart qui, à un moment, risque de craquer entre la défense d'intérêts wallons qui sont les nôtres et des gestes, des attitudes et des décisions qui sont prises par des ministres wallons, d'origine wallonne – si je puis le dire ainsi – qui siègent au niveau du Gouvernement fédéral.

(Réaction de M. Wahl)

Je peux entendre les difficultés que vous avez aujourd'hui de défendre une série de dossiers.

Madame De Bue, vous mettez l'accent sur le fait qu'il faut pouvoir en sortir par le haut, prendre de la hauteur. Je vais vous expliquer très facilement et de manière...

M. Wahl (MR). - On dirait que c'est une caméra cachée, si elle n'était pas apparente.

Mme Salvi (cdH). - De manière très pragmatique, Monsieur Wahl, comment, dans ce dossier, prendre de la hauteur et s'en sortir par le haut ? C'est très simple. Il suffisait de cosigner le texte. On vous l'a demandé.

(Réaction de Mme De Bue)

Non, le texte de notre proposition de résolution qui a été cosigné par le Parti socialiste et Ecolo met en exergue et explique de manière effective pourquoi il est important pour les Wallons et les Wallonnes de défendre le Thalys wallon. Quand je lis votre texte, vous mettez également en exergue cette importance du Thalys wallon. C'est facile. De la cohérence, c'est facile. De la hauteur, c'est facile. Soit vous cosignez le texte et vous ne l'avez pas fait, et je l'ai déploré ; soit, dans quelques minutes, nous avons tous l'occasion de voter la

proposition de résolution. Votez-la et vous verrez de quelle manière, dans un Parlement wallon, on peut prendre de la hauteur et avoir un intérêt pour un dossier qui, pour moi, n'est pas un symbole.

J'ai noté : « Le Thalys n'est qu'un symbole ». Excusez-moi, Madame De Bue, le Thalys est beaucoup plus qu'un symbole. Le Thalys, c'est des milliers de passagers.

Ce sont des investissements publics qui ont été faits depuis les années 1990 en termes d'aménagement du territoire. Pour moi le Thalys est autrement plus qu'un symbole wallon. Au contraire, il est à l'origine même d'un développement économique wallon.

Simplement aujourd'hui, un peu de hauteur, pour reprendre vos propos, et un vote sur la proposition de résolution, c'est ce à quoi je vous invite.

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

M. Daele (Ecolo). - J'avais dit dans mon propos précédent que je craignais de revoir, à l'instar d'autres dossiers, resurgir une guéguerre entre PS-cdH et MR, d'une part les avocats du Gouvernement fédéral et de la ministre Galant qui, il faut le dire clairement, n'est pas à la hauteur, et d'autre part un Gouvernement wallon qui aime instrumentaliser les dossiers de manière à pouvoir tirer à vue sur le Gouvernement fédéral quoiqu'il arrive.

Je voudrais appeler à un peu de sérénité et tant que faire se peut, si c'est encore possible, à une collaboration un tant soit peu constructive parce que ce qui est au centre de nos préoccupations – en tout cas des miennes et qui doit l'être, à mon avis, pour l'ensemble des parlementaires – ce sont les usagers, ce sont les navetteurs, ce sont les entreprises, ce sont toutes ces personnes et l'on doit aller vraiment dans le sens d'un service de qualité.

Dès lors, ce sont les lignes qu'a choisies Ecolo, c'est que cela soit en alliance avec la majorité quand il le faut – et c'est le cas ici sur le Thalys wallon – il faut une marque forte pour soutenir ce Thalys wallon et relancer cette ligne, mais également en alliance avec nos collègues de l'opposition quand il s'agit également de pouvoir élargir le débat pour donner un meilleur chemin de fer à la Wallonie, que ce soit le Thalys, le RER, le fret, les lignes rurales. Je pense que les Wallons méritent cela et méritent mieux, je pense, qu'une petite guéguerre politicienne. C'est ce à quoi je vous encourage et c'est pour cela que nous sommes prêts à travailler non pas en opposition avec deux clans, mais en alliance avec tout qui voudra améliorer le chemin de fer en Wallonie.

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

M. Wahl (MR). - Madame la Présidente, deux ou trois éléments si vous me le permettez.

D'abord, Monsieur le Ministre, si autant ce matin j'ai eu l'occasion de vous dire combien je trouvais vos propos intelligents et raisonnables, autant cet après-midi le ton de professeur que vous avez adopté « Madame De Bue, veuillez m'expliquer le point 1, veuillez m'expliquer le point 3 », c'est un manque de respect total, c'est un manque de respect, je le considère comme tel, c'est un manque de respect total pour le Parlement. Que vous ne soyez pas d'accord avec le point de vue d'une résolution déposée par l'opposition, je peux le comprendre parfaitement. Quant à la forme, je trouve qu'elle est regrettable, je vous le dis, je tourne.

Deuxième élément. Je m'adresse à la majorité. Vous revenez systématiquement – vous l'avez fait aussi, Monsieur le Ministre – avec cette prétendue difficulté, vous dites que vous n'êtes pas au Gouvernement fédéral, nous râtons parce que nous ne sommes pas au Gouvernement wallon...

Vous savez, nous avons voté en juin 2014, il y a bientôt deux ans. Si nous ne sommes pas tous, majorité comme opposition, au sein de ce Parlement, suffisamment mûrs que pour avoir compris qu'il en était comme cela, que c'était le jeu de la démocratie à tous les niveaux de pouvoir, alors c'est que nous avons tous, collectivement, un problème.

Je vous ai entendu. Vous savez, et depuis un certain temps, pendant combien d'années le PS, avec le cdH, a gouverné la Wallonie, avec les conséquences que l'on sait. Et subitement, toute la responsabilité de cet état de choses est due au Gouvernement fédéral qui est là depuis un an et demi. Il faut arrêter.

(Réaction d'un intervenant)

Laissez-moi continuer. Tout est de la responsabilité du Fédéral. Le Gouvernement fédéral était à peine installé que je me souviens entendre M. Furlan et d'autres ministres intervenir en disant : « Cela va mal, c'est à cause du Gouvernement fédéral » qui n'avait pas encore eu le temps de prendre la moindre mesure. Cela ne tient pas la route. Il faut à un moment donné que vous puissiez vous assumer. Comment voulez-vous assumer les responsabilités wallonnes si vous rejetez chaque fois la faute sur les autres ? Cela ne tient plus la route et cela commence à devenir quelque peu lassant.

Madame Salvi, en ce qui concerne le problème du Thalys, vous n'avez manifestement pas bien lu la résolution, mais soit. Très bien. Ou alors vous n'avez pas très bien compris, mais le ministre non plus, manifestement.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Vous avez le même ton que moi, apparemment.

(Réaction d'un intervenant)

M. Wahl (MR). - Non, moi c'est un constat.

(Réaction d'un intervenant)

Madame Salvi, si vous saviez le nombre de textes déposés par ce Gouvernement que je n'ai pas compris, c'est énorme et je ne m'en sens pas plus bête pour autant. Parce que c'est souvent...

(Réaction d'un intervenant)

D'abord, vous allez arrêter...

En ce qui concerne le Thalys, on oublie un peu vite qu'il faut se demander aussi pourquoi la société privée Thalys est si peu intéressée. Cela pose peut-être une réflexion que l'on peut se poser de dire pourquoi on est si peu attractifs.

Ce n'est pas des symboles ? Non, d'accord, il n'en reste pas moins qu'il y a là un élément objectif. Lorsque l'on dit que le Thalys ne passe plus, on oublie quand même une ligne qui passe par Liège et qui va vers l'Allemagne, il y a un certain nombre de raccourcis qui sont faits.

Alors, vous allez de nouveau dire que je reviens avec la même chose, faire le procès, on est dans un État fédéral, il y a une régionalisation qui est de plus en plus poussée. C'est un autre débat, vous l'avez dit vous-même.

Je dis simplement, mais là vous allez dans le même sens que moi, je pense qu'à chaque niveau de pouvoir et avec le respect dû aux autres, même si la composition n'est pas la même, à chaque niveau de pouvoir le soin d'interpeller à ce niveau de pouvoir.

Je pense qu'il est inutile, Monsieur le Ministre, mes chers collègues de la majorité, de faire ici – et ce n'est pas que le cas de Mme Galant, cela a été suffisamment le cas avec d'autres ministres du Gouvernement fédéral – de chaque fois vouloir interpeller un ministre qui n'est pas là.

Vous avez des représentants à la Chambre, faites-le. Et vous n'hésitez pas à le faire, il n'y a aucun souci. Mais ne refaites pas le même cirque ici. Je n'entends pas à la Chambre que l'on interpelle systématiquement des ministres de la Communauté française, que l'on interpelle des ministres du Parlement wallon. Je ne l'entends pas, je n'ai pas d'écho à ce propos-là. Cela peut sans doute arriver de temps en temps, cela peut sans doute arriver qu'il y ait des critiques de l'une ou l'autre formation vis-à-vis de la majorité d'un autre niveau de pouvoir, mais je n'entends pas que cela en devient un jeu systématique.

Donc, Monsieur le Ministre, autant vos propos de ce matin me semblaient constructifs, autant je pense qu'il peut y avoir sur la question plusieurs visions, plusieurs approches. Et l'approche qui est donnée d'une manière – et comment dire pour ne pas à nouveau paraître agressif, ce que je ne voudrais pas –, mais qui me semble un peu

restreinte, qui est la résolution proposée par la majorité qui dit « cela doit être comme cela et pas autrement ».

Je pense qu'il faut être un petit peu plus subtil. Il faut se demander pourquoi ce train n'existe plus. Il faut se demander pourquoi la société privée Thalys n'est pas intéressée par la Wallonie. Il faut savoir, avant de rejeter les responsabilités sur un autre niveau de pouvoir, Madame Salvi, ce que votre parti, ce que vos ministres, ce que le PS et ses ministres ont fait de la Wallonie depuis autant de temps.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur Wahl, vous venez de plaider en disant : « Arrêtons dans cette enceinte d'interpeller les autres niveaux de pouvoir ». Expliquez-moi pourquoi le texte de votre résolution propose, dans la moitié de ses points, que le Gouvernement wallon interpelle le Fédéral.

Donc, un peu de cohérence.

M. Wahl (MR). - C'est le jeu normal d'un gouvernement par rapport à un autre gouvernement. Mais un Parlement wallon n'interpelle pas un ministre qui est d'un autre niveau de pouvoir, c'est cela qui ne va pas.

M. Jeholet (MR). - Allez voir ce qui se passe dans d'autres commissions pour le moment. On ne parle que du Fédéral.

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

Faites-moi juste un plaisir, Monsieur Wahl. On a vu que vous pouviez être d'une efficacité redoutable. Refaites un communiqué de presse de la Fédération du Brabant wallon.

M. Wahl (MR). - Monsieur le Ministre, c'est bien cela le souci, on confond tout.

Vous avez vous-même, ce matin, d'une manière fort intelligente, je l'ai dit, rappelé qu'il allait falloir faire des choix. On ne peut pas tenir un discours un moment de la journée et un autre discours à cet égard-là. Des choix, nous savons que nous allons devoir les faire et il est possible que nous n'ayons pas d'accord, mais j'ai été sensible à des propos que vous avez formulés ce matin. J'ai été sensible. Mais on ne peut pas dire : « on veut tout », parce que vous savez très bien que vous ne pourrez pas le faire.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mais que l'on assume les choix que l'on a proposés. C'est tout.

M. Wahl (MR). - Quand vous dites : « Oui, il faudra faire des choix à un moment donné entre le fret », je vais globaliser, je sais bien que c'est plus nuancé en ce qui concerne les masses budgétaires, il n'en reste pas moins que vous avez dit vous-même qu'il fallait peut-être entendre à nouveau Infrabel. Je pense que vous avez raison, il y a quand même une interpellation qui se fait à ce niveau-là. Et là, nous sommes, en tant que Wallons, directement concernés, et nous sommes directement interpellés. C'est clair, c'est net.

En ce qui concerne l'utilisation des différentes masses budgétaires, vous allez devoir donner votre avis. Il va falloir, à un moment donné, choisir entre une gare à Mons et peut-être le fret. Il va peut-être falloir choisir entre une gare à Mons et peut-être le RER. Il faudra, parce que cela a eu un impact direct sur ce qui se passe actuellement. Quand je dis que, dans les 18 priorités que le Gouvernement wallon précédent et que vous avez reprises, vous n'avez pas mis de classement dans ces priorités, vous m'avez donné une explication. J'en ai quand même une qui m'interpelle, qui est de dire parce qu'il n'y a pas eu suffisamment d'accords...

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur Wahl, je ne vous ai jamais parlé de quelconque baronnie ou quoi que ce soit.

M. Wahl (MR). - C'est moi qui vous dis que c'est comme cela. Mais vous n'en avez pas parlé, je le reconnais.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Quand des choix sont posés, qu'ils soient assumés. Le drame ici est que l'on n'ose pas assumer que l'on a fait le choix de supprimer le Thalys puisque l'on prétend que c'est pour des questions techniques.

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

M. Martin (PS). - J'entends M. Wahl. J'espère que ses propos sont partagés par le président MR de la SNCB qui a présidé lui aussi aux choix d'investissement dans les gares, notamment à Anvers, pour 900 millions d'euros, à Gand pour 700 millions d'euros, à Malines pour 300 millions d'euros et l'on pourrait étaler ainsi toute la liste des investissements majeurs en Flandre que l'on n'entend jamais remis en question dans la bouche du MR. Systématiquement, c'est Mons, ce sont des choix faits en Wallonie, c'est quand même un parti pris assez particulier, surtout dans le chef d'élus wallons, me semble-t-il.

M. Wahl (MR). - Excusez-moi, mais c'était sous le précédent Gouvernement fédéral. Il me semblait qu'il y avait un autre Premier ministre à l'époque.

M. Martin (PS). - Oui, mais c'est simplement aussi que le président de la SNCB appartenait à votre

formation politique. Je suis au regret de vous le rappeler.

M. Wahl (MR). - Votre propos est mal venu. Réfléchissez avant de parler.

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

M. Martin (PS). - On parlait tout à l'heure de respect par rapport à Mme De Bue, je vois que M. Wahl n'est pas sur cette pente-là. C'est assez dommageable d'ailleurs.

Je voudrais en revenir sur le fond. Sur le fond de son intervention, quelque chose d'extraordinaire a été dit tout à l'heure. Vous dites : « il faut se demander pourquoi la société Thalys ne s'intéresse pas à la Wallonie ». C'est quand même extraordinaire. C'est quand même incroyable. Vous êtes en train de reprocher aux Wallons le fait qu'ils ne prennent pas assez le Thalys et ce serait leur responsabilité. Mais leur responsabilité, c'est votre ministre qui l'a prise. C'est Mme la Ministre Galant qui a brisé un contrat qui existait depuis 20 ans en Wallonie.

C'est une mission de service public, le ministre l'a rappelé tout à l'heure, qui était garantie dans le contrat de gestion. Vous semblez l'avoir oublié, Monsieur Wahl. Ce sont quand même des notions importantes. Cela veut dire que le Gouvernement fédéral, la ministre, ont décidé de mettre un terme à une mission de service public. C'est ce que l'on vous disait tout à l'heure puisque c'est suspendu. On vous demande cinq minutes de courage politique pour faire en sorte de prendre une décision contraire, de respecter vos engagements et de faire en sorte que le TGV wallon soit restauré.

Mme la Présidente. - Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE
AUX DESSERTES FERROVIAIRES
INTERNATIONALES DE PASSAGERS AU
DÉPART ET À DESTINATION DE LA
WALLONIE, DÉPOSÉE PAR MM. JEHOLET,
CRUCKE, BELLOT, MME DE BUE,
MM. KNAEPEN ET BOUCHEZ
(DOC. 185 (2014-2015) N° 1)**

Vote sur l'ensemble

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution relative aux dessertes ferroviaires internationales de passagers au départ et à destination de la Wallonie, déposée par MM. Jeholet, Crucke, Bellot, Mme De Bue, MM. Knaepen et Bouchez (Doc. 185 (2014-2015) N° 1).

L'ensemble de la proposition de résolution est rejeté par 8 voix contre 4.

L'auteur de la proposition de résolution souhaite que celle-ci soit portée à l'ordre du jour de la prochaine séance plénière.

M. Daele (Ecolo). - Je me permets de rappeler, Madame la Présidente, que j'avais marqué mon ouverture à pouvoir également travailler à une thématique plus large concernant le rail wallon. On reviendra par un autre biais que par ces résolutions qui sont rejetées par l'un et par l'autre, mais je pense qu'un travail constructif doit perdurer.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À LA RÉOUVERTURE DE LA LIAISON THALYS SUR LA DORSALE WALLONNE, DÉPOSÉE PAR M. FOURNY, MME SALVI, MM. COLLIGNON, HENRY, MME MORREALE ET M. HAZÉE (DOC. 377 (2015-2016) N° 1)

Vote sur l'ensemble

Mme la Présidente. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution visant à la réouverture de la liaison Thalys sur la dorsale wallonne, déposée par M. Fourny, Mme Salvi, MM. Collignon, Henry, Mme Morreale et M. Hazée (Doc. 377 (2015-2016) N° 1).

L'ensemble de la proposition de résolution est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

Mme De Bue (MR). - Je souhaite vous signaler que j'aimerais faire remonter la proposition de résolution qui a été rejetée en séance plénière. Merci.

Confiance au président et au rapporteur

Mme la Présidente. - La confiance est accordée, à l'unanimité des membres, à la présidente et au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

Sachant que les deux résolutions seront présentées à la prochaine séance plénière, je vous remercie tous et toutes. Nous pouvons clôturer ici le point relatif aux propositions de décret et de résolution du jour.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE DE M. DAELE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'ÉTUDE CONCERNANT L'ÉTAT DES TUNNELS WALLONS »

QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA PLANIFICATION DES INVESTISSEMENTS RELATIFS À L'ENTRETIEN DES TUNNELS »

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

- de M. Daele, sur « l'étude concernant l'état des tunnels wallons » ;
- de M. Bouchez, sur « la planification des investissements relatifs à l'entretien des tunnels ».

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, à l'instar de Bruxelles, nous avons aussi des tunnels en Wallonie et leur questionnement par rapport à leur qualité se pose également. Nous avons une soixantaine de tunnels sur l'ensemble de notre réseau routier, dont la moitié à Liège. À Charleroi, les plus anciens ouvrages datent de 1975.

Lorsque l'on voit des tunnels qui peuvent avoir le même âge qu'à Bruxelles, il est important de se poser la question de savoir si la réalité bruxelloise risque de rattraper la Wallonie également. La Région wallonne entend donc confier à un bureau d'études l'inspection approfondie de l'ensemble des tunnels wallons afin de fixer les priorités en matière de rénovation de ceux-ci.

Pouvez-vous me préciser le budget consacré non pas aux tunnels, mais à l'étude ? Dans quel délai sera-t-elle réalisée par ce bureau d'études ?

J'apprends également qu'un groupe de travail est constitué au sein du SPW, groupe qui a décidé de lancer cette étude.

S'agit-il d'un groupe de travail centré uniquement sur les tunnels wallons ou plus largement consacré aux travaux à effectuer en Wallonie ?

Ce groupe de travail a-t-il lancé d'autres pistes ? Si oui, lesquelles ?

Enfin, la rénovation de ces tunnels, ou d'une partie d'entre eux, est-elle déjà intégrée au plan Infrastructures et budgétée ? Ou les résultats de cette étude devront-ils

arriver en surplus du plan Infrastructures que vous avez décidé dernièrement ? De quelle manière et à quelle hauteur ?

Mme la Présidente. - La parole est à M. Bouchez pour poser sa question.

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, vous êtes bien sûr au courant de problèmes de tunnels bruxellois, il serait difficile que vous ne le soyez pas. La question s'est également posée pour les tunnels wallons puisque l'on peut s'interroger sur l'ensemble du réseau, si le même problème se pose au niveau de la Wallonie.

Un groupe de travail a été récemment créé pour demander à un prestataire extérieur de lancer une inspection en profondeur de 60 tunnels sur le réseau wallon. Vous avez décidé de confier cela à un bureau d'études extérieur afin de fixer des priorités en matière de rénovation.

Dans ce cadre, l'étude a-t-elle été demandée parce qu'il y a un émoi dans la population ?

Oui, c'est très perturbant de se voir autant de fois, je trouve. Je ne sais pas vous, mais...

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

M. Bouchez (MR). - Si, je vous assure, Monsieur le Ministre, même pour moi, c'est perturbant.

Mme la Présidente. - Monsieur Bouchez, rassurez-vous, c'est un petit problème technique qui nous oblige pour cette séance de commission à assumer les écrans. Franchement, on le fait avec beaucoup d'abnégation.

M. Bouchez (MR). - C'est un plaisir de vous voir aussi grande, Madame la Présidente. Je vous assure.

Mme la Présidente. - Oui, parce que 1 mètre 62, en effet, ce n'est pas...

Je vous en prie, continuez.

M. Bouchez (MR). - Blague mise à part, Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous indiquer si cette étude était déjà prévue et si c'est un hasard de calendrier ou si l'émoi qu'ont suscité les difficultés bruxelloises vous ont amené à agir de la sorte ?

Deuxième élément, est-il également demandé à ce bureau d'études, à partir du moment où il fait le diagnostic, de prévoir peut-être déjà un plan d'investissement ? C'est-à-dire de fixer des priorités, de savoir le coût et, de ce fait, nous aurions un plan d'investissement sur les tunnels qui pourrait être proposé par vous-même.

Dernier point, un budget est-il d'ores et déjà prévu en la matière ou, au contraire, cela n'était-il pas du tout à l'ordre du jour et nous allons donc devoir nous retrouver à procéder à d'autres choix budgétaires ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Messieurs les députés, ces dernières semaines, l'état de certains tunnels a fait la une de l'actualité et ce ne sont certainement pas nos voisins bruxellois qui diront le contraire.

Je rappelle que les tunnels font partie des ouvrages d'art au même titre que les ponts. Conformément au règlement concernant la gestion des ouvrages d'art, ceux-ci sont bien inspectés périodiquement. Un monitoring des ouvrages d'art, qu'il s'agisse des ponts, des tunnels et murs de soutènement, est donc réalisé par mon administration. Ce monitoring est composé d'inspections visuelles complètes des ouvrages, voire d'inspections plus élaborées sur le plan technique si nécessaire.

Par ailleurs, comme vous le savez, avant la connaissance des problèmes bruxellois, j'ai prévu dans le plan Infrastructures des montants non négligeables pour les ouvrages d'art puisque, sur base des estimations, 46 millions d'euros ont été réservés pour remettre au minimum en état la totalité des ouvrages d'art classés en catégorie A, c'est-à-dire les plus défavorables, à savoir les ouvrages devant être réparés prioritairement. Cette catégorie ne comprend aucun tunnel, mais des ponts pour l'essentiel.

De plus, 7 millions d'euros ont été prévus pour permettre la rénovation des équipements des tunnels de la Région wallonne. Un montant budgétaire est donc d'ores et déjà réservé pour la restauration de tunnels. Il n'y a pas lieu à avoir de nouvelles modifications a priori en matière.

En outre, un groupe de travail réunissant la DGO1 et la SOFICO aborde exclusivement les tunnels du réseau régional wallon. Comme déjà annoncé, ce « groupe tunnels » prépare actuellement un marché qui devrait être publié courant du mois d'avril prochain et donc attribué a priori aux environs de l'automne. Une exécution de marché sur 18 mois est prévue. Le budget de cette étude est estimé à 500 000 euros, mais celui-ci ne sera connu précisément que lorsque les offres seront reçues.

Au-delà des inspections régulières réalisées par les agents de mon administration, cette étude aura notamment pour but de définir les priorités des rénovations et d'avoir un schéma directeur de réparation. Actuellement, et heureusement, aucun tunnel n'a été jugé préoccupant et donc inapte à la circulation.

Enfin, pour être complet, je rappelle que ces dernières années – cela fera sûrement plaisir à M. Daele – un grand nombre de tunnels ont été réhabilités. Je pense en particulier aux tunnels liégeois dont la plupart ont été remis en état et dotés des équipements les plus modernes.

Comme vous le voyez, Messieurs les parlementaires, un monitoring complet est bel et bien d'actualité. Des budgets importants ont été prévus et une étude complète et poussée de l'ensemble de nos tunnels sera réalisée prochainement.

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

M. Daele (Ecolo). - Merci pour vos précisions, Monsieur le Ministre. Dans le plan Infrastructures, on n'a pas le détail plus précis par rapport aux différents ouvrages d'art qui seront réhabilités. J'imagine que j'aurai plus de précisions dans la question écrite que je vous ai adressée dernièrement pour obtenir plus de détails à cet effet. En concluant que si Charleroi possède des tunnels, Liège possède également de nombreuses trémies comme on aime à les appeler chez nous. Quel que soit leur nom, veillons bien à ce qu'elles soient en meilleur état que les tunnels bruxellois.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - De mémoire, la liste détaillée des ponts concernés par les 46 millions d'euros, classés en ouvrage A, est jointe au plan Infrastructures.

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

M. Bouchez (MR). - Merci, Monsieur le Ministre, pour les éléments de réponse. On voit qu'il y a un suivi totalement différent au niveau de la Wallonie que du côté bruxellois à propos des tunnels, ce qui ne peut être que rassurant. Il y a encore beaucoup de choses à faire du côté wallon, mais on voit qu'un travail régulier est fait au niveau des tunnels. On peut s'en réjouir.

Juste un point, je sais que cela a fait l'objet des débats précédents et je ne me permettrai pas de revenir là-dessus. C'est très bien de vouloir ne plus investir dans la voiture ou dans les voies d'accès au niveau voiture, mais si des alternatives n'existent pas ou ne sont pas suffisamment adéquates, il faut également permettre au trafic routier de se faire dans de bonnes conditions. Ici, on parle surtout de conditions de sécurité. On peut ne pas aimer la voiture, néanmoins les automobilistes ont également droit à toute la sécurité.

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
FERMETURE DE L'A601 »**

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
RÉNOVATION DE L'AUTOROUTE A601
RELIANT LA E40 À LA E313 »**

**QUESTION ORALE DE M. DRÈZE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'A601 »**

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

- de Mme De Bue, sur « la fermeture de l'A601 » ;
- de M. Daele, sur « la rénovation de l'autoroute A601 reliant la E40 à la E313 » ;
- de M. Drèze, sur « l'A601 ».

La question de Mme De Bue est retirée.

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, rénovation toujours puisque, depuis fin décembre 2014, l'autoroute A601 reliant la E40 à la E313 a été fermée d'urgence vu son état de détérioration. Si nos ponts semblent a priori en bon état, ce tronçon a dû être fermé d'urgence. Depuis, son état se dégrade encore plus et 13 500 utilisateurs journaliers de cette portion doivent faire un détour de quelques kilomètres en empruntant l'échangeur de Vottem.

Ceci a des répercussions sur la circulation qui se densifie aux heures de pointe notamment et engendre des embouteillages supplémentaires ; en sachant que, un peu plus loin, il y a également la rénovation du pont de Herstal qui complique aussi la vie des usagers. Des personnes ont lancé une pétition demandant la réouverture et la rénovation de l'autoroute A601.

Quel est l'avenir de la rénovation de cette portion de réseau autoroutier qui n'est pas présente dans le plan Infrastructures ? Doit-on considérer sa fermeture comme définitive ?

Cela nous montre à nouveau combien l'état de notre réseau routier s'est dégradé et que son entretien nécessite des moyens toujours insuffisants à ce jour. En parallèle, votre plan Infrastructures prévoit la construction de nouvelles portions de réseau routier et autoroutier. S'il ne le prévoit pas, il ne ferme en tout cas pas la porte à la liaison CHB.

Monsieur le Ministre, je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'il faut d'abord rénover le réseau routier de Wallonie avant de l'étendre.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Drèze pour poser sa question.

M. Drèze (cdH). - Monsieur le Ministre, j'habite juste à côté et j'avais l'habitude d'emprunter le tronçon. Maintenant, je dois comme d'autres faire un détour de quelques kilomètres et c'est bien dommage. Comme M. Daele, la question principale est de savoir quel est votre projet par rapport à ces neuf kilomètres de voiries qui manifestement sont à ce point dégradées qu'une réouverture de la bretelle nécessiterait une rénovation en profondeur.

Le but est-il d'attendre un peu et d'éventuellement réaliser les travaux sur base de vos crédits classiques puisqu'il n'est pas repris dans le plan Infrastructures évoqué à plusieurs reprises ? L'idée est-elle de fermer définitivement la bretelle ?

On peut évidemment se poser la question de la réaffectation. Vu la longueur et la largeur du site, on peut imaginer 1 001 possibilités de réaffectation, allant pourquoi pas d'un zoning à, éventuellement, la réaffectation des terrains agricoles. J'imagine que ce serait un peu fou parce qu'il faudrait tout démanteler. On y reviendra dans une question un peu plus loin, vous connaissez comme moi la vigueur des agriculteurs dans le coin pour défendre leur outil de travail. On peut les comprendre.

Quel est votre projet par rapport à cette bretelle ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Messieurs les députés, comme évoqué lors d'une précédente commission, l'état du revêtement de l'A601 s'était fortement dégradé et les marchés d'entretien classiques ne permettaient plus d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers sur ce tronçon. C'est la raison pour laquelle la Direction des routes de Liège et la SOFICO ont conjointement pris la sage décision de la fermer, et ce, pour des raisons de sécurité.

Je précise également que ce nombre de 13 500 usagers par jour reste certes significatif, mais faible comparé à d'autres tronçons, tels que la E40 entre Loncin et Cheratte tout à côté de l'A601, où plus de 100 000 véhicules passent par jour.

Par ailleurs, pour réhabiliter cette voirie, un montant de 10 millions d'euros serait nécessaire. Cette somme est loin d'être anecdotique. Or, vu sa configuration et le faible détour qu'occasionne cette fermeture, mon administration n'a pas estimé ce dossier comme prioritaire. L'urgence de cette réouverture a donc été

jugée relative par mes services, bien que cette fermeture soit, je le conçois, gênante pour les habitués.

C'est pourquoi, lors des arbitrages, il a été décidé d'utiliser ce montant non négligeable à d'autres dossiers dont l'importance était plus élevée, tels que, par exemple, l'E40 entre Loncin et Cheratte. Actuellement, aucune décision n'a été donc prise s'agissant de la réouverture de l'A601.

Chaque année, des budgets non encore affectés seront disponibles pour des réhabilitations. Toutefois, le montant requis pour ce dossier étant conséquent, 10 millions d'euros. Je le répète, la décision dépendra de l'ampleur des autres demandes et de leur degré d'urgence. Aucun délai n'est donc connu à ce jour.

La réouverture et l'adaptation de l'A601 pourraient également être envisageables et évaluées dans un cadre plus large d'accessibilité au zoning des Hauts-Sarts, qui fait l'objet d'une autre question de cette commission. Toutefois, bien que séduisante, celle-ci n'est actuellement qu'une idée et devrait être étudiée en long et en large avant de se prononcer à ce sujet. Quant aux terrains, il n'est pas prévu de les rendre au privé, ceux-ci resteront aux mains du Service public de Wallonie pour le moment.

En conclusion, d'autres dossiers étant plus importants à réhabiliter, ce dossier n'a pas été retenu au plan Infrastructures, certes, mais chaque année, en fonction des montants budgétaires disponibles et des autres demandes, ce dossier pourrait être envisagé. La porte n'est donc pas définitivement fermée jusqu'à 2019.

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

M. Daele (Ecolo). - Ce que l'on peut comprendre de votre réponse, de nous dire que ce dossier n'est pas prioritaire, qu'il y a de nombreux autres dossiers qui sont plus prioritaires et par rapport aux montants que cela coûterait, les crédits non utilisés additionnés, c'est que si la porte n'est pas fermée, elle n'est en tout cas pas ouverte, même pas entrouverte, elle est contre. On peut se dire que le temporaire risque très bientôt de devenir définitif pour cette portion d'autoroute. De comprendre ce qui peut être sous-entendu, on ne peut pas s'attendre à une réouverture ni en semaines ni en mois ni même en années.

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

M. Drèze (cdH). - Je comprends très bien le raisonnement et je peux y souscrire, peut-être à court terme, peut-être à moyen terme, mais j'invite vraiment le ministre à avoir une clarification d'ici à la fin de la législature et peut-être, d'ici là, à moins que ce ne soit déjà fait, de faire réaliser par ses services une étude sur « plus j'attends, plus cela me coûtera-t-il pour réhabiliter ? ». Vous savez mieux que quiconque que, quand on n'entretient pas, l'économie de court terme devient douloureuse par la suite. Ce n'est peut-être pas

le cas ici, tout dépend de la situation. Mais s'il s'avérait que, plus le temps s'écoule, plus une réhabilitation est coûteuse, il faudrait le savoir pour se déterminer. Je ne voudrais pas qu'il y ait un chancre durable.

C'est un cas d'école, c'est pour cela que je n'ai pas déposé de question écrite et, j'imagine, mes collègues non plus, parce que cela n'arrive pas tous les jours. On a une situation symbolique ici. Personnellement, je n'exclus pas un retour au privé. Je préfère en tout cas cela à un chancre. Je crois que sur le site on sait faire beaucoup de choses intéressantes. Il serait utile que vous soyez à l'écoute si des projets vous parviennent, arrivent au cabinet, d'en prendre connaissance.

**QUESTION ORALE DE M. GILLOT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
QUAIS DE HALAGE LE LONG DE LA MEUSE
ET DU CANAL ALBERT À HAUTEUR DU SITE
DE CHERTAL »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Gillot à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les quais de halage le long de la Meuse et du canal Albert à hauteur du site de Chertal ».

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

M. Gillot (PTB-GO !). - Monsieur le Ministre, ma question porte sur les quais de halage côté Meuse et canal le long du site de Chertal, qui appartiennent donc à ArcelorMittal.

Le site sidérurgique de Chertal, appartenant à ArcelorMittal, se situe entre Herstal et Hermalle-sous-Argenteau. Ce site mesure approximativement 3,5 kilomètres. Il est bordé, d'une part, par la rive gauche de la Meuse et, d'autre part, par la rive droite du canal Albert.

Or, ces rives comportent l'une et l'autre un quai de halage et ceux-ci sont obstrués par des grillages placés par l'entreprise. De même, l'absence d'entretien, côté ArcelorMittal, a permis qu'une végétation dense puisse s'y développer.

Il est impossible pour un piéton ou un cycliste, et beaucoup s'en plaignent, de circuler sur ces quais pour se rendre, éventuellement, de Herstal à Hermalle et vice versa.

Le blocage du quai le long du canal avait un sens à l'époque en matière de sécurité, lorsque l'entreprise était en activité. En effet, le chargement de ferrailles s'effectuait sur des barges accostées à ce quai et il était évident que le passage de personnes aurait été très dangereux. Or, aujourd'hui, Chertal est mis « sous

cocon » et plus aucune activité industrielle ou autre n'existe sur le site. L'appropriation de ce quai par ArcelorMittal n'a donc plus aucun sens ni aucun justificatif.

Pour ce qui concerne le quai en bord de Meuse – on passe de l'autre côté – celui qui présente un intérêt certain pour les promeneurs ou autres usagers, il n'y a par contre jamais eu d'utilité de l'obstruer. En effet, jamais aucune activité ne s'y est déroulée et l'argument de la sécurité n'a aucune raison d'être.

Je voudrais savoir ce que vous comptez faire et mettre en place pour rendre, de nouveau, le passage possible sur ces quais pour les usagers.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, je vais vous répondre sur les points précis qui font l'objet de votre question, mais également sur le RAVeL entre Liège et Visé.

Tout d'abord, la rive droite du canal Albert, le long de Chertal, est fermée à la circulation des usagers faibles vu le danger que représente une circulation possible sur le site des installations sidérurgiques. Pour mémoire, il y a sur cet itinéraire deux zones portuaires appartenant à ArcelorMittal Belgium.

Tout le site a en effet été mis sous cocon. L'ouverture de ce halage au public nécessiterait une clôture sur toute la longueur du site notamment pour empêcher les vols de métaux. Les accords pris pour la mise sous cocon semblent ne pas pouvoir faire l'objet de modifications susceptibles d'entraver une reprise de l'activité industrielle, ce qui serait le cas si un RAVeL devait être implanté le long du canal. Pour rappel, ces accords relèvent de mon collègue en charge de l'Économie.

En ce qui concerne la rive gauche de la Basse-Meuse le long de ce même site, outre l'intérêt environnemental de la berge et des terrains avoisinants, la Région wallonne n'est propriétaire que de la rive ; ArcelorMittal Belgium est propriétaire des terrains jusqu'à la crête de la berge. Il n'est donc pas possible avant la fin de la mise sous cocon d'y envisager la réalisation d'un RAVeL ou même d'un simple chemin accessible aux piétons.

Enfin, il existe un RAVeL sur la rive gauche du canal Albert, de Liège à Visé, qui n'est pas concerné par le site d'ArcelorMittal Belgium et dès lors par la mise sous cocon. Ce RAVeL est praticable sans aucun problème.

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

M. Gillot (PTB-GO !). - Merci Monsieur le Ministre. J'ai compris qu'ArcelorMittal s'est approprié

une partie du terrain public, en tout cas en ce qui concerne le quai du halage côté canal. Vous l'avez dit, il suffirait de mettre une clôture par l'entreprise pour faire en sorte que ce quai soit tout à fait sécurisé.

Vous dites que l'on va attendre jusqu'à la fin de la mise sous cocon. J'espère que l'entreprise redémarrera, mais je n'ai plus beaucoup d'espoir à ce niveau-là.

Pas seulement moi, mais beaucoup sont impatients que les choses se règlent à ce niveau-là, parce que c'est un endroit, surtout côté Meuse, qui est digne d'intérêt pour ceux qui aiment se promener et voir les oiseaux. Il y a même une réserve naturelle. Il est donc vraiment important de faire en sorte que ce site soit ouvert au plus grand nombre, respectueux, mais le plus vite possible. Vous ferez beaucoup d'heureux le jour où cela sera fait.

**QUESTION ORALE DE M. GILLOT À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'EXTENSION DU ZONING INDUSTRIEL DES
HAUTS-SARTS »**

**QUESTION ORALE DE M. DRÈZE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'EXTENSION DU ZONING DES
HAUTS-SARTS »**

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

- de M. Gillot, sur « l'extension du zoning industriel des Hauts-Sarts » ;
- de M. Drèze, sur « l'extension du zoning des Hauts-Sarts ».

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

M. Gillot (PTB-GO !). - Monsieur le Ministre, cette extension concerne une superficie de 60 hectares, dont 10 hectares de zone tampon, et est située au nord-est du zoning actuel, représentant 500 hectares et 9 000 emplois.

Le projet date de l'année 2003. Depuis lors, la réalité a beaucoup changé, ce qui rend ce projet obsolète. C'est du moins ce que défend, entre autres, une opposition toujours grandissante, face à cette extension de la part des riverains et des agriculteurs.

Un comité ayant pour nom « Contre l'extension du zoning des Hauts-Sarts dans nos campagnes » a récolté, au matin du 5 février 2016, plus de 2 650 signatures de protestataires. À cela s'ajoutent d'autres réclamations, introduites par des entreprises ou des riverains à titre

personnel, directement auprès des services communaux de Herstal, Oupeye et Juprelle, concernés par le projet.

Je dois dire qu'à l'heure actuelle, des derniers chiffres que j'en ai, cela dépasse 3 000 réclamations avec toutes celles qui ont été portées dans ces administrations.

Même dans les organes consultatifs, il n'existe pas de consensus concernant le projet, ce qui montre la nécessité d'une discussion démocratique et d'une réflexion plus profonde sur la politique d'implantation industrielle, principalement basé sur l'expropriation de terres agricoles.

Deux autres arguments ont retenu mon attention.

Premièrement, l'amélioration de l'accès à l'autoroute était, en 2004, une condition préalable pour le changement du plan de secteur. Douze ans plus tard, ces problèmes sont toujours là. Il y a peut-être une relation avec la question qui a été posée précédemment sur la fermeture de ce fameux tronçon, sur lequel je vous avais déjà interrogé.

Même après la réfection du pont sur la Meuse, le nœud autoroutier E25-E40 frise la saturation, d'autant plus qu'une partie de trafic venant du Trilogiport transitera par là. L'échangeur 35 est saturé avec la zone 1. Devraient s'y ajouter encore les 66 hectares d'une zone 4, avec tout le trafic que cela engendre.

Deuxièmement, l'impact négatif du projet sur l'environnement et les terres agricoles et l'incertitude de retour financier pour les communes et villes concernées, et ce, malgré un coût certain et une diminution des recettes des taxes communales sur la force motrice, sont trop importants.

Ma question est donc de savoir si vous envisagez un gel du projet, permettant de le reprendre, en considérant d'autres approches que la seule expropriation agricole ainsi que les nouveaux éléments amenés, notamment, par l'opposition citoyenne et les organes de consultation.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Drèze pour poser sa question.

M. Drèze (cdH). - Monsieur le Ministre, M. Gillot a déjà bien fait la mise en contexte. Je ne vais pas redire ce qui a été dit. Vous savez que c'est un dossier emblématique, qui a fait couler beaucoup d'encre depuis plusieurs mois, voire plusieurs années. Mon parti et moi ne sommes pas opposés à une extension du zoning. La question n'est pas là.

La question est de répondre aux objections quand elles sont fondées. Une objection sur laquelle je ne me suis pas trop étendu parce qu'elle n'est pas nouvelle : les riverains relèvent que, dans les parcelles actuelles du zoning, tout n'est pas toujours utilisé. Il y a parfois des problèmes juridiques, il y a des conventions qui ont été

établies par la SPI à une époque qui rend les choses compliquées. Ces conventions sont améliorées aujourd'hui. Je ne reviendrai pas sur cet aspect, même s'il est important.

Je demande au ministre de réfléchir à l'A601, parce qu'il y a un espace en matière de zoning qui est à proximité et encore bien plus important. Je pense qu'il ne faut pas négliger cette piste-là.

Par contre, les éléments nouveaux ici, c'est que, d'une part, les deux bourgmestres des communes concernées d'Oupeye et de Herstal, après avoir, si je ne m'abuse, accepté en conseil le principe de l'extension s'opposent aujourd'hui, si je lis bien la presse, au principe du cofinancement par les communes, qui doivent supporter 15 à 20 % des investissements.

Ma première question est donc celle-là : est-ce bien exact ? Les communes ont-elles le droit de refuser un cofinancement ? Cette posture est-elle de nature à compromettre le dossier d'extension ? Avez-vous pris contact avec les bourgmestres concernés afin d'infléchir leur position ?

Le deuxième élément : j'ai passé – et ce n'est pas la première fois – deux heures avec les riverains sur ce point-là et je vous avoue que je leur donne entièrement raison, dans mon état de connaissance du dossier. Il est prévu, aux alentours du dossier d'extension du zoning, une certaine décision en matière de mobilité, notamment la fermeture d'un bout de rue de liaison entre Hermée et Milmort, entre le carrefour dénommé Terre et le carrefour dénommé Europart, pour des raisons que je comprends. Pour fluidifier le trafic des camions, on veut que les voitures empruntent le même parcours, l'idée étant que, à un ou deux ronds-points, les camions pourront circuler avec un peu plus de facilité. J'en doute un peu, je vous avoue. Je passe là pratiquement tous les jours et, surtout, je m'étonne que cette portion de la route de Hermée, qui est celle en meilleur état, la seule qui dispose d'un vrai trottoir piste cyclable, je comprends donc mal cette décision. Je ne la soutiens personnellement pas et je voulais savoir si l'on pouvait encore revenir en arrière sur ce point.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Messieurs les députés, j'ai déjà été interrogé à de nombreuses reprises sur ce projet mené par l'intercommunale SPI. C'est pourquoi, sur l'opportunité de créer une extension du zoning existant, sur l'occupation réelle du parc des Hauts-Sarts, sur la préservation des terres agricoles et sur la requalification par priorité des friches industrielles, vous me permettrez de vous renvoyer aux réponses déjà apportées récemment à Mme Defraigne ainsi qu'à vous même, Monsieur Gillot.

Pour aller à l'essentiel, je me dois de vous préciser, en premier lieu, que les nombreuses réclamations dont vous faites état ont été émises dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme et de la demande d'ouverture de voirie introduite par la SPI.

Aussi, et sans vouloir me défilier, je constate que ces deux procédures ne relèvent pas de mes compétences. Pour ma part, je n'aurai à connaître que la demande de reconnaissance économique et d'expropriation.

Cela étant, je ne manquerai évidemment pas d'être attentif aux diverses observations portées à ma connaissance par les riverains, par la presse ou par le truchement de vos propres interpellations.

Quant au retour financier pour les communes, un rapport scientifique de la Conférence permanente du développement territorial, datant de 2011, met en lumière les retombées fiscales des parcs d'activité économique au niveau communal. Il en ressort qu'en moyenne un hectare dédié à l'accueil d'entreprises génère une recette moyenne de 5 514 euros par an en précompte immobilier et 600 euros par an en centimes additionnels à l'IPP. Déduction faite des charges d'entretien des voiries, l'étude fait apparaître un solde positif de 5 144 euros par hectare et par an dans les caisses communales.

La Commune d'Oupeye et la Ville de Herstal ont fait part, par le biais d'une motion au conseil communal, du problème que pouvait constituer la prise en charge de la part non subsidiée des travaux compte tenu de l'état actuel des finances communales et du fait que ces investissements dépassaient le cadre strictement communal à l'échelle territoriale. Elles maintenaient toutefois leur soutien au projet.

Je ne dispose pas de pouvoir d'ingérence dans les relations entre communes et intercommunales et, singulièrement, en ce qui concerne leurs accords financiers pour mener de tels projets. Néanmoins, j'observe qu'il y a différents modèles financiers applicables : soit faire porter le solde non subsidié par la Région à charge des communes, comme c'est le cas avec la SPI ; soit de le faire porter à charge de l'intercommunale, comme c'est le cas dans d'autres provinces wallonnes ; soit encore le faire porter totalement ou partiellement à charge des entreprises acquéreuses des parcelles, au titre de participation aux frais d'infrastructures.

La réaction des deux communes sur le volet financier ne peut donc pas a priori constituer à elle seule un coup d'arrêt au projet.

Quant aux aspects liés à la mobilité, le Gouvernement avait conditionné l'autorisation de l'extension de la zone d'activité économique, lors de la révision du plan de secteur en 2010, par la mise en œuvre de solutions en termes d'accessibilité.

C'est notamment la raison pour laquelle la SPI a fait réaliser une étude d'incidences sur l'environnement qui conclut à 27 recommandations sur ce sujet.

Toutes ces recommandations ont été intégrées dans le projet soumis à la demande de permis de la SPI, en prévoyant, par exemple, le calibrage de la rue de Hermée, l'élargissement du pont de Bêche et l'aménagement d'un axe prioritaire entre les sorties 34 sur l'E40 et 34 sur l'E313.

De plus, en concertation avec la SPI, la DGO1 a obtenu un permis visant le réaménagement du giratoire situé à la sortie 34 sur l'E40. Divers aménagements complémentaires sont également prévus sur l'E40, favorisant la mobilité à cet endroit.

La fermeture de l'axe rue de Milmort-route de Hermée constitue l'une des recommandations de l'étude d'incidences. En effet, selon cette étude, le maintien de cet axe entre en contradiction avec les autres aménagements préconisés. Selon la SPI, la liaison Hermée-gare de Milmort n'est d'ailleurs pas interrompue, mais simplement déviée via la quatrième avenue, l'allongement de parcours étant de 150 mètres, avec en contrepartie la sécurisation des carrefours et la réalisation d'un site propre pour modes doux rue de Milmort. Les voiries existantes auraient des gabarits suffisants pour absorber l'augmentation du trafic.

Enfin, comme je le précisais dans une question précédente au sujet de la fermeture actuelle de l'A601, celle-ci reste disponible et pourrait être utilisée pour améliorer encore la mobilité dans ce secteur, notamment dans le cadre de l'extension des Hauts-Sarts, si cela s'avère nécessaire dans le futur.

Malgré toutes les informations que j'ai pu vous fournir jusqu'à présent, je n'ai à ce jour pas encore reçu le dossier de reconnaissance économique et d'expropriation à mon cabinet, car son instruction est en cours auprès de mon administration. Par conséquent, je ne peux en l'état me prononcer plus avant sur ce dossier.

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

M. Gillot (PTB-GO !). - Monsieur le Ministre, j'ai bien entendu que vous ne comptez pas vous défilier et ce serait un peu incompréhensible que vous le fassiez quand, d'une part, dans ce même zoning à peu près 60 hectares en friche seraient disponibles, ce qui correspond à une extension éventuelle. D'autre part, quand il y a plus de 3 000 citoyens marquant leur opposition à un projet tel que celui-là, je crois que vous devez tout faire et mettre tout votre poids dans la balance pour faire en sorte que ce projet soit pour le moins et au minimum réexaminé.

Voilà ce que j'avais à en dire et ce avec quoi je retournerai vers ce collectif de citoyens. On peut aussi se poser cette question du financement de la SPI parfois où il y a des promoteurs qui acquièrent des bâtiments –

la SPI se finance ainsi – et qui parfois laissent ces bâtiments à l'abandon au milieu notamment de zonings industriels. Il y a pas mal de cas dans ce zoning en question.

M. Drèze (cdH). - Je m'attendais évidemment à ce problème de compétence, mais je savais aussi que vous n'alliez pas vous défilier. Je vous remercie pour votre réponse très complète et assez précise. J'ai confiance en les personnes qui auront à traiter les réclamations sur le fait qu'ils tiendront compte de ce qu'ils pourront. C'est ainsi que, suite aux réclamations précédentes des riverains, M. Gillot l'a évoqué, une zone tampon de 10 hectares a été imaginée et d'autres aménagements.

Quant à l'étude d'incidences, c'est leur métier, c'est leur expertise, mais parfois ils peuvent se tromper. On l'a vu dans d'autres dossiers, il y a une question d'appréciation. Vous les avez cités, l'élargissement du pont de Bêche notamment, ce point fait l'unanimité. Je prends cela comme exemple pour dire que tout n'est pas à jeter, très loin de là.

Par contre, pour ce qui concerne le fait de dévier les voitures locales à l'intérieur du zoning par la quatrième avenue, mon appréciation personnelle est que c'est une fausse bonne idée, mais qui suis-je pour avoir un avis là-dessus ? Encore une fois, je fais confiance à l'examen des réclamations pour avoir un avis réfléchi sur ce type de question.

**QUESTION ORALE DE M. HENRY À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
LIAISON CEREXHE-HEUSEUX-BEAUFAYS
DANS LE PLAN INFRASTRUCTURES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Henry à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays dans le plan Infrastructures ».

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

M. Henry (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le plan Infrastructures 2016-2019 récemment publié mentionne la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays en ces termes : « Le tracé de cette liaison fait l'objet d'une zone de réservation inscrite au plan de secteur. Diverses études techniques, environnementales et urbanistiques ont conduit à un projet de plusieurs centaines de millions d'euros. Ce dossier requiert une recherche de financement spécifique du projet et nécessite par ailleurs de trouver une solution particulière pour les propriétaires de biens concernés depuis des années par le tracé. Aussi, dans l'attente d'un modèle déconsolidé de financement sui generis qui puisse être validé tant par l'Institut des comptes nationaux que par Eurostat,

seules des avancées en termes d'acquisitions seront envisagées pendant cette législature ». Le plan indique également que ce dossier fera l'objet d'études ou d'actions spécifiques durant la présente législature.

Dès lors, au lendemain d'une adoption par la commission de votre collègue, M. le Ministre Di Antonio, d'une résolution unanime de trois groupes politiques demandant la réalisation de cette liaison dans les prochaines années, j'aurais voulu que vous puissiez nous dire avec plus de précision quels étaient les éléments prévus sur base de cette situation du plan dans ce dossier pour ce qui concerne vos compétences. Plus concrètement, que se passera-t-il dans les prochaines années sous cette législature ?

En l'occurrence, pourriez-vous préciser ce que vous entendez par les avancées en termes d'acquisitions ? Qu'est-il envisagé de ce point de vue ? D'autres actions spécifiques et études sont-elles prévues durant les trois années qui restent ? Quelles sont-elles ? Puisque l'on est dans un dossier connu de très longue date, pour lequel les positions sont aussi connues de très longue date, mais où les positionnements des uns et des autres s'affirment et font parfois croire que le dossier avance ou n'avance pas, mais il y a parfois des nuances entre la réalité et les annonces. Dès lors, je voudrais savoir exactement ce que le Gouvernement entend par ces différents énoncés du plan Infrastructures.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays – un dossier que vous connaissez bien au demeurant, vous voyez que j'ai même pensé à vous dans le plan Infrastructures – permettrait de résoudre de nombreux problèmes de mobilité à l'est de Liège. Toutefois, comme vous le rappelez, cette liaison nécessite un budget de plusieurs centaines de millions d'euros, raison pour laquelle il n'était pas possible d'envisager ce projet dans le plan Infrastructures, bien que son tracé fasse l'objet d'une zone de réservation inscrite au plan de secteur.

Aujourd'hui, le dossier CHB est toujours au stade de la recherche de financement répondant aux contraintes budgétaires actuelles dans le cadre des règles européennes. Cette liaison n'étant pas reprise dans le plan Infrastructures, l'administration ne travaillera pas prochainement sur ses aspects techniques.

Concernant les avancées en termes d'acquisitions envisagées, il s'agit de la possible acquisition – à l'amiable, de manière préférentielle, le cas échéant de l'une ou l'autre expropriation – de maisons ou terrains si cela s'avère nécessaire pour répondre aux problèmes potentiels de propriétaires s'ils en font la demande.

Enfin, lorsqu'une méthode de financement adéquate et respectant les règles en vigueur sera trouvée pour réaliser ce tronçon, ce dossier pourra alors franchir une étape additionnelle vers sa concrétisation. Toutefois, dans l'état actuel des choses, il n'y a guère de perspective de court et moyen termes.

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

M. Henry (Ecolo). - Je vous remercie pour ces précisions et pour la franchise de vos réponses. On est dans un drôle de dossier puisque c'est un dossier de plus de 40 ans maintenant, qui a été pensé à une autre époque, y compris le tracé lui-même. Comme vous le savez, mon parti a toujours été farouchement opposé à cet investissement parce que nous pensons que ce n'est pas du tout la priorité. C'est-à-dire qu'à l'heure où l'on doit avoir un transfert modal extrêmement important, il faut avoir des investissements en conséquence.

Consacrer plusieurs centaines de millions d'euros à un tronçon autoroutier, cela facilitera l'usage de la voiture et augmentera encore le nombre de voitures sur nos routes et le nombre de kilomètres parcourus. C'est aussi autant de centaines de millions d'euros que l'on n'aura pas pour investir dans d'autres projets.

Ce qui est d'autant plus dommageable sur base de vos réponses, c'est que l'on a une volonté symbolique de réaffirmation extrêmement forte de la réalisation de cette liaison, mais en réalité il ne se passera pas grand-chose de plus dans l'immédiat et probablement d'ici la fin de la législature, si je vous entends bien.

Nous suivons les étapes suivantes, mais je pense que ce n'est pas responsable vis-à-vis de la population de continuer à vouloir absolument mettre ce projet comme prioritaire et d'annoncer en permanence qu'il se réalisera alors que, de toute façon, on ne le réalise pas et l'on n'a pas pour l'instant l'argent pour le faire alors qu'il y a, par contre, d'autres investissements et surtout des transferts modaux extrêmement importants qui doivent se réaliser dans les prochaines années. C'est un dossier sur lequel nous interviendrons certainement encore d'ici la fin de la législature.

**QUESTION ORALE DE M. SAMPAOLI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
PRATIQUES DU PORT AUTONOME DE
NAMUR »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Sampaoli à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les pratiques du Port autonome de Namur ».

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

M. Sampaoli (PS). - Monsieur le Ministre, nous avons tous connaissance de la problématique que constitue le dumping social, et ce, tant sur les chantiers privés que sur les chantiers publics. Les communes, les parlements et aussi le Gouvernement ont pris des initiatives en la matière pour tenter de remédier à ce problème.

Or, il me revient que, sur le zoning de Seilles à Andenne, le Port autonome de Namur louerait une maison à certains entrepreneurs qui accueillent des travailleurs de l'est de l'Europe et que cette entreprise serait consultée lors des marchés par procédure négociée.

Pouvez-vous me confirmer cette information, puisqu'il y a des représentants du Gouvernement au conseil d'administration du Port autonome de Namur ?

Trouvez-vous ce procédé normal ? Avez-vous connaissance que des bâtiments loués par le Port autonome auraient déjà été détournés de leur fonction afin de servir de logement aux travailleurs étrangers ?

Pourriez-vous me dire quelles mesures pourraient être prises si de telles pratiques étaient confirmées ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, sur le site de Seilles, un territoire que vous connaissez bien au demeurant, seule une entreprise concessionnaire du Port autonome de Namur occupe et exploite une maison. Ce bâtiment est destiné à être occupé en tant que bureau pour l'entreprise, ainsi que comme logement pour le gestionnaire de la société. Ce gestionnaire est par ailleurs inscrit comme résident de la Ville d'Andenne.

Si, par le passé, cet immeuble a pu accueillir d'autres ouvriers en logement, le Port autonome de Namur a interrompu cette situation contraire à l'affectation du bâtiment.

Pour ce qui concerne la question des marchés attribués à des sociétés utilisant des travailleurs de l'est de l'Europe, le conseil d'administration du port a évoqué cette question le 25 février 2015. Il faut constater que, pour les marchés dont le montant est inférieur à 85 000 euros HTVA, le port sollicite prioritairement des entreprises locales de la région namuroise. Ces marchés sont systématiquement portés à la connaissance des membres du conseil.

Au-delà de ces marchés de faible importance, la question conserve toute sa pertinence pour l'ensemble des marchés publics de travaux. Je suis très sensible à cette question du dumping social. C'est la raison pour laquelle j'ai sollicité et présenté une étude pour définir

des pistes concrètes à mettre en œuvre au niveau régional.

Les recommandations issues de cette étude visent une amélioration des pratiques existantes dans les marchés publics. J'ai d'ailleurs transmis à Mme la Présidente le rapport en question pour qu'il puisse être porté à la connaissance de tous les parlementaires qui le souhaiteraient. Je cite parmi les mesures notamment : la quantification des aspects du dumping social, afin d'apporter une réponse ciblée ; la création d'un centre de compétences spécifiques en Région wallonne qui regrouperait les meilleurs experts des administrations régionales, pour promouvoir les bonnes pratiques ; la division des marchés en lots, pour promouvoir et soutenir mieux les PME et pas seulement les grandes sociétés.

Lorsque ces mesures seront suffisamment définies, je veillerai à les transmettre aux administrations et aux organismes dont j'ai la tutelle, en ce compris les ports autonomes.

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

M. Sampaoli (PS). - Je remercie M. le Ministre pour ses réponses. Je partage tout à fait son avis quant à la problématique du dumping social. C'est d'ailleurs pourquoi j'ai déposé un projet de résolution avec certains collègues de la Commission de l'économie au Parlement.

Par contre, je n'avais pas l'information que le dossier ait été évoqué en ce qui concerne les marchés publics en février 2015, puisque j'étais moi-même intervenu. J'avais été sensibilisé à cela et, des informations qui m'étaient revenues, c'est que ce dossier n'avait jamais été abordé au conseil d'administration.

Je vous remercie pour les réponses que vous m'avez apportées.

Mme la Présidente. - Je vous propose de faire une petite pause technique.

La séance est suspendue.

- La séance est suspendue à 16 heures 25 minutes.

REPRISE DE LA SÉANCE

- La séance est reprise à 16 heures 31 minutes.

Mme la Présidente. - La séance est reprise.

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

(Suite)

QUESTION ORALE DE MME WAROUX À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA POSITION DE LA MAJORITÉ TOURNAISIENNE DANS LE DOSSIER DE L'ÉLARGISSEMENT DE L'ESCAUT »

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Waroux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la position de la majorité tournaissienne dans le dossier de l'élargissement de l'Escaut ».

La parole est à Mme Waroux pour poser sa question.

Mme Waroux (cdH). - Monsieur le Ministre, encore et toujours, pardonnez-moi de revenir sur ce dossier tournaissien. J'avais prévenu, lors de ma première et lointaine question orale, que cela n'allait pas se passer simplement à Tournai. Malheureusement, cela se confirme. Ces dernières semaines, en fin et en suite d'enquête publique relative à l'élargissement de l'Escaut, de multiples réunions se sont tenues à Tournai, souvent annoncées par courriel ou réseaux sociaux : des réunions d'information et de discussion portées par divers comités, des groupes d'architectes, comité Roosevelt, association de protection du patrimoine, groupements de jeunes, tous inquiets et alertés par les travaux susnommés.

Les choses se compliquent encore quand la télévision locale tournaissienne rapporte que la première échevine empêchée de la Ville de Tournai participait, voire organisait, une réunion dite secrète avec les opposants au projet tel qu'introduit. Elle aurait admis qu'il n'y avait plus rien à faire sur le plan politique, mais bien qu'une action juridique était possible, à savoir l'introduction de recours.

Si naturellement il est de la liberté d'un élu de rencontrer ses citoyens et de s'opposer à un projet, ces propos apparaissent surprenants, alors que moins d'une semaine plus tôt un accord avait été conclu, me semblait-il, entre le Collège communal tournaissien, dont la première échevine et vous-même, au sujet la mise à grand gabarit de l'Escaut. Tous marquaient accord pour le passage à la mise à gabarit de l'Escaut pour le passage de bateaux de classe Va ainsi que pour la constitution d'un comité d'accompagnement spécifique pour le pont des Trous et son environnement direct.

Des questions ont été soulevées sur le surélargissement ponctuel, un gabarit Vb et la forte réduction du quai Saint-Brice à environ 5,85 mètres de large.

Les nombreux contacts en cours entre les comités citoyens et les élus locaux dans la perspective du conseil communal du 21 mars, qui doit statuer sur l'aspect voiries du projet, pourraient encore faire évoluer les positions dans ce dossier. Mais ce conseil serait avancé, d'après une annonce de ce matin, pour se dérouler avant une émission communautaire citoyenne, programmée initialement le 15 mars. Quel capharnaüm, pour rester polie !

Il est clair, comme vous l'avez indiqué, que des élus locaux sont déjà en campagne en vue de 2018.

Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point sur le dossier ?

Quelle valeur donner à la parole donnée par la majorité communale tournaissienne ? Avez-vous pu avoir un contact avec le collègue tournaissien ? Quelle est aujourd'hui sa position ? Le collègue dans son intégralité valide-t-il toujours l'accord conclu ? Que se passerait-il si le conseil ne validait pas l'aspect voirie du projet ?

Pouvez-vous, une nouvelle fois je m'en excuse, réaffirmer les points de l'accord afin d'éclaircir l'esprit des citoyens tournaissiens ?

Ainsi que vous vous y êtes engagé, avez-vous pu confirmer par écrit au collègue tournaissien les raisons techniques qui rendent indispensable l'élargissement de l'Escaut à un gabarit Vb à certains endroits ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, merci pour votre interrogation. Je n'ai évidemment pas à m'ériger en censeur des propos des uns et des autres, chacun étant responsable de ceux-ci. Je souhaite simplement – et je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, je le répète aujourd'hui – simplement avoir une relation avec l'autorité locale qui soit fiable, crédible et qui ne soit pas versatile.

Le 25 janvier dernier, j'ai effectivement tenu une réunion en mon cabinet, à laquelle participaient Mme Marghem et un de ses collaborateurs, M. Demotte et son chef de cabinet, ainsi que le Bourgmestre faisant fonction, M. Delannois.

Il est ressorti de cette réunion une adhésion de toutes les parties présentes au processus suivant, pour permettre, notamment aux collectifs de citoyens qui contestent le projet de s'inscrire dans une démarche d'écoute et de participation. Le soin sera laissé à l'autorité communale de mettre sur pied un comité d'accompagnement composé de trois parties : une représentation politique – il a d'ailleurs été évoqué explicitement le fait que toutes les formations politiques présentes au conseil communal, de la majorité comme de l'opposition, devraient pouvoir y siéger – des

responsables techniques, avec notamment les experts de la DGO2, et des représentants de la société civile. Vous pensez bien que ce n'est pas à moi, en tant que ministre de tutelle en la circonstance, mais bien aux acteurs locaux tournaisiens qu'il revient de pouvoir déterminer à qui il conviendrait de donner un siège au sein de ce comité.

L'idée est que ce comité soit mis sur pied dans le timing que nous avons évoqué et convenu. D'ici la fin du mois de février, parallèlement à la fin de la réunion du 25 janvier, il avait été convenu que des contacts allaient être pris avec le bureau Greisch pour s'assurer qu'il accepterait de s'adjoindre aussi les services d'un autre architecte qui puisse non seulement ne plus être issu de l'arrondissement de Tournai, mais aussi apporter un regard complémentaire sur le dossier, afin de procurer à ce comité d'accompagnement, d'ici un délai que nous avons jugé raisonnable, à savoir le 15 avril, de nouvelles propositions d'esquisses, de moutures, de ce que pourrait être le pont des Troues *new look*, sachant que l'on retiendrait bel et bien l'approche des pierres.

L'idée est que, entre la date du 15 avril et la fin du mois de juin, le comité d'accompagnement se réunisse, autant de fois qu'il le souhaitera ou qu'il le jugera nécessaire, pour débattre de ces différentes esquisses et, espérons-le, me communiquer, avant la fin du mois de janvier, le projet sur lequel ils se seront entendus soit unanimement, ce qui serait formidable, soit, à défaut, majoritairement, me permettant de la sorte d'avoir un signal clair de la part de Tournai sur l'esquisse à devoir mettre en œuvre et pour laquelle les étapes ne seront pas terminées, puisqu'il restera encore, notamment, la démarche du certificat de patrimoine à devoir mettre en œuvre.

À défaut d'avoir un accord d'ici le 30 juin, j'estime qu'il revient alors à la Région wallonne, qui est à la manœuvre dans le dossier et qui le finance, de pouvoir pleinement assumer ses prérogatives. Donc, si entre Tournaisiens, on ne se met pas d'accord, la Wallonie tranchera par mon intermédiaire, mais au moins pendant les mois qui s'écouleront jusqu'au 30 juin prochain, ce seront clairement les acteurs de Tournai qui auront la main : à eux d'en tirer profit.

J'ose espérer qu'il y aura une capacité d'enfin converger et progresser dans ce dossier qui est stratégique pour Tournai, mais plus largement pour l'ensemble de la Wallonie.

Comme acteur garant de l'intérêt général, je dois aussi veiller à ce que ce dossier ne connaisse pas, dans sa mise en œuvre, de contrariétés liées à la défense de l'intérêt propre de quelques intéressés, le cas échéant.

Je rappelle, et cela sera consigné par écrit de manière très explicite, à grand renfort aussi de rapports d'expertise qui y seront joints, à travers le courrier que j'adresserai au collègue récapitulant ces éléments, qu'il

n'entre nullement dans les intentions de la Wallonie aujourd'hui à la lumière des travaux qui y sont envisagés de s'inscrire dans une démarche de passage de gabarit Vb. On souhaite uniquement permettre, dans les conditions de navigabilité et de sécurité appropriées, le passage de la classe Va.

L'élargissement envisagé l'est à la lumière de considérations exclusivement techniques, qui ne sont pas une lubie politique. La meilleure des preuves, c'est que de toute manière en amont comme en aval, il y a d'autres contrariétés matérielles qui empêcheraient le passage dans l'état actuel des choses de gabarits de type Vb. Il n'y a pas de crainte à avoir, c'est uniquement à la lumière des éclairages apportés par les experts que le surélargissement envisagé a été déterminé.

Mon souhait est de pouvoir avancer de manière constructive, après avoir déjà entendu le signal des citoyens et de l'autorité communale qui se l'est appropriée, après les tergiversations que l'on a connues, dans un projet d'intérêt général pour lequel le financement européen a été obtenu et qui ne saurait souffrir de querelles locales dont les intentions initiales sont peut-être fort éloignées de la concrétisation du projet en lui-même.

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

Mme Waroux (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces précisions importantes pour Tournai. Il est vrai que l'on a une majorité PS-MR très tendue, les déclarations sont journalières actuellement et ne vont pas dans le même sens. D'un côté, on a le bourgmestre empêché et puis sa première échevine qui divergent visiblement au niveau de l'avis. Tout cela entraîne beaucoup d'inquiétudes.

Beaucoup de citoyens et de groupements de citoyens ont réagi à l'enquête publique. Certains ont marqué une opposition au principe, mais la plupart ont plutôt introduit des propositions et des modifications pour les aménagements des abords de l'Escaut. C'est un problème local, mais beaucoup sont assez frustrés du manque de communication locale et j'en suis parfois témoin. Encore une fois, ce n'est pas un point relevant de vous-même.

Je vois que vous tenez très bien le dossier, vous suivez bien la question du pont des Troues avec ce fameux comité d'accompagnement et les dates qui ont été clairement déterminées. Maintenant, rappeler qu'il n'est pas envisagé de toute façon d'aller vers le gabarit Vb, c'est très important. Des techniciens locaux ont considéré que le surélargissement, notamment sur quai Saint-Brice, traduisait cette volonté du gabarit Vb. Il faudra que les rapports des experts puissent les rassurer ou en tout cas confirmer ce besoin d'élargissement maximum ou de réduction maximale du quai.

Je vous remercie pour toutes ces informations. Cela chauffe à Tournai, c'est presque l'eau de l'Escaut qui commence à bouillir.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
DIFFICULTÉS DE MISE EN ŒUVRE DE LA
TAXE KILOMÉTRIQUE »**

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
BOÏTIERS OBU »**

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

- de M. Crucke, sur « les difficultés de mise en œuvre de la taxe kilométrique » ;
- de M. Crucke, sur « les boîtiers OBU ».

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est une redevance, pas une taxe.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Crucke pour poser ses questions.

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, c'est l'une des questions qui pourrait poser problème. Je n'y ai pas pensé directement, sinon j'aurais soulevé l'élément puisque cela fait quand même un certain temps que l'on « s'amuse » sur ce dossier. On n'a pas les mêmes points de vue, vous le savez, et je ne pense pas qu'ils se rapprocheront sur un dossier comme celui-là. Mais s'il y a au moins deux choses qui peuvent nous rapprocher aujourd'hui, c'est que l'on va aussi parler de trous puisque la recette ici n'est pas pour des trous à Tournai, mais ce sont des trous qui devraient être comblés grâce à une recette que vous espérez. Ce n'est pas une recette que j'espère, je pense que c'est une recette qui est mal embarquée. Je crains que vous n'y arriviez pas.

Les éléments d'information que j'ai aujourd'hui, que ces informations viennent de transporteurs qui ont souscrit et qui essaient, à travers Satellic, d'avoir des informations plus précises sur ce que coûtera le système et la manière dont cela fonctionne, ou que ce soit d'opérateurs plus professionnels, me laissent penser que l'on est loin. Il faut savoir que la ligne de départ est toute proche.

Je vais faire le point avec vous. Êtes-vous toujours aussi rassuré, peut-être alors même rassurant, que le 12 janvier ? Parce que la dernière fois que l'on a parlé, c'était le 12 janvier. Sur ce que l'on appelle les livraisons

d'OBU, a-t-on aujourd'hui une vue claire de ce qui est à la fois demandé et ce qui est livré ? Parce que la marge peut être différente.

Par rapport aux points service, je le vois rien que près de chez moi, il y a un point service qui doit arriver et il n'est toujours pas installé. S'il est installé, il n'est toujours pas fonctionnel. Ces points service sont-ils en ordre à ce jour ? Quand je dis « en ordre », on est bientôt le 1er avril. Ce n'est pas une *joke*, comme dirait l'autre. Le 1er avril, c'est demain.

Un élément dont on a très peu parlé, ce sont les agriculteurs. Ils commencent à se réveiller et quand ils se réveillent, ce n'est généralement pas par la douceur qu'ils entendent dire les choses. Regardez un peu ce qui se passe en France pour d'autres raisons. Manifestement, peu de monde avait vu que les agriculteurs peuvent bénéficier de l'exemption. Le problème n'est pas là puisque clairement, dans les compensations, ils sont rentrés comme pouvant échapper à la taxe que vous appelez redevance, mais ils doivent pour ce faire solliciter l'enregistrement. Il y a une demande de sollicitation à faire et puis on bénéficie de l'exemption. Sont-ils nombreux aujourd'hui à avoir fait cette demande ?

Peut-être que le chiffre vous fera sourire, c'est une question parlementaire posée à Mme la Ministre Galant par un député Ecolo qui m'a permis de le retrouver, mais il y a 170 000 tracteurs. Sur les 170 000, combien ont fait la demande ? C'est un chiffre statistique.

Ce qui est encore plus important en dehors de la demande, puisque l'exemption joue sur ce que l'on appelle l'activité agricole, et reconnaissons que ce débat existait déjà avant la taxe kilométrique, j'entends chez les transporteurs une crainte énorme par rapport à ce qu'ils appellent une disconcurrence à l'égard des agriculteurs qui ne feraient pas du transport lié dans l'activité, mais abuseraient de cette exemption pour continuer à faire autre chose que du transport agricole et dans ce cas, prendre le métier d'un autre. Je sens que cela commence à agacer.

Pouvez-vous nous donner une définition claire et précise de ce que vous entendez par activité agricole ? Souvenez-vous, je vous avais un jour amené une photo avec des tracteurs sur un chantier du SPW qui étaient utilisés, alors que, manifestement, ils n'étaient pas en activité agricole.

Le contact que j'ai avec Axxcess, c'est un courrier qui vous a été envoyé à l'époque, ce que l'on appelle une mise en demeure, dans lequel ils n'étaient pas fort contents de la manière dont ce dossier était travaillé par rapport aux opérateurs autres que Satellic. Y a-t-il encore eu des contacts, des rencontres, des courriers ? Ou Axxcess a-t-il trouvé un apaisement total dans une réponse que vous auriez donnée et qui m'a peut-être échappé dans le dossier ? En d'autres termes, avec

Axcess, tout est-il aujourd'hui à plat, la mer est calme ? Ou bien Axcess poursuit-il, là où je m'étais arrêté à l'époque, une sorte de menace non pas seulement de saisir le Conseil de la concurrence – c'est ce qui a été fait –, mais aussi, clairement, de dire que concernant la manière dont on travaillait dans ce dossier, par rapport à la publication – j'y reviendrai tout à l'heure – des déclarations, qu'il y avait une difficulté claire et nette ?

Cinquième ou sixième élément, les portiques Viapass. Il y a une double difficulté : d'abord, vous aviez reconnu que ces portiques n'avaient pas été installés de manière conforme à la législation. Donc deux questions. Un, les éléments de sécurisation des portiques ont-ils été totalement mis en place ? Si oui, par qui ? Qui paie ? De même, pour ces portiques, qui paie ? Est-ce Viapass ? Est-ce Satellic ?

Je rejoins là une des préoccupations que vous souleviez d'initiative tout à l'heure – et ce n'est pas qu'une formule – entre l'impôt et la redevance. Je vous rassure, je sais quand même quelle est la différence entre un impôt et la redevance.

Le problème est que nous sommes dans un pays où il y a encore – et certains le regrettent – une justice qui fonctionne sur un plan fédéral et que, à un moment donné, je me fais l'avocat du diable, je vous le dis directement, mais autant le faire aujourd'hui pour que vous ne me reprochiez pas demain de ne pas avoir été assez diable.

Demain, un tribunal est saisi et l'un plaide la redevance, l'autre plaide la taxe. Le magistrat, pour ce que je connais encore un peu de mon droit, devra se départir de l'analyse faite par la législation régionale pour dire : « Je considère que c'est une taxe ou que c'est une redevance ».

La fameuse Constitution belge, on pourrait dire « aïe, aïe », si l'on n'a pas mis tout le monde sur le même pied d'égalité, et la législation pourrait se le permettre, mais elle doit alors clairement justifier les différences, cela pourrait amener à une annulation.

Vous allez dire que je pousse loin le raisonnement, mais je suis sûr que certains y penseront. Je préfère qu'aujourd'hui la question soit posée pour que la réponse du ministre puisse éventuellement rassurer le magistrat ou au contraire se dire : « bon, il n'a pas été totalement aveugle dans le domaine ».

Par rapport au *Domain Statement*, parce que s'il y a bien quelque chose qui m'énerve dans le dossier, c'est cela. Vous ne me ferez pas avaler la chose, il n'y a rien à faire, il y a manifestement une préférence vis-à-vis de ce dossier et je crois que votre responsabilité est engagée – quand je dis vous, je ne parle évidemment pas de l'homme, je ne suis pas en train de viser l'homme, c'est le Gouvernement wallon.

Quand je vous posais la question le 2 janvier, je suis allé vous relire. Vous me répondiez : « Seul manque une simple démarche administrative ». Qu'est-ce que cela veut dire ? J'appuie sur un clic, boum, c'est fini, c'est parti, c'est arrangé, à savoir la publication du *Domain Statement*.

C'est ce qui officialise évidemment en lançant la procédure vis-à-vis des opérateurs extérieurs à Satellic.

Le 12 janvier, vous me dites : « On n'a plus que cela à faire, c'est une histoire de deux ou trois minutes et c'est en ordre ». Oui, mais aujourd'hui ce n'est toujours pas publié. Comment voulez-vous que les opérateurs qui ne sont pas Satellic puissent, dans ce dossier, travailler de manière concurrentielle ? Je ne suis pas fou. Je ne suis pas Axcess, mais si j'étais Axcess, je sais ce que je ferais. J'essaierais en interne de monter le processus sur le plan opérationnel de manière à pouvoir être prêt.

Monsieur le Ministre, vous qui êtes de bonne logique, vous connaissez quand même un peu le monde de l'entreprise aussi, quand allez-vous déposer le *Domain Statement* ? La veille ou l'avant-veille du 1er avril ?

Avouez que ce n'est pas sérieux. Qu'est-ce qui vous empêche de le faire ? Je voudrais comprendre. Parfois, je me dis que, dans ce dossier, il manque une carte, il y a quelque chose que je ne comprends pas. Je vois bien que l'on a mis des cartes sur la table, mais il y en a une que l'on retient dans la poche, je ne sais pas pourquoi et cela me gêne. Quand je ne comprends pas un dossier, que je ne comprends pas tout, je me dis qu'il y a quelque chose qui n'est pas sain, je ne sais pas.

Pourquoi ne publiez-vous pas, qu'est-ce qui vous empêche de publier ce *Domain Statement* ? De grâce, donnez-moi l'explication. Parce que je vais en devenir malade, à la fin. On peut être malade pour cela, je vous assure.

(Réaction d'un intervenant)

Je suis peut-être un grand malade aussi, c'est possible.

Vous savez, il y a un chanteur, magnifique, le Brel du XXI^e siècle, écoutez ses chansons, j'adore. Vous le connaissez, Madame la Présidente ? Grand Corps Malade, c'est un chanteur. Je vous conseille Grand Corps Malade, c'est extraordinaire, c'est de la poésie.

Lui, il aurait pu être wallon, on aurait pu en faire... C'est extraordinaire.

Je termine avec cela.

(Réaction d'un intervenant)

Domage, mais Brassens va peut-être censurer aussi, donc il faut... C'est dommage, c'est un type

extraordinaire. Quand j'écoute cela, je suis bien. Je me sens bien.

Mais quand je reviens au *Domain Statement*, je me sens mal. Je dois écouter Grand Corps Malade un peu plus souvent, sans doute, et un peu moins le ministre Prévot.

(Réaction d'un intervenant)

Vous ne croyez pas plus en Dieu que moi, je le sais. Tout de même, on peut avoir un côté éthique et moral, tous les deux. Et on l'a. Comment, sur le plan éthique et moral, pouvez-vous défendre cela ? « Oubliez tout ce que l'on vous dit, il faut favoriser un petit peu ».

Allez, donnez-moi une explication qui tienne la route.

Enfin, j'ai vu qu'il y avait eu un peu d'échauffement entre vous et l'UPTR, j'ai vu les communiqués qui fusaient. Je vais traduire à ma manière, évidemment, parce que je me suis dit, en lisant votre communiqué : ça y est, il pense qu'il a eu l'UPTR, ils ont réagi peut-être un peu trop vite, c'est cassé pour eux.

Puis j'ai aussi vu la réaction de l'UPTR. Modestement, je pense qu'ils ont raison dans leur explication.

Ma question va être très simple parce que vous répondez par oui ou par non. Mais quand même. Avouez que pour le commun des mortels, transporteur indépendant, je parle du petit – je défends toujours les petits – de toute façon c'est comme cela, je ne suis déjà pas grand, donc je préfère défendre les autres...

Pour le commun des mortels, avouez que le transporteur doit d'abord décaisser 135 euros par camion pour la location du boîtier et, en plus, il se prive de 1 500 euros de liquidités par camion pour constituer la garantie locative au profit du tiers payeur. Écoutez, je ne comprends plus rien non plus. J'ai lu le texte, j'ai relu les textes, si je n'ai pas cela, dites-moi où ce n'est pas cela. Je vous dis que l'UPTR a raison. Même si cela doit mettre un peu votre ego en place, avouez-le. C'est quand même un élément que vous ne pouvez pas contester. Ou bien on ne comprend plus rien à rien. On finit par ne plus rien comprendre.

Enfin, pour mesurer votre taux de confiance par rapport au mois de janvier, vous croyez sincèrement encore que le 1er avril cela fonctionnera ? Si vous voulez, je tiens à votre disposition quelques extraits de transporteurs qui ont écrit à Satellic et je pourrais vous lire la réponse de Satellic. Mais je vous la lirai dans ma réplique.

Le système ne fonctionne pas. Je vous parle du 3 février, c'est donc très récent. Peut-être qu'entre le 3 février et aujourd'hui il y a autre chose. Mais cela, j'attends de vous entendre.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, merci pour ce nouveau one man show, qui ne doit pas occulter le fond, bien entendu, de ce qui a été dit.

Fais-je toujours confiance sur la date du 1er avril ? Oui. Vous êtes suffisamment malin d'ailleurs pour savoir que, si je ne le pensais pas, je ne vous le dirais quand même pas.

Je n'ai pas de raison aujourd'hui de considérer que la date ne pourra pas être rencontrée.

Deux petites lectures préambules avant de répondre sur le fond.

Puisque vous êtes le premier à vous étrangler, à contester l'acte posé par ce Gouvernement, lié à cette taxe kilométrique, comme vous l'appellez toujours volontairement, alors que vous savez pertinemment que c'est une redevance, je cite : « Je note que le Gouvernement n'a pas fait d'effort de rationaliser son fonctionnement et celui de son administration. Il a bâclé toute une série de mesures. Je pense à la taxe kilométrique sur les camions qui n'entrera en vigueur qu'en 2016, alors que nos routes sont envahies de camions étrangers. Il est aussi regrettable que la vignette autoroutière soit abandonnée. Ces deux mesures auraient soulagé l'effort du citoyen qui, convenons-le, n'est pas épargné, je dirais même plus, c'est le grand perdant. ». C'était Willy Borsus, le 18 juillet 2013.

Juste pour vous rafraîchir la mémoire et voir que la position du MR en la matière a été aussi variable que les opinions de Mme Galant sur le RER.

C'était pour la rime.

Deuxième élément, j'entends, et à raison, que vous avez choisi politiquement le créneau de la défense de la veuve et de l'orphelin en matière de transports routiers. Je voudrais quand même nuancer et rappeler, parce que l'on oublie toujours de le dire, sûrement par distraction, que 88 % des poids lourds sur nos routes ne sont pas des poids lourds d'entreprises wallonnes, que le coût estimé pour les transporteurs wallons, de mémoire, avoisine les 24 millions d'euros en base annuelle alors que le Gouvernement a déjà décidé de mesures compensatoires à hauteur de quasi 100 % de ce montant, 22 millions d'euros, et que cette redevance est de surcroît déductible à l'impôt des sociétés. Arrêtons.

J'ai le sentiment de revivre le passage à l'euro. Si tout a augmenté en l'espace de 24 heures du jour au lendemain, c'est à cause de l'euro, ce n'est évidemment pas à cause des commerçants qui se sont dit : « On va profiter du fait que personne ne comprend rien pour

arrondir tous les chiffres à la hausse ». Allons, pas vous, Monsieur Crucke.

Comme vous aimez beaucoup me questionner sur ce sujet, je vais tenter de vous apporter un maximum de réponses.

D'abord, à propos des *Toll Domain Statements*, les déclarations de secteur de service européen de télépéage, les textes ont été approuvés par le conseil d'administration de la SOFICO, le 20 janvier dernier. Une délégation à son président et à son administrateur délégué a été donnée pour signer les documents définitifs.

Le Gouvernement wallon a pris acte de la déclaration du secteur à péage de la SOFICO, en date du 4 février dernier. Du côté wallon, la déclaration peut donc être publiée.

Du côté bruxellois et flamand, les textes sont présentés pour approbation aux gouvernements respectifs de cette semaine. Ils nous ont demandé d'attendre leur approbation pour la publication commune de la déclaration de secteur sur le site Internet de Viapass. Plus que quelques fois dormir, Monsieur Crucke.

Je rappelle que les dispositions techniques sont disponibles, depuis le mois de septembre, pour les candidats opérateurs de service européen de télépéage et des tests sont en cours pour l'un des candidats, Axcesc, pour ne pas le citer.

En ce qui concerne la caution, ou l'immobilisation de liquidités par les entreprises, je rappelle que la caution requise pour s'équiper d'un OBU est de 135 euros. Le paiement de la redevance se fait soit par prépaiement soit par postpaiement avec un garant de paiement, un tiers payant, une carte de crédit ou une carte de carburant. Telles sont les conditions de l'opérateur par défaut, Satellic. Libre à chacun donc de s'adresser à un intermédiaire ou non, mais les conditions initiales de l'opérateur par défaut, Satellic, n'exigent nullement une immobilisation de 1 500 euros, comme avancé par l'UPTR.

En ce qui concerne les portiques, s'agissant d'un équipement pour la redevance kilométrique des camions, c'est bien Satellic qui les installe, conformément à ce qui est repris dans le cahier des charges.

Au niveau des OBU, à ce jour, environ la moitié du parc de camions belges s'est enregistré dans le système. Pour les camions étrangers, les demandes d'OBU s'étaleront davantage dans le temps puisqu'ils ne vont pas tous pénétrer sur le territoire au 1er avril prochain.

Pour vous donner un chiffre, en date du 14 février, 139 000 camions sont enregistrés dans le système et

plus de 100 000 OBU sont commandés. Le rythme de déploiement des OBU peut donc être qualifié de normal.

Pour rappel, le processus logistique a été dimensionné pour répondre à la demande. Il reste tout de même à signaler qu'il est clair que l'usager qui attend la dernière minute pour commander son OBU risque bien de ne pas le recevoir avant le 1er avril.

La mesure de la consommation, la facturation et les mesures de contrôle représentent effectivement un coût. C'est d'ailleurs le cas pour vos communications téléphoniques ou pour votre consommation électrique. Le principe n'est pas différent ici.

Ici, le service, c'est l'utilisation d'une infrastructure routière et ses services annexes. Il est logique que les consommateurs que sont les camions paient en fonction de leur consommation et des frais d'investissement et d'entretien du réseau routier qu'ils engendrent.

Suite à un appel d'offres européen, Satellic a été désigné par Viapass pour le compte des trois Régions belges comme prestataire pour rendre le système opérationnel sur une période de 12 ans. Comme toute prestation, elle engendre et mérite une rémunération basée sur différents critères. La rémunération de disponibilité du système de prélèvement kilométrique se compose :

- d'une rémunération d'investissement pour les frais de conception, de construction et de préfinancement de système, y compris de mise à disposition des équipements de contrôle ;
- d'une rémunération d'entretien et de maintien en état du système ;
- d'une rémunération d'exploitation avec une part fixe et une part variable, en fonction du nombre de kilomètres parcourus facturés et du nombre d'OBU opérationnels.

Le contrat prévoit bien entendu des indicateurs de performances et des systèmes de bonus-sanction. C'est ainsi qu'il n'est pas aisé de vous donner une indication précise de la rémunération finale de Satellic dans le cadre d'une question orale et qui, de plus, relève de la Commission du budget de la fonction publique.

Toutefois, on peut estimer que les frais administratifs et de fonctionnement représenteront près de 15 % des recettes.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre Prévot. Je l'aime bien parce qu'il faut reconnaître qu'il donne des réponses, même si l'on n'est pas d'accord avec toutes ses réponses. Je ne vais pas revenir sur un ex-Namurois, ministre fédéral aujourd'hui, et ses déclarations en 2013. Je pourrais très simplement le faire puisque je connais cette déclaration et, quand on lit toute la déclaration, on voit qu'il commence à dire : « Je

suis contre ». Mais si vous le faites, vous devez le faire pour les deux, pour tout le monde, pour les automobilistes comme pour les transporteurs.

M. Borsus a droit à la vérité, même s'il n'est plus ici, puisque c'est de lui que l'on parlait. La vie continue, un peu sans lui, puisqu'il est luxembourgeois maintenant.

Je ne veux pas suivre le ministre dans son raisonnement et cela m'étonne de lui, lui qui a été si bon, si fort, sur la taxation des hauts revenus. Je vous ai encore défendu, hier et aujourd'hui. Je passe mon temps à vous défendre dans ce Parlement. J'ai déjà dit à votre copain Dimitri Fourny que c'est chez nous qu'il doit être, parce que M. Fourny n'est pas d'accord avec vous. Il va falloir faire du travail au sein du cdH. Ils ne sont pas tous comme vous, là-bas, il y en a beaucoup qui pensent fortement à gauche. Je vous défends parce que je pense que vous avez tout à fait raison de nous regarder et de réfléchir comme les libéraux.

Ceci dit, là – vous qui voulez de temps en temps ressembler aux libéraux et vous avez raison – votre raisonnement n'est pas bon, il faut le corriger un peu. Vous me dites : « taxation ou redevance », on ne sera jamais d'accord sur le terme. Vous ne m'avez d'ailleurs pas répondu à la question que les tribunaux soulèveront un jour. Vous verrez, vous direz que j'avais quand même raison. « La redevance, on peut la déduire fiscalement. Qu'est-ce que cela peut faire ? On la paie, mais on la déduit fiscalement ».

Oui, Monsieur le Ministre, mais je dois vous rappeler que les transporteurs, ceux que je défends, la veuve et l'orphelin – c'est vrai, ce sont ceux-là que je défends, ceux qui se crèvent sur le terrain, qui travaillent avec leur camion, tous les matins, qui doivent y aller – ceux-là, savez-vous que leur marge est à ce point tenue que leur raisonnement n'est pas de dire qu'ils peuvent déduire, c'est de dire qu'avant de pouvoir déduire ils doivent d'abord rentrer. En d'autres termes, si vous comprenez le système économique libéral, il faut d'abord qu'il y ait une recette et ce n'est que s'il y a une recette que je peux avoir une dépense, sinon c'est la faillite.

C'est cela qu'ils vous disent et c'est là que vous faites mal à cette Wallonie du travail, à ceux qui sont des laborants de demain et qui ont cru à cette politique logistique, comme moi l'ai cru. Quand j'ai vu que l'on investissait dans la logistique en Wallonie, j'ai dit que c'était merveilleux, que l'on allait gagner des parts d'emploi, que cela allait fonctionner. Aujourd'hui, malheureusement, je déchant.

Le *Domain Statement*, il faut le faire, parce que je n'avais pas encore entendu votre explication qui est de dire : « C'est la faute des Flamands et des Bruxellois ».

(Réaction d'un intervenant)

Mme la Présidente. - Si vous pouviez penser à clôturer la réplique.

M. Crucke (MR). - Beaucoup de choses ont été dites, Madame la Présidente.

Jusqu'à présent, que disait-on ? Motus et bouche cousue, on ne dit rien. Vous ne répondez pas à ces questions.

Aujourd'hui, quand on répond, on me dit que les Bruxellois sont en retard, que les Flamands sont en retard. Savez-vous pourquoi, Madame la Présidente ? Parce qu'ici il y a un imbécile qui s'appelle Jean-Luc Crucke, qui s'occupe de ce dossier depuis le début. Là-bas, je vous assure, on n'en parle pas, à tort ou à raison. Peut-être qu'en Flandre le tissu est un peu différent sur le plan de la mobilité et des transporteurs, mais quand ils vont se réveiller, vous verrez que cela leur fera mal aussi.

Maintenant, on me dit que vous ne pouvez pas le faire, alors que tout le monde est d'accord. C'est un clic. Tout le monde est d'accord, on ne publie pas. En termes moraux, cela doit se faire, il faut être réglo avec la concurrence.

Je termine sur deux éléments. Le premier, ce sont les OBU. Il est intelligent, M. le Ministre Prévot, je vous le dis. Écoutez bien ce qu'il a dit : « La moitié des transporteurs wallons ont été enregistrés ». Cela ne veut pas dire qu'ils ont été livrés, enregistrés.

Je vous ai dit que je tiens encore un document ici de quelqu'un qui a été livré et qui teste, parce qu'ils peuvent tester en attendant. Le 13 février, quasiment la même date que vous évoquiez tout à l'heure, il écrit chez Satellic : « Madame, ce matin, mon appareil est de nouveau indisponible. », c'est vous dire s'il doit être content. « Je souhaite le changement de l'appareil, car les pannes sont que trop fréquentes et qu'au mois d'avril », donc le 1er avril, « je ne tiens pas à être embêté par de tels problèmes ».

Le système ne fonctionne pas, pas de réponse rétracteurs.

Enfin, j'ai dit que je ne serais pas long, j'en termine là. Le ministre continue à croire au 1er avril et il a dit que le 1er avril les choses seraient activées. Oui, si cela fonctionne, Monsieur le Ministre, parce que si cela ne fonctionne pas, pour ceux qui auront parié sur le fait que cela ne fonctionne pas, que ferez-vous ? Vous verrez que si cela ne fonctionne pas le 1er avril, ce seront les tribunaux qui s'en occuperont, ce ne sera plus nous, c'est dommage. Terminé, on n'aura plus beaucoup de débats là-dessus, ils seront aux tribunaux.

Je vous demande une dernière chose, pour ne pas être trop long et pour faire plaisir à la présidente. Vérifiez bien la manière dont cela fonctionne pour l'instant. Ne faites pas que confiance à vos

collaborateurs, ils sont très bons, et souvent je reconnais qu'ils ont des qualités. Allez voir plus loin, regardez chez Viapass ce qu'il se passe. N'écoutez pas forcément la Flandre et les Bruxellois et vous verrez que, dans ce dossier, il y a plus d'un pépin.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Pour éviter que les propos de M. Crucke ne soient eux-mêmes anxiogènes et ne génèrent une crainte inutile à l'égard des agriculteurs, je tiens clairement à préciser que je n'ai pas répondu sur la question des convois agricoles. Pourquoi ? Parce qu'ils n'étaient pas évoqués en premier ressort dans son texte et surtout qu'il me demandait la définition précise, ce que je n'ai pas sous les yeux.

Mais soyons clairs, et vous le savez très bien, les convois agricoles, les tracteurs ne sont pas concernés dans le cadre de leur activité agricole et donc il n'y a pas lieu de faire croire l'inverse inutilement à présent. Aujourd'hui, je vous redis que je n'ai aucune raison, dans l'état actuel de mes connaissances, des éléments, de craindre que le 1er avril ne soit pas rencontré.

Le jour où j'aurai des éléments qui m'amèneraient à penser l'inverse, je vous le ferai savoir.

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

M. Crucke (MR). - Quand le ministre Prévot a raison, je ne lui dis pas qu'il est anxiogène, je le soutiens. J'aimerais que vis-à-vis de moi il fasse la même chose. Je n'ai pas dit que les transporteurs agricoles, dans leur fonction agricole, l'agriculteur serait taxé par rapport à ce qu'il souhaite, je n'ai pas dit cela.

Je dis simplement qu'il doit être enregistré pour pouvoir être exonéré, c'est le texte de la loi.

Ce que je vous demandais, c'est le nombre d'agriculteurs qui avaient fait la démarche, parce que quand les 170 000 tracteurs, je parle bien de tracteurs agricoles, ont fait la démarche, déjà aujourd'hui avec les 100 000 que vous annoncez, cela ne fonctionne pas, vous voyez ce que cela va faire le 1er avril. Cela s'appelle un bug.

**QUESTION ORALE DE M. PUGET À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
PASSAGE DES CYCLISTES AU FEU ROUGE
DANS LES CARREFOURS »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du

Patrimoine, sur « le passage des cyclistes au feu rouge dans les carrefours ».

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

M. Puget (Indépendant). - Monsieur le Ministre, après les camions, on va se diriger vers les vélos. Il y a une marge, mais voilà.

La Ville de Liège étudie la mise en place d'une nouvelle réglementation sur une dizaine de carrefours, afin de permettre aux cyclistes de franchir un feu rouge pour tourner à droite ou aller tout droit. La mesure a pour objectif de faciliter la vie des cyclistes, mais cela pose un certain nombre d'interrogations.

Dans le *Moniteur belge* du 3 février 2012, deux lois sont apparues, donnant le droit aux cyclistes de franchir les signaux lumineux à l'orange ou rouge, mais dans une rue cyclable.

Depuis le 25 septembre 2012, la loi a autorisé le placement de panneaux B22/B23 aux carrefours et sur les feux lumineux de circulation.

En ville, de nos jours, le vélo, la moto et la voiture sont utilisés pour les mêmes usages, en l'occurrence se déplacer quotidiennement. Ces moyens de transport empruntent les mêmes équipements de voirie et cohabitent dans la circulation. Or, la synchronisation des feux est adaptée à la vitesse moyenne d'un véhicule motorisé, avec pour objectif de « fluidifier », en réalité d'accélérer la circulation automobile. Par ailleurs, à vélo, on roule à la fois plus lentement que les voitures en pleine lancée, mais plus rapidement que les mêmes voitures bloquées dans un bouchon. Les cyclistes circulent naturellement de manière fluide, quel que soit l'état du trafic.

Au feu rouge, sur un vélo, on ne se sent pas toujours en sécurité. Derrière, les automobilistes et les motards n'attendent que le passage du signal au vert pour déclencher une accélération bruyante. Un poids lourd ou un bus constitue un risque encore plus important. Si le chauffeur tourne sans regarder, il risque de coincer le cycliste entre son véhicule et la bordure du trottoir.

Une voiture, une moto et un vélo ne pèsent pas le même poids, n'occupent pas un espace comparable, n'atteignent pas la même vitesse, ne représentent pas la même maniabilité et ne nécessitent pas le même temps de freinage. Les usagers n'ont pas la même perception de leur environnement.

À force de déresponsabiliser les usagers faibles, on risque de les mettre en danger.

Quand il fait nuit, par exemple, on déplore plus d'accidents. Mais un nombre important de cyclistes considèrent le vélo comme une simple manière de transport et d'accélérer la marche à pied, ils ne perçoivent pas la nécessité de se munir d'un phare avant,

de catadioptré, ne portant pas de gilet réfléchissant et de casque, notamment pour de courts trajets.

Quel impact cette mesure aura-t-elle sur la sécurité routière et de la sécurité du cycliste ?

Avez-vous pensé aux conséquences de cette nouvelle amélioration mobilité cyclistes au point de vue des assurances, par exemple ? Si un automobiliste percute un cycliste qui passe au rouge, qui est responsable et qui paie ? Allez-vous l'appliquer dans toute la Wallonie ?

Pensez-vous que cette nouvelle mesure ne sera pas accidentogène ?

Pour rappel, l'objectif du Gouvernement est de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes wallonnes.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, merci pour votre question, j'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer ici même, il y a un an, sur ce sujet et, surprise, mon point de vue n'a pas varié.

Je suis en effet favorable à la mise en place des signaux B22 et B23, autorisant les cyclistes à franchir les feux rouges soit pour aller tout droit ou soit pour tourner à droite à certains carrefours, car cette mesure est de nature à améliorer la circulation des cyclistes. Toutefois, celle-ci doit répondre à des critères objectifs de sécurité routière.

Aussi, de façon générale, lors de la mise en place de nouveaux carrefours à feux ou lors de la rénovation de carrefours existants, la possibilité de placer des panneaux B22 et B23 est toujours examinée.

Néanmoins, l'objectif n'est pas forcément d'équiper tous les carrefours à feu de Wallonie de ces dispositifs permis par le Code de la route, mais bien de le faire là où c'est pertinent, tant en termes de mobilité cyclable qu'en termes de sécurité des aménagements.

Actuellement, environ 60 carrefours en Wallonie sont ou seront dotés de la signalisation voulue.

Concernant les responsabilités en cas d'accidents et les assurances, il faut rappeler que nous sommes ici dans un dispositif légalement prévu au Code de la route. Aussi, le cas échéant, il reviendra au tribunal de police de déterminer les responsabilités des uns et des autres au regard du respect des règles de circulation.

À ce propos, de manière générale, afin de prévenir les accidents avec les vélos, en cette année 2016 « la Wallonie à vélo », j'ai demandé à l'Agence wallonne pour la sécurité routière de réaliser cette année une

campagne de sensibilisation aux règles de circulation en présence de vélos, ainsi qu'aux comportements responsables des cyclistes, et ce, tant à destination des automobilistes que des cyclistes.

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

M. Puget (Indépendant). - Effectivement, je vois que, dans bon nombre de réponses, vous ne changez pas souvent d'avis, c'est une bonne chose.

(Rires)

Non, mais parfois on entend tellement des choses ici, vous verrez demain, en séance plénière des choses vont encore être assez surprenantes, mais bon.

D'accord, pas tous les carrefours, 60 carrefours. Effectivement, j'avais insisté sur le fait accidentogène des manœuvres parce que je pense que tout le monde est bien conscient que certainement en vélo, et nous-mêmes quand nous prenons un vélo nous nous sentons les rois du monde et l'on fonce avec notre vélo, on dépasse les voitures, on les recoupe, on passe les feux rouges.

Il n'y a pas de panneau B22/B23, mais les gens vont prendre l'habitude de passer au rouge parce qu'ils peuvent, ils le font déjà. Tout le monde le constate aujourd'hui. Vous me dites qu'en cas d'accidents, ce sont les tribunaux qui vont devoir juger les responsabilités de tout un chacun.

Je suis très prudent avec cette manière de procéder parce que c'est un peu déresponsabiliser les cyclistes et certainement les jeunes cyclistes qui n'ont pas la perception, parce qu'à huit ans on peut rouler en vélo, si papa dit « tu peux passer quand c'est rouge si tu vas tout droit », quand le gamin va sortir de l'école la semaine, il passera au feu rouge, tout droit, sans regarder, parce qu'on lui a dit qu'il pouvait le faire et le Code de la route lui permet de le faire, sans regarder ni à gauche ni à droite.

Je pense que c'est augmenter le risque. Quand on est en vélo, on peut patienter 15 ou 30 secondes que le feu passe au vert. Pourquoi passer tout droit quand on est en vélo quand il est rouge ? Je pense que c'est extrêmement dangereux et que c'est un signal qui peut être mal perçu par les jeunes cyclistes.

**QUESTION ORALE DE M. PUGET À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
COMPORTEMENTS INOCCUPANTS SUR LA
ROUTE DÉTECTÉS PAR LES NOUVELLES
TECHNOLOGIES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des

Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les comportements inopportuns sur la route détectés par les nouvelles technologies ».

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

M. Puget (Indépendant). - Monsieur le Ministre, j'ai été particulièrement interpellé par la réponse que vous avez donnée en commission, le mardi 26 janvier, lorsque vous avez été interrogé par différents collègues sur les chutes de neige et par moi-même sur Trafiroutes. Cette question ne sera pas une question statistique, je vous le promets.

Vous avez parlé du protocole d'accord et de collaboration avec la société Coyote, dont l'outil équipant de nombreux véhicules permet de diffuser des messages spécifiques. Vous parlez de faculté additionnelle offerte en la matière. C'est là où cela devient intéressant.

Pour ne pas trahir vos propos, je vais reprendre exactement ce que vous avez dit en commission, je cite : « Ceci n'empêche que puissent se mettre progressivement en place des systèmes de *connected driving*, ou C-ITS, qui permettront de renforcer les interactions entre le gestionnaire routier et les usagers de la route ». Jusque-là, cela ne me pose pas de problème. « Ces systèmes pourraient permettre à terme d'identifier à distance les comportements routiers inopportuns, ainsi que les sections routières présentant des difficultés particulières ou bien de transmettre des informations en temps réel sur l'état de la voirie sur laquelle circule l'utilisateur de la route. »

Vous parlez bien de comportements routiers inopportuns. Je pense qu'il n'en avait jamais été question auparavant.

Cela signifie-t-il que des outils comme Coyote ou des moyens mis en œuvre pour la taxe kilométrique pourraient, à l'avenir, se voir attribuer une mission de contrôle des usagers de la route ? Mène-t-on, dans votre cabinet, des réflexions sur les possibilités offertes par les nouvelles technologies dans la traque de comportements à risques ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, si vous me demandez si un outil comme un GSM, un navigateur GPS ou un assistant d'aide à la conduite va servir de mouchard ou de dénonciateur d'infraction routière et éventuellement être utilisé pour verbaliser une infraction routière, ma réponse est claire, c'est non, notamment pour des raisons de protection de la vie privée.

Par contre, ces outils sont connectés et transmettent des informations. On peut donc imaginer des transferts

d'information entre véhicules ou usagers, mais aussi entre les véhicules et le gestionnaire routier.

Les constructeurs et les équipementiers automobiles développent et mettent au point ces systèmes.

Comme je l'ai dit il y a trois semaines, un groupe de travail se penche très sérieusement sur cette question pour obtenir une vision à long terme du développement concret des ITS en Wallonie.

Ces outils peuvent aussi avertir l'utilisateur d'un usage incorrect ou rappeler d'une façon ou d'une autre la règle et le bon usage, cela devient courant. Un exemple concret, les voitures sont actuellement quasi toutes équipées d'un rappel sonore du non-port de la ceinture de sécurité.

Comme vous le mentionnez, des boîtiers peuvent relever une série de paramètres et permettent, après coup, une évaluation du style de conduite et ainsi donner des pistes d'amélioration de la conduite utile tant en faveur d'une réduction de sa consommation de carburant que de sécurité routière. J'encourage ce type de comportement d'auto-évaluation et de formation continue.

Quant aux techniques de contrôle des infractions routières, mon administration et mon cabinet suivent naturellement le développement des nouvelles technologies en vue de leur utilisation la plus concrète en Wallonie.

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

M. Puget (Indépendant). - Merci Monsieur le Ministre.

En fait, ma question était précise. Enfin, vous avez répondu à la première partie. J'ai bien noté en grand sur ma feuille. Évidemment, cela ne me pose absolument aucun problème à partir du moment où ces outils sont utilisés pour une communication ou une interaction entre les véhicules et la prévention. C'est d'ailleurs normalement l'objectif premier du Coyote.

Ce qui me pose problème, c'est franchement d'utiliser ces données pour sanctionner la conduite automobile. Ces outils pourraient servir à de la répression et je ne suis pas d'accord. Je ne serai jamais d'accord là-dessus. Qui suis-je pour être d'accord ou pas d'accord ? J'ai quand même le droit en tant qu'André Puget, citoyen et député, de ne pas être d'accord avec l'utilisation de ces outils. Je pense que c'est une petite phrase anodine, une fois on l'a dit, deux fois on le dit, une troisième fois on va la dire, mais un jour on va venir avec un système et demain tous ces outils embarqués dans les automobiles serviront à la répression. Je pense que ce n'est pas une bonne chose.

**QUESTION ORALE DE M. MOUYARD À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
CLASSEMENT DES CIMETIÈRES MILITAIRES
EN WALLONIE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Mouyard à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le classement des cimetières militaires en Wallonie ».

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

M. Mouyard (MR). - Monsieur le Ministre, je vous interroge donc sur le classement des cimetières militaires en Wallonie.

Dès 2007, Jean-Claude Marcourt, à l'époque ministre en charge du Patrimoine, annonçait que quatre cimetières de victimes des deux derniers conflits mondiaux étaient dans une phase de classement. Il s'agissait des cimetières de Neuville-en-Condroz, de Ploegsteert, le cimetière des Fusillés à Tamines et le cimetière de la Belle-Motte à Le Roux. Plus exactement, si l'on veut être précis, c'est le cimetière de la Belle-Motte à Aiseau-Presles, mais c'est vraiment à l'intersection entre Aiseau, Le Roux et Falisolles, Aiseau-Presles, Fosse-la-Ville et Sambreville. D'ailleurs, les commémorations sont communes à ces trois communes chaque année.

Par la suite, on a appris, en 2009, que le cimetière des Fusillés de Tamines avait été classé par un arrêté de classement du 2 juillet 2009. À ce moment-là, on apprenait également que, pour ce qui concerne le cimetière militaire de la Belle-Motte, l'administration avait pratiquement terminé les études préliminaires. Là, nous étions dans le cadre d'une question orale de M. Bayet à M. Lutgen, on était en 2009 et l'on disait que l'administration avait pratiquement terminé ses études préliminaires. Maintenant, on est nettement plus tard et les choses ne sont toujours pas faites.

Lors d'une réunion à la DGO4 en novembre dernier, les personnes, le Comité du souvenir qui s'occupe du cimetière, ont appris qu'il y avait une possibilité de faire inscrire ce cimetière sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO des sites mémoriels et funéraires de la Première Guerre mondiale. Pour qu'il ait encore plus de chance de l'être, il faudrait que la procédure de classement avance, voire même mieux que le cimetière en question soit classé.

Le pré-dossier pour l'UNESCO doit être rentré pour septembre 2016, c'est-à-dire très rapidement, et le dossier définitif pour le 31 janvier 2017 au plus tard.

Tout simplement, Monsieur le Ministre, pouvez-vous me donner des informations sur la procédure de

classement du cimetière de la Belle-Motte et me dire où en est le dossier ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, en réponse à celle-ci, je vous confirme qu'un dossier de candidature au patrimoine mondial, mené conjointement avec la France et la Flandre, concernant « les sites funéraires et mémoriels de la Première Guerre mondiale » est bien à l'étude en ce moment. Une présélection de six sites significatifs à des titres divers et complémentaires a été opérée pour approfondir la réflexion. Il s'agit, en effet, de rendre compte des différentes facettes du conflit : les affrontements militaires, mais également les communes martyres, les moments-clés qui ont marqué le territoire wallon, la perpétuation d'événements commémoratifs, les rites funéraires, la dimension internationale de cette guerre, mais aussi locale, touchant de nombreuses victimes civiles. C'est là aussi que s'enracine un indispensable travail éducatif aux valeurs démocratiques de nos sociétés occidentales.

C'est en reconnaissance de cette dimension civile que le cimetière des Fusillés à Tamines a été classé en 2009. Les autres que vous citez, Ploegsteert à Comines-Warneton et la Belle-Motte à Le Roux, à cheval effectivement sur Aiseau-Presles et Fosses-la-Ville, ont fait l'objet d'un examen approfondi par l'administration du Patrimoine. Cette étude est en cours de finalisation. Les dossiers devraient m'être transmis tout prochainement. Ces deux biens ne sont effectivement, à ce stade, pas classés. Ceci s'explique notamment par le fait que le cimetière militaire français de la Belle-Motte, tout comme le parc-cimetière Commonwealth-allemand de Saint-Symphorien près de Mons, par exemple, sont gérés avec beaucoup de soin par des instances étrangères. Ils bénéficient donc de protection et de reconnaissance. Le centenaire du premier conflit mondial et plus largement l'attention renforcée qui est portée aux « lieux de mémoire » à notre époque amènent toutefois à jeter un regard nouveau sur cette question, raison pour laquelle c'est en cours d'analyse.

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

M. Mouyard (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Simplement, j'aurais dû rappeler dans ma question que la nécropole du cimetière de la Belle-Motte est une des plus grosses nécropoles belges. On ne se rend pas bien compte lorsque l'on voit le nombre de croix, mais il y a deux énormes ossuaires. C'est un endroit très bien entretenu, mais c'est le fait de bénévoles du Comité du souvenir qui s'en occupent.

La France, de loin, donne un petit coup de main, mais c'est de plus en plus ténu. Il y a une grande attente pour le classement de ce cimetière. Ce serait, comme je

l'indiquais, une pierre en plus – si je peux le dire – pour l'inscription sur la liste de l'UNESCO. Comme en 2009, on disait que c'était déjà presque fini – et j'entends, par la voix de M. le Ministre, que cette fois, c'est vraiment fini –, je suis persuadé que M. le Ministre aura à cœur de soutenir ce dossier et de taper sur le clou pour que, très bientôt, il soit réellement terminé.

**QUESTION ORALE DE M. PUGET À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
PRÉSENCE DU VIRUS ZIKA EN EUROPE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Puget à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la présence du virus zika en Europe ».

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

M. Puget (Indépendant). - Monsieur le Ministre, je vous avais interrogé, fin septembre dernier, sur la présence du virus zika dans nos contrées par le biais d'une question écrite. Vous m'aviez fait transmettre une réponse circonstanciée qui se voulait rassurante.

Selon vous, et je reprends là les termes de votre réponse : « l'émergence d'une maladie dite tropicale en Belgique implique que plusieurs conditions soient réunies : présence du virus, existence des hôtes et réservoirs adaptés, présence du vecteur, présence d'un environnement favorable à la croissance et à la multiplication du vecteur ou moustique. Actuellement, dans le contexte belge, le risque concernant la santé publique par rapport au virus zika est très faible, toutes les conditions énumérées précédemment n'étant pas rencontrées. » Toujours selon vous : « il n'existe pas de traitement spécifique ou de vaccin ciblant le virus zika. Le traitement est supportif et la grande majorité des personnes infectées présentent un syndrome de type grippal spontanément résolutif ».

Depuis, la situation semble avoir évolué. Le monde entier s'est inquiété de la propagation du virus zika et la presse s'est fait l'écho de l'arrivée du virus dans nos contrées. À moyen et à long terme, en raison du réchauffement climatique, le moustique-tigre pourrait même s'implanter dans notre pays, avec les conséquences que cela occasionnerait.

Le virus zika est donc transmis par le moustique-tigre qui peut notamment s'autocontaminer en prélevant le virus dans le sang d'une personne déjà infectée par un autre insecte. Il deviendra alors à son tour porteur du virus, avec comme conséquence qu'il pourra le transmettre, ce qui est plus inquiétant dans nos contrées. Je tempérerai donc votre assurance du mois d'octobre.

Je reposerai donc la question déjà posée précédemment, au regard des nouvelles informations dont nous disposons : devons-nous craindre le virus zika en Wallonie ? À long terme, quelles maladies pourraient survenir en raison du réchauffement climatique ? Travaille-t-on déjà à y faire face ? Ne devriez-vous pas lancer un appel, comme votre consœur française, pour que les femmes enceintes évitent les pays les plus touchés, même si c'est une compétence fédérale ? Un petit message de la part d'un ministre régional a tout autant d'impact sur le citoyen wallon, je vous assure.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, comme cela avait été évoqué en 2015 concernant votre précédente question relative au zika, actuellement, dans le contexte belge, le risque concernant la santé publique par rapport au virus zika est très faible, toutes les conditions nécessaires n'étant pas rencontrées.

La situation a évolué au regard de l'épidémie importante touchant l'Amérique du Sud et les Caraïbes. Il est en effet possible que davantage de personnes malades reviennent des pays touchés.

Dans le cadre de l'épidémie actuelle, suite à une évaluation du risque par les experts, il a été décidé par le Risk Management Group, qui rassemble l'ensemble des autorités sanitaires, de diffuser une information ciblant les médecins généralistes, les gynécologues et les *travel clinics*.

Ces informations ont déjà été diffusées le 3 février 2016, notamment par les soins de l'AViQ, conseillant notamment aux professionnels de la santé de proposer aux femmes enceintes ou qui désirent l'être rapidement de postposer leur voyage vers les régions touchées.

Nous travaillons à informer les professionnels de la santé et nous suivons avec soin l'évolution de la situation épidémiologique dans les zones touchées.

Il est probable que de nouvelles pathologies en lien avec certains moustiques dits exotiques apparaissent si ceux-ci envahissent nos régions. C'est pour cela d'ailleurs qu'une série de pathologies sont surveillées au travers de la déclaration obligatoire des maladies infectieuses afin de mettre en évidence les premiers cas autochtones ou les cas locaux se présentant sans notion d'exposition liée au voyage, et ce, le plus rapidement possible. C'est le cas notamment de la dengue, du paludisme ou encore de la fièvre jaune. Nous n'avons jamais eu de cas autochtones, car les différentes conditions que vous énumérez ne sont pas remplies. Cela ne nous empêche pas d'y être attentifs.

Je voudrais également mentionner qu'un virus « circule » déjà dans nos contrées entraînant le même type de complications chez le fœtus, c'est-à-dire le cytomégalo virus pour lequel des mesures de précaution sont prises pour les femmes enceintes non protégées. Il n'est pas lié à un mode transmission vectoriel, mais s'il donne des infections peu symptomatiques chez les adultes, il peut avoir des conséquences importantes chez l'enfant à naître.

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

M. Puget (Indépendant). - Merci Monsieur le Ministre. Ma question était posée le 2 février. Je suis content que, le 3 février, vous ayez déjà réagi en envoyant une note vers les médecins. C'est un croisement avec les congés.

Je suis satisfait, mais ne devrait-on pas faire une campagne visuelle, même si elle n'était que diffusée via les médecins ? Il faut informer la population. Si les voyages sont entrepris vers des pays à risque – parfois, on ne renseigne peut-être pas son médecin et il y a encore des gens qui osent partir sans même se faire vacciner – il faut informer les gens du facteur risque. Fédéral, régional, je me moque de ce qu'il se passe et les disputes, comme j'ai insisté tout à l'heure, c'est votre problème, ce n'est pas le mien.

Au niveau du Fédéral, certaines personnes s'en inquiètent et souhaiteraient que l'on fasse une campagne pour prévenir les femmes enceintes qui partent en voyage dans des pays exotiques. C'est une piste. Je vous remercie.

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR
« L'ANNONCE D'UNE APPROCHE INTÉGRÉE
DES MALADIES CHRONIQUES »**

**QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PLAN
CONJOINT EN FAVEUR DES MALADIES
CHRONIQUES »**

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « L'APPEL
À PROJETS POUR UNE MEILLEURE
INTÉGRATION DES MALADIES
CHRONIQUES »**

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

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

- de Mme Leal Lopez, sur « l'annonce d'une approche intégrée des maladies chroniques » ;
- de Mme Pécriaux, sur « le plan conjoint en faveur des maladies chroniques » ;
- de M. Crucke, sur « l'appel à projets pour une meilleure intégration des maladies chroniques » ;
- de Mme Vienne, sur « la composition du collège d'experts au sein de l'Agence pour une vie de qualité (AViQ) ».

La question de Mme Pécriaux est transformée en question écrite.

Les questions de Mme Vienne et de M. Crucke sont retirées.

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

Mme Leal Lopez (cdH). - Monsieur le Ministre, comme vous avez déjà pu le remarquer auparavant, je me suis intéressée aux maladies chroniques, notamment à l'hépatite C et au diabète. Comme vous le savez, les maladies chroniques touchent, aujourd'hui, une personne sur dix. C'est dire que tous ici présents, du

moins ce qu'il en reste, connaissent autour de nous des personnes qui en souffrent.

J'ai appris avec satisfaction que les différents niveaux de pouvoir se sont entendus pour lancer un appel à projets pilotes auprès des prestataires de soins, des organisations de soins et de bien-être, afin de mieux intégrer les soins de santé des personnes atteintes de maladies chroniques.

Monsieur le Ministre, je me permets de vous interpellier sur l'appel à projets en trois brèves questions. Premièrement, pouvez-vous me faire part des objectifs et des enjeux que vous visez dans le cadre de l'appel à projets ? Deuxièmement, quel budget, la Région wallonne y consacra-t-elle ? Enfin, pour quand ces projets seront-ils concrétisés et pour quelle durée ?

Je vous remercie pour les compléments d'information que vous pourrez m'apporter.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, je vais répondre à vos questions et celles qui devaient normalement m'être posées par vos collègues. Ils pourront s'y référer et le jour où leurs questions me reviendront en format écrit, nous pourrons directement renvoyer à la réponse que je vous formule.

L'évolution de notre système de soins de santé a permis un allongement de l'espérance de vie, ce qui est une excellente nouvelle, mais cela constitue aussi un véritable enjeu de santé publique, car elle s'accompagne d'une augmentation de la prévalence de maladies chroniques.

En Belgique, quelque 2,5 millions de personnes, soit près d'un Belge sur quatre, sont atteints d'une maladie de longue durée, d'une affection ou d'un handicap et 1 million d'entre elles sont reconnues comme malades chroniques par l'INAMI. Ce chiffre va évidemment croissant avec le vieillissement de la population.

Les ministres de la Santé du Fédéral et des Régions ont, dès lors, une responsabilité politique et collective essentielle. Vu le partage des compétences, en matière de santé publique, entre le niveau fédéral et les entités fédérées, il était important que le plan en faveur des maladies chroniques soit effectivement une initiative conjointe. La ministre fédérale de la Santé publique étant notamment compétente concernant le financement des professionnels de santé et les remboursements des soins et médicaments, alors que je suis compétent en matière de prévention et d'organisation de la première ligne de soins.

Fort de ce constat, l'ensemble des ministres de la Santé s'est entendu pour soutenir des projets pilotes

devant établir ou tester des concepts ou des modèles innovants en matière de soins intégrés.

À cet effet, le 2 février dernier, nous avons présenté notre vision des soins intégrés pour les maladies chroniques. L'appel à candidatures pour des projets pilotes a été lancé, ce jour-là, auprès des acteurs de terrain du secteur médico-social.

Vos questions relatives au plan concernent d'une part, le contenu de ce plan et sa mise en œuvre en Wallonie et d'autre part, la question du financement et de la contribution de la Wallonie en la matière.

Le plan Soins intégrés en faveur des maladies chroniques s'appuie sur quatre lignes d'action :

- des projets pilotes de soins intégrés ;
- un soutien méthodologique, scientifique et technique ;
- une gouvernance du plan ;
- des initiatives spécifiques des différentes autorités.

Les projets pilotes sont des projets expérimentaux au sein desquels de nouveaux modes d'intégration des soins – modèles de concertation, formes de prise en charge des patients, modalités de collaboration multidisciplinaire, formes d'implication de la population et des patients et leur entourage, instruments d'échange de données, indicateurs de suivi et d'évaluation de la qualité, et cetera – pourront être testés.

Chaque consortium souhaitant s'inscrire dans un projet pilote doit comprendre au minimum :

- des acteurs de la première ligne de soins et de la deuxième ligne ;
- plusieurs spécialités médicales ;
- des structures de concertation ;
- au moins une association de patients, d'aidants proches ou de familles.

L'idée de ces projets est qu'ils puissent atteindre un groupe cible de maladies chroniques d'une taille suffisante, plusieurs milliers, et qu'il se concentre une population de minimum 75 000 habitants.

À la suite de la rencontre du 8 janvier, organisée à Namur, par mon cabinet avec le soutien de mon administration, plusieurs opérateurs ont exprimé leur souhait d'introduire des demandes de projets pilotes. Une rencontre aura lieu en ce sens, après les vacances de printemps, avec les opérateurs qui souhaitent déposer leur manifestation d'intérêt. Cette phase de préparation se termine fin mai.

Ensuite, durant sept mois, le Fédéral financera un coordinateur à raison d'un mi-temps, 40 000 euros, et un coaching méthodologique, scientifique et technique pour chaque consortium, et ce, afin de réaliser un plan d'action locorégional sur une période de quatre ans.

La sélection des candidatures sera réalisée par le groupe de travail intercabinets et les projets pilotes débiteront en avril 2017. Au cours de la phase d'exécution, chaque projet bénéficiera d'un financement fédéral de 150 000 euros qui couvrira les frais d'un coordinateur à temps plein et les frais de gestion de la coordination.

Les moyens financiers destinés aux projets pilotes se basent sur le principe de la réallocation des moyens actuellement disponibles. Autrement dit, il s'agit d'octroyer une garantie budgétaire aux partenaires du projet et de leur assurer que les bénéfices réalisés, dans le cadre de cette dynamique de soins intégrés, soient réattribués au consortium pour investir dans d'autres actions communes.

La ligne d'action 2 du plan est quant à elle basée sur le soutien méthodologique, scientifique et technique. À cet effet, une plateforme composée d'experts scientifiques a été constituée et validée par le groupe de travail intercabinets.

La ligne d'action 3 est relative à la gouvernance du plan, comme je l'ai évoqué tout à l'heure, qui reprend les rôles et fonctions des différents organes que sont la Conférence interministérielle, le groupe de travail intercabinets, la cellule interadministrative et le comité de pilotage, l'Observatoire des maladies chroniques ou encore le comité de l'assurance INAMI.

Enfin, la ligne d'action 4 concerne davantage les initiatives spécifiques des différentes autorités. Pour ce qui concerne la Wallonie – étant donné que celle-ci subventionne déjà une grande majorité des opérateurs susceptibles de rentrer dans un projet pilote, je pense à la première ligne de soins, aux services intégrés de soins à domicile, les réseaux locaux multidisciplinaires, les plateformes et équipes multidisciplinaires palliatives et la promotion de la santé et la prévention –, il a été décidé qu'il n'y aurait pas d'intervention supplémentaire dans le financement de ces projets.

Enfin, l'Agence pour une vie de qualité, en coopération avec le Fédéral, dans une optique de développement futur des projets, sera chargée de suivre spécifiquement les projets wallons.

L'AViQ justement fait l'objet de questions complémentaires posées par Mme Vienne, et me permet de faire une transition pour peu qu'elle eût pu me les poser. Je voudrais rappeler, ici, l'importance de l'indispensable transversalité de l'approche.

L'architecture de l'agence est basée sur la volonté de permettre des synergies entre les branches et les matières gérées par l'OIP. La capacité à développer des transversalités entre les matières, pour mieux répondre aux besoins des citoyens wallons, a été mise au centre de la construction de l'OIP.

Le conseil général a, par exemple, le dernier mot en matière de coordination budgétaire, pour éviter d'être exclusivement dans une approche par silo, où chaque branche déciderait des éléments budgétaires, indépendamment des enjeux qui pourraient être transversaux. Par après, les trois branches spécifiques « Bien-être et santé », « Handicap » et « Politique familiale » gèrent de manière autonome leur budget respectif, une fois celui-ci défini.

De plus, les trois branches développeront des synergies au travers des commissions transversales. En particulier, dans la commission qui aura pour objectif de gérer les budgets relatifs à la couverture de prestations ou de services en lien avec la perte d'autonomie et l'assurance Autonomie. Pensons à la question de la grande dépendance. Cela concerne, demain, autant la question des personnes âgées que des personnes handicapées. Il faut garantir un regard transversal. Le cas échéant, ne serait-il pas normal que, face à ce cas aigu des problèmes prioritaires qui sont en souffrance pour les prises en charge pour personnes handicapées, il puisse y avoir un arbitrage interne à l'agence pour dire que l'on fait glisser ces moyens, parce que c'est un élément clé ? C'est effectivement ce que l'on recherche dans l'architecture esquissée.

En ce qui concerne l'établissement de la liste des experts, un appel à candidatures devrait être publié au plus tard, début du mois de mars. Les experts seront désignés en raison de leurs connaissances spécifiques ainsi que d'une expérience particulière dans une ou plusieurs des disciplines en rapport avec les compétences de l'agence. Il sera tenu compte de la répartition la plus équilibrée possible entre les différents domaines de l'agence et les différentes institutions, telles qu'énoncées à l'article 20 du décret du 3 décembre 2015, dont notamment les organismes assureurs, les caisses d'allocations familiales, les organisations représentatives des employeurs, des travailleurs, des gestionnaires des établissements, les services et institution et des usagers, et donc sans aucun doute les associations de patients, comme la Ligue des usagers des services de santé y trouveront, elles, leur place.

Voilà pour cette longue réponse à votre unique question.

Mme la Présidente. - Qui était jointe à d'autres qui n'ont pas pu être développées.

La parole est à Mme Leal Lopez.

Mme Leal Lopez (cdH). - Merci, Madame la Présidente. Merci beaucoup, Monsieur le Ministre, pour cette longue réponse bien complète et bien claire. En tout cas, je ne peux que vous féliciter d'avoir mis en place, avec vos homologues, ce type de plan. Je pense effectivement qu'avec l'allongement de la vie, le pourcentage de personnes atteintes de maladies chroniques va s'accroître.

Je voulais aussi vous dire qu'évidemment par rapport à la grande dépendance, il faut un regard transversal et, là, je vous rejoins tout à fait par rapport au handicap et c'est vrai que l'AViQ aura du pain sur la planche.

Je relève aussi positivement le fait que la Région wallonne intervient déjà financièrement et, donc, l'AViQ suivra les projets Région wallonne. C'est important aussi que nous ayons un regard sur nos projets. J'espère également que cet appel à projets permettra de mettre en lumière les bonnes pratiques déjà existantes, et qu'à terme, elles seront diffusées pour offrir une offre de soins adaptée, multidisciplinaire et centrée sur la personne – chose importante, c'est la personne qui doit être au centre.

**QUESTION ORALE DE M. ARENS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
RÉORGANISATION DES SOINS DE SANTÉ
DANS LA PROVINCE DE LUXEMBOURG »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Arens à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la réorganisation des soins de santé dans la Province de Luxembourg ».

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

M. Arens (cdH). - Monsieur le Ministre, depuis un certain temps déjà, les responsables politiques et les médecins de la Province de Luxembourg essaient de mieux organiser les soins de santé dans cette grande province – quand je dis grande province, bien sûr qu'elle est grande, mais elle est grande aussi par son étendue : 4 400 kilomètres carrés pour 278 000 habitants.

Aujourd'hui, les Luxembourgeoises et les Luxembourgeois fréquentent les quatre institutions hospitalières situées sur le territoire de cette Province de Luxembourg. Il est vrai que quatre hôpitaux pour 278 000 habitants, cela fait beaucoup et, inévitablement, si nous ne réorganisons pas tout cela, nous aurons des problèmes financiers à court et à moyen termes déjà.

C'est aussi pour vous dire que je suis pour une bonne réorganisation des hôpitaux dans cette Province de Luxembourg et cela doit être possible dans la bonne entente entre tous.

Étant du sud Luxembourg et bourgmestre, depuis un certain nombre d'années déjà, je me rends compte que lorsque j'étais jeune bourgmestre nous avions de graves difficultés budgétaires et nous devons financer la restructuration de la clinique du sud Luxembourg, ce qui nous a coûté cher, même si cette restructuration était indispensable. Ensuite, nous sommes arrivés à Vivalia

où nous espérions que, grâce à cette réorganisation, une complémentarité s'installerait entre les différentes institutions hospitalières de cette Province de Luxembourg. Malheureusement, ce n'est pas le cas.

Aujourd'hui, une évolution forte est indispensable, comme je l'ai déjà dit, pour assurer les soins de santé performants aux Luxembourgeoises et aux Luxembourgeois. Cela peut se faire bien évidemment au travers de la construction d'une nouvelle infrastructure hospitalière ou passer par la modernisation et l'agrandissement d'une infrastructure existante.

Cependant, en Province du Luxembourg, les soins de santé, nos hôpitaux sont gérés par le public, par la province et les communes. Vivalia a introduit un dossier auprès de vos services. Si j'insiste sur la gestion publique de ces hôpitaux, c'est tout simplement pour dire clairement que si nous avons une infrastructure supplémentaire dans cette Province de Luxembourg qui n'aura pas la rentabilité voulue – c'est triste de parler pour les hôpitaux de rentabilité, mais on est obligé de le faire – ce sont les pouvoirs publics, les budgets provinciaux et communaux qui devront éponger les déficits d'ici quelques années.

Monsieur le Ministre, je sais que Vivalia a introduit un dossier auprès de vos services. Je voudrais connaître l'évolution de ce dossier. Votre administration a-t-elle demandé une étude de marché ou une étude de fréquentation patientèle préalable à l'introduction de ce dossier ?

Les différentes possibilités en dehors de la construction d'un nouvel outil ont-elles été examinées ? Vous allez peut-être me dire que c'est aux instances politiques et médicales de la Province de Luxembourg de répondre à cette question, mais j'aimerais quand même savoir si une approche financière est également effectuée par vos services. Vos services se rendent-ils compte que l'on abandonne certaines infrastructures performantes et très importantes pour lesquelles des agrandissements seraient possibles ? Aujourd'hui, certaines communes risquent même de quitter un jour l'intercommunale – bien sûr, pas immédiatement puisqu'il faudra attendre 2030 pour y arriver. Si certaines communes quittent l'intercommunale, je pense que ce sera encore plus difficile à gérer par la suite.

Je voudrais simplement connaître l'évolution de ce dossier auprès de vos services. Est-il bien introduit comme cela nous est annoncé ? Quelle est l'évolution auprès de ces services ? Les services ont-ils des remarques, des suggestions ? Ont-ils déjà réagi par rapport à ce dossier qui a été introduit ?

J'attends avec impatience vos réponses et je vous en remercie.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, merci pour votre question sur un dossier que vous suivez évidemment attentivement et de longue date. La Province de Luxembourg est effectivement la province wallonne ayant la plus faible densité de population. Cette faible densité de population impose certaines contraintes en matière d'offre hospitalière. Il importe, en effet, d'assurer à chaque Wallon un service hospitalier bien entendu performant et de qualité, mais également de proximité. Il serait inconcevable d'abandonner tout investissement hospitalier dans la Province de Luxembourg sous le prétexte que la population y est plus réduite que dans d'autres provinces.

Le financement des investissements exige responsabilité budgétaire, mais aussi rationalisation de l'offre hospitalière. En tenant compte de ces paramètres, plusieurs solutions peuvent être envisagées en Province de Luxembourg et il appartient, en premier lieu, au pouvoir organisateur, en l'occurrence l'intercommunale Vivalia, d'examiner les solutions possibles et d'opérer un choix sur la base d'une mise en balance des avantages et des inconvénients de chacune des options.

Le choix doit avant tout provenir de l'hôpital lui-même et dans le respect d'une application stricte de la loi sur les hôpitaux et notamment des instances qui, en interne, doivent être consultées obligatoirement. Je pense notamment au conseil médical.

Fin mars 2015, j'avais reçu de Vivalia un plan de réorganisation – en tout cas un projet – de l'offre de soins en Province de Luxembourg intitulé « Vivalia 2025 ». À l'époque, j'avais espéré, Monsieur le Député, que ce plan permettrait d'avoir une vision claire pour le futur des Luxembourgeois. Malheureusement, force m'est de constater que ce plan, aujourd'hui, ne fait toujours pas l'objet d'un consensus au sein même de Vivalia. Il n'y a d'ailleurs, à ma connaissance, pas de décision claire du conseil d'administration de Vivalia sur un certain nombre de points fondamentaux, notamment la localisation d'un éventuel nouvel hôpital. Dans ces circonstances, il m'est évidemment impossible de prendre une quelconque décision ferme et définitive.

Je ne m'imagine pas marquer un quelconque accord sur un projet et sur un financement de celui-ci, dès lors que ce même projet est toujours, aujourd'hui, contesté au sein même de l'institution qui est censée le proposer.

Pour répondre à vos questions, dans l'ordre, il n'y a aucune évolution dans ce dossier, faute d'accord ferme et définitif au sein de Vivalia. Je parle bien d'évolution administrative, puisque des étapes ont malgré tout été franchies, y compris ces dernières semaines.

En ce qui concerne l'étude de marché préalable, il n'entre pas dans les pratiques de l'administration wallonne de commander de telles études ; les hôpitaux

wallons ne sont pas la propriété de la Région elle-même. Ils relèvent d'opérateurs tantôt publics tantôt privés qui, même s'ils reçoivent du financement régional, demeurent indépendants de la Wallonie et mènent leur propre politique hospitalière. C'est donc à ces opérateurs et non à l'administration régionale de mener des études de marché préalables.

Partant, la décision de construire en Province de Luxembourg un nouvel hôpital ou d'adopter d'autres solutions, par exemple, un réinvestissement dans les structures existantes, appartient en premier lieu à Vivalia. Il n'entre pas dans mes attributions, nonobstant ce que peut être mon opinion personnelle, de me substituer à un opérateur pour prendre des décisions à sa place et lui imposer ces décisions.

De même, la décision d'abandonner le site d'Arlon ou d'en modifier l'affectation relève, d'abord, de la décision de Vivalia. Ce n'est pas à moi de justifier une fermeture que je n'ai pas imposée.

Enfin, concernant votre dernière question, je n'ai pas connaissance qu'une commune veuille quitter l'intercommunale Vivalia, mais, si tel devait être le cas, l'autonomie communale ne me permettrait de toute façon pas d'imposer à une commune son maintien dans l'intercommunale. À l'heure actuelle, aucune commune ne s'est retirée de l'intercommunale, de sorte que l'impact d'un tel retrait, sur un projet qui n'a rien de définitif, ne saurait être correctement évalué.

Pour conclure, j'ose sincèrement – d'abord et avant tout dans l'intérêt de la population de la Province de Luxembourg – espérer que le bon sens l'emportera et qu'un consensus finira par être dégagé pour le bien de tous les Luxembourgeois et que les conseils médicaux, eux aussi, sous prétexte de vouloir offrir des services de qualité à leur population, ne jouent pas de cet alibi pour occulter des positionnements qui, parfois, sont davantage mus par l'intérêt particulier que par l'intérêt général.

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

M. Arens (cdH). - Je remercie bien sûr M. le Ministre pour sa réponse. Quand j'ai parlé d'étude de marché ou d'étude de fréquentation, je ne pensais pas à la réalisation de cette étude par la Région wallonne. Mais je me disais que dans le dossier introduit, il y aurait probablement un genre d'étude de fréquentation pour savoir, si oui ou non, l'on s'oriente vers une situation qui sera difficile à gérer pour les pouvoirs publics luxembourgeois d'ici quelques années.

Bien évidemment, comme vous, je demande aussi que l'on se ressaisisse à tous les niveaux pour qu'enfin, l'on puisse sérieusement envisager la réorganisation des services hospitaliers dans la Province de Luxembourg. Il y va de l'intérêt de chaque citoyenne et de chaque citoyen de cette province. C'est vrai que c'est devenu

passionnel dans certains endroits de la province, mais il est temps que l'on arrête et que l'on aille de l'avant pour faire évoluer ce dossier le plus rapidement possible.

Je compte bien sûr sur vous pour que la province puisse trouver sa juste part dans cette répartition au niveau des hôpitaux wallons et belges et Communauté française, puisqu'il y a les hôpitaux universitaires et les hôpitaux non universitaires, et cetera. J'espère aussi que l'on évoluera pour que tout puisse être géré au même niveau.

**QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
MANUEL DE BONNES PRATIQUES CONTRE
LES MUTILATIONS GÉNITALES FÉMININES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Ryckmans à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le manuel de bonnes pratiques contre les mutilations génitales féminines ».

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le 6 février dernier, à l'occasion de la Journée de lutte contre les mutilations génitales féminines, trois associations, Intact, le GAMS, réunies au sein de Stratégies concertées, ont présenté un manuel de bonnes pratiques pour lutter contre ce fléau. C'est un manuel qu'elles avaient publié pour l'occasion.

Ces associations - GAMS, Intact et ce réseau de Stratégies concertées contre les mutilations génitales – constatent que les mécanismes de prévention et de protection des filles et des femmes victimes ou à risque de MGF sont insuffisants.

Afin de répondre aux besoins des professionnels, elles ont élaboré un guide de bonnes pratiques. Ce nouvel outil vise à proposer aux divers acteurs et actrices concernés des mesures et actions concrètes lorsqu'ils/elles se trouvent devant une situation relative aux MGF. Le guide est élaboré sous forme de fiches avec, chaque fois, des exemples de bonnes pratiques et des attitudes à adopter pour différents secteurs : justice, santé, prise en charge, et notamment pour les personnes demandeuses d'asile.

Avez-vous pris connaissance de ce manuel ? L'avez-vous reçu ? Qu'en pensez-vous ? Dans les matières dont vous avez la responsabilité - la promotion de la santé, les centres de planning familiaux notamment – envisagez-vous de le faire diffuser et d'assurer un suivi à cette initiative ? Outre le fait que, on le sait, l'association GAMS est soutenue par le ministère.

Dans le cadre de l'accueil des demandeurs d'asile, les bonnes pratiques évoquées, dans ce guide, seront-elles présentées aux acteurs de terrain, afin qu'ils puissent s'en saisir et être sensibilisés ?

En votre qualité de responsable du Plan de lutte contre les violences en Wallonie, comment allez-vous amener à renforcer la prévention envers les MGF ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, j'ai, effectivement, pris connaissance des nouvelles fiches de sensibilisation réalisées par les associations GAMS, Intact et le réseau des Stratégies concertées de lutte contre les mutilations génitales féminines. Pour rappel, déjà l'an dernier, nous avons largement diffusé le kit de prévention des mutilations génitales féminines, auprès des opérateurs actifs en action sociale et en santé.

C'est donc logiquement que j'ai diffusé, le 5 février dernier, l'information sur les nouvelles fiches actualisées et plus spécifiquement celles réalisées pour les secteurs de la santé et de l'accueil et de l'accompagnement des demandeurs d'asile. L'information est également disponible sur le portail « Action sociale et Santé » de la DGO5.

Je me suis formellement engagé à lutter contre les mutilations génitales féminines dans le Plan d'action national de lutte contre toutes les formes de violence basée sur le genre et le Plan intrafrancophone de lutte contre les violences sexistes et intrafamiliales.

À côté de la diffusion ciblée des dépliants de sensibilisation, visant la prévention à l'égard des victimes potentielles de mutilations génitales féminines, la Wallonie s'est engagée, je cite :

- à poursuivre la mise en œuvre et suivre les stratégies concertées de lutte contre les mutilations génitales féminines et poursuivre le financement des projets d'accompagnement des femmes qui en sont victimes ;
- à poursuivre l'information et la sensibilisation du grand public, des professionnels des équipes multidisciplinaires des centres de planning familial et des maisons médicales, mais aussi, dans le secteur scolaire, médical et psychosocial ;
- à développer des outils méthodologiques et un accueil adapté pour les jeunes et les jeunes adultes de 13 à 25 ans victimes de formes spécifiques de violences, dont les mutilations génitales féminines ;
- à créer des modules pour les séances EVRAS en partenariat avec les centres locaux de promotion de la santé et les centres de planning familial, ainsi qu'outiller les personnes en

charge de l'EVRAS pour qu'elles puissent intégrer la problématique des mutilations génitales féminines dans l'EVRAS, au même titre que les mariages forcés ou les violences liées à l'honneur, tout cela via un financement des associations spécialisées ;

- à contribuer à promouvoir l'échange d'informations entre les services publics et les centres d'expertise, tels que l'*International Center for Reproductive Health*, les associations Intact et le GAMS en matière de formation et d'avis concernant les MGF ;
- et mettre à la disposition des professionnels concernés des instruments d'évaluation des risques et des codes de signalement en matière de violences liées à l'honneur, aux mutilations génitales féminines ou aux mariages forcés.

En réponse à votre question, sachez également que, afin de renforcer la prise en charge et la prévention auprès des migrants, la Wallonie s'est engagée à fournir une information sur les mutilations génitales féminines et sur les mariages forcés, notamment leur interdiction pénale en Belgique, dans le cadre du parcours d'accueil, désormais parcours d'intégration des primo-arrivants.

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

Mme Ryckmans (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre.

Je pense important de poursuivre toutes ces actions, ce financement. J'apprends que vous pensez créer des modules dans l'EVRAS, c'est particulièrement important. Les actions de ce réseau sont à la fois particulièrement concrètes, puisqu'elles se basent vraiment sur les pratiques de terrain et des praticiens. C'est une dynamique importante. Leur pratique de terrain aide les acteurs de différents secteurs. J'apprécie le fait que le Gouvernement wallon trouve important de continuer à informer et à former les différents acteurs pour éviter cette pratique.

Plus on en parlera et plus ce sera intégré dans les différents secteurs. Au moins cette question sera taboue et plus nous pourrons agir et avoir des impacts positifs de manière à limiter, réduire voire éradiquer cette pratique en Belgique.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
JEUNE AIDANT PROCHE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des

Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le jeune aidant proche ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, à un âge où l'on pense plutôt aux études, aux loisirs, à une forme d'insouciance, un certain nombre de jeunes – cela peut arriver à des moins jeunes, mais ce qui m'intéresse ici, c'est cette situation de jeunes – se trouvent dans des difficultés liées à une situation médicale sur le plan familial qui soit les oblige à prendre en charge. On appelle cela « l'aide familiale d'un proche ». Ce jeune, pour cela, sacrifie si pas les loisirs, une partie des études. C'est ce que l'on appelle « les jeunes aidants proches ».

Avant de vous poser la question, j'avoue avoir cherché. Je me suis demandé quel était le ministre réellement compétent pour cela. Est-ce le ministre de la Jeunesse ? J'étais allé voir, en Communauté française, chez le ministre en charge qui lui-même m'a répondu, très gentiment, qu'il était compétent jusque 18 ans, qu'il était donc quand même limité.

En cherchant, j'ai découvert que votre homologue à Bruxelles, Mme Fremault, travaillait sur le dossier et était sur une piste qui pouvait être intéressante. J'imagine aussi que le Fédéral – une ancienne compétence, l'on peut bien voir quelques différents ministres de la santé se rejoindre – a sans doute également sa lecture des choses et son mot à dire.

Je voulais d'abord avoir le regard politique du ministre sur cette situation. Travaillez-vous à ce dossier ? Si vous y travaillez, comment le faites-vous ? Le faites-vous avec une certaine collaboration entre entités fédérales, fédérées et peut-être également les Communautés ?

Aujourd'hui, où se trouve le siège réel de la matière ? Où peut-on identifier des législations applicables à ce type de situations ? Y a-t-il réellement des facilités qui peuvent être accordées à ces jeunes ?

Je vous avoue que, si je me suis intéressé à ce dossier, c'est plus suite à un cas individuel, parce que j'ignorais ce genre de situations. C'est le cas d'un jeune homme qui s'occupe d'une personne de sa famille extrêmement malade et qui, jusqu'à présent, avait toujours bénéficié, dans le milieu scolaire qui était le sien – il était en rhéto – d'avantages ou de facilités. Le préfet de l'athénée comprenait ce qu'il se passait. Il se fait que le préfet a changé et le nouveau préfet ne comprend plus. On est dans des difficultés qui peuvent paraître futiles, mais qui sont loin de l'être. Quand l'on prend un train, ce train passe à telle heure, idem pour le bus. Si l'on rate le bus, l'on rate une ou deux heures de cours.

Je me suis dit que ce n'était pas possible de ne pas avoir quelque chose qui permette réellement de

reconnaître ce statut. J'ai l'impression qu'en plus d'une aide éventuelle qui est toujours la bienvenue – dans ce cas, quand on est seul, on est réellement seul et si l'on peut être encadré, aidé, conseillé, c'est aussi une chose –, mais il y a aussi la reconnaissance de ces personnes.

Finalement, il n'y a pas une législation spécifique ni d'encadrement spécifique. Il y a parfois de la bonne volonté, il y a aussi des jeunes extrêmement courageux. N'a-t-on pas l'obligation, dans nos sociétés, de réellement un jour travailler sur ce dossier ? Mon secret espoir est que vous y travailliez et que vous me donniez quelque réponse sur le sujet.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, il est évident que les enfants, les adolescents ou les jeunes adultes encore aux études, a fortiori, en recherche d'emploi ou en formation professionnelle, voire même à l'aube d'une carrière professionnelle, qui soutiennent un proche, sont confrontés à des problèmes spécifiques. Et le soutien qu'ils apportent risque incontestablement d'avoir un impact aussi sur leur propre choix de vie.

La plus grande difficulté réside dans le fait d'identifier ces jeunes et pour ceux-ci de se reconnaître comme aidant. Une fois fait, il est nécessaire de développer un vrai réseau de soutien pour ces jeunes et la personne aidée, le but est bien entendu que les jeunes aidants proches, comme pour tous les aidants proches, puissent se rencontrer, voir qu'ils ne sont pas seuls au monde dans cette situation.

Si une aide professionnelle peut être apportée aux personnes aidées, il y a parfois beaucoup de réticence de l'aidé à accepter cette aide extérieure. C'est donc par l'étape indispensable et souvent individuelle de la reconnaissance par l'aidant de ses propres besoins qu'il faut passer pour pouvoir accepter l'aide de professionnels.

Qu'il s'agisse de l'accès à l'information, aux formations, au soutien individuel ou en groupe de paroles, de répit, à domicile ou en institution, il existe beaucoup de choses, mais encore faut-il qu'elles soient connues et utilisées et consenties.

L'ASBL Aidants proches représente et défend les aidants proches en Wallonie et à Bruxelles. Je profite de l'occasion pour la mettre en valeur parce qu'elle réalise un travail considérable et tout comme chacun d'entre nous, l'ASBL est concernée par la situation de ces jeunes. Elle a d'ailleurs développé une plateforme spécifique pour ces jeunes aidants ; elle a organisé une journée d'étude dédiée à ceux-ci en octobre dernier également.

Je ne peux que vous inviter pour le cas individuel qui vous a animé à prendre contact avec cette ASBL, le siège social est, ici, à Namur pour l'ensemble de la Wallonie et, réellement, ce type d'accompagnement, c'est son métier. Elle pourra probablement épauler, aiguiller, orienter, conseiller et voire même sensibiliser, y compris le directeur de l'établissement, sur les réalités qui sont vécues.

Des groupes de travail interinstitutionnels sont en place, depuis plusieurs années, groupes coordonnés d'ailleurs par l'ASBL Aidants proches. Ils ont notamment permis d'aboutir à la loi du 12 mai 2014 relative à la reconnaissance de l'aidant proche aidant une personne en situation de grande dépendance.

Celle-ci vise néanmoins les personnes majeures ou les mineurs émancipés, mais cette reconnaissance du statut n'est actuellement pas synonyme de droits sociaux spécifiques. Ces éléments sont, pour leur part, du ressort du Gouvernement fédéral.

Mais mon cabinet travaille en étroite collaboration avec l'ASBL et la plateforme des aidants proches regroupant ainsi les acteurs professionnels pour faire avancer dans le cadre de mes compétences ce soutien aux aidants. J'aimerais d'ailleurs aussi faire un pas supplémentaire en étant dans une démarche de subventionnement réglementé pour cette ASBL plutôt que d'être toujours dans la précarité annuelle.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse et les informations utiles qui m'ont été données. Je relève une des choses qu'il a évoquées, cette difficulté pour l'aidé à être aidé. Je pense que c'est tout à fait vrai.

Il y a chez ceux qui sont parfois dans les situations les plus difficiles, une pudeur qui va jusqu'à se dire : « Il y a pire que moi ».

Pour le préfet en question, pas besoin, aujourd'hui, d'avoir recours à l'aide de l'ASBL Aidants proches. J'ai moi-même pris mon téléphone pour remettre l'intéressé en place. Mais je sentais aussi, tout en faisant cela, il était lui-même en situation de désinformation. Cette pudeur fait que l'on ne va pas jusqu'à dire les choses telles qu'elles sont, parce que l'on a aussi autre chose à penser et qu'à ce moment-là l'on se demande si cela en vaut encore la peine, finalement. Alors que cela en vaut la peine.

Je tenais à vous soutenir à travers votre réponse pour le travail que vous effectuez. Je connaissais cette loi du 12 mai 2014, mais comme vous l'avez précisé, effectivement, elle ne vise pas les majeurs. Je pense qu'une société qui se respecte doit commencer par respecter ceux qui, dans la vie, en ont le plus besoin. Et l'on est dans un des cas de ceux qui en ont le plus

besoin. Ce ne sont pas les seuls, mais ils en ont également besoin.

Donc, légiférer pour pérenniser une ASBL qui travaille dans ce cadre-là me semble tout à fait opportun.

**QUESTION ORALE DE M. ARENS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
ENGAGEMENTS DU PLAN WALLON DE LUTTE
CONTRE LA PAUVRETÉ PAR RAPPORT AU
DOSSIER MÉDICAL GLOBAL »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Arens à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les engagements du Plan wallon de lutte contre la pauvreté par rapport au dossier médical global ».

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

M. Arens (cdH). - Monsieur le Ministre, le Plan wallon de lutte contre la pauvreté prévoit de sensibiliser les bénéficiaires des CPAS à l'intérêt d'ouvrir un dossier médical global auprès de leur médecin généraliste.

Le DMG rassemble les informations médicales du patient pour permettre aux professionnels de la santé d'échanger des informations entre eux. D'après une enquête de 2014, menée par les Mutualités chrétiennes, 25 %, des patients refuseraient encore le DMG proposé par le médecin.

En 2012, le taux de couverture n'avait progressé que de 3 %, en Wallonie, contre 6 % en 2011. Selon l'enquête, seulement 43 à 46 % des Wallons disposaient d'un DMG, alors qu'au niveau national, la proportion serait beaucoup plus importante, entre 56 et 63 %. Le DMG serait aussi beaucoup plus populaire au nord du pays qu'au sud.

Centralisant toutes les données du patient, le DMG évite les examens inutiles et engendre, dès lors, des économies pour les pouvoirs publics, mais aussi pour les patients.

Le DMG étant un moyen d'accroître l'accès aux soins pour les personnes à faibles revenus, et sachant que le Plan wallon de lutte contre la pauvreté y fait clairement référence, j'aurais dès lors souhaité connaître les moyens dont vous disposez – par exemple via les AIS ou les CPAS – pour inciter plus de Wallons à recourir au DMG, et plus de médecins généralistes à le proposer à leurs patients.

Pouvez-vous nous dire combien de patients wallons ont aujourd'hui un DMG ouvert auprès de leur médecin généraliste ? Comment ce chiffre a-t-il évolué depuis les deux dernières années ?

Dans le cadre de vos relations avec votre collègue la ministre fédérale de la Santé, Maggie De Block et au regard des statistiques rappelées plus avant, ne conviendrait-il pas de mettre en œuvre une politique incitative et coordonnée spécifique à cette réalité et à ce constat wallon ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, pour rappel le dossier médical global a pour objectif de centraliser l'entièreté des données médicales, qu'il s'agisse d'opérations effectuées, des traitements en cours, et cetera, de tout patient qui en fait la demande auprès de son médecin généraliste.

La supervision du dossier médical global relève des compétences de l'autorité fédérale et, dès lors, le nombre exact de patients, en Wallonie, et l'évolution récente de ceux-ci ne peuvent être obtenus qu'auprès de l'INAMI.

Bien qu'ouvert à tous depuis 2002, le dossier médical global n'a effectivement pas connu le succès escompté, particulièrement en Wallonie.

L'une des explications de ce phénomène réside dans l'articulation quelque peu différente de la première ligne de soins entre les deux Régions. Alors qu'en Flandre, un nombre important de médecins généralistes opère au sein d'établissements de soins comme des maisons médicales, en Wallonie, ils sont très nombreux à exercer sous le régime de la profession libérale, en cabinet individuel. Cette situation conduit à une moins grande homogénéité de pratiques en Wallonie qu'en Flandre. Cela induit une certaine réticence des médecins wallons à promouvoir le dossier médical global parmi leurs patients, lequel accroît leurs tâches administratives, quand bien même sont-ils rémunérés pour le faire, et implique le recours à l'informatique, ce qui peut être rébarbatif pour une partie d'entre eux, aujourd'hui.

Actuellement, l'échange des dossiers médicaux s'inscrit dans le cadre du plan fédéral e-Health. Dans les années à venir, le dossier médical global sera condamné à évoluer et devrait devenir le dossier médical informatisé, afin de pouvoir échanger les données médicales de manière sécurisée, plus efficace et plus efficiente encore via la plateforme e-Health.

Aujourd'hui, en Wallonie, les données médicales des patients sont déjà échangées entre la grande majorité des hôpitaux et un nombre croissant de médecins via le réseau Santé wallon. La Wallonie dispose d'une avance dans ce domaine et il convient de continuer sur cette voie de l'informatisation des échanges de données

médicales. De cette manière, nous pourrions assurer une politique de santé tournée vers l'avenir et prête à faire face aux futurs défis, en s'orientant vers la qualité des soins, la sécurité des patients et la maîtrise des dépenses de santé.

Au sein de notre système de santé, les services de santé de première ligne représentent le point de contact de proximité de la population avec le réseau de santé. Idéalement, le premier contact de l'individu avec le système de santé devrait donc être le niveau de soins de santé primaire, c'est-à-dire les soins de premier niveau permettant d'offrir des soins généralistes, globaux, continus, intégrés et accessibles à toute la population et qui permettent la coordination et l'intégration des services nécessaires à d'autres niveaux de soins.

La lutte contre les inégalités sociales de santé passe également par des soins de santé primaires de qualité. L'ensemble de la population wallonne doit pouvoir bénéficier d'un accès garanti à une première ligne de soins de qualité.

C'est pourquoi, le 10 septembre dernier, le Gouvernement wallon a adopté son premier plan transversal de lutte contre la pauvreté. Ce programme a été établi en partenariat avec les acteurs, associatifs et publics, de la lutte contre la pauvreté. Il implique l'ensemble des membres du Gouvernement, raison pour laquelle il est porté exclusivement par le ministre-président, et complète les dispositifs existants.

Notons qu'un des axes évoque le développement de maisons médicales dans les zones défavorisées. À cet égard, je peux vous dire qu'au 31 décembre 2014, sur 54 ASI, 43 travaillant au forfait ont généralisé le dossier médical global pour leurs bénéficiaires, ce qui fait un total de 101 612 dossiers.

Enfin, les CPAS jouent un rôle essentiel d'information et de prévention des publics les plus fragiles, notamment en matière de suivi médical. Le Gouvernement wallon veillera donc à sensibiliser les CPAS à l'intérêt pour les bénéficiaires de l'aide sociale d'ouvrir un dossier médical global auprès de leur médecin généraliste et de leur choix de s'inscrire auprès d'un organisme assureur évidemment. La même démarche sera faite auprès des divers acteurs agréés de l'Action sociale – je pense notamment aux centres de services sociaux, aux relais sociaux, aux maisons d'accueil. Cette sensibilisation sera faite également à travers les formations de travailleurs sociaux organisées, via un financement wallon, par l'Union des villes et communes de Wallonie.

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

M. Arens (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse tellement complète que je n'ai même plus rien à ajouter. J'espère vraiment que les professionnels de la santé mettront tout en œuvre pour que le plus de

patients possible puissent profiter de ce DMG et de ses effets bénéfiques.

QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE BAROMÈTRE DES VIOLENCES FAITES AUX FEMMES »

QUESTION DE MME BONNI À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES VIOLENCES FAMILIALES À L'ÉGARD DES FEMMES PORTEUSES D'UN HANDICAP »

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

- de Mme Ryckmans, sur « le baromètre des violences faites aux femmes » ;
- de Mme Bonni, sur « les violences familiales à l'égard des femmes porteuses d'un handicap ».

La question de Mme Bonni est retirée.

La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, vous avez publié, le 6 février dernier, le premier état des lieux des violences faites aux femmes en Wallonie. Dans ce premier état des lieux, il était mentionné que près de 28 000 femmes déclarent avoir subi des violences physiques et/ou sexuelles au cours des 12 derniers mois. C'est, évidemment, un chiffre qui interpelle, mais qui a le mérite d'exister.

J'aurais voulu vous entendre pour que vous puissiez nous en dire plus sur la manière dont ce baromètre permettra, au-delà du constat des chiffres, aussi de mener des actions plus efficaces en matière de lutte contre les violences.

D'une part, quelles sont les actions qui ont déjà été menées ces derniers mois ? Avec quel impact ?

Comment analysez-vous ce chiffre au regard des données existant jusqu'ici ?

Avez-vous, au-delà du chiffre brut, une information sur les formes de violence et/ou les profils des victimes ou bien des auteurs ? Cela a-t-il évolué ? Si oui, dans quel sens, selon quel mécanisme selon vous ?

Comment les acteurs de la prévention et de la prise en charge sont-ils associés à ces études et dans les

actions qui sont prévues, que vous envisagez de prendre pour lutter contre ce phénomène ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Madame la Députée, merci pour votre question.

Ce premier état des lieux sur les violences faites aux femmes, en Wallonie, nous apporte effectivement un nouvel éclairage sur la réalité des violences faites aux femmes. Je voudrais profiter de votre question d'ailleurs pour remercier l'IWEPS, la DGO5, qui ont réalisé ce travail particulièrement utile en collaboration avec l'Observatoire wallon de la santé et les différents partenaires, notamment associatifs comme les pôles de ressources et la ligne « Écoute violences conjugales ».

De nombreuses actions ont été menées, ces derniers mois, et je ne manquerai évidemment pas de les aborder un peu plus tard dans l'année, lors de la présentation de la note de suivi sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du Plan intrafrancophone 2015-2019 qui, pour rappel, comporte 176 mesures, parmi lesquelles 79 mesures wallonnes, dont 50 sont réalisées en partenariat avec la Fédération et/ou la Cocof.

En voici, toutefois, juste deux exemples récents.

La campagne de sensibilisation « No Violence » a largement été diffusée en novembre-décembre 2015 et est actuellement diffusée une seconde fois en TV et radio du 8 au 21 février 2016.

Le numéro de la ligne gratuite et anonyme 0800/30030 étant diffusé à travers cette campagne, nous constatons un impact direct sur le nombre d'appels entrants à la ligne d'écoute qui ont triplé durant la période de diffusion.

En ce qui concerne le subventionnement de places d'accueil pour les victimes de violence et leurs enfants, à l'heure actuelle, près de 700 places, 699 pour être exact, sont subventionnées, en Wallonie, dans 16 maisons spécialisées, dont une nouvelle, offrant 21 places, vient d'être agréée par mes soins et de recevoir un subventionnement wallon depuis le 1er janvier 2016.

Les formes de violence faites aux femmes sont malheureusement nombreuses et les mécanismes sous-jacents sont multiples et complexes.

Je crains ne pas disposer du temps nécessaire pour aborder les différents profils d'auteurs et de victimes dans chaque forme de violence, ici, en commission.

Plusieurs études sont en cours, initiées par les pouvoirs publics ou par les acteurs de la prévention et de la prise en charge des violences eux-mêmes.

Par exemple, j'ai accordé une subvention de 15 000 euros en 2015 à Jump, pour réaliser une enquête sur le sexisme.

Sachez que des réunions de travail sont régulièrement organisées entre mes services et les responsables d'associations spécialisées dans la prévention et la prise en charge des différentes formes de violence afin de mettre en œuvre conjointement les mesures pour lesquelles la Wallonie s'est engagée dans le cadre des plans de lutte contre la violence. Ces réunions se sont tenues et elles continueront évidemment à se tenir.

En ce qui concerne la problématique plus particulière, et d'autant plus sensible, des violences conjugales qui touchent les personnes handicapées, la Wallonie s'est aussi engagée au travers du Plan d'action national de lutte contre la violence entre partenaires et du Plan intrafrancophone de lutte contre les violences sexistes et intrafamiliales, a adopté un certain nombre de mesures portant sur la question du handicap.

Une des mesures vise notamment, je cite « à mener une enquête approfondie sur l'ampleur de la violence contre les femmes et les jeunes filles handicapées en collaboration avec les associations de personnes handicapées et le secteur universitaire en tenant compte des recherches européennes existantes telles que celles par exemple de la FRA ».

Nous ne disposons pas à l'heure actuelle de statistiques concernant les violences qui sont faites aux femmes porteuses d'un handicap en Wallonie, mais c'est grâce à cette enquête que des chiffres pourront être dégagés sur la problématique.

Les plans d'action prévoient également d'autres mesures liées à la question du handicap telles que :

- l'adoption de mesures pour répondre aux difficultés d'accessibilité des victimes handicapées liées aux technologies de l'information et de la communication. Par exemple, l'accessibilité des lignes d'écoute aux victimes sourdes et malentendantes ;
- l'amélioration de l'accessibilité des campagnes de sensibilisation. On pense aux personnes maîtrisant mal le français, elles-mêmes malentendantes, et cetera.

Enfin, je souhaite souligner que la dimension du genre est prise en compte dans le travail réalisé sur le handicap en Wallonie, de par, notamment, la sensibilisation à la problématique du personnel des centres de formation professionnelle et des entreprises de travail adapté.

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

Mme Ryckmans (Ecolo). - Merci, Monsieur le Ministre.

J'entends bien que vous n'avez pas le temps de tout développer, mais peut-être dans le cadre d'une question écrite, vous pourriez éventuellement compléter les informations qui seraient utiles.

Je constate aussi que, si les formes de violence ou, en tout cas, les profils des victimes semblent s'affiner et que vous avez développé certains axes, notamment pour les personnes handicapées, sans doute sera-t-il utile de travailler aussi sur les profils des auteurs et d'essayer de comprendre aussi ou de mettre en lumière les mécanismes qui interviennent dans la mise en œuvre de la violence.

J'attire votre attention aussi sur l'importance, vous l'avez dit, faire connaître le numéro d'appel SOS violence conjugale, cette ligne d'écoute 0800/30030, d'office augmente l'utilisation de la ligne. Il faut donc que toutes les personnes qui suspectent une violence ou qui ont l'attention attirée par un risque de violence puissent intervenir, puissent appeler, puissent soit renseigner la situation soit être rassurées sur le fait que, a priori, les choses vont être prises en charge et que la situation ne va pas dégénérer. C'est aussi l'importance d'accroître la désignation des personnes de contact, accroître le nombre de personnes de contact, mais aussi assurer leur formation. Cela reste, évidemment, un point important que, dans tous les secteurs, les intervenants sociaux, les enseignants, les personnels de première ligne – en police, en justice, et cetera – soient formés et sensibilisés à détecter les cas de violence, de manière à pouvoir répondre aux premiers signes et être attentifs à ce que les femmes victimes puissent effectivement s'exprimer.

Comme vous l'avez dit, le fait qu'il y ait ce premier baromètre doit permettre de progressivement réduire les zones grises, ce « chiffre gris » de situations que l'on ne connaît pas – dont on se doute, mais dont on ne connaît ni l'ampleur ni l'importance – les combler petit à petit par la poursuite d'enquête, cela est important.

Je vous remercie pour vos réponses et vous remercie pour l'action qui est menée dans ce sens-là.

ORGANISATION DES TRAVAUX

(Suite)

Interpellations et questions orales retirées

Mme la Présidente. - Les questions orales de :

- Mme Baltus-Möres, sur « le dépôt d'immondices aux abords des routes » ;
- Mme Durenne, sur « les radars tronçons » ;
- M. Crucke, sur « le vélo électrique » ;
- M. Bellot, sur « une meilleure réglementation des itinéraires empruntés par les camions sur le territoire wallon » ;
- Mme Schyns, sur « la rénovation du Grand-Théâtre de Verviers » ;
- Mme Salvi, sur « les mesures préventives à une éventuelle épidémie de grippe » ;
- M. Tzanetatos, sur « la responsabilité des titulaires des officines pharmaceutiques hospitalières » ;
- Mme Durenne, sur « le temps d'échange dans les maisons de repos (MR) » ;
- Mme Defrang-Firket, sur « les solutions proposées aux personnes déchues du droit de conduire » ;
- M. Daele, sur « le rapport du Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe concernant les personnes handicapées » ;
- M. Onkelinx, sur « les recommandations du Conseil de l'Europe pour la politique des personnes handicapées » ;
- Mme Pécriaux, sur « les recommandations du Conseil de l'Europe relatives aux gens du voyage » ;
- Mme Moucheron, sur « la discrimination à l'emploi envers les femmes enceintes » à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sont retirées.

Ceci clôt nos travaux de ce jour.

La séance est levée.

- *La séance est levée à 18 heures 29 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. Josy Arens, cdH
M. Georges-Louis Bouchez, PR
M. Jean-Luc Crucke, MR
M. Matthieu Daele, Ecolo
Mme Valérie De Bue, MR
M. Benoît Drèze, cdH
Mme Maïté Dufrasne, Responsable de la Cellule Développement économique territorial, en charge du projet d'opérateur ferroviaire de proximité à l'Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire (IDEA)
M. Frédéric Gillot, PTB-GO !
M. Philippe Henry, Ecolo
M. Pierre-Yves Jeholet, MR
Mme Joëlle Kapompole, Présidente
Mme Anne Lambelin, PS
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH
M. Nicolas Martin, PS
M. Gilles Mouyard, MR
M. Alain Onkelinx, PS
M. Geert Pauwels, CEO de SNCB Logistics
M. Maxime Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine
M. André-Pierre Puget, Indépendant
Mme Hélène Ryckmans, Ecolo
M. Samuel Saelens, Conseiller au département Environnement, Énergie, Aménagement du territoire et Mobilité à l'Union wallonne des entreprises (UWE)
Mme Véronique Salvi, cdH
M. Vincent Sampaoli, PS
M. Jean-Paul Wahl, MR
Mme Véronique Waroux, cdH
Mme Daphné Wouters, représentante habilitée de la Cellule ferroviaire du SPW

ABRÉVIATIONS COURANTES

ASI	associations de santé intégrées agréées
AViQ	Agence pour une Vie de Qualité
CEO	chief executive officer
CHB	liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays
CMI	Groupe Cockerill Maintenance et Ingénierie
CO ₂	dioxyde de carbone
Cocof	Commission communautaire française
CoDT	Code du Développement Territorial
CWEHF	Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO2	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
DGO4	Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie
DGO5	Direction générale opérationnelle des Pouvoirs locaux, de l'Action sociale et de la Santé
DMG	dossier médical global
EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (bénéfice opérationnel avant taxes et amortissements)
ETCS	European Train Control System
EVRAS	Éducation à la Vie Relationnelle, Affective et Sexuelle
FEDER	Fonds européen de développement régional
FOREm	Office wallon de la Formation professionnelle et de l'Emploi
FRA	Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne
GAMS	Groupe pour l'abolition des mutilations sexuelles
GPS	Global Positioning System
GSM	Global System for Mobile
HTVA	hors taxe sur la valeur ajoutée
IDEA	Intercommunale de Développement Économique et d'Aménagement des régions de Mons-Borinage et du Centre SCRL
Igretec	Intercommunale pour la gestion et la réalisation d'études techniques et économiques SCRL
INAMI	Institut national d'assurance maladie-invalidité
Infrabel	société anonyme de droit public en charge de l'infrastructure ferroviaire
IPP	impôt des personnes physiques
IWEPS	Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique
MGF	mutilation génitale féminine
OBU	on board unit
OFP	opérateurs ferroviaire de proximité
OIP	organismes d'intérêt public
PACO	Centre pour le Partenariat et la Coopération au Développement
PPI	Plan Pluriannuel d'Investissements
RAVeL	Réseau Autonome Voie Lente
RER	Réseau Express Régional
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SPI	Agence de développement économique pour la Province de Liège
SPW	Service public de Wallonie
TGV	Train à Grande Vitesse
TRITEL	Transport, Infrastructures & Télématics
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
UPTR	Union Professionnelle du Transport et de la Logistique