

# PARLEMENT WALLON

SESSION 2016-2017

## COMPTE RENDU AVANCÉ

Séance publique de commission\*

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

Mardi 13 juin 2017

\*Application de l'art. 161 du règlement

## SOMMAIRE

<i>Ouverture de la séance</i> .....	1
<i>Organisation des travaux</i> .....	1
<i>Examen de l'arriéré</i> .....	1
<i>Projets et propositions</i> .....	1
<i>Proposition de décret visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 262 (2014-2015) N° 1);</i>	
<i>Proposition de résolution visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 144 (2014-2015) N° 1 et 2);</i>	
<i>Proposition de résolution visant à l'élaboration d'un cadre régional organisant la formation à la conduite, les examens du permis de conduire pour les véhicules de catégories A et B et l'agrément des acteurs du secteur, déposée par Mme Gérardon, M. Dermagne, Mme Trotta, MM. Dufrane et Prévot (Doc. 488 (2015-2016) N° 1);</i>	
<i>Proposition de résolution relative à la constitution d'un cadre général d'apprentissage à la conduite, d'une part, et du secteur professionnel de la formation à la conduite, d'autre part, déposée par Mmes Baltus-Möres, De Bue, Nicaise, Warzée-Caverenne, Defrang-Firket et M. Jeholet (Doc. 817 (2016-2017) N° 1).....</i>	2
<i>Désignation d'un rapporteur</i> .....	2
<i>Exposé de Mme Gérardon, coauteure de la proposition de résolution (Doc. 488 (2015-2016) N° 1)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Gérardon.....	2
<i>Exposé de Mme Baltus-Möres, coauteur de la proposition de résolution (Doc. 817 (2016-2017) N°1)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Baltus-Möres.....	6
<i>Exposé de M. Puget, auteur de la proposition de décret (Doc. 262 (2014-2015) N°1)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	9
<i>Audition de M. Derweduwen, Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Derweduwen.....	15
<i>Audition de M. Haine, Administrateur de la Fédération des Ecoles de Conduite et Centres de Formations agréés (FEDERDRIVE)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Haine.....	16
<i>Audition de M. Barattucci, Administrateur de la Fédération des Autos-écoles agréées (FAA)</i>	

Intervenants : Mme la Présidente, M. Barattucci.....	20
<i>Audition de M. Vrancken, Coordinateur de la fédération Concertation des ateliers d'insertion professionnelle et sociale (CAIPS)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Vrancken.....	22
<i>Audition de M. Weets, Administrateur de Drive Mut/Solidaris</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Weets.....	24
<i>Audition de M. Quoirin, Chef du Département Permis de conduire du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Quoirin.....	27
<i>Audition de M. Goies, Président du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Goies, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	29
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue, M. Goies, Mmes Gérardon, Baltus-Möres, Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Quoirin, M. Weets, M. Vrancken, M. Barattucci, M. Haine, M. Derweduwen .....	31
<i>Reprise de la séance.....</i>	42
<i>Proposition de décret visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 262 (2014-2015) N° 1) ;</i>	
<i>Proposition de résolution visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 144 (2014-2015) N° 1 et 2) ;</i>	
<i>Proposition de résolution visant à l'élaboration d'un cadre régional organisant la formation à la conduite, les examens du permis de conduire pour les véhicules de catégories A et B et l'agrément des acteurs du secteur, déposée par Mme Gérardon, M. Dermagne, Mme Trotta, MM. Dufrane et Prévot (Doc. 488 (2015-2016) N° 1) ;</i>	
<i>Proposition de résolution relative à la constitution d'un cadre général d'apprentissage à la conduite, d'une part, et du secteur professionnel de la formation à la conduite, d'autre part, déposée par Mmes Baltus-Möres, De Bue, Nicaise, Warzée-Caverenne, Defrang-Firket et M. Jeholet (Doc. 817 (2016-2017) N° 1) (Suite).....</i>	
<i>Discussion générale (Suite)</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mmes Gérardon, De Bue, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	42
<i>Exposé de M. Puget, auteur de la proposition de résolution (Doc. 144 (2014-2015) N°1 et 2)</i>	

Intervenants : Mme la Présidente, M. Puget, Mme Gérardon.....	46
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mmes De Bue, Baltus-Möres, Salvi, M. Puget, Mme Gérardon.....	46
<i>Proposition de décret modifiant le Code wallon de l'action sociale et de la santé relatif aux centres d'accueil et de soins de jour, déposée par M. Desquesnes, Mmes Salvi et Leal Lopez (Doc. 568 (2015-2016) N° 1).....</i>	47
<i>Désignation d'un rapporteur.....</i>	47
<i>Exposé de M. Desquesnes, coauteur de la proposition de décret</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Desquesnes.....	47
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, M. Desquesnes, Mme De Bue .....	48
<i>Proposition de résolution visant la prévention de la santé, l'amélioration de la santé mentale et de l'accompagnement des détenus, déposée par Mme Salvi, Kapompole, Leal Lopez et M. Onkelinx (Doc. 822 (2016-2017) N° 1 et 1bis).....</i>	49
<i>Désignation d'un rapporteur</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme De Bue.....	50
<i>Exposé de Mme Salvi, coauteur de la proposition de résolution</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Salvi.....	50
<i>Discussion générale</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Lecomte, M. Onkelinx, Mme Salvi, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	51
<i>Vote sur l'ensemble</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Wahl.....	56
<i>Confiance au président et au rapporteur.....</i>	56
<i>Reprise de la séance.....</i>	56
<i>Interpellations et questions orales.....</i>	56
<i>Question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le dépistage du cancer du sein »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Pécriaux, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de	

l'Action sociale et du Patrimoine.....	56
<i>Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les mesures wallonnes en faveur de l'autonomie des malades atteints de sclérose en plaques »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	58
<i>Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les droits des bénéficiaires de l'assurance autonomie »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	59
<i>Question orale de M. Jeholet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les inquiétudes de la Ligue Braille quant à la mise en place de l'assurance autonomie »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Jeholet, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	60
<i>Question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise en œuvre du parcours d'intégration obligatoire »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mme Salvi, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	63
<i>Question orale de Mme Vandorpe à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la maltraitance des personnes âgées »;</i>	
<i>Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la maltraitance des personnes âgées »;</i>	
<i>Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la maltraitance des personnes âgées »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, Mmes Vandorpe, M. Daele, Mme Leal Lopez, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	65
<i>Question orale de M. Collignon à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les normes en matière d'ouverture d'institutions pour l'accueil des personnes handicapées françaises »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Collignon, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	68
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan de la Commission européenne contre le dumping social »</i>	
Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine.....	70
<i>Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le plan de la Commission européenne contre le dumping social »</i>	

*Patrimoine, sur « l'enfouissement du trésor des Templiers à Ellezelles »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 72

*Question orale de M. Crucke à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « l'élargissement des heures d'ouverture des écluses wallonnes »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Crucke, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 73

*Question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la modulation de la redevance kilométrique en fonction des heures de pointe »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Kapompole, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 75

*Question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le bilan du transfert des voiries provinciales »*

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

*Question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la prise en compte systématique du vélo dans les chantiers routiers régionaux »*

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

*Question orale de M. Maroy à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la réservation d'une bande pour le covoiturage et l'utilisation du signal d'interdiction C5 »*

Intervenants : Mme la Présidente, M. Maroy, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 78

*Question orale de Mme Vandorpe à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les campagnes de sensibilisation sur le port du casque à vélo »*

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

*Question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le suivi du programme « Cool Tour » de la ville d'Éupen »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Baltus-Möres, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 81

*Question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Plan de transport de la SNCB et le projet Angelic »*

Intervenants : Mme la Présidente, Mme Salvi, M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine..... 82

<i>Organisation des travaux (Suite)</i> .....	84
<i>Interpellations et questions orales transformées en questions écrites</i> .....	84
<i>Interpellations et questions orales retirées</i> .....	84
<i>Liste des intervenants</i> .....	86
<i>Abréviations courantes</i> .....	87

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.

Chers collègues, je vous propose de démarrer nos travaux, en saluant la présence des différents représentants que nous avons sollicités dans les auditions relatives à l'examen des différents textes concernant la formation à la conduite.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*Examen de l'arriéré*

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'examen de l'arriéré de notre commission.

Je vous propose tout de même de faire le tour de l'arriéré pour que nous puissions retirer, le cas échéant, différents rapports et avis qui pourraient être extraits de celui-ci.

Puis-je retirer, avec votre accord, le rapport d'information du Sénat à la lutte contre la pauvreté infantile ? Très bien. Si jamais vous aviez des questions, je suppose que vous reviendrez en commission là-dessus.

Puis-je retirer également le rapport d'information du Sénat concernant la nécessaire collaboration entre l'autorité fédérale et les Communautés en ce qui concerne les nouvelles applications de soins de santé et notamment de santé mobile ? Oui, merci.

J'ai quatre rapports d'activité :

- le rapport d'activités du Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes (CWEHF) pour l'année 2015 ;
- le rapport d'activités des Comités d'éthique médicale (CEM) pour l'année 2015 ;
- le rapport d'activités du Comité consultatif de Bioéthique de Belgique pour l'année 2016.

Puis-je retirer ces différents rapports d'activité de l'arriéré, afin de le nettoyer ? Le cas échéant, je suppose que vous reviendrez avec des questions. Je vous remercie.

J'ai également la motion relative au plan de transport

de la SNCB adoptée le 6 mars 2017 par le Conseil communal de Poperinge. Pas de remarque concernant cette motion ? Je la retire donc de l'arriéré.

J'ai l'avis A.1330 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) relatif à l'avant-projet de décret modifiant le Code wallon de l'action sociale et de la santé concernant les organismes assureurs. Désirez-vous garder cet avis dans l'arriéré ou pas ? Pas de remarque, puis-je le retirer ? Vous reviendrez avec des questions, le cas échéant. Très bien. Je vous remercie.

S'il n'y a pas de demande concernant les propositions de décret et de résolution à mettre à l'ordre du jour, je vous propose de passer au point 3 relatif aux projets et propositions.

## PROJETS ET PROPOSITIONS

**PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À  
INTÉGRER L'APPRENTISSAGE DE  
L'UTILISATION DE L'ÉTHYLOTEST DANS LA  
FORMATION À LA CONDUITE, DÉPOSÉE PAR  
M. PUGET  
(DOC. 262 (2014-2015) N° 1)**

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À  
INTÉGRER L'APPRENTISSAGE DE  
L'UTILISATION DE L'ÉTHYLOTEST DANS LA  
FORMATION À LA CONDUITE, DÉPOSÉE PAR  
M. PUGET  
(DOC. 144 (2014-2015) N° 1 ET 2)**

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT À  
L'ÉLABORATION D'UN CADRE RÉGIONAL  
ORGANISANT LA FORMATION À LA  
CONDUITE, LES EXAMENS DU PERMIS DE  
CONDUIRE POUR LES VÉHICULES DE  
CATÉGORIES A ET B ET L'AGRÉMENT DES  
ACTEURS DU SECTEUR, DÉPOSÉE PAR  
MME GÉRADON, M. DERMAGNE,  
MME TROTTA, MM. DUFRANE ET PRÉVOT  
(DOC. 488 (2015-2016) N° 1)**

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION RELATIVE À  
LA CONSTITUTION D'UN CADRE GÉNÉRAL  
D'APPRENTISSAGE À LA CONDUITE, D'UNE  
PART, ET DU SECTEUR PROFESSIONNEL DE  
LA FORMATION À LA CONDUITE, D'AUTRE  
PART, DÉPOSÉE PAR MMES BALTUS-MÖRES,  
DE BUE, NICAISE, WARZÉE-CAVERENNE,  
DEFRANG-FIRKET ET M. JEHOLET  
(DOC. 817 (2016-2017) N° 1)**

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

- la proposition de décret visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 262 (2014-2015) N° 1) ;
- la proposition de résolution visant à intégrer l'apprentissage de l'utilisation de l'éthylotest dans la formation à la conduite, déposée par M. Puget (Doc. 144 (2014-2015) N° 1 et 2) ;
- la proposition de résolution visant à l'élaboration d'un cadre régional organisant la formation à la conduite, les examens du permis de conduire pour les véhicules de catégories A et B et l'agrément des acteurs du secteur, déposée par Mme Gérardon, M. Dermagne, Mme Trotta, MM. Dufrane et Prévot (Doc. 488 (2015-2016) N° 1) ;
- la proposition de résolution relative à la constitution d'un cadre général d'apprentissage à la conduite, d'une part, et du secteur professionnel de la formation à la conduite, d'autre part, déposée par Mmes Baltus-Möres, De Bue, Nicaise, Warzée-Caverenne, Defrang-Firket et M. Jeholet (Doc. 817 (2016-2017) N° 1).

Voilà comment je vous propose d'organiser nos travaux de ce matin, eu égard aux auditions que nous allons mener ensemble. D'une part, je propose à Mme Gérardon, en tant que primo-signataire, et à Mme Baltus-Möres de présenter leurs différents textes. Je sais que M. Puget souhaite également intervenir, même s'il a déjà effectué la présentation de ses textes, à l'entame des travaux.

Ensuite, nous passerons aux différentes auditions et présentations des personnes qui nous ont rejoints. Entre la présentation des textes et les auditions, M. le Ministre réagira sur les différents textes qui seront proposés par nos parlementaires.

Fait-on comme cela ? Présentation des textes, M. le Ministre intervient, et puis vous êtes auditionnés. Parfait, on fait comme cela.

*Désignation d'un rapporteur*

**Mme la Présidente.** - Nous devons désigner un

rapporteur.

Pour information, je vous rappelle que Mme Bonni avait été désignée pour la proposition de décret de M. Puget et M. Knaepen pour sa proposition de résolution. Je suggérerais de garder peut-être Mme Bonni pour l'ensemble des textes.

*(Réaction d'un intervenant)*

S'il nous rejoint par la suite, il est quand même encore désigné comme rapporteur pour une des propositions.

Peut-on désigner Mme Bonni rapporteuse pour les auditions ? Une seule et même personne, cela nous facilitera la tâche. Je la remercie d'avoir pris cette responsabilité.

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

*Exposé de Mme Gérardon, coauteure de la proposition de résolution (Doc. 488 (2015-2016) N° 1)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Gérardon.

**Mme Gérardon (PS).** - Un grand merci, Madame la Présidente. Bonjour à ceux que je n'ai pas encore pu saluer. Un grand merci aux personnes présentes aujourd'hui. Bonjour, Monsieur le Ministre et Mesdames et Messieurs qui allez être entendus ce jour. Merci d'être présents et de contribuer à nos travaux, c'est un grand plaisir de vous accueillir aujourd'hui.

Avant d'entrer dans le vif de ma proposition, je voulais situer celle-ci dans son contexte. Pourquoi a-t-on réfléchi, avec quelques collègues, sur le sujet ?

Premièrement, c'est parce que la sixième réforme de l'État a, en effet, régionalisé les matières liées à la sécurité routière. On était désireux, avec certains collègues, de rendre la formation à la conduite plus accessible.

On a donc décidé de réfléchir à la manière dont le Parlement de Wallonie et le Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles – ici, je ne vous parle que d'un volet de notre réflexion – pouvaient légiférer en la matière. La Déclaration de politique régionale prévoit d'ailleurs, quant à elle, que « le Gouvernement s'engage à développer un système de formation à la conduite régulé et accessible à tous, afin que chacun puisse bénéficier d'un apprentissage de qualité ».

C'est ainsi que nous avons rédigé des projets de textes permettant la mise en place d'une formation à la conduite accessible et intégrée à un plan transversal d'éducation à la mobilité, et ce, par le biais d'une

proposition de résolution qui a été déposée au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles visant à renforcer les initiatives scolaires en matière de formation à la conduite, de sécurité routière et d'éducation à la mobilité, et ce – on le souhaite – en concertation avec les autorités régionales. Une proposition de résolution a, en outre, été déposée au Parlement de Wallonie, visant à renforcer l'accès à la conduite pour tous, que j'ai le plaisir de vous présenter aujourd'hui.

Ces deux propositions ont pour objectif commun d'appréhender la mobilité comme un tout qui ne se limite pas à la voiture, tout en sachant que l'apprentissage de la conduite est un atout utile, notamment dans la recherche d'un emploi. C'est donc également un vecteur d'insertion sociale.

En ce qui concerne le contexte, il est planté.

Entre-temps, le Gouvernement wallon a établi un projet d'arrêté visant à réformer la formation à la conduite pour le permis B. Ce projet est passé ou est en deuxième lecture au Gouvernement.

Sans vouloir non plus retracer toutes les grandes lignes du projet – je pense que l'on en a déjà eu la présentation ici – je tiens quand même à saluer le travail qui a été fait, à dire qu'il y a beaucoup de choses qui sont particulièrement positives dans celui-ci. Je pense que la proposition de résolution que je vous présente ce matin – nous le pensons avec les collègues – peut s'intégrer dans la présente réforme du Gouvernement wallon. C'est dans cette optique que je vous présente le texte ce jour.

Quel est le contenu du texte ?

Comme je le disais en introduction, cette proposition de résolution s'intègre dans les objectifs définis en la matière par la DPR qui prévoient que « le Gouvernement s'engage à développer un système de formation à la conduite régulé et accessible à tous, afin que chacun puisse bénéficier d'un apprentissage de qualité ». Je complète mon propos en disant qu'« il veillera aussi à garantir un contrôle technique régulé et de proximité, et à mutualiser les coûts entre centres de contrôle technique et centres d'examen ».

Dès lors, dans le souci d'améliorer l'accès de chacun à la mobilité et de renforcer la sécurité routière, il est nécessaire de permettre l'accès à la formation à la conduite de qualité à un prix raisonnable.

Il est aussi primordial d'améliorer l'accompagnement spécifique des publics en difficultés financières. En effet, une telle démarche contribuerait à renforcer l'accès à l'emploi et l'insertion socioprofessionnelle des citoyens.

La présente proposition de résolution demande donc au Gouvernement wallon d'évaluer, dans un premier temps, le système existant, notamment en concertation

avec les acteurs du secteur – raison pour laquelle nous nous réjouissons encore plus particulièrement de votre présence – et d'élaborer, dans un deuxième temps, un cadre régional qui régulera :

- l'apprentissage de la conduite ;
- la validation des compétences, à savoir les matières d'examen ;
- l'organisation et l'agrément des auto-écoles et des moniteurs brevetés ;
- l'organisation et l'agrément des centres d'examen, ainsi que des centres de contrôle technique auxquels sont adossés les centres d'examen.

Quels sont les objectifs de cette résolution ?

Premièrement, il s'agit d'inscrire la formation à la conduite dans un processus plus large qui vise l'accès à la mobilité pour tous.

Deuxième, il est question d'appréhender la mobilité comme un tout qui ne se limite pas à la voiture, comme c'est trop souvent le cas.

En troisième lieu, il s'agit de renforcer la sécurité routière.

En pratique, dans les mesures qui sont demandées au sein de cette résolution, la première mesure est la formation accessible au plus grand nombre.

Il semble primordial de maintenir – nous insistons là-dessus avec les collègues – la filière libre qui reste, pour nous, la solution la moins onéreuse et qui doit rester accessible à l'ensemble des conducteurs, quels que soient leurs compétences et moyens financiers. En particulier, il faut veiller à mieux informer le citoyen de l'existence de formations dispensées par des acteurs qui assurent un accompagnement professionnel en filière libre à des tarifs préférentiels, et ce, en mettant à disposition un véhicule d'apprentissage. Citons, par exemple, Drive Mut. La pérennité et la qualité de ce type d'activités doivent aussi être garanties. Dans ce cadre, le lien avec les acteurs de l'insertion socioprofessionnelle doit aussi, à notre sens, être amélioré.

Faciliter l'accès à la conduite pour les personnes précarisées passe aussi par la mise en place d'une réflexion sur des formules de financement adaptées, afin d'alléger la charge de la formation à la conduite. On sait que celle-ci est vraiment particulièrement lourde pour certains concitoyens. À titre d'exemple et à titre de piste de solution, on avait soulevé la possibilité de la mise en place de microcrédits à taux zéro ou à taux préférentiel qui pourraient être proposés à des personnes en difficulté ou alors, pourquoi pas, des bourses de financement qui seraient accordées en fonction des revenus des candidats conducteurs ou, plus particulièrement, de ses parents.

Pour insister sur cet aspect financier et de coût particulièrement onéreux pour des personnes à difficulté, on avait fait un petit comparatif entre la filière libre et la filière auto-école, tout en rappelant qu'un jeune citoyen a le choix d'aller en filière libre, mais ce n'est pas toujours le cas : si ses parents ne travaillent pas, s'il n'a pas quelqu'un qui peut lui mettre une voiture à disposition, c'est compliqué pour lui de pouvoir passer en filière, et même plus que compliqué, c'est particulièrement impossible. À l'heure actuelle, il est donc obligé de se diriger vers la filière auto-école qui est, pour certaines personnes, impayable.

La filière libre, c'est zéro heure de cours théorique, donc 0 euro ; la redevance de l'examen théorique, c'est 15 euros ; zéro heure de cours pratique, donc 0 euro ; pas d'assistance lors de l'examen pratique, donc 0 euro ; et la redevance de l'examen pratique, 36 euros. La filière libre, on en arrive à un total de 51 euros. C'est quelque chose qui peut être financé pour une personne en difficulté.

Comparativement, quand on voit la filière auto-école, quand on est dans le cas d'une personne qui n'a personne pour l'aider, pour lui permettre de passer le permis en filière libre, on voit là : un minimum de 12 heures de cours théoriques, aux alentours de 100 euros ; la redevance de l'examen théorique qui est également de 15 heures ; on est à 20 heures de cours pratique, donc c'est 20 fois 50 euros, on est alors là à 1 000 euros ; l'assistance lors de l'examen pratique qui comprend la voiture et le moniteur, 75 euros ; ainsi que la redevance pour l'examen pratique.

Je vous fais ici un bref calcul rapide qui n'est certainement pas exhaustif, mais qui permet d'avoir ici un avis comparatif entre la filière libre et la filière auto-école. En filière auto-école, on a un total de 1 226 euros. Vous êtes soit à 51 euros soit à 1 226 euros. C'est un constat que l'on tenait à rappeler en disant : « Cet aspect financier est important pour nous et c'est un vrai problème auquel il faut apporter des solutions ». Rendre la mobilité, la formation à la conduite accessible au plus grand nombre, c'était vraiment l'un des grands projets de cette proposition de résolution.

Deuxième point sur lequel je voulais insister : appréhender la mobilité comme un tout. Ce volet, on veut vraiment particulièrement le développer en collaboration avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, parce que l'on souhaite assurer le continuum pédagogique avec l'enseignement primaire où, on l'a tous vécu, sont évoquées les premières règles en matière de sécurité routière. Il y avait souvent un policier qui venait nous expliquer cela à l'école. C'est vrai qu'il y avait eu toute une polémique : peuvent-ils continuer ou pas ? On sait que le ministre avait déjà agi en la matière, mais nous souhaitions vraiment continuer cette formation à la sécurité routière dans le cadre de l'enseignement secondaire. L'objectif est de permettre à chaque jeune de se familiariser avec tous les enjeux qui

sont liés à la mobilité, d'une part – dois-je prendre ma voiture, mon vélo, le bus ? Vraiment, il y a des aspects écologiques derrière tout cela – et à la sécurité routière, d'autre part – comment me protéger en tant qu'acteur, même piéton, de la sécurité routière – afin de choisir le mode de déplacement le plus adéquat et, surtout, le plus sécuritaire pour nos jeunes.

Je ne vais pas non plus le développer de manière très longue, parce qu'effectivement, cela a fait l'objet d'une proposition de résolution à la Fédération Wallonie-Bruxelles, mais je m'en serais voulu de ne pas vous en toucher un mot en vous disant qu'ici, on voyait cette proposition de résolution en vraie collaboration avec le Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Autre objectif : favoriser la sécurité routière via une formation à la conduite de qualité. On voulait ajouter à la matière d'examen un volet qui est spécifiquement dédié à la perception visuelle des dangers, ainsi qu'un volet comportemental, à savoir la conduite défensive, mais aussi tous ces aspects et notions particulièrement importants de courtoisie. On voulait aussi ajouter un volet relatif à l'écoconduite. À l'heure actuelle, cela nous semble plus que jamais nécessaire. Ces éléments doivent être évalués. À cet égard, c'est vrai que l'on souhaitait solliciter le ministre en vue de pouvoir l'intégrer tant dans le cadre de l'examen pratique que dans le cadre de l'examen théorique.

On souhaitait aussi assurer une harmonisation adéquate du contenu de la formation, à savoir quel programme à suivre, et de l'approche pédagogique qui est suivi par les auto-écoles, donc d'une auto-école à l'autre, ainsi que les acteurs qui assurent un accompagnement professionnel en filière libre, en établissant des critères qui sont objectivables et mesurables, en concertation avec les acteurs concernés. En vue d'améliorer aussi l'information de tous les candidats conducteurs, on trouvait que c'était intéressant de leur distribuer une brochure ad hoc, sur base des initiatives existantes pour leur expliquer les objectifs de la formation, les connaissances et les compétences qu'ils doivent acquérir, sur lesquelles ils seront évalués demain, mais aussi les facteurs de risque auxquels ils s'exposent en devenant conducteurs, acteurs de la route.

La formation à la conduite et les procédures d'examen doivent, selon nous, intégrer davantage les opportunités qui sont offertes aussi par les nouvelles technologies. La formation à la conduite d'il y a 20 ans n'est plus celle d'aujourd'hui, compte tenu de l'évolution des nouvelles technologies, en particulier pour celles qui ont démontré leur plus-value. Il ne faut pas non plus aller vers un « tout à la technologie » ; on sait que certaines ont des limites et présentent certains risques pour les conducteurs, mais d'autres, par contre, peuvent renforcer l'apprentissage des candidats conducteurs, leur sécurité, mais aussi leur manière de conduire et de s'intégrer dans la circulation.

On voulait aussi évaluer l'opportunité – il faut y réfléchir – d'allonger ou de diminuer la durée minimale du stage pour les apprentis, afin qu'ils puissent être confrontés à un maximum de situations : pluie, neige, verglas, vent. Est-ce intéressant ou non ? C'est une question que l'on souhaitait vous poser. Dans ce cas, il était aussi, pour nous, intéressant de parler de l'âge minimum pour débiter le stage afin, rappelons-le aussi, de ne pas ralentir l'accès au marché de l'emploi. On sait que quand certains jeunes sortent de l'école à 18 ans, c'est particulièrement intéressant qu'ils puissent avoir leur permis en poche. C'est un atout non négligeable sur le marché de l'emploi.

On parle beaucoup de voitures, mais on voulait dire aussi que cela concerne aussi la formation en vue de l'obtention du permis A, donc des deux roues. Il s'agit de rappeler aux détenteurs ou à ceux qui souhaitent avoir le permis B qu'ils ne sont pas seuls. Il y a aussi des deux roues, de plus en plus, à l'heure actuelle. On souhaitait attirer l'attention ici sur le fait qu'ils doivent apprendre à rouler ensemble.

L'autre point sur lequel on souhaitait insister – et c'est vrai que c'était l'un des objectifs de cette résolution – c'est la régulation des acteurs de la formation à la conduite. Il nous semble nécessaire, avec mes collègues, de prévoir la régulation des écoles de conduite, des acteurs qui assurent un accompagnement professionnel en filière libre, des centres d'examen et des centres de contrôle technique, afin de garantir la qualité des prestations fournies. Ici, on ne remet pas en cause ce qu'il se passe, mais s'il n'y a pas de cadre, il n'y a pas de contrôle. Cela implique notamment de prévoir un agrément pour ces acteurs, pour pouvoir exercer leur profession. Je pense que certains acteurs font cela de manière très consciencieuse. Un agrément ne pourrait qu'être quelque chose de positif à ajouter à leur CV ou à leur vitrine pour permettre aux candidats conducteurs d'être encore un peu plus rassurés.

Pour ce qui concerne les écoles de conduite, l'agrément tiendra compte de la solidité financière de l'école de conduite, des assurances, des qualifications des enseignants, de la qualité des véhicules, du contenu et de la qualité de la formation dispensée, ainsi que du développement d'une approche pédagogique adéquate. On veut rester suffisamment souple pour que ce soit praticable. On le sait, c'est important de permettre à tous les acteurs de rentrer dans cette recherche. On tient à souligner que les agréments doivent être forcément renouvelables, à intervalles réguliers, après évaluation du respect des conditions d'agrément. Ce n'est pas juste l'obtention une fois, il s'agit bien de s'inscrire dans un agrément qui serait évalué de manière continue.

Un agrément spécifique devra être aussi prévu pour les acteurs qui assurent un accompagnement professionnel en filière libre, afin de garantir la qualité de la formation dispensée et une approche pédagogique adéquate. Il n'y a pas de raison qu'ils ne soient pas

concernés aussi. La procédure d'agrément devra, bien entendu, être adaptée aux spécificités de ce secteur et à la taille des acteurs concernés.

On souhaitait ajouter aussi, quand on parle des acteurs de formation à la conduite, on oublie souvent les guides non professionnels – papa, maman, tata, le voisin – qui, selon nous, doivent aussi avoir une brochure d'informations. Ils jouent un rôle vraiment important par rapport aux candidats conducteurs. Que ce soit leurs défauts ou leurs trucs et astuces, ils les transmettent au candidat conducteur. On se disait que ce serait important de pouvoir avoir une petite brochure d'informations pour leur rappeler le rôle essentiel qu'ils jouent envers le candidat conducteur.

Vous allez me dire : « C'est bien beau tout cela, mais il faut pouvoir financer les mesures ». C'est souvent le nerf de la guerre et c'est souvent ce qu'on rappelle.

Ici, on lance une piste de solutions qui n'est peut-être pas adéquate, peut-être pas suffisante, mais elle a en tout cas le mérite d'exister.

On souhaite que le financement des formations à l'école qu'on a évoquées dans le cadre de la résolution qui sera développée à la Fédération Wallonie-Bruxelles – ce continuum pédagogique que je vous ai présenté tout à l'heure – soit intégré dans le mécanisme général de financement des centres de contrôles techniques et d'examens qui est, lui, à élaborer au niveau régional.

Dans ce cadre, les recettes des examens et des contrôles techniques doivent financer les centres d'examen et de contrôles techniques d'abord – c'est particulièrement important – et alimenter un mécanisme de solidarité équitable entre ces centres, qui doit être étudié, selon nous, à un niveau régional.

Des moyens supplémentaires pourraient aussi être dégagés – on l'espère – via ce modèle de financement global entre l'ensemble des centres d'examens et de contrôles techniques afin de financer l'accès à la conduite des candidats à faibles revenus – j'ai parlé tout à l'heure des micros crédits ou des bourses – et des formations théoriques à l'école, qui est développée dans le cadre de la résolution à la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Voilà une piste de solutions, qui a le grand défaut de ne pas être chiffrée, mais qui a le mérite d'exister et qui rappelle aussi cet engagement de la DPR sur la nécessaire solidarité entre les centres d'examens pour garantir un lien territorial et de proximité avec les personnes pour ne pas forcément devoir se rendre dans la grande ville la plus proche lorsqu'on veut aller au centre de contrôle technique ou d'examens. On sait qu'il y a des centres d'examens et de contrôle technique de proximité. On souhaite, dans le cadre de cette résolution, vraiment les maintenir.

Pour ne pas être plus longue, chers collègues, en

guise de conclusion, sur de nombreux éléments, je pense que le présent texte peut s'intégrer au sein de la réforme qui est prévue par le Gouvernement wallon, notamment et particulièrement quant au maintien de la filière libre et à l'intégration de nouvelles matières d'examen telles que l'utilisation de nouvelles technologies et l'écoconduite.

Nous sommes, de surcroît, totalement d'accord avec le fait que le permis de conduire est un facteur d'intégration dans la société, mais aussi, et particulièrement souvent une condition sine qua non à l'emploi.

Par contre, on tenait quand même à regretter le fait que des coûts supplémentaires vont être rajoutés à la filière libre, notamment pour le rendez-vous pédagogique et le test d'aptitude à la conduite. On tenait vraiment à tirer l'attention sur le coût financier de ceci par rapport aux personnes qui ont de grandes difficultés. Toutefois, je suppose et je sais que des ajustements pourront très certainement être intégrés pour les demandeurs d'emploi afin de rendre la formation à la conduite plus abordable.

Voilà, chers collègues, en quelques mots, la présentation de cette résolution.

*Exposé de Mme Baltus-Möres, coauteur de la proposition de résolution (Doc. 817 (2016-2017) N°1)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Baltus-Möres.

**Mme Baltus-Möres (MR).** - Nous nous réjouissons que ce débat et les auditions du secteur aient lieu aujourd'hui. En effet, c'était une de nos demandes. C'est pour cela qu'on aimerait également présenter notre proposition de résolution sur cette matière.

Le MR a voulu déposer une proposition de résolution qui s'articule autour de deux volets : l'apprentissage à la conduite et le secteur professionnel de la formation à la conduite.

C'est dans cette démarche de proposition constructive que le MR souhaite voir des conducteurs formés responsables au comportement sûr sur la route, respectueux d'eux-mêmes et des autres dans le but d'abaisser le nombre de tués sur nos routes.

Concernant l'apprentissage à la conduite, nous pensons que la régionalisation des compétences liée au permis de conduire constitue une opportunité de réformer intelligemment le secteur avec une inévitable consultation de celui-ci. Vous le savez, la Région s'est dotée d'un nouvel organisme : l'Agence wallonne pour la sécurité routière. En collaboration avec le SPW, elle reprend les missions de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) pour le compte de la Wallonie avec

comme priorité la diminution du nombre de victimes de la route.

Par ailleurs, il est essentiel de préciser qu'après une légère amélioration, le nombre de tués sur les routes est une nouvelle fois en hausse. La tendance est particulièrement préoccupante en Wallonie où le nombre de tués a augmenté de 14,6 %, passant de 254 à 291 cas durant l'année 2015. Cette hausse a mis fin à une baisse ininterrompue depuis 2011 et il faut remonter trois ans en arrière afin de retrouver un nombre aussi élevé de tués.

La réduction du nombre de victimes sur les routes wallonnes est de la responsabilité de tous. Dès lors, il est impératif de poursuivre toutes les démarches nécessaires en Wallonie afin de réduire le nombre de blessés et de tués chaque année sur les routes.

Même si ce chiffre est de nouveau à la baisse pour l'année 2016 – avec un chiffre de 263 décès –, il reste toujours loin de l'objectif de 200 décès en 2020 fixé par le Gouvernement wallon. Il est impératif de rester vigilant. À cet égard, la régionalisation de l'apprentissage à la conduite offre une opportunité que le législateur se doit de saisir.

Sans faire de discrimination liée à l'âge des conducteurs, on constate que les jeunes sont surreprésentés lors d'accidents graves ou mortels. On peut partiellement expliquer cela par un aspect comportemental, mais aussi par le manque d'expérience.

Nous pensons que la formation à la conduite pourrait constituer un des moyens de pallier ce type de difficultés. Afin de conserver son accessibilité et sa flexibilité et dans le but de garder la richesse et la diversité du secteur, le modèle d'apprentissage à la conduite doit être structuré autour de deux filières : l'auto-école et l'accompagnement. Celles-ci doivent s'inscrire dans un cadre qui permet d'ancrer durablement les compétences les aptitudes des apprenants avant, pendant et après leur formation.

Leur philosophie d'apprentissage doit être commune. La matrice « Goals for Driver Education », la GDE – qui est très connue chez les experts –, est l'outil théorique de référence et désigne quatre niveaux d'objectifs correspondant à quatre types de compétences. Il est essentiel de l'intégrer dans toutes démarches visant à former les conducteurs, mais aussi les moniteurs de conduite.

De plus, une réforme de l'apprentissage à la conduite efficace est une réforme qui s'adapte avec son temps et aux nouvelles mœurs. L'utilisation de plus en plus répandue des nouvelles technologies de l'information et de la communication peut représenter, au sein d'un environnement de conduite, un véritable danger pour la sécurité des conducteurs et de l'ensemble

des usagers de la route.

Dès lors, il convient de sensibiliser les apprenants et les formateurs aux impacts d'une utilisation inadéquate de ces technologies.

En outre, l'accent sur la responsabilité partagée et la nécessité pour les automobilistes, les usagers faibles et les conducteurs de deux roues de cohabiter sur la route en toute sécurité se doivent d'être renforcés.

Enfin, il importe également de travailler sur les pistes de solutions qui pourraient être dégagées en collaboration avec l'ensemble des acteurs du secteur et des assurances afin de déterminer si des incitants assurantiels pourraient être offerts aux jeunes conducteurs ayant particulièrement bien intégré les compétences requises pour une conduite responsable et respectueuse.

Les deux premières années de conduite étant les plus accidentogènes, le concept d'un avantage assurantiel conditionné à la réussite d'une évaluation au terme de l'année qui suit l'obtention du permis de conduire permettrait de récompenser des conducteurs impliqués tout en participant à l'effort de continuum pédagogique essentiel à tout apprentissage à la conduite performante.

Ce deuxième axe, sur lequel s'articule notre proposition de résolution, est celui de l'uniformisation du secteur professionnel de la formation à la conduite en cas de besoin de cours pratiques pour le permis de conduire de classe B. Il est possible de consulter une auto-école ou des moniteurs brevetés indépendants.

Dès lors, il existe certaines différences, car les moniteurs brevetés indépendants rentrent dans le contexte de la filière libre. Par conséquent, les moniteurs brevetés n'ont pas les mêmes droits que les auto-écoles en ce qui concerne l'organisation des rendez-vous pour les examens pratiques. Les auto-écoles ont droit à un nombre précis d'examens par moi, ceci est encadré par un règlement très strict, il faut le dire.

Les auto-écoles doivent communiquer le nom des candidats trois jours à l'avance. Si aucun nom n'est communiqué endéans ces trois jours, le centre d'examens contacte l'auto-école afin de clarifier la situation. S'il s'avère que l'auto-école n'a pas de candidat à présenter, le centre lui attribuera moins de plages horaires sur le planning suivant, ce qui est déjà une première sanction. Si par contre, un nom est communiqué et qu'aucun candidat ne s'est présenté, l'examen sera quand même facturé, ce qui est la deuxième sanction, cette fois financière. Puisque les moniteurs brevetés indépendants rentrent dans le contexte de la filière libre, il appartient aux candidats de prendre rendez-vous individuellement. Là aussi, la durée d'attente est nettement plus longue que celle pour les auto-écoles, ce qui apporte un avantage non

négligeable à ces dernières.

C'est pour cela que nous demandons, à travers notre proposition, au ministre d'adapter le statut des moniteurs brevetés indépendants à celui des auto-écoles en ce qui concerne les réservations d'un nombre spécifique d'examens pratiques par mois. En pratique, cela impliquerait que les moniteurs brevetés indépendants aient les mêmes droits en ce qui concerne l'obtention des dates d'examens, mais également les mêmes obligations que les auto-écoles. Cela ne va pas que l'on ait des situations trop différentes. En outre, le consommateur n'est pas informé de ces différences.

Il est évident qu'un apprentissage abouti est un apprentissage qui a été dispensé de manière sérieuse et efficace. La qualité des formateurs est donc déterminante dans la réussite des apprenants. En s'inscrivant également dans une logique de formation par étapes et afin de garantir des standards de qualité, il n'est pas seulement vital que la formation initiale et continue des moniteurs de conduite indépendants et provenant d'auto-écoles soit obligatoire, mais aussi qu'il y ait plus de contrôle dans ce champ, parce qu'apparemment, il y a pas mal de fraudes dans certains secteurs. Il faut donc augmenter les contrôles.

Outre le cas évident en termes de qualité du niveau à la conduite, cette obligation aura également pour conséquence la facilitation de la mise en place d'un système de suivi-évaluation-sanction, à l'aide d'une base de données constituée de l'ensemble des moniteurs de conduite.

Par ailleurs, elle permettra aussi de favoriser la simplification administrative par l'usage des technologies digitales intégrées à tous les acteurs du secteur professionnel de la formation à la conduite.

Voici ce qu'il en était du développement de notre proposition de résolution qui a été déposée mi-mai de cette année, relative à la constitution d'un cadre général de l'apprentissage à la conduite d'une part et du secteur professionnel de la formation à la conduite d'autre part.

Je vais maintenant détailler les demandes qui sont rassemblées dans la proposition de résolution.

Le premier point appelle à élaborer un cadre de l'apprentissage à la conduite performant, flexible et progressif, permettant de former des conducteurs responsables au comportement routier sûr et respectueux d'eux-mêmes et d'autrui, notamment, en maintenant un modèle d'apprentissage à la conduite structuré autour des deux filières, la filière en école de conduite et la filière accompagnée par un formateur professionnel ou non-professionnel :

- en s'inspirant des principes de la matrice Goals for Driver Education dans la méthodologie d'apprentissage à la conduite et dans la fixation des objectifs à atteindre pour tout aspirant

- conducteur, avec une attention particulière portée au niveau supérieur de ladite matrice ;
- en instaurant, comme c'est déjà le cas pour les permis de conduire de la catégorie A, le concept de la formation progressif adapté au principe de la matrice GDE ;
  - en prônant un apprentissage plus réaliste et exigeant lors du passage de l'examen pratique de conduite grâce, par exemple, à l'instauration, comme première étape de cet examen pratique ; de test de perception des risques. Nous pensons que c'est une bonne chose ;
  - en incluant dans la formation et l'évaluation, tant théorique que pratique, la sensibilisation aux gestes de premier secours et aux dangers causés par l'utilisation inappropriée des nouvelles technologies de l'information et de la communication au volant ;
  - en incitant et en améliorant, avec des moyens adéquats, la responsabilisation des apprenants et des conducteurs envers les motards et les usagers faibles ;
  - en encourageant, en collaboration avec la Fédération Wallonie-Bruxelles, l'instauration d'un accompagnement pédagogique adapté et progressif aux élèves de première primaire et du secondaire, visant à sensibiliser les élèves en matière de la sécurité routière ;
  - en examinant les bénéfices qu'engendrerait l'organisation d'une évaluation non contraignante au terme de l'année suivant l'obtention du permis de conduire sur les compétences des usagers de la route et sur la sécurité routière ;
  - en évaluant, en concertation avec les autorités compétentes et les acteurs du secteur des assurances, l'opportunité d'un modèle offrant un incitant aux personnes qui réussissent l'évaluation au terme de la première année de conduite, leur permettant d'obtenir des conditions plus avantageuses dans le cadre de leur contrat d'assurance automobile ;
  - en optimisant les mesures de suivi et les sanctions éventuelles pour les conducteurs novices, au terme de la première année de conduite, en imposant par exemple, en fonction de l'évaluation du suivi, la participation à des cours de conduite défensive, organisés par des partenaires agréés ;
  - en recherchant à renforcer la symbiose entre d'une part la formation théorique et, d'autre part, la formation pratique ;
  - en favorisant, plus spécifiquement dans le cadre de la filière accompagnée et à l'aide d'outils jugés appropriés comme la tenue de carnets de bord, la responsabilisation du binôme apprenant-accompagnateur, nécessaire à la bonne formation de l'apprenant, en vue de la réussite du permis de conduire ;
  - en fournissant systématiquement aux accompagnateurs non professionnels les outils pédagogiques et méthodologiques de base pour augmenter l'efficacité de l'aide à la formation ;
  - en aménageant un système d'examen adapté aux nouvelles exigences de la conduite, permettant aux apprenants de valider à la fois leurs acquis théoriques, pratiques, comportementaux et éducationnels émanant du cadre réformé de l'apprentissage à la conduite.
- Le deuxième volet tend à permettre l'uniformisation du secteur professionnel de la formation à la conduite, en vue de la rendre plus performante et d'offrir à chaque moniteur un cadre de formation fiable et efficace, notamment :
- en renforçant les contrôles liés à la formation initiale et continue des moniteurs de conduite indépendants et provenant d'auto-écoles, dans les centres agréés prévus à cet effet ;
  - en créant des centres spécialisés supplémentaires dans la formation initiale et continue des formateurs professionnels et des accompagnateurs ;
  - en veillant que des cours puissent être organisés dans les deux langues officielles de la Région wallonne ;
  - en adaptant le contenu des formations et les examens aux nouveaux outils pédagogiques, aux nouvelles technologies et à l'ensemble des principes de la matrice GDE ;
  - en organisant un système de suivi-évaluation-sanction pour tous les moniteurs de conduite et en favorisant, dans le cadre de la simplification administrative, par l'usage des technologies digitales et d'outils plus adaptés ;
  - en constituant une base de données intégrée aux différents acteurs, que sont les centres d'examen, les auto-écoles, les moniteurs brevetés indépendants, les accompagnateurs non professionnels, les utilisateurs et l'administration, en vue de s'assurer du suivi, de l'évaluation et du bon fonctionnement du secteur ;
  - en harmonisant le statut des moniteurs brevetés indépendants avec le statut des moniteurs brevetés d'auto-écoles, afin de leur permettre d'exercer leur profession.
- On a encore trois points généraux :
- encourager la bonne collaboration entre les différents niveaux de pouvoir concernés par la réforme du cadre de l'apprentissage à la conduite et du secteur professionnel de la formation à la conduite ;
  - soutenir l'action des acteurs spécialisés dans l'élaboration des outils pédagogiques et méthodologiques dans le cadre, entre autres, de la mise en œuvre du projet de formation à la

conduite ;

- porter une attention particulière sur la prévention et l'information par le biais, par exemple, des agences de sécurité routière, tel que l'Agence wallonne pour la sécurité routière ou l'information en milieu scolaire.

Voilà le contenu de notre proposition de résolution. Je ne sais pas si c'est le moment d'entrer en débat ici. Je ne pense pas, parce qu'il y a tout d'abord des auditions à tenir.

En tout cas, j'aimerais souligner qu'il s'agit de pistes de solutions, que l'on a élaboré un texte en essayant d'être complet, de parler de tous les aspects qui pourraient, à notre avis, améliorer encore la situation actuelle. Le travail qui est mené actuellement n'est pas mauvais – l'objet n'est pas de critiquer ce qu'il se passe actuellement –, mais je pense qu'il est important que les partis politiques prennent leurs responsabilités sur ce sujet très important. C'est pour cela que nous avons demandé aussi que les acteurs du terrain soient entendus aujourd'hui.

Je pense que cette audition et ce débat aujourd'hui sont très importants ; il faut avancer sur ce sujet. N'hésitez pas à nous faire vos remarques sur cette proposition et de nous poser vos questions si nécessaire. Nous espérons en tout cas mener un débat fructueux sur cette matière.

**Mme la Présidente.** - Merci, Madame Baltus-Möres, pour la présentation de votre texte. Comme précisé à l'entame de nos travaux, je propose, après avoir entendu M. Puget, d'entendre M. le Ministre sur les deux textes présentés, puis nous démarrerons les auditions et le débat sur votre texte aura lieu dans la foulée. Il est préférable de travailler comme cela.

*Exposé de M. Puget, auteur de la proposition de décret (Doc. 262 (2014-2015) N°1)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Puget.

**M. Puget (Indépendant).** - Pour la proposition de résolution et la proposition de décret que j'avais déposée il y a maintenant deux ans, je ne vais donc pas refaire toute la présentation, je vais être relativement succinct. Cette proposition de résolution et cette proposition de décret sont vraiment un outil pour agir au niveau de la prévention envers les jeunes liée à la conduite et à l'influence de l'alcool sur la conduite.

Aujourd'hui, pas mal de bonnes campagnes sont réalisées à l'attention des automobilistes et à l'attention des jeunes automobilistes, leur présentant les dangers liés à la consommation d'alcool ; on ne peut pas parler d'abus, simplement de la consommation d'alcool. Je resterais uniquement sur ce thème, parce qu'il y a d'autres consommations aussi, notamment les

stupéfiants, qui ont une influence. Je n'oserais pas dire que l'alcool est une drogue, mais les stupéfiants et l'alcool ont vraiment une influence dramatique sur le comportement des jeunes au volant et sont responsables d'un peu plus de 20 % des accidents de la route.

Via ces deux textes – sans rentrer en profondeur, tout le monde a déjà eu l'occasion de les lire –, on souhaite vraiment agir au niveau de la formation sur les jeunes et expliquer aux jeunes comment fonctionne un éthylotest et l'utilité de l'éthylotest. Bien souvent, aujourd'hui, la première fois qu'un automobiliste est confronté à l'éthylotest, c'est quand il se fait arrêter, dans le meilleur des cas, par les forces de police lors d'un contrôle. Dans le pire des cas, c'est une prise de sang quand la situation est vraiment dramatique.

Dès le plus jeune âge, dès la prise en main d'un volant, la première fois que l'on s'assied derrière un volant, on va vous expliquer ce qu'est un éthylotest, comment cela fonctionne et créer un réflexe – c'est vraiment un souhait – parmi les automobilistes de souffler dans un ballon avant de conduire.

Quand vous arrivez à une soirée, vous êtes entouré d'amis et tout le monde dit : « Ne bois pas trop, parce que si tu veux conduire, il ne faut pas trop boire. » « Non, ne t'inquiète pas. De toute façon, si j'ai trop bu, je le sais. Il n'y a donc pas de problème, si j'ai trop bu, je ne conduis pas ». À 2 heures du matin, vous voyez votre ami et vous lui dites : « Donne-moi tes clés parce que tu n'es pas en état de conduire » et il va vous répondre : « Pas du tout, je suis parfaitement en état de conduire, je garde mes clés et je conduis, il n'est pas question que quelqu'un d'autre conduise ma voiture ». Je pense que c'est déjà arrivé à tout le monde d'avoir cette réflexion que l'on vous jette en plein visage d'un ami, puis deux heures après on vous téléphone parce qu'il est arrivé un accident et vous vous sentez vraiment coupable.

Si, à partir d'aujourd'hui, les jeunes et les automobilistes prennent l'habitude d'utiliser l'éthylotest, cela peut être salvateur... Vous dites : « Souffle dans le ballon. Si le ballon marque, tu ne conduiras pas. » Les gens vont prendre le réflexe et vont certainement le faire, à partir du moment où vous avez la preuve que vous n'êtes pas en état de conduire. Quand vous avez bu un verre, vous êtes certain que vous pouvez conduire votre véhicule.

Il faut vraiment apprendre aux jeunes ce qu'est un éthylotest, l'utilisation et l'importance d'en avoir un dans la voiture et de se tester avant de prendre le volant parce que c'est une preuve flagrante. Avec des éthylotests agréés, évidemment, parce qu'il y a des normes qui sont d'application. C'est la preuve, noir sur blanc ou rouge sur vert, que vous ne pouvez pas conduire. Cela peut faire prendre conscience. Si cela sauve une vie, pour moi ce texte est formidable. S'il n'y a qu'une vie sauvée, ce serait déjà extraordinaire.

**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, bravo et merci déjà pour vos propositions multiples qui m'amènent à partager avec vous quelques réflexions d'opportunité et de contenu.

Les textes qui ont été exposés ce matin mêlent deux thématiques : d'une part, celles qui sont sensu stricto liées à la refonte du permis B et, d'autre part, celles qui appellent à une refonte du secteur et des règles qui régissent le secteur. Ce sont deux thématiques extrêmement différentes et il ne faut pas entremêler les deux. Vous savez, puisque j'ai été très transparent là-dessus, qu'en la circonstance nous venons de franchir, pas plus tard que la semaine dernière, une nouvelle étape avec l'adoption en deuxième lecture par le Gouvernement wallon, sur ma proposition, du processus de réforme par voie d'arrêté – puisque c'est une matière qui échoit au Gouvernement et non au Parlement – du processus de formation au permis de conduire B.

Nous travaillons également, au sein de mon cabinet, à une prochaine réforme qui concernera les acteurs et les secteurs du monde des auto-écoles où, il est vrai, il y a des choses à clarifier. J'oserais presque dire : des balises à mieux clarifier, voire à assainir, puisqu'il suffit de rencontrer nombre d'interlocuteurs pour à chaque fois sortir de réunion avec une illustration nouvelle de la créativité, dénoncée d'ailleurs par l'un à l'égard de ce qui est généralement un de ses concurrents les plus proches.

On le sait, il y a en tout cas des choses à devoir clarifier et à ordonner. Ce sera l'objet d'une refonte et d'une réforme qui arrivera plus tard.

Par ailleurs, des actes ont déjà été posés. Si je fais écho à la demande de Mme Gérardon dans le cadre de la proposition de résolution socialiste, notamment sur la question des flux financiers entre, d'une part, les centres de contrôle technique et les centres d'examen, cela a été réglé ; il y a d'ailleurs une nouvelle modalité liée au transfert et aux flux financiers depuis le 1er janvier de cette année. Cela s'est fait avec les opérateurs dans des mécanismes qui devaient être modifiés, dès lors que l'autorégulation entre seulement deux opérateurs n'apparaissait pas comme étant la démarche la plus appropriée ou plus saine. C'est déjà un élément qui a été réglé.

Pour reprendre dans l'ordre les différents textes qui ont été exposés, je dirais que, sur la proposition de résolution socialiste, la majorité des recommandations que vous formulez sont déjà intégrées, soit dans la réforme qui est en cours, soit dans d'autres actions. Il en est ainsi, par exemple, de la formation proposée dans les écoles, qui est en cours de deux manières.

D'une part, rappelons que la cellule « éducation et

prévention », qui a été transférée du Fédéral vers la Région, a pu être sauvegardée et mise en place via les gouverneurs de province pour pouvoir maintenir et développer la présence policière dans les écoles, puisque celle-ci était remise en cause par une décision du ministre fédéral de l'Intérieur, estimant que ce n'était plus de son ressort de s'occuper de la dispense de ce type d'opération de sensibilisation, donc de la prise en charge du coût du personnel qui y était lié. Il nous semblait important de maintenir cette démarche de sensibilisation par des policiers en uniforme au cœur des établissements scolaires. C'est la raison pour laquelle, après plusieurs mois de négociations et un partenariat avec les gouverneurs, on a pu préserver l'outil.

D'autre part, et c'est toujours lié à cette formation et cette sensibilisation en milieu scolaire, il y a le continuum pédagogique dont vous avez parlé, Madame la Députée, qui prévoit la formation, qui est non obligatoire. C'est vrai, car c'est quasi impossible de pouvoir les inscrire dans l'ensemble des programmes scolaires – on sait que c'est toujours extrêmement compliqué de toucher à ces aspects-là. Cette formation doit pouvoir s'opérer demain via des enseignants référents en mobilité et en sécurité routière, qui seront formés par la Wallonie. Cela a d'ailleurs fait l'objet d'un accord de coopération signé entre la Wallonie, la Région bruxelloise et la Fédération Wallonie-Bruxelles. Cet enjeu du continuum pédagogique est également en cours d'exécution.

Vous avez évoqué aussi le permis A pour les motos. Ce permis a déjà été réformé, de manière très largement concertée, juste avant la sixième réforme de l'État, avant que la compétence ne soit transférée. Il n'apparaît pas pertinent ou nécessaire de devoir réviser ces dispositions qui sont, ma foi, assez neuves et qui agrément le secteur.

Vous avez évoqué également une certaine inquiétude ou sensibilité sur le coût financier que peut représenter la formation et notamment l'accès au permis pour les personnes précarisées. Je voudrais dire deux choses.

Probablement, le chemin que nous sommes en train de suivre ne doit pas être mauvais dès lors que l'on a, d'un côté, le Parti socialiste qui s'inquiète du coût que cela pourrait générer et, de l'autre, les propositions du Mouvement réformateur qui, si elles devaient être mises en œuvre, augmenteraient incontestablement le coût.

En étant un point d'équilibre entre les deux, c'est que l'on a visé plutôt juste, sachant qu'il faut pouvoir aussi relativiser les coûts dont on parle.

Ce sont, dans certains cas de figure, si je prends la question par exemple de l'heure qui était envisagée pour pouvoir coacher les apprenants et accompagnateurs, on parle de quelques dizaines d'euros potentiels à mettre en perspective non seulement avec le prix des vies qui peuvent être sauvées – cela n'a pas de prix – mais

également avec le coût que représenterait la charge d'assumer des accidents pour ces mêmes personnes si elles n'avaient pas été adéquatement formées. C'est à relativiser.

J'ajouterais que, de toute manière, dans le cadre de la réforme du secteur des auto-écoles et des moniteurs, dont j'ai parlé et qui arrivera dans les prochains mois, on intégrera entre autres – Madame Gérardon, c'était d'ailleurs un des éléments-clés qui étaient explicitement repris dans la Déclaration de politique régionale – ce souci et cette possibilité de la création d'auto-écoles sociales et de leur pérennisation.

J'en viens maintenant aux réflexions qui ont été partagées par Mme Baltus-Môres pour le compte du groupe réformateur sur base de la proposition de résolution qu'ils ont déposée et exposée.

Là aussi, un grand nombre de pistes tracées sont d'ores et déjà intégrées dans la réforme. Je vais y revenir pour le préciser puisque l'avantage d'avoir eu une deuxième lecture du texte la semaine dernière, c'est qu'il a déjà permis d'intégrer une série de recommandations qui ne se trouvaient pas dans la première mouture et qu'il me sera loisible de partager avec vous pour vous tenir pleinement informés.

Trois remarques peut-être sur votre proposition de résolution.

L'évaluation non contraignante au terme d'une année suivant l'obtention du permis définitif apparaît peu réaliste. Si les assurances proposent des conditions plus avantageuses, tant mieux, mais il faut reconnaître que cela n'a jamais été très probant sur le terrain jusqu'à présent, cela n'a pas beaucoup fonctionné. On est assez dubitatifs, même si, en soi, la mesure n'est pas problématique.

Les résolutions, tant la vôtre que celle du groupe socialiste, proposent de réformer le secteur des auto-écoles et des moniteurs. Les deux proposent de garder le principe des moniteurs indépendants qui travaillent pour leur compte en dehors des auto-écoles. Ne nions pas que, pour le secteur, le statut des moniteurs indépendants pose aussi des questions et des soucis, notamment celui d'éviter le travail au noir et de faire une concurrence déloyale, la question de la qualité de la formation, dans quelle mesure le moniteur est agréé ou pas.

Bref, des choses qu'il conviendra de clarifier et que j'entends bien clarifier, même si, en fonction du côté de la barrière où l'on se trouvera, on appréciera ou grincera des dents. C'est le principe même d'une réforme du secteur qui est attendue. Il faudra serrer la vis sur certains aspects et, d'autre part aussi, alléger les contraintes pour les auto-écoles elles-mêmes.

Si l'on prend en compte, par exemple, une des aberrations, c'est que les auto-écoles ne peuvent déduire

que les frais et la TVA des véhicules et du carburant qu'à hauteur de 50 %. C'est certes une matière fédérale, mais cela ne paraît quand même pas très logique.

Sinon, il y a une bonne collaboration entre les différents niveaux de pouvoir, pour faire écho au point 3 de votre proposition de résolution. Jusqu'à présent, je n'ai pas de doute que le Fédéral continuera de collaborer aux différentes demandes que les Régions pourraient formuler pour adapter le permis provisoire. Nous aurons probablement l'occasion d'y revenir.

Quant à la proposition de décret et à la proposition de résolution de M. Puget. Commençons par la proposition de résolution visant à agir auprès du Gouvernement fédéral pour que le maniement et l'utilisation d'un éthylotest chimique et électronique fassent partie des matières à maîtriser pour l'examen théorique et pratique. Dans l'absolu, il n'y a pas de problème de principe avec la résolution, puisque l'apprentissage de l'usage de l'éthylotest a déjà fait partie des éléments de réflexion dans le cadre de la réforme. Il n'y a pas de difficulté à cela.

Notons d'ailleurs – et vous l'avez vous-même souligné en glissant, mais en vous récupérant à temps sur le débat lié à l'alcool est-il une drogue ou pas et en tout cas sur les notions de dépendance – que les aptitudes à la conduite et les facteurs susceptibles de dégrader ces aptitudes font déjà partie du programme de formation, comme les effets liés à l'alcool, les drogues, les médicaments, les états émotionnels, la fatigue et j'en passe.

Le seul fait de savoir utiliser un éthylotest, reconnaissons-le aussi, ne va pas en soi faire diminuer les accidents de la route, même si c'est un élément de sensibilisation accru. J'ai bien compris que c'était le seul objectif que vous poursuiviez. On pourrait d'ailleurs se demander pourquoi se limiter à la seule question de l'alcool et ne pas faire également des tests pour les médicaments, les drogues, et cetera.

Je pense qu'il faut voir votre approche dans un contexte plus global, qui est celui de la sensibilisation aux effets de l'alcool et l'auto-évaluation de ces aptitudes à la conduite et aussi de faciliter les contrôles des services de police en la matière. Jusqu'à présent, les policiers ne se plaignent pas de l'ignorance des usagers pour effectuer un contrôle alcool via un éthylotest.

L'éthylotest évolue et évoluera encore. Se posent d'ailleurs les nombreuses questions des agréments de ces différents appareils. Est-ce à ce point compliqué de souffler au point de devoir apprendre à souffler ? Quelle est la fiabilité des éthylotests, notamment ceux vendus dans le commerce et pour lesquels il n'y a pas de normes précises qui garantissent leur fiabilité et leur qualité.

Tant pour la proposition de résolution que pour la proposition de décret, on peut noter que la proposition

de décret m'apparaît d'autant moins pertinente que, si le maniement et l'utilisation d'un éthylotest font partie de la matière de l'examen théorique, il n'est pas nécessaire de prendre un décret pour que les auto-écoles l'intègrent dans la formation.

Ce sont probablement les motifs pour lesquels le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, qui s'est penché sur vos deux textes, a remis dans les deux cas des conclusions défavorables sur l'adoption de vos textes. J'aurai la courtoisie de ne pas relire en long et en large les motifs pour lesquels le Conseil supérieur estime que ce n'est pas pertinent à ce stade et qu'il faut d'ailleurs travailler à davantage renforcer une meilleure auto-évaluation de l'aptitude des conducteurs. Je m'inscris dans la même lignée ici que le Conseil supérieur, en considérant que, même si la démarche est louable, si l'enjeu de sensibilisation est présent, dès lors qu'il a déjà été intégré dans les processus du programme de formation, il n'est plus nécessaire de se doter de textes complémentaires.

Cela m'offre l'occasion, comme je l'évoquais, de revenir un peu sur les tenants et aboutissants de la réforme à proprement parler du permis de conduire pour les voitures, le fameux permis B.

Vous vous souviendrez que j'avais soumis au Gouvernement les premiers textes le 30 mars dernier. C'est un arrêté du Gouvernement wallon qui modifie les arrêtés royaux du 23 mars 1998 et du 10 juillet 2006 relatifs au permis de conduire. C'est une compétence qui échoit effectivement à l'exécutif et pas au législatif. Cependant, les textes de la réforme ont été transmis à l'ensemble des membres de la commission parlementaire. Je l'ai fait d'initiative puisque je sais que vous avez été nombreux – Mme De Bue est certainement la première d'entre vous – à me questionner sur l'évolution de la réforme, tantôt en se plaignant d'ailleurs qu'elle n'avance pas assez vite, et puis parfois en se plaignant qu'elle a avancé trop vite, mais c'est la loi du genre. D'où la volonté de réorganiser des auditions comme vous l'avez souhaité.

Le Gouvernement a adopté le texte en première lecture en demandant explicitement qu'entre la première et la deuxième lecture, l'avis du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière soit sollicité dès lors que ce Conseil est l'organe le plus pertinent et habilité à être consulté. Il rassemble tous les spécialistes – fonctionnaires et associations – concernés par la sécurité routière en Wallonie. Le conseil a d'ailleurs mis en œuvre différents groupes de travail pour pouvoir remettre un avis précis sur la réforme proposée selon les différents volets qu'elle abordait. Cet avis m'a été officiellement communiqué le 19 mai et il est, à mon estime, globalement positif et formule une quinzaine de recommandations qui ont d'ailleurs pour la plupart déjà été intégrées à la deuxième lecture. C'est là que c'est important tant pour les personnes qui viennent aujourd'hui en audition à votre demande que pour vous-

mêmes, Messieurs et Mesdames les parlementaires, que je puisse vous en donner quelques éléments complémentaires d'information.

Le dossier donc a bien été validé en deuxième lecture le 8 juin dernier. Quelle est la suite du timing ? Désormais, vous le savez, après la deuxième lecture, c'est l'envoi vers le Conseil d'État, qui dispose de 30 jours pour pouvoir alors statuer sur le dossier, l'objectif étant bel et bien d'adopter en troisième lecture le texte au Parlement et qu'il soit publié avant la fin de la session parlementaire, avant les vacances, pour disposer justement d'au moins un semestre de délai avant l'entrée en vigueur au 1er janvier 2018.

Là, en la circonstance, mon souhait est de pouvoir, avant la fin de la session parlementaire de toute manière, publier l'arrêté. Je sais que le Conseil supérieur wallon était sceptique dans son avis sur la possibilité de mettre l'ensemble de la réforme en œuvre au 1er janvier 2018. À notre estime, cela reste tout à fait jouable, dès lors que les dispositions sont d'ailleurs prises avec la DGO2 et avec le GOCA à ce sujet pour le permettre.

Je voudrais aussi rappeler quelques éléments de contenu de cette réforme. Tous les acteurs ont pu être invités à travailler ensemble pour mettre en place une réforme qui doit tirer vers le haut la qualité de la formation des candidats conducteurs. C'est cela l'objectif premier que nous poursuivons. Pour information, signalons d'ailleurs que les taux de réussite des examens du permis théorique et pratique sont actuellement d'environ 50 % au premier examen présenté. C'est assez faible. Cela montre que des améliorations de la formation et de la préparation aux examens sont non seulement possibles, mais pleinement nécessaires.

En ce qui concerne la formation théorique, l'apprentissage sera renforcé au niveau de thématiques précises, telles que les effets de l'alcool et de la fatigue sur la conduite. La perception des risques et les bonnes pratiques en cas d'incident seront également développées et feront partie intégrante de la matière de l'examen. De plus, lors du passage de l'examen théorique, le principe de la faute grave sera réinstauré et durci. Toute erreur à une question relative aux infractions du troisième degré – par exemple, brûler un feu rouge ou prendre un sens interdit – ou du quatrième degré – faire demi-tour sur l'autoroute, ne sait-on jamais, on a déjà tout vu – entraînera l'échec automatique de l'examen théorique.

Quant à la formation pratique, les deux filières, dites libre et auto-école, seront améliorées et mises en parallèle tout en laissant le libre choix de l'une ou de l'autre. Le grand objectif de la réforme est de renforcer l'acquisition d'une expérience utile en matière de conduite avant de passer l'examen pratique.

Concrètement, la filière libre démarrera par un encadrement que l'on appellera couramment le rendez-vous pédagogique. Si l'on oblige le guide à assister et à participer à ce rendez-vous pédagogique, il n'est par contre pas envisagé de l'évaluer ou de lui faire passer un examen spécifique. Ce rendez-vous pédagogique a un double objectif : d'une part, il y a la première prise en main du volant et, d'autre part, c'est l'occasion de rappeler les modalités et les objectifs de la formation ainsi que de transmettre une boîte à outils comportant des repères et des conseils utiles pour le bon déroulement de l'apprentissage à la conduite d'une voiture.

Parmi ces repères et ces conseils, il sera proposé la tenue d'un carnet de bord et une invitation à parcourir 1 500 kilomètres dans des contextes routiers et de circulation diversifiés avant de présenter l'examen. On a d'ailleurs eu un long débat en interne pour savoir s'il fallait passer le stade de la seule recommandation pour rendre contraignants ces 1 500 kilomètres de roulage préalable. De manière pragmatique et réaliste, on s'est rendu compte qu'il serait impossible de le vérifier et de le contrôler. Si c'était juste pour encourager la fraude, avec quelqu'un qui allait, pendant une journée, la veille de ses examens, fictivement remplir des destinations, des lieux et des kilomètres pour faire croire que, cela n'avait guère d'intérêt. On va plutôt opter pour la recommandation, la conscientisation et la responsabilité de chacun, mais ne pas être dans une démarche d'imposition qu'il n'est de toute manière pas possible de contrôler, ni même, a fortiori, de sanctionner.

J'ajouterai aussi que la filière libre se voit également ouvrir à la possibilité de conduire seul, sans guide, pour le perfectionnement, l'acquisition de plus d'expérience et la souplesse dans la formation. Ce n'est cependant pas une obligation. Pour y avoir accès, le candidat conducteur de plus de 18 ans passera un test pour obtenir un certificat d'aptitude délivré par un professionnel. Je le redis, il s'agit d'une possibilité et pas d'une obligation.

Au sujet d'une filière plus rapide qui a été introduite, il s'agit de la possibilité de passer directement son permis après 30 heures d'auto-école, contrairement à la filière classique qui comporte 20 heures de formation puis une période de conduite non accompagnée. J'ai en effet souhaité offrir une possibilité plus rapide, une sorte de *fast track*, qui sera limitée à certains cas bien précis pour ne pas non plus que l'on en abuse, par exemple celui d'un demandeur d'emploi dont l'obtention du permis serait la condition sine qua non de l'obtention de l'emploi.

Il convient cependant de limiter le nombre de cas où cette filière serait autorisée, pour ne pas porter atteinte à la volonté d'augmenter l'expérience de conduite avant passage de l'examen pratique. Les cas précis seront définis dans le texte définitif de l'arrêté du Gouvernement instaurant la réforme.

Quelles sont justement les modifications qui ont pu être intégrées à la deuxième lecture du texte, suite aux 15 recommandations du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière ? Je vais reprendre ces 15 recommandations et vous dire lesquelles ont pu être intégrées, lesquelles ne l'ont pas été et pourquoi, le cas échéant. Vous verrez que souvent, quand on ne les a pas intégrées, c'est parce qu'elles ressortaient de la compétence fédérale et pas d'un levier à ma disposition.

La première recommandation concerne le test de perception des risques lors de la formation pratique ou lors de l'examen pratique et pas lors de l'examen théorique.

La deuxième recommandation est l'échec de l'examen théorique si deux fautes graves sont constatées et pas seulement une seule. Ces deux recommandations ont été intégrées et j'ai donc modifié mon projet d'arrêté du Gouvernement en ce sens.

La troisième recommandation vise l'établissement de la liste des fautes graves. La quatrième est la cohérence entre les fautes graves de l'examen théorique et la liste des erreurs de conduite impliquant l'échec à l'examen pratique du permis de conduite. La cinquième recommandation est le retour d'informations pour le candidat, afin qu'il dispose d'un feed-back lors d'échec à l'examen théorique ou pratique. La sixième recommandation est le rendez-vous pédagogique obligatoire pour chaque guide mentionné sur le permis provisoire, plus un rendez-vous de trois heures en petit groupe, plutôt qu'une heure individuelle.

La septième recommandation est la mise à disposition d'un document d'apprentissage à l'adresse du candidat. La huitième recommandation est l'établissement d'un document d'apprentissage à l'adresse des guides.

Très clairement, il y a des éléments qui relèvent de modalités opérationnelles. Par exemple, les recommandations 7 et 8, c'est mettre à disposition des documents, réaliser des *folders* ou des brochures. Ce sera évidemment intégré, mais cela ne doit pas formellement se trouver dans un arrêté du Gouvernement. Ce sont des modalités opérationnelles qui seront suivies, mais qui, sur la forme, n'ont pas besoin d'une assise dans un arrêté de Gouvernement pour autant.

La recommandation 6 est jugée d'ailleurs tout à fait excellente, celle de trois heures en petit groupe plutôt qu'une heure en individuel. Elle a été prévue et intégrée dans la deuxième lecture. Le rendez-vous pédagogique en début de filière libre, qui regroupe le guide et le candidat, que j'avais initialement prévu en face à face pendant une heure, sera donc désormais effectué par groupe de maximum une dizaine de personnes, pour être de plus longue durée – trois heures, par exemple – et ce afin d'être plus complet sans que ce ne soit

nécessairement plus coûteux, puisque l'on pourra mutualiser le coût sur chacun. On a donc une démarche qui ne génère pas de facto de surcoût pour l'apprenti, mais qui permet par contre d'être plus efficace. C'est donc désormais chose intégrée.

La neuvième recommandation vise le certificat d'aptitude en filière libre – qui est facultatif, rappelons-le – ou en filière auto-école – qui là est obligatoire. Pour conduire seul, il devrait être délivré uniquement par les centres d'examen. C'est effectivement une bonne recommandation qui demande une préparation et une rémunération des centres d'examen qui est possible, mais que l'on doit encore alors organiser sans délai. Là, c'est aussi une modification qui a été intégrée au projet d'arrêté, sur l'article 28, si vous voulez le détail.

La dixième recommandation est la formation des acteurs du secteur – les moniteurs – qui doit être plus clairement définie, organisée et suivie par la DGO2.

La quatorzième recommandation – je n'ai pas suivi l'ordre numérique ici parce que je l'ai regroupée par thématique – ce sont des sanctions proportionnées et dissuasives pour toute infraction dans le secteur des auto-écoles et des moniteurs. Ces enjeux-là font donc l'objet d'un autre projet d'arrêté du Gouvernement, celui que j'évoquais tout à l'heure, à savoir la réforme du secteur agrément auto-école et moniteur qui interviendra avant fin 2017. Ce sont donc des recommandations que l'on prend en compte, mais qui seront alors intégrées dans un texte connexe à la réforme du permis B.

D'ailleurs, on doit modifier l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite des véhicules à moteur puisque l'on doit clairement toiletter un peu les modalités de fonctionnement du secteur.

La recommandation 11, c'est que tout formateur agréé soit mentionné sur le permis provisoire et la treizième recommandation vise le taux d'alcool réduit pour les conducteurs novices en période probatoire. Ces deux éléments sont de compétence fédérale et donc à relayer auprès du Fédéral. Je peux y souscrire sur le fond, mais je n'ai pas l'outil qui me permet de statuer sur le sujet.

La douzième recommandation, c'est le fameux sigle « L » qui devrait être différent si la conduite se fait avec guidé ou sans guidé. Là aussi, on est, à l'instar des guides de bonne pratique, dans une modalité opérationnelle sans que cela nécessite que ce soit inscrit dans l'arrêté du Gouvernement wallon, mais c'est une modalité à laquelle je souscris et que l'on pourra alors prévoir explicitement.

Enfin, il y avait la question de la quinzième recommandation. N'étant pas trop optimiste avec la mise en œuvre au 1er janvier, il faut être optimiste.

Nous pensons que c'est ambitieux, mais tout sera fait pour y arriver.

J'ajoute que, dans une volonté de bonne gouvernance, une évaluation de la réforme aura également lieu 12 mois après sa mise en application. C'est donc désormais une modalité qui est introduite parmi les modifications qui ont été présentées au Gouvernement. S'agissant de la nouvelle filière des 30 heures auto-école, le *fast track*, d'accord évidemment aussi avec les trois cas limitatifs permettant l'accès à cette formation qui ont été proposés : la question de l'accès à l'emploi, l'absence de véhicule et d'accompagnant et la fin de validité du permis provisoire.

Il faudra maintenant exprimer tout cela dans un arrêté ministériel en le rédigeant de manière appropriée et en permettant aussi le contrôle du respect de ces trois cas limitatifs.

Je voudrais juste terminer en précisant que la réforme n'a pas été, contrairement à ce que j'ai pu lire ci et là, établie en deux mois, mais bien en deux ans, puisque cette une réforme qui a été établie après avoir entendu les différents acteurs du secteur de la formation à la conduite, de l'examen au permis et plus largement de la sécurité routière. Elle est aussi basée – on l'oublie trop souvent – sur une concertation avec les Régions flamande et bruxelloise, sur les bons exemples étrangers et sur les recommandations internationales en la matière.

C'est une réforme que j'estime avoir pu mener avec mes équipes avec ordre et méthode dans un contexte, d'ailleurs, plus global. Je rappelle qu'au premier semestre 2015, il y avait la volonté d'assurer la continuité d'abord du service public dans la foulée de la sixième réforme de l'État pour éviter les blocages qui étaient craints très légitimement par les acteurs du secteur. Premier enjeu : rassurer, apaiser, veiller à la continuité.

En 2016, il y a également les questions relatives – que j'évoquais tout à l'heure, d'ailleurs – à la régulation financière entre contrôles techniques et centres d'examen du permis de conduire, avec les deux mêmes organismes qui assurent les deux services : Autosécurité et AIBV regroupés dans le GOCA. Là, on a su trouver des modalités en concertation aussi avec les opérateurs.

En 2016 et 2017, c'est aussi la période pendant laquelle on a travaillé à la réforme de la formation permis B à proprement parler. Et cette année verra encore les clarifications et réformes s'agissant de l'agrément des auto-écoles et des moniteurs brevetés, avec les questions de formation continue, les examens médicaux, les sanctions en cas de fraude, et cetera.

Je voudrais rappeler aussi quels sont les organes qui ont déjà pu être rencontrés par mon cabinet, en montrant

bien que cela ne s'est pas vite fait au coin d'une table sans concerter personne. Je ne sais pas pourquoi je me sens obligé parfois de le rappeler. C'est notamment :

- la Fédération des auto-écoles agréées le 29 novembre 2016 ;
- les autres Régions – flamande et bruxelloise – que l'on a rencontrées tous les deux mois ;
- Benjago, la plateforme qui met en relation candidats et moniteurs indépendants, qui a été aussi rencontrée le 19 décembre 2016 ;
- la Croix-Rouge, le 8 juin 2016 et le 9 mars 2017 également, là par téléphone tandis que c'était physiquement en juin dernier .
- Drive Mut, l'Union nationale des mutualités socialistes qui a été rencontrée en septembre 2015 ;
- Mobil'Insert, auto-école sociale, en 2015 également ;
- l'inauguration de la première auto-école sociale agréée en septembre 2016 et les discussions qui ont pu se faire en amont ;
- Federdrive, la Fédération des auto-écoles que l'on a pu concerter informellement à l'occasion de plusieurs rencontres – d'ailleurs, par nature, toutes ces concertations se sont faites à chaque fois de manière informelle puisque les formelles se sont faites par le truchement du Conseil supérieur après la première lecture ;
- Autosécurité et AIBV, qui ont aussi été rencontrés à plusieurs reprises depuis deux ans ;
- l'auteur principal de la réforme du permis moto de 2013, M. Tourneur, fonctionnaire fédéral transféré depuis lors à la Région ;
- un colloque international a été organisé les 25 et 26 novembre 2015 à Bruxelles sur le thème « formation à la conduite, une vision à 360 degrés », lequel a permis d'ailleurs un échange intéressant et d'actualité, s'inspirant des bonnes pratiques qui étaient recommandées. Les expériences et études existantes de nos voisins et du monde scientifique ont pu comme cela nourrir la réflexion et nous conforter dans le projet de notre réforme ;
- des rencontres se sont faites aussi avec le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, de manière informelle, le 15 décembre 2016 et de manière plus formelle le 30 mars 2017, lorsque la présentation s'est faite en vue de la demande de son avis futur. Je vais vous faire l'économie de rappeler la composition du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, parce que ce serait long et fastidieux et parce que je postule que chacun la connaît au final.

Voilà, Madame la Présidente, les éléments que je souhaitais partager avec les parlementaires et les personnes qui ont été invitées à s'exprimer pour pouvoir

donner mon opinion et mes recommandations sur base des textes qui ont été exposés par les parlementaires et, plus largement, de la réforme en cours ou de celle encore à venir s'agissant, au-delà du permis B, du secteur lui-même des auto-écoles et des moniteurs.

Je vous remercie.

**Mme la Présidente.** - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éclairages.

Chaque intervenant dispose de 15 minutes pour présenter. Ce que je proposerai aussi, c'est que l'on entende chacun des intervenants et que l'on puisse réagir tout à la fin de toutes les interventions, sinon cela risque de faire perdre un petit peu le rythme.

*Audition de M. Derweduwen, Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Derweduwen.

**M. Derweduwen,** Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR). - Avant d'aborder le plat de résistance, qui a déjà été largement entamé par M. le Ministre, je propose un petit hors-d'œuvre et rappeler que la semaine passée était une semaine extrêmement riche en matière de sécurité routière avec, d'une part, l'organisation des États généraux de la sécurité routière le vendredi – je pense que certaines personnes étaient présentes.

Par ailleurs, il y a eu la publication officielle des statistiques du SPF Affaires économiques dans le courant de la semaine qui fait état, pour la Wallonie, de 302 tués en 2016, soit le chiffre le plus bas jamais enregistré en Wallonie. Le surcroît de tués malheureusement enregistré en 2015 a donc quand même été rattrapé sur 2016.

En gros, si l'on compare entre 2009-2010, où l'on comptait encore en Wallonie 400 tués, on se retrouve à peu près à 300, soit une centaine de vies épargnée chaque année. Je pense que c'est quand même un élément important.

Au-delà de cela, il y a également le baromètre de la sécurité routière du premier trimestre 2017 qui est sorti, qui a été publié et qui, lui aussi, fait état d'une réduction du nombre de tués sur place de 15 personnes. Le premier trimestre 2016 était assez mauvais, mais au-delà de cela, c'est le meilleur premier trimestre jamais enregistré.

Je ne vais pas revenir sur les différentes mesures, recommandations du Conseil supérieur wallon – M. le Ministre l'a fait de façon tout à fait synthétique. Je vais peut-être changer un petit instant de casquette, remettre celle d'administrateur délégué de l'agence et donc, pour

en revenir au niveau du matériel didactique, effectivement, l'agence a décidé de mettre en place une équipe qui sera dédiée à la mise en place de ce matériel didactique à destination des candidats, qui va se centrer non pas sur le Code de la route, parce qu'il y a déjà beaucoup de choses qui existent à ce niveau-là, mais sur toute une série d'autres éléments, l'impact sur l'aptitude à la conduite de la consommation d'alcool, de la consommation de drogues, la consommation de médicaments, l'impact sur la fatigue, qui intervient régulièrement dans les accidents de week-end, l'impact de toute une série de situations à risque, les interférences entre les conducteurs de voiture, les conducteurs de motos, être conscient, pour un conducteur novice, qu'un motard est moins facilement détectable, parce qu'il a une surface frontale beaucoup plus réduite et que sa vitesse, dès lors, est plus difficile à évaluer, toute une série de choses qui seront mises dans ce document et qui va donc aider le candidat conducteur dans toutes ses anticipations des situations à risque et ses auto-évaluations.

Ensuite, l'autre objectif, je pense, est un meilleur encadrement de la filière libre et l'on veut vraiment s'inscrire à ce niveau-là. Je crois qu'aujourd'hui, à ma connaissance, en Belgique, il n'existe pas de guide pour l'accompagnateur, pour le guide, or, c'est quand même une tâche extrêmement importante. C'est la personne qui va compenser le manque d'expérience du candidat conducteur en anticipant pour lui les situations à risque, en attirant son attention sur toute une série de choses et je pense que, là aussi, il y a toute une série d'informations à donner. Faire prendre conscience que ce n'est pas banal d'accompagner quelqu'un dans le démarrage, que tout au début, il faut trouver les zones où l'on peut s'exercer à démarrer sans caler dans des situations qui ne sont pas à risques. Insister peut-être très lourdement sur le rôle d'exemple du guide. Un guide qui ne met pas sa ceinture, comment voulez-vous qu'il fasse passer l'information que la personne doit mettre sa ceinture ; des parents qui servent de guide et qui conduisent en étant sous influence de l'alcool, comment voulez-vous qu'ils donnent comme information à leur enfant de conduire en respectant les limitations à ce niveau-là ?

Donc, voilà deux aspects que l'on va mettre en place de façon extrêmement précise et à disposition à la fois des guides et des candidats conducteurs et puis je suis aussi quelqu'un d'optimiste et j'espère que les délais pourront être rencontrés. Ceci étant dit, je pense et j'insiste quand même quant au fait que le processus est complexe. Machiavel disait que le diable git dans les détails et je pense que c'est un point qu'il serait quand même important de prendre en compte. Il ne faut pas non plus oublier que la loi spéciale prévoit que tout conducteur peut présenter les examens dans la région de ce choix. On n'est pas très sûr aujourd'hui de si toute la filière qui est commencée dans une région doit suivre dans la même région. C'est la vision de la Région flamande. Je ne suis pas sûr qu'elle soit également

reconnue par le Conseil d'État et donc, une personne pourrait faire du shopping, aller une fois d'un côté, une fois de l'autre. Il y a quand même toute une série de choses à prendre en compte.

Ensuite, je reviens peut-être un bref instant sur le guide, sur le document didactique pour le guide. Un autre aspect qui me semble important, c'est de mettre effectivement tous les enjeux que doit rencontrer le guide et je pense que dans le cadre de la filière libre, pour moi, il n'est pas du tout exclu de se faire aider de temps en temps par quelques séances, quelques heures données en auto-école et je pense que quand, dans le guide, on mettra vraiment en valeur tout ce qui doit être fait au niveau de l'accompagnateur, peut-être qu'il se rendra compte qu'à certains moments, il ferait mieux de se faire également en partie, suivant ses compétences, suivant les compétences du candidat, accompagner par quelques heures d'auto-école.

Je vous remercie de votre attention. Je pense avoir bien respecté le quart d'heure et je reste à disposition s'il y avait des questions.

*Audition de M. Haine, Administrateur de la Fédération des Écoles de Conduite et Centres de Formations agréés (FEDERDRIVE)*

**Mme la Présidente.** - Je préviens déjà les collègues que les présentations de ce jour pourront être disponibles via la plateforme d'échange, de transmission des documents et des données.

La parole est à M. Haine.

**M. Haine,** Administrateur de la Fédération des écoles de conduite et centres de formations agréés (FEDERDRIVE). - Bonjour Monsieur le Ministre. Merci pour l'organisation de ces auditions, à ceux qui les ont demandées.

Je vais plutôt me pencher sur la réforme d'un point de vue pédagogique, donc certaines choses que je vais dire ne peuvent pas nécessairement correspondre à cette problématique fédérale et régionale, mais j'aimerais tout de même vous en toucher un mot.

La première chose qui me surprend, c'est que toutes les analyses démontrent que les 18-24 ans sont toujours deux à trois fois plus en danger que les autres. C'est un constat que personne ne remet en question. Un autre constat qui n'est remis par personne en question, c'est dans les milieux scientifiques, c'est que c'est le facteur humain qui, en général, est la cause de l'accident et plus de 90 % des accidents sont liés à cela.

Première chose, je vais regarder la réforme proposée par M. le Ministre et l'analyser de notre point de vue, en points forts et en points plus faibles.

Deuxième chose qui est d'une importance capitale, en tout cas en ce qui me concerne, c'est de faire l'état des lieux. Cela fait 25 ans de permis provisoire. C'est arrivé en 1992. C'est un truc assez spécial. Il y a un principe et pour nous, il y a un postulat qui fausse tout et nous formulerons des propositions alternatives.

Enfin, il y a évidemment une interrogation qui fait partie d'un autre débat, mais c'est une simple interrogation : qu'en est-il de l'économie collaborative, la concurrence déloyale, les guides brevetés anonymes et les plateformes Internet qui sont des choses auxquelles nous sommes confrontés aujourd'hui, par rapport à la réglementation que nous devons respecter.

Revoyons cette réforme et les points forts. Les points forts, pour moi, pour nous, c'est la réintroduction de la liberté du choix. Cela fait 25 ans qu'un candidat au permis de conduire ne peut choisir qu'entre un permis provisoire et un permis provisoire, c'est-à-dire un permis provisoire filière libre ou un permis provisoire livré par l'auto-école. Beaucoup de candidats ne sont pas satisfaits de ce système et beaucoup de candidats, comme d'ailleurs c'est le cas du permis A, souhaitent pouvoir accéder, d'une façon plus directe, au permis de conduire.

La première chose, c'est l'examen théorique qui est plus représentatif de la réalité, avec les 50 questions, la cotation isolée des erreurs graves – j'ai mis « erreurs graves », parce qu'il y a à la fois les fautes du troisième et quatrième degré, mais il y a aussi les fautes relatives à l'alcoolémie, au délit de fuite et ainsi de suite. Le rétablissement dans la formule du permis provisoire de 20 heures, minimum légal, parce que souvent, on oublie ce minimum légal de la répartition en 18 heures plus deux. En fait, ce système-là existait déjà en 2006 et puis, il a été aboli pour je ne sais quelle raison et le gros avantage de répartir de cette manière, c'est la possibilité à la fois pour l'enseignant et à la fois pour le débutant de créer une rencontre en phase, je dirais au minimum en phase terminale de l'écolage, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et donc, en fait, pas mal de candidats présentent, sans que nous soyons au courant, des examens et donc, nous ne savons même pas, en réalité, dans ce cadre, s'ils ont réussi ou échoué.

Le troisième point qui est évidemment important, c'est l'introduction du test de la perception des risques qui, suivant la recommandation du CSWSR, a été intégré à l'examen pratique et c'est beaucoup plus logique que de l'intégrer à l'examen théorique.

Enfin, la réintroduction de la formation classique à la conduite, comme c'est le cas d'ailleurs partout en Europe, basée sur 30 heures, minimum légal. Là, moi, j'ai une petite interrogation. Vous avez dit que c'est réservé très strictement à certaines catégories. Dans la réalité, certains candidats souhaitent tout simplement pouvoir bénéficier d'une formation classique. Pourquoi ce souhait ne pourrait-il pas simplement être exaucé si

c'est leur souhait et ne pas seulement le limiter à des catégories tout à fait précises.

Le point faible, nous savons bien qu'il y a une culture de la filière libre en Belgique. J'ai été assez choqué d'entendre ce calcul de zéro euro et finalement de ne calculer que le coût des examens. En réalité, une filière libre ne coûte pas zéro euro. Une filière libre, cela coûte d'abord le temps du guide, c'est une première chose. La deuxième chose, c'est la mise à disposition d'un véhicule. Soit, c'est un véhicule familial, soit c'est une vieille bagnole, généralement que l'on achète et qui, d'ailleurs, ne respecte ni les préoccupations environnementales, ni la sécurité qu'offrent aujourd'hui les véhicules.

Je pense que vouloir l'encadrement des guides est une bonne mesure, mais les limiter à deux rendez-vous pédagogiques d'une heure – mais cela a été modifié – est plus réaliste.

Vouloir fournir aux guides une boîte à outils leur permettant de couvrir les quatre niveaux de la matrice GDE n'est ni plus ni moins qu'un leurre pour nous. C'est un mauvais message et une dévalorisation de la profession. Quand on voit la difficulté que cela représente déjà dans un écolage professionnel, il est assez utopique d'imaginer qu'un guide va pouvoir faire cela sans avoir plus de formation que ces deux petites rencontres qu'il aura avec le monde professionnel.

Le point qui semble tout de même un peu litigieux, c'est de rendre la filière libre plus attrayante encore, c'est quelque part manquer le rendez-vous avec la formation, parce que vous permettez dans cette formule aux débutants de rouler seul. Or, déjà, on peut considérer que le permis provisoire pour rouler seul délivré par l'école de conduite n'est déjà pas du tout une formule idéale, d'où d'ailleurs la demande du secteur qu'il ne soit plus délivré par l'école, mais qu'il soit bien délivré au terme d'un examen fait par le centre d'examen. Pourquoi ajouter une deuxième possibilité alors que cette possibilité existe pour celui qui le souhaite en recevant une formation professionnelle de 20 heures, minimum légal ?

Enfin, je voudrais insister sur la chose importante. Que vous le vouliez ou non, la filière libre reste un mode d'apprentissage par essai erreur et je tiens tout de même à insister sur le fait que c'est dans une matière où l'erreur tue et blesse. J'ai difficile à comprendre que des parents, si leurs enfants veulent apprendre à jouer au tennis, si leurs enfants veulent apprendre à nager, si leurs enfants veulent apprendre à faire du ski, vont se diriger automatiquement vers une filière professionnelle et que, dans le cadre de l'apprentissage à la conduite, on encourage à le faire avec, en quelque sorte, n'importe qui. Le point faible, c'est que cela la rend plus préférentielle qu'avant.

Je viens maintenant sur quelque chose qui me tient à

cœur, l'état des lieux. Le permis de conduire provisoire, c'est un truc unique en Europe. La Belgique fait cela depuis maintenant 25 ans. C'est un processus assez particulier. C'est un mode total ou partiel – total dans le cadre de la filière libre, partiel dans le cadre de l'école de conduite agréée – d'apprentissage par essai erreur et ce n'est pas un vrai mode de formation. La raison est très simple, c'est qu'il n'y a pas de contrôle sur la période de stage.

Le principe du permis provisoire, c'est de poser simultanément le double problème de la formation et du stage avant le permis. Cette situation est assez unique. On inverse la polarité du processus, parce que l'on commence par un apprentissage sur le tas – le tas étant le réseau routier – on fait un stage, on présente un examen. Ensuite, si l'on échoue, la « punition », c'est de retourner en stage. On peut faire cela autant de fois que l'on veut. Il y a donc une absence d'obligation de résultat. C'est quelque chose qui n'est vraiment pas performant, alors que la logique serait de faire une formation suivie d'un examen, suivi d'un stage. Et c'est seulement si l'examen était réussi que l'on pourrait se mettre à rouler seul, que ce soit dans le cadre d'un permis dit provisoire – même si le nom n'est pas très adapté – ou, évidemment, d'un permis définitif.

Qu'est-ce que cela fait, le permis provisoire ? Cela fait, depuis 25 ans, de la formation à la conduite un produit minoré. Cela ne fait que, jour après jour, diminuer.

La période de stage est plus souvent réduite à un man's land. Il n'y a aucun contrôle. Ce qui veut dire qu'il y a des gens qui ne roulent pas et qui attendent paisiblement que les mois s'écoulent, d'autres roulent, mais roulent, comme je le dis bien, avec des conseils contradictoires et on n'a véritablement aucun contrôle là-dessus. Très souvent d'ailleurs, le fait que ce n'est pas performant, c'est que les gens se rendent à l'école de conduite au moment où ils arrivent au terme de la validité de leur document et là, c'est la catastrophe, il faut y aller vite et c'est cela qui fait d'ailleurs que les résultats de 50 % sont là, ils sont dus à ce système qui, franchement, est loin d'être performant.

Le permis provisoire pour rouler seul, c'est la raison pour laquelle nous avons demandé ce changement, les 20 heures sont devenues non plus un minimum légal, mais une exigence de certificat d'études. Il y a une pression sociale. Comme il y a eu une ouverture des marchés en 2004 et comme il y a plein d'acteurs qui s'occupent de jouer autour du permis de conduire, le fait est que vous n'êtes plus en mesure de ne pas délivrer ce certificat d'aptitude même à quelqu'un en fait qui n'est pas prêt pour rouler seul.

Le paradoxe également qui me perturbe toujours, c'est le fait que l'on délivre des certificats d'aptitude pour rouler seul, mais que l'on dit que l'on n'est pas prêt pour l'examen. Il faut encore s'entraîner et acquérir

l'expérience. Or, la réforme nous dit bien que l'examen actuel serait « insuffisant », parce qu'il n'explorerait que les niveaux 1 et 2 de la matrice.

On voudrait donc que l'on monte aux niveaux 3 et 4, mais on délivre un certificat d'aptitude à quelqu'un qui n'est pas capable d'atteindre les niveaux 1 et 2.

Ma question est toujours la même. Quelle est la différence entre un permis provisoire et un permis définitif quand le type est derrière le volant ? Pour moi, c'est le mot provisoire qui est sur le papier. Pour le reste, il est bien aux commandes de son véhicule. Il n'y a pas de différence à ce moment-là sauf les quelques restrictions qui sont d'application.

Il s'avère également – et c'est peut-être contradictoire avec ce que vous semblez dire avec l'histoire de l'expérience – que plus la période de stage est longue, c'est-à-dire au-delà de trois mois, et plus en général, les résultats sont mauvais. Ce n'est pas immuable, mais c'est un constat tout de même de terrain dans la plus grande majorité des cas. Cela ne donne donc pas de bons résultats.

Pourquoi ? C'est la question. Le postulat qui fausse tout, c'est de dire que ce serait de l'accumulation incontrôlée et incontrôlable des kilomètres que naîtrait l'expérience. Plus je roule sans formation et plus je serai expérimenté. C'est tout de même un truc assez unique. Cela revient à réduire le permis de conduire à un permis de rouler. C'est effectivement ce à quoi conduit le permis provisoire belge, rouler et non conduire. Cela, c'est une expérience de terrain depuis 25 ans, c'est vécu au quotidien. Vous parlez de ce sujet aujourd'hui, nous, on l'encaisse depuis 25 ans.

Cette formule, pour moi, peut donc être qualifiée, un peu à l'image de l'hypertension, de « tueuse silencieuse », en ce sens qu'il y a pas mal d'accidents durant cette période – la presse les relate. Très souvent, ces accidents sont dus tout simplement au fait que le véhicule n'est pas sécurisé et que le guide n'est pas prêt à l'intervention. Ce sont donc des accidents qui sont souvent graves, puisque, soit ce sont des blessés, soit ce sont parfois des morts.

Le postulat qui est là-haut induit une confusion classique entre l'expérience et la pratique. L'expérience, c'est quelque chose qui est issue de la formation, la fameuse boîte à outils dont vous faites en fait usage et c'est un facteur d'adaptation positif aux situations nouvelles. On ne peut pas fixer et dire 1 500, 2 000, 3 000 kilomètres, tout cela, ce sont des chiffres tout à fait arbitraires. L'expérience, elle commence à partir du moment où je conduis et elle se terminera le jour où je vais mourir et il y aura un ensemble de situations que je vais vivre qui sont des situations que je ne sais pas vivre en total pendant une formation.

C'est qu'il faut donc, c'est surtout avoir les outils

pour justement arriver à percevoir ces risques et non pas à les découvrir sur le terrain au fur et à mesure, et à les découvrir parfois avec accident à la clé.

A contrario, la pratique qui est issue d'un simple entraînement répétitif sans un réel encadrement peut produire des dérives. Ces dérives sont liées à l'automatisation de séquences erronées ou de comportements à risques.

Nous avons ici une série de propositions alternatives pour améliorer tout de même un jour les choses. La filière libre sous licence d'apprentissage, le mot « licence d'apprentissage » était nettement plus approprié que le mot « permis provisoire », c'est plus clair. Cela devrait être une filière qui est toujours accompagnée. Puisque l'on travaille sur un mécanisme d'essai et d'erreurs, il faudra que la période de stage soit plus longue.

Le rétablissement de l'apprentissage anticipé de la conduite qui existe d'ailleurs en France, l'AAC, qui est mystérieusement décédé en 2006 dans nos réformes et qui devrait être accessible dès 16 ans, de telle manière à ce que l'on ait un véritable processus de permis par étape entre 16 et 18 ans et un stage de minimum neuf mois dans ce cadre-là. L'introduction d'un examen intermédiaire pour la délivrance d'un permis probatoire, qui serait un terme plus exact, basé sur les 20 heures, minimum légal, pour pouvoir rouler seul durant une période de stage de minimum six mois. Il faudrait pouvoir faciliter le contrôle, on en a parlé tout à l'heure – visuel, avec le L et éventuellement une autre lettre – pour celui qui peut rouler seul.

Enfin, il faudrait tout de même diffuser un message qui fait de la filière professionnelle la voie recommandée et de la filière libre un mode supplétif d'apprentissage dont, à notre sens, la gratuité doit rester l'élément fondateur. Filière libre, cela doit être gratuit. On ne doit pas payer quelqu'un lorsque l'on fait de la filière libre. Si l'on paie quelqu'un, c'est que l'on paie un professionnel et il serait tout de même raisonnable que, d'un côté, ce soit une filière professionnelle où l'on paie et, de l'autre côté, une filière libre où l'on ne paie pas. C'est d'ailleurs l'élément fondateur de la filière libre si l'on revient au début de cette histoire.

Je voudrais simplement vous lire un petit texte que j'ai commis et qui relève de la philosophie fondamentale de la formation. Il faut que le geste de l'urgence entre dans le geste quotidien – c'est fondamental. C'est le prix à payer pour garantir sa survie et la survie des autres. Ces deux axes de la conduite qui sont, je dirais symbolisés par le double R, c'est à la fois le vrai réflexe, qui vient d'un comportement réfléchi que l'on a appris, et ensuite, la perception des facteurs d'accroissement du risque.

Cela va permettre de construire le fameux dictionnaire des situations à risques qui, au fil des

kilomètres, permettra d'anticiper chaque jour un peu mieux les dangers.

Donc, en fait, l'expérience c'est la construction d'un dictionnaire de situations à risques. Mais comment puis-je construire un dictionnaire de situations à risques si je n'ai pas reçu les outils pour percevoir le risque ? Je me suis donc risqué à une définition de la conduite, après tant d'années, et je dis qu'en définitive, c'est : « Piloter en identifiant à chaque seconde les facteurs de risques réels et potentiels ». Cela demande une formation professionnelle structurée autour des mécanismes de la perception, n'en déplaise à ceux qui pensent le contraire.

Je terminerai par nos interrogations. Nos interrogations fondamentales c'est que la formation, à l'heure actuelle, est devenue un bien exclusivement marchand. On ne parle que du prix de la formation. La réforme pourra-t-elle contribuer à faire enfin de la formation un bien non marchand ?

La deuxième question, c'est quand on continue à jouer avec la vie des usagers après 25 années de constat d'échec parce que lorsque l'on roule en permis provisoire, il y a des accidents et notre engagement à nous, c'est zéro mort en formation. Et cela est prouvé.

Pour terminer, je vous poserai deux questions. L'instruction de conduite agréée peut se transformer en guide breveté anonyme sans être soumise aux conditions des guides ordinaires. Quel est le but de ces dispositions ? Pourquoi le maintenez-vous ?

Enfin, dans quelle mesure cet anonymat contre rémunération est-il défendable ? Quand je parle d'anonymat, je ne parle pas seulement du problème éventuellement fiscal, ce n'est pas le mien, mais je parle par exemple du fait de la responsabilité de cette personne, comment la responsabilité de cette personne est-elle engagée par rapport à son élève et quelle garantie l'élève a-t-il de non-recours, par exemple en cas d'accident contre sa personne, et cetera ?

La réglementation des écoles de conduite agréée impose localisation, archivage des documents administratifs et pédagogiques, et régleme la publicité. Dès lors, les plateformes mettant en contact direct le candidat avec un instructeur ou avec certaines écoles ne correspondent pas à ces exigences. Pourquoi les autoriser ?

Enfin, l'administration se déclare incompétente pour exercer un quelconque contrôle sur ces deux évolutions qui fragilisent singulièrement la viabilité des écoles de conduite et les conditions de travail de leurs salariés qui se conforment aux exigences de la réglementation et qui risquent tout simplement de voir disparaître, à court terme, leur cadre de travail et les services liés aux autres catégories de permis.

Je vous remercie pour votre attention.

**Mme la Présidente.** - Merci, Monsieur Haine.

*Audition de M. Barattucci, Administrateur de la  
Fédération des Autos-écoles agréées (FAA)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Barattucci.

**M. Barattucci,** Administrateur de la Fédération des Autos-écoles agréées (FAA). - Bonjour à tous. Merci de nous donner l'occasion de prendre la parole dans le cadre de la nouvelle réforme sur le permis de conduire.

Avant de commencer, on a voulu un peu retracer l'historique et toutes les réformes que nous avons connues depuis le début de la création du secteur de l'auto-école, c'est-à-dire en 1969 jusqu'à la grande réforme de 2003.

Au tout début, deux filières coexistaient : la filière libre – papa, maman – et la filière auto-école qui était, à l'époque, une filière de huit heures de formation suivies d'un examen à l'issue duquel on arrivait au permis de conduire.

Cette formule a perduré un certain nombre d'années et, à l'aube des années 2000, une réforme a été engagée, c'est la réforme de 2004.

Quel était l'objectif de cette nouvelle réforme en 2004 ? C'était surtout de libéraliser le secteur, c'est-à-dire que l'on est partis du principe – comme pour les pharmacies, vous savez bien, il y avait une certaine protection – que l'on limitait le nombre d'auto-écoles par rapport à une zone territoriale et l'on imposait aux auto-écoles d'être rentables. Le critère numéro un était la rentabilité, le deuxième critère était la formation et la qualité des cours et puis après, on avait ainsi placé toute une série d'auto-écoles – comme les pharmacies – sur le territoire belge.

Cette situation n'était visiblement plus viable et donc, on a décidé, à l'époque, de libéraliser complètement le secteur et nous avons connu non pas une refonte, mais une abrogation complète de l'arrêté précédent pour la création d'un nouveau qui a créé trois filières, c'est-à-dire la filière libre – papa-maman – qui a persisté, qui existe toujours, la filière auto-école et une nouvelle filière qui est la filière sociale. Une filière dans laquelle devait s'intégrer toute une série d'organismes, d'associations qui devaient pouvoir donner des formations en respectant une série de règles.

Résultat de cette réforme, on a connu un très grand nombre de création d'auto-écoles dans le secteur, de nouvelles auto-écoles. On a eu une simplification de l'examen théorie et pratique au niveau du contenu de l'examen théorique, on pourrait dire que c'est une complexification, puisque l'on est passés de 40 à 50 questions, mais on est partis un peu dans tous les sens. Donc, on a diminué les questions propres au Code de la

route, tout cela est dû à une annexe, et donc le GOCA et les instances se sont conformés à cette annexe.

Au niveau de la pratique, on a supprimé les manœuvres. Alors qu'elles existent dans toutes les autres catégories, on les a faites sur la route. Bon an, mal an, pas de problème avec cela, sauf que nous rencontrons quelques problèmes avec une commune, en l'occurrence, qui trouve qu'il y a trop de manœuvres dans ses rues, peu importe.

Après, on a eu la création d'une auto-école sociale qui a existé pendant un certain temps et qui n'a pas su perdurer et qui a périclité.

Après cela, suite à différents débats, différents conseils d'État, un article a été abrogé et cela a permis la création anarchique de la filière libre payante, de la filière incontrôlable et cela a généré une très grande précarité des instructeurs. Pourquoi ? Parce que ces instructeurs ont commencé à donner cours par leurs propres moyens, avec leur véhicule propre, ils ont dû équiper ces véhicules en double commande, une double commande qui n'est pas reconnue dans le secteur auto-écoles et c'est une double commande, en fait, qui ne sécurise pas vraiment le véhicule.

La problématique que nous rencontrons par rapport à cela, c'est que la création des nouvelles auto-écoles agréées, pas de problème avec cela, mais le grand souci que nous avons rencontré, c'est qu'à partir de 2004, le nombre de faillites dans le secteur a explosé. Jamais de faillite n'avait été engagée avant 2004. Après 2004, cela a explosé.

En 2013, 2014 et 2015, cela continue. En 2016 et 2017, c'est pire. La faillite du système, on y est. C'est-à-dire que pour l'instant, le système auto-école n'est plus viable.

Deuxième chose que nous pouvons constater, c'est que les opérateurs sociaux qui avaient la possibilité de créer des auto-écoles sociales comme l'avait prévu la réglementation, ont préféré rester en dehors du système. Ils ne veulent pas rentrer dans le système, puisque ce système – et je les comprends, j'aurais fait exactement la même chose à leur place – génère énormément de contraintes qui sont intenable pour le secteur.

Aujourd'hui, nous sommes dans ce cadre-là. En 2015, la Région wallonne a récupéré la compétence. Il faut le reconnaître et être très clair sur le sujet, la DGO a bien fait son travail, a repris en main le secteur, les contrôles sont devenus plus fréquents, en tout cas en Région wallonne. Je ne peux pas juger de la Flandre. À Bruxelles, il y a un petit laisser-aller. En Région wallonne, cela marche relativement bien. Les inspecteurs que nous avons à notre disposition nous aident, fondamentalement, comprennent un petit peu le cadre dans lequel nous travaillons.

Nous sommes tout à fait un petit peu désolé, parce

qu'eux-mêmes se rendent compte qu'ils ne savent pas faire grand-chose par rapport à certains acteurs, notamment tous ces moniteurs indépendants, toute cette structure anarchique qui a été créée et qui crée une concurrence déloyale à énormément de points.

La diapositive suivante, c'est justement tout l'argumentaire sur les contraintes que nous avons et les contraintes qui ne vont pas. Je ne vais pas m'éterniser sur tous ces points-là puisqu'en fine ils sont tellement nombreux que je pense que mon quart d'heure va être largement dépassé.

Que peut-on remarquer ? C'est que depuis la création de ces moniteurs indépendants qui en fait ne sont pas des moniteurs indépendants, ce sont des moniteurs appointés. Ce sont des instructeurs qui travaillent dans des auto-écoles, ce sont des instructeurs qui travaillent dans des organismes. Ce sont des gens qui sont pensionnés, ce sont des gens qui sont au chômage. Ce sont des gens en fait qui ne veulent pas rentrer dans le système.

Ce qui nous fait peur, c'est que maintenant on veut légaliser ces instructeurs tout simplement parce que, au moment de la régionalisation, quelqu'un au Conseil d'État a cassé un article. Cela s'est malheureusement passé juste avant la régionalisation. Le Fédéral n'a pas eu le temps de corriger le tir. Maintenant, ce texte est régionalisé et il est temps de corriger le tir. Je pense que c'est de votre responsabilité de corriger cette erreur du passé et de revenir à une situation normale. On va parler de Benjago, par exemple, qui est un site Internet qui propose des instructeurs en ligne : tous ces instructeurs sont hors système et ne veulent pas entrer dans le système. Ces instructeurs ne veulent pas être réglementés.

Lorsque l'on va au centre d'examen, puisque j'enseigne encore régulièrement, je vais aux examens encore régulièrement, demain, j'ai toute mon après-midi réservée aux examens moto, par exemple, on entend tous ces moniteurs qui nous disent : « La nouvelle réforme arrive. Bientôt, on va pouvoir nous-mêmes délivrer des documents, on pourra faire ce qu'on veut. » Ce qui les intéresse, c'est de faire ce qu'ils veulent, ce n'est pas de réglementer, de respecter des règles, ni même de donner cours. Ce qui les intéresse, c'est d'avoir un revenu. Pour l'instant, il faut absolument résoudre ce problème et ne pas continuer dans cette dérive qui est négative pour le système.

Créer une nouvelle structure d'instructeurs indépendants réglementés est aberrant, puisque cette structure existe. Elle s'appelle l'auto-école. L'auto-école est complètement libéralisée. Elle est accessible à tous. Il faut juste passer des examens et prouver sa bonne foi, en tout cas prouver ses compétences.

Nous, ce que nous demandons, c'est d'avoir les mêmes contraintes, les mêmes obligations et le même

cadre de travail. Nous voulons que tout le monde, que tous les instructeurs de Belgique travaillent dans une structure bien définie qui est l'auto-école, que chacun ait des contraintes à respecter sous le biais et sous le contrôle du ministère de la DGO qui va pouvoir dire « Tel instructeur travaille bien. Tel autre pas bien. » S'il y a une plainte d'un candidat, le directeur doit pouvoir dire « Tel instructeur, attention, cela ne va pas ». C'est son rôle pédagogique du directeur de pouvoir réguler l'instructeur correctement. Il faut qu'on ait les mêmes obligations, mêmes contraintes et dans le même cadre de travail, les mêmes véhicules, les mêmes accès aux examens et ainsi de suite.

Les obligations, les contraintes, je ne vais pas en faire toute une litanie. On en a parlé pendant le débat ici. Il y a la problématique de la TVA. J'ai entendu dire qu'il faut recycler les instructeurs. Cela existe depuis 2004, 12 heures de formation sont prévues pour les instructeurs. Chaque année, les instructeurs doivent suivre 12 heures de formation. Ils ont trois thèmes : un thème législatif, un thème sur le Code de la route, un thème sur toutes les nouvelles technologies. Les instructeurs sont au courant aujourd'hui. Ils connaissent la matrice GDE. Ils connaissent toutes les nouvelles technologies. Ils savent ce qu'est l'écoconduite. Ils savent comment l'enseigner puisqu'au fur et à mesure des années, depuis maintenant 2004, si vous comptez, cela fait plus ou moins 13 années que nous avons recyclé nos instructeurs et que nous essayons de les mettre à jour à ce niveau-là.

Nous avons plein de contraintes, je ne vais pas en faire la liste, regardez, il y en a plusieurs. Je crois que vous allez avoir accès au PowerPoint plus tard. Je ne pense pas que je vais m'éterniser là-dessus.

Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il y a des niveaux de brevet : il y en a cinq, à l'heure actuelle, pour être instructeur. Pour pouvoir donner le cours poids lourds, il faut le brevet 5. Cela prend plus ou moins un an de formation avec les stages. Pour pouvoir donner un cours moto, il faut un brevet 4, représentant un an de formation. Le brevet 3, c'est pour la théorie, représentant un an. Le brevet 2, c'est pour la pratique. Le brevet 1, c'est pour le directeur. Si vous comptez bien, on a quatre années de formation. Ces instructeurs sont formés. Ils ont les compétences. Il n'est pas possible de m'entendre dire ici que ces gens-là ne sont pas assez formés, qu'il faut faire plus pour les formateurs. Non, ils ont la compétence. Je n'accepte pas et j'accepte très mal certaines remarques me disant « Oui, mais attention, le niveau n'est pas bon. » Si, le niveau est bon. Par contre, les mauvais instructeurs sont connus. Les mauvaises auto-écoles sont connues. Les mauvais formateurs sont connus. Quelles sont les sanctions ? Aucune, il n'y a pas de sanction possible.

La DGO ne peut pas dire à un instructeur « Je t'interdis d'enseigner parce que tu n'es pas bon », ce n'est pas possible. Ce n'est pas prévu.

C'est sur base du principe des sanctions que nous devons remettre de l'ordre. Il ne faut pas reformer quelqu'un, mais il faut tout simplement bien gérer ce qui existe et surtout sanctionner toutes ces personnes qui ne doivent plus être dans le secteur. Elles doivent disparaître.

Pour reprendre de nouveau la plateforme Benjago, j'insiste, tous les instructeurs sur la plateforme Benjago sont tous des instructeurs qui ont été licenciés du secteur auto-école, dont deux qui viennent de chez moi, je les connais très bien. Pourquoi les a-t-on licenciés ? Par manque de compétences : chute en accident moto, les élèves se plaignaient pendant les cours, les formations n'étaient pas bien données. Ces gens ont été exclus du secteur, non pas parce qu'ils avaient une tête de Turc, vulgairement parlant, mais tous simplement parce qu'ils ne savaient pas enseigner. Pourquoi le législateur ne se donne-t-il pas la possibilité de mettre fin à cette mascarade et d'arrêter ces formateurs ? Tout le monde ne peut pas être formateur. Je peux commencer une formation – dans l'enseignement, cela existe – d'enseignant, je commence à donner cours, et puis je me rends compte que ce métier ne me correspond pas, et je change de secteur. Ils doivent pouvoir et être capables, être humbles et comprendre que ce n'est pas leur activité.

À présent, on va parler un petit peu de nos propositions et de cette matrice GDE que tout le monde cite abondamment. Qu'est-ce la matrice GDE ?

La matrice GDE est une grille qui permet d'évaluer si un candidat a bien été formé. On va, sur base de cette grille, regarder la formation qu'il a suivie, on va regarder les examens qu'il a eus et il y a différents niveaux : 1, 2, 3 et 4. Généralement, on dira qu'une auto-école se situe au niveau 1 et niveau 2. On va dire aussi qu'un centre de maîtrise se situera plutôt au niveau 1, parce que c'est de la psychomotricité, c'est de la manipulation du véhicule. Après, on a le niveau 3 et le niveau 4, qui est plutôt du comportemental et qui renvoie à la vie sociale, faire un choix de véhicule, faire un choix de déplacement.

Il faudrait un petit peu remettre cela au goût du jour et surtout faire ce qu'on a fait pour la moto. On a eu une réforme juste avant la régionalisation sur le permis moto et l'on voit que cela porte déjà ses fruits. Regardez, après quatre années, cinq années de mise en application de cette réforme sur le permis moto, on voit déjà au niveau des statistiques d'accident une diminution significative du nombre de personnes tuées en moto et en cyclomoteur. Cette réforme a fonctionné. La méthode que nous avons utilisée à l'époque était bonne, c'est-à-dire qu'on est parti de la matrice GDE, on est parti de tous les points qu'un élève devait connaître afin de bien conduire. De là, on en a déduit une formation et puis un examen. Cela a fonctionné. Pourquoi ne pas faire la même chose avec la voiture ? Pourquoi ce qui a fonctionné à moto – on a les effets maintenant – on ne

pourrait pas simplement le reproduire en voiture ?

C'est l'un de nos questionnements.

**Mme la Présidente.** - Encore deux minutes, Monsieur Barattucci.

**M. Barattucci**, Administrateur de la Fédération des autos-écoles agréées (FAA). - Globalement, sur les propositions qui ont été faites par M. le Ministre, on est tout à fait d'accord, sauf peut-être un point comme l'a relevé mon collègue, M. Haine, sur les 30 heures, je pense qu'il faut laisser le libre choix au candidat de choisir une méthode puisque, aujourd'hui, l'un des plus gros problèmes que nous rencontrons, ce sont ces candidats qui attendent trois mois, qui mettent le permis provisoire sur la table de la maison, ils attendent que les trois mois s'écoulent et puis ils reviennent et disent : « Mon stage est fini, je viens passer mon examen ». On devrait leur donner la possibilité d'aller directement à l'examen.

J'en ai fini avec l'exposé.

*Audition de M. Vrancken, Coordinateur de la fédération  
Concertation des ateliers d'insertion professionnelle et  
sociale (CAIPS)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Vrancken.

**M. Vrancken**, Coordinateur de la fédération Concertation des ateliers d'insertion professionnelle et sociale (CAIPS). - Aujourd'hui, posséder un permis de conduire et disposer d'un véhicule sont des conditions quasi incontournables pour obtenir et garder un emploi. Je pense que tout le monde en est convaincu ici, a fortiori en Wallonie.

C'est sans doute encore plus vrai pour les emplois accessibles uniquement aux personnes les moins qualifiées. En fait, il est souvent difficile d'accéder au permis de conduire par les voies classiques pour ces personnes, pour des raisons culturelles, financières, sociales, linguistiques et pédagogiques.

Dans le secteur non marchand, de nombreuses associations, mais aussi quelques centres publics d'action sociale et des mutuelles œuvrent donc, et ce, de longue date, à rendre la mobilité accessible à toutes et tous dans un contexte essentiellement informel. Les initiatives du non-marchand restaient et restent morcelées, souvent peu soutenues financièrement et manquant de visibilité.

En 2014, les modifications apportées par l'arrêté royal du 4 décembre 2013 ont limité encore plus les possibilités d'actions en matière de formation à la conduite, tant théorique que pratique, chez ces mêmes opérateurs. Dans la foulée, ces opérateurs du non-marchand ont tenté, pour la première fois à ma

connaissance, de se mobiliser en mettant en place un réseau informel, notamment lors d'une matinée ici à Namur, en avril 2016, qui, depuis, mobilise les travailleurs de CISP, les centres d'insertion socioprofessionnelle, de centres publics d'action sociale, de missions régionales, de centres de formation agréés par l'AWIPH, de la promotion sociale, de mutuelles, de syndicats, de travailleurs des plans de cohésion sociale, de régies de quartier, d'associations diverses œuvrant pour la mobilité et de travailleurs des instances bassin.

Suite à cette matinée, un réseau d'opérateurs s'est constitué sous le nom de « consortium Mobilité pour tous » et s'est donné comme priorité l'accès au permis de conduire pour les personnes les plus éloignées de l'emploi. Aujourd'hui, on tente de mutualiser ces constats, les questionnements, les projets, avec, comme priorité, l'accès au permis de conduire.

J'en reviens au problème de l'arrêté royal de 2013 qui a suscité cette mobilisation. Cet arrêté a créé pas mal de problèmes pour nos publics et donc pour les opérateurs. Au niveau du permis de conduire, l'arrêté imposait qu'après deux échecs successifs à l'examen théorique, le candidat au permis de conduire valable pour la catégorie B ne peut subir un nouvel examen théorique que sur présentation d'un certificat d'enseignement théorique délivré par une école de conduite. Dans les faits, cette règle se révèle et s'est révélée excluante pour les publics peu qualifiés. Les méthodes favorisées dans ces structures sont en effet peu adaptées à ces publics. Les coûts et les formations de l'ordre de 75 euros, pourtant faibles, sont hors de portée pour certains d'entre eux. A contrario, il existe dans le secteur non marchand des formations théoriques adaptées à leurs besoins. Plusieurs CISP, ASBL, instituts de promotion sociale organisent pour les demandeurs d'emploi des formations gratuites d'une quarantaine d'heures. Le succès est souvent au rendez-vous. On fait part dans le secteur d'un taux de réussite de 85 %, soit nettement plus que les 50 % qui ont été annoncés tout à l'heure pour l'examen du permis de conduire. La réglementation ne permet pas le renvoi des candidats vers ces formations après deux échecs, puisque ces structures ne sont pas reconnues comme des écoles de conduite au sens réglementaire.

Un petit mot rapidement pour les structures commerciales que représentait M. Barattucci. Je pense que nous ne sommes en rien concurrents. Nous sommes tout à fait complémentaires, nous nous adressons à des publics tout à fait différents.

Je poursuis sur la problématique du permis pratique. Le principal problème engendré par ce même arrêté royal est la restriction opérée sur le nombre de personnes susceptibles d'être accompagnées en filière libre par un guide non breveté. Désormais, un guide non breveté, qu'il soit bénévole ou salarié, ne peut pas, selon le texte, avoir été mentionné, sauf pour le même

candidat, comme guide sur un autre permis de conduire pendant un délai d'au moins un an. Cela a contribué à déstructurer toute une série d'initiatives qui reposaient sur ce modèle et essentiellement sur le bénévolat, à moindre coût, pour permettre à nos publics, une fois de plus, d'accéder au permis de conduire.

Les personnes précarisées voient leur possibilité de se former fortement limitée. Par ailleurs, les opérateurs ont eu clairement leurs activités mises en péril. M. le Ministre, tout à l'heure, expliquait qu'il avait rencontré les représentants de Mobil'Insert. Mobil'Insert, qui était construite sur ce modèle, a fait faillite, a disparu. Heureusement, avec le soutien de la Région wallonne, elle renaît de ses cendres à travers une auto-école sociale agréée, portée maintenant par l'EFT Le Chantier, auto-école sociale qui se développe et preste de plus en plus des activités permettant d'accéder au permis de conduire.

Puisque le temps est compté, je passerai rapidement à quelques solutions envisageables, qui – je le souligne ici – ne me sont ni personnelles, ni évoquées par ma propre fédération, mais sont le fruit des travaux de l'ensemble des membres de ce réseau informel que nous tentons de développer. De prime à bord, la création d'auto-écoles sociales apparaît comme la solution à privilégier. Ce type de structure permet en effet d'accueillir un public strictement réglementé et donc de ne s'adresser qu'à des personnes réellement précarisées ou éloignées de l'emploi et de ne pas concurrencer les autos-écoles classiques.

On doit, cependant, attirer votre attention sur le fait que la création de ce type de structure, soyons clairs, c'est ambitieux et c'est coûteux. Plusieurs conditions sont à respecter pour obtenir un agrément. Elles ont été évoquées tout à l'heure. Je ne vais pas revenir sur les conditions de formation du personnel, d'équipement des centres, d'équipement des véhicules. Cela coûte de l'argent, et même, parfois, énormément d'argent.

Sachant que de nombreux opérateurs de notre réseau disposent déjà d'équipes administratives, d'infrastructures, de méthodes pédagogiques conçues spécifiquement pour l'accompagnement de ces publics, de nombreux opérateurs envisagent de créer de nouvelles écoles de conduite sociales en différents endroits de Wallonie. Ils réfléchissent également à former du personnel en vue de l'obtention des brevets. Ils expriment cependant un besoin urgent d'être correctement informés et soutenus dans leurs démarches, de pouvoir dialoguer avec les pouvoirs publics sur ces divers points et d'être aidés pour concevoir des plans de formation des travailleurs et de financement des structures envisagées.

Bien entendu, je n'exclurai en rien la promotion et le soutien à la filière libre à caractère social. M. Weets va sans doute, et plus que probablement, s'en charger. C'est là une alternative de qualité pour peu qu'elle soit

assurée par des moniteurs expérimentés, qu'elle soit encadrée. Je le laisserai s'exprimer sur ce point, à mon avis.

À plus court terme, diverses pistes doivent être envisagées pour promouvoir la formation, tant théorique que pratique, des demandeurs d'emploi, à savoir :

- l'évaluation et la pérennisation des mesures de financement de permis de conduire pratiques, qui sont actuellement mises en œuvre via les centres publics d'action sociale et les missions régionales, tout cela à l'initiative du Gouvernement wallon dans le cadre du Plan wallon de lutte contre la pauvreté ;
- des dispositions réglementaires pour affirmer le rôle du non-marchand en matière de formation théorique pour les demandeurs d'emploi peu qualifiés, notamment, mais pas exclusivement, en cas de double échec à l'épreuve théorique, histoire aussi d'augmenter l'offre de formations adaptée à ces publics ;
- des dispositions réglementaires permettant de rétablir des filières de formations pratiques chez ces opérateurs ;
- un travail sur des sessions spéciales d'examens et des conditions d'obtention d'équivalences aux permis de conduire étrangers ou de reconnaissance de permis internationaux pour faciliter l'accès au permis de conduire des primo-arrivants ;
- la révision de l'examen théorique dans le sens d'une simplification linguistique. Je ne dois pas vous rappeler que près de 10 % des Wallons et des Wallonnes sont fâchés avec la lecture et l'écriture, il y a donc un effort à faire pour rendre cet examen le plus compréhensible possible, éviter qu'il ne sanctionne la non-maîtrise du langage élaboré plutôt que la connaissance des aspects théoriques de la conduite ;
- enfin, on l'a peu évoqué aussi, le soutien au développement de centrales de mobilité qui représente une alternative pour ceux qui n'ont ni le permis de conduire ni le véhicule indispensable.

Enfin, notre consortium s'est réuni fin mai pour opérer une première analyse du projet de réforme du permis de conduire adopté en première lecture par le Gouvernement wallon. Nous ignorons les évolutions. Je vais donc me limiter à deux ou trois points.

On pensait à l'obligation de passer par une heure de coaching payant dans une auto-école agréée pour les candidats de la filière libre et une autre mesure qui est celle de l'intégration de nouvelles technologies dans la formation et l'examen. Nous n'y sommes pas opposés, mais la réflexion qu'on se faisait c'est qu'on vient avec ce type de propositions alourdir le coût des processus et quelque part, sans doute, risquer d'alourdir les

subventionnements à charge de la Région wallonne quand elle voudra aider des autos-écoles sociales à se développer.

On attire aussi l'attention sur une définition claire, complète des publics éligibles dans les autos-écoles sociales. Il faut éviter que cette définition ne soit trop restrictive et oublie par exemple, le public de la promotion sociale ou le public qui fréquente les entreprises d'insertion agréées par la Région wallonne, dois-je préciser.

Le délai qui passe de 36 à 18 mois en filière libre nous paraît peut-être parfois trop restreint dans certaines situations. Si ce n'est déjà fait, on vous invite à réfléchir à des conditions de dérogation. On pense, par exemple, à des problèmes de maladie, de grossesse, et cetera, qui ferait que le délai deviendrait particulièrement excessivement court.

À ce stade, ce projet de réforme offre une occasion rêvée pour la Wallonie de se pencher sur les besoins spécifiques des Wallons et plus particulièrement des publics précarisés, d'affiner les cadres réglementaires dans une perspective de plus grande égalité des chances en matière de mobilité et d'accès à l'emploi. Il est important d'aller plus loin et de travailler ensemble à l'amélioration de la mobilité pour toutes les Wallonnes et tous les Wallons.

Dans le N° 70 de *L'Essor*, dont j'ai une copie ici avec moi, numéro que nous avons consacré à la mobilité et qui est paru en 2015, accessible sur Internet – vous trouvez cela sur le site de l'Interfédération – on y affirmait la question de la mobilité que est liée à celle des inégalités sociales. Dans notre société dispersée, les positions sociales des personnes dépendent, pour partie, de leur capacité à se déplacer. Les questions de mobilité sont donc centrales, elles sont clés dans notre société, elles représentent un enjeu particulier pour les publics fréquentant ou appelés à fréquenter les centres du secteur de l'insertion socioprofessionnelle au sens le plus large.

La Déclaration de politique régionale prévoit que le Gouvernement s'engage à développer un système de formation à la conduite régulée et accessible à tous, afin que chacun puisse bénéficier d'un apprentissage de qualité. Vous nous trouverez à vos côtés pour souscrire à cet objectif.

Merci de votre attention.

*Audition de M. Weets, Administrateur de Drive Mut/Solidaris*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Weets.

**M. Weets,** Administrateur de Drive Mut/Solidaris. - Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs les

Députés, je tiens à vous remercier au nom de Drive Mut de nous permettre de nous exprimer sur la réforme qui est en cours. J'ai encore appris certaines choses aujourd'hui, même si j'avais eu l'occasion d'aller aux états généraux vendredi et d'y apprendre déjà pas mal d'informations à ce propos sur les résolutions qui sont proposées en tout cas qui sont déposées aujourd'hui et dont j'ai pris connaissance, avant de commencer à donner notre avis en tout cas, et à nous exprimer sur cette réforme nous voudrions suite un peu à ce que j'ai entendu aujourd'hui, ici, des auditionnés précédents notamment sur la filière libre, je voulais quand même peut-être représenter l'ASBL Drive Mut et expliquer vraiment ce que nous faisons. Nous faisons cela depuis 20 ans maintenant, je pense qu'au travers de l'explication de ce que nous faisons, vous comprendrez la cohérence que nous avons vraiment avec les propositions qui sont sur la table aujourd'hui et avec la réforme, même si nous avons aussi quelques remarques sur cette réforme, mais vous comprendrez que, en tout cas, nous sommes tout à fait en cohérence avec cette proposition.

Je vous l'ai dit, Drive Mut, cela fait 20 ans, on a créé cette ASBL en 1997. C'est une initiative de Solidarité Mutuelle avec un objectif double, et ce, dès 1997, qui était, d'une part, agir sur l'accidentologie des jeunes conducteurs – c'était le volet « santé », réellement important, qui, en tant que mutualité, paraissait logique – et, d'autre part, un volet plus social, agir sur l'accessibilité financière au permis de conduire. Le permis de conduire, on le sait, cela a été dit, déjà ici, c'est un sésame pour l'emploi dans pas mal de situations. Il est donc important que les jeunes puissent y accéder. On sait les coûts que cela peut représenter.

Clairement, pour préciser les choses, Drive Mut, c'est une ASBL, ce n'est pas une auto-école, soyons clairs. Elle vise uniquement à travailler dans la filière libre et par un moyen d'accompagnement professionnel avec des instructeurs brevetés, avec des véhicules à double commande et en délivrant des cours théoriques et des cours pratiques et avec une particularité, et ce, depuis 1997, d'avoir une volonté de sensibilisation à la conduite citoyenne et responsable. C'est un module tout à fait spécifique qui est prévu dans nos formations. Je vais y revenir.

Comment a-t-on abordé ce volet social, cet objectif « santé » au sein de Solidarité ? On a réfléchi aux facteurs à l'origine des accidents chez les jeunes. Je suis allé, récemment, pas plus tard que vendredi, aux États généraux de la sécurité routière. Cela a été rappelé par des enquêtes IBSR – la dernière en 2012 – les facteurs à l'origine des accidents ne sont pas la méconnaissance du Code de la route, mais bien les comportements inadéquats des conducteurs : la conduite sous influence, l'alcool qui est une drogue licite – on peut en consommer comme on veut, mais c'est une drogue – on a les médicaments, on a la drogue, qui a été particulièrement relevée lors des États généraux sur la

sécurité routière comme un risque encore plus accru que par le passé, mais aussi la distraction – on a cité les nouvelles technologies – le port de la ceinture, la conduite agressive. Quatre volets cinq pour cent à 90 % – j'ai entendu ces chiffres vendredi – sont les causes de ces accidents.

L'objectif santé au niveau de notre ASBL a été de développer un module de sensibilisation à la conduite citoyenne responsable, c'est un module qui dure quatre heures. C'est dans le cadre de l'éducation permanente. On essaie de faire prendre conscience aux jeunes de leurs responsabilités sur la route en tant qu'acteurs, pour eux-mêmes, mais aussi pour les autres usagers.

Comment fait-on cela ? Avec des animateurs qui viennent animer ce module de quatre heures, avec des brochures spécifiques qui reprennent un certain nombre de thématiques. Dès le départ, les thématiques des comportements à risque – conduite sous influence, distraction – ce qui a très bien été décrit – je pense – lors des États généraux, sont abordées dans un esprit de sensibilisation, avec des jeunes qui parlent à des jeunes, c'est cette logique qui est développée.

On y a ajouté, après quelques années, le volet environnement parce qu'il est important aussi de sensibiliser nos jeunes apprenants à cette problématique de l'environnement.

Concernant la mobilité, la voiture n'est pas le seul moyen. Parfois, il est plus intéressant de prendre le train, de prendre un transport public, de prendre un vélo ; cela peut parfois être un moyen plus adéquat pour se déplacer d'un point A à un point B.

Petit à petit – c'est le volet plus social qui est revenu – on s'est rendu compte que certains jeunes s'endettent avant presque d'avoir commencé à travailler ou en commençant à peine à travailler. On le sait, la voiture a un coût et elle représente finalement un endettement. Il est donc important de leur faire prendre connaissance du coût de la voiture. Pour avoir assisté plusieurs fois à ce type de module, je peux vous dire que les jeunes ouvrent de grands yeux en se demandant comment c'est possible que cela coûte aussi cher, parce que ce n'est évidemment pas du tout ce que la publicité sur les voitures leur passe comme message.

Ce module vise très clairement – on en a parlé largement vendredi aux états généraux – la matrice GDE ; clairement, on est dans un troisième niveau. On essaie de faire prendre conscience aux jeunes des comportements importants. On essaie d'atteindre ce niveau-là, même si, à l'origine, nous ne l'avions pas intégré dans cette logique-là ; je ne sais pas si cette matrice existait déjà en 1997.

J'en viens au deuxième volet sur le volet social et l'accessibilité financière au permis B. On peut me raconter ce qu'on veut, mais objectivement – et ce n'est

pas une critique ici – la filière auto-école représente 20 heures de cours en moyenne, à raison de plus ou moins 50 euros par heure – sans compter des cours complémentaires – ce qui représente près de 1 000 euros et plus. C'est une somme pour pas mal de gens.

La filière libre est donc plus accessible financièrement – ce n'est pas zéro euro, il y a encore d'autres frais.

On sait qu'il y a des difficultés qui sont notamment pédagogiques, elles ont été relevées. Les guides que sont papa, maman, ne sont pas professionnels. Si je dois apprendre à conduire à mon fils – il arrivera dans quelques années en âge – je préférerais sans doute passer par une structure comme la mienne qui va l'accompagner pendant quelques cours pour lui donner immédiatement les bons réflexes, les bons comportements, la bonne attitude.

Nous le faisons avec un accompagnement professionnel qui vient aider à la fois le guide et l'apprenant. Tout cela à des tarifs réduits, mais c'est la logique même de notre mouvement, en insistant sur quelque chose qui a été aussi abordé dans la réforme qui est cette notion de parcourir quand même un certain nombre de kilomètres. Un chiffre de 1 500 kilomètres a été mis en avant. C'est vraiment le minimum minimorum. Je pense qu'il faut aller beaucoup plus loin que cela pour se dire être un conducteur ayant rencontré toutes les conditions climatiques et de revêtement de sol et d'autres événements, en ville, pas en ville, autoroute, pas autoroute ; tous ces éléments sont importants.

Nous offrons des cours théoriques collectifs ; c'est 30 euros pour 20 heures de cours. Dans ce cadre, 16 heures sont consacrées au volet code de la route et 4 heures à ce module de sensibilisation à la conduite citoyenne et responsable.

La deuxième partie, ce sont des cours pratiques individuels, qui coûtent 45 euros. Ils sont limités à une heure et demie, parce qu'on s'est rendu compte que c'est le temps de concentration maximal d'un apprenant. Rappelons-nous que les jeunes, quand ils sont à l'école, ils ont deux fois 50 minutes de cours et puis, après, ils ont bien besoin d'une petite récré ou d'une pause, sinon ils déconnectent. Vous imaginez dans une voiture, ils doivent être vraiment concentrés. À l'école, ils peuvent encore dormir sur le banc si le prof n'est pas trop attentif ; devant un volant, vous devez être totalement concentré sur votre volant et sur la route.

C'est précédé obligatoirement et systématiquement du module. Pour venir faire une heure trente de cours chez nous, il faut passer par le module de 4 heures. Si vous l'avez fait dans les cours théoriques, ce n'est pas une obligation, vous pouvez très bien venir en cours pratique. Si vous ne l'avez pas fait au niveau du cours théorique, vous devez le faire préalablement au cours pratique. C'est vraiment notre logique de ce module qui

visé à sensibiliser les jeunes à cet aspect.

J'en viens maintenant à nos réflexions sur la réforme du permis sur base des informations qu'on avait reçues – et M. Vrancken a signalé qu'on n'avait pas reçu la deuxième version –, j'ai découvert en partie la deuxième version aux états généraux qui ont eu lieu ce vendredi. Je voudrais rappeler que depuis 1997, Drivemut soutient vraiment ce qui favorise le développement d'une expérience sur la route. C'est le principe du « plus on a des kilomètres parcourus dans toutes les circonstances de conduite, mieux c'est ». On estime que 1 500 kilomètres, ce n'est pas suffisant, mais c'est déjà mieux que rien. Drivemut soutient tout ce qui favorise la prise de conscience par l'apprenant des comportements à risque et de la conduite citoyenne et responsable. Là, c'est le principe de la compréhension de sa place sur la route, de l'impact de ses comportements à la fois sur soi, mais aussi sur les usagers de la route.

Si on reprend la réforme, on a la filière auto-école, mais on a réopéré a priori un changement, c'est ce fameux nouveau module de 30 heures sans stage avant l'examen pratique. Je vous avoue qu'en parcourant la note qui nous avait été transmise, je trouvais que c'était assez contraire aux recommandations dans le sens où on disait qu'il fallait de la durée de conduite. Ici, la durée de conduite est de 30 heures, puis c'est terminé et on passe son examen. C'est donc une très courte période d'apprentissage. Qu'en est-il des fameux 1 500 kilomètres qui étaient un minimum minimorum ? En tout cas, en 30 heures de cours – surtout si cela se fait sur un mois ou un mois et demi – on n'aura certainement pas rencontré toutes les circonstances qu'on peut imaginer sur la route. On met sans doute quelqu'un sur la route peut-être en danger en le proposant.

On s'interroge sur la justification. On avait fait cette information d'urgence d'un travail puisqu'il existe aujourd'hui un module de minimum 20 heures qui pourrait éventuellement être porté à 30 heures pour former mieux la personne et avec trois mois de stage qui permettent de présenter l'examen pratique. C'est déjà très court en terme d'expérience.

La limitation à des cas rares, je l'ai entendu dans la bouche du ministre et c'est sans doute très bien. J'entends ce côté « limitation » aux cas vraiment rares et exceptionnels. En pratique, je me demande un peu comment on va pouvoir fixer les critères, mais ce n'est pas la discussion d'aujourd'hui. C'est vraiment notre réflexion par rapport à ce point-là.

Au niveau de la filière libre, on a noté plusieurs changements qui nous touchent évidemment plus directement. Il s'agit notamment d'un nouveau processus obligatoire de formation pour l'apprenant et son guide, le rendez-vous pédagogique. Initialement, il était à réaliser par les autos-écoles de conduite et, maintenant, par des instructeurs brevetés, selon

l'information que j'ai pu obtenir vendredi dernier. Initialement, la durée était d'une heure avec un guide et puis c'est devenu trois heures avec un groupe de 10 à 12 personnes.

Par rapport à cela, il faut savoir que dans notre formation pratique, nous exigeons déjà aujourd'hui la présence obligatoire du guide lors du premier cours pratique. Il peut venir à tous les cours, mais il doit être obligatoirement présent au premier, parce que c'est le moment d'un échange avec lui, où on lui délivre notamment ce que nous appelons le petit guide du guide, une brochure d'une vingtaine de pages dans laquelle on lui explique un certain nombre de choses par rapport à ses obligations, au processus et à ce qui va se passer à l'examen. On essaie vraiment de l'aider dans cette mission qui est importante, on l'a souligné à plusieurs reprises ici et vendredi aussi d'ailleurs. On a même prévu un petit document de parcours pour pouvoir noter les évolutions du candidat dans cette formation.

On est évidemment favorable à tout ce qui pourrait participer à la formation du guide pour l'aider. Je pense que c'est important, on l'a fait avant que cette réforme ne soit là, c'est déjà ce que nous voulions faire au travers de ce guide. Maintenant, on s'interroge quand même sur ce rendez-vous pédagogique, sur la capacité et l'intérêt du secteur des autos-écoles à organiser suffisamment de rendez-vous. Il faut se rendre compte qu'a priori, selon mes informations, 50 % des gens recourent à la filière libre pour passer leur permis. Aura-t-on assez de moyens pour que ce ne soit finalement pas un blocage aux personnes qui désirent passer en filière libre et qui doivent donc impérativement, avant de commencer leur formation, commencer par une auto-école ou un instructeur breveté puisque c'est maintenant une des choses qui a été mise sur la table.

Un autre changement concerne un nouveau processus facultatif de test permettant l'accès à la conduite sans guide ; c'est l'attestation de compétence. Initialement, c'était à réaliser par les autos-écoles ; j'ai entendu depuis vendredi que c'était des centres d'examen. On n'est pas opposé à ce processus-là, même si c'est un peu étonnant pour nous d'une filière accompagnée qui pourrait permettre l'accès à une conduite seul, mais en soit, on n'est pas du tout opposé à cette logique-là pour peu que l'examen soit réalisé par un centre d'examen.

Le dernier point, c'est la diminution de la durée de la validité du permis provisoire de 36 à 18 mois. Vous comprendrez que, par principe, on est opposé à tout ce qui diminue le temps de formation et d'acquisition d'expérience par l'apprenant. On ne voit cela pas d'un bon œil. Ceci étant, j'entends que, parmi les motivations – et c'est ce que j'ai un peu discuté vendredi aux états généraux – il y a la période de trois ans d'attente avant de pouvoir demander un permis provisoire. Il y a d'autres conséquences derrière. Si on pouvait trouver

une autre solution que de réduire cela pour changer le système, mais je pense qu'on n'a pas tous les leviers pour pouvoir réagir à ce niveau-là. C'est plus une question que nous soulevons à ce niveau-là.

*Audition de M. Quoirin, Chef du Département Permis de conduire du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Quoirin.

**M. Quoirin,** Chef du Département Permis de conduire du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA). Concernant la réforme de la formation à la conduite, j'aurais voulu aborder deux points.

Le premier point, c'est un point que l'on a cité plusieurs fois et cela fait plaisir de l'entendre parce que c'est le signe d'une vraie évolution, la matrice GDE.

La matrice GDE est un outil qui permet de visualiser et de concrétiser l'approche que l'on a du permis de conduire, de la formation, des examens afin de pouvoir établir un lien entre les études, les valider et non seulement de créer, mais aussi évaluer ce travail et voir où l'on se situe.

Avant que l'on utilise la matrice GDE dans les études scientifiques – depuis une quinzaine d'années –, quand on comparait des solutions ou des études, on ne parlait souvent pas de la même chose. On croyait que l'on parlait de la même chose. Pendant longtemps, beaucoup de gens ont cru que conduire c'était faire rouler une voiture et respecter la réglementation.

Quand on voit ce que dit l'annexe 2 des directives européennes, elle ne va pas beaucoup plus loin que cela. C'est en transposant les éléments que l'on voulait développer pour la formation et pour l'examen que l'on s'est rendu compte qu'il faut aller plus loin, parce que les éléments clés de la sécurité routière ne sont pas rencontrés aux niveaux 1 et 2 de la matrice.

Voici les facteurs de risques qui sont identifiés par rapport à la conduite. On ne va pas entrer dans les détails parce qu'avec un quart d'heure, ce n'est pas possible, mais on passe en revue tout ce qui fait les nuances. Par exemple, on sait que le jeune conducteur mâle n'a pas les mêmes risques que les jeunes filles. C'est clair. Encore une fois, il faut tenir compte de ces éléments. On sait que l'âge, l'influence des pères, toute une série de choses, le véhicule en lui-même, tout cela a une influence sur la sécurité routière.

L'approche méthodologique de la matrice GDE, c'est de se rendre compte que conduire un véhicule, ce n'est pas le faire avancer, le faire freiner, aller à droite ou à gauche et respecter quelques règles, mais c'est aller beaucoup plus loin.

Depuis 1999, les recherches qui utilisent la matrice GDE se sont diversifiées sur différents points de vue : le point de vue des examens, le point de vue du poste permis de conduire, le point de vue de la formation à la conduite. Cette matrice GDE a été développée en Finlande dans le cadre de l'Université de Turku qui a beaucoup travaillé depuis 20-25 ans, avec des spécialistes.

La matrice est une approche hiérarchique qui permet de structurer et de comprendre les compétences nécessaires pour conduire en sécurité. Toutes les compétences nécessaires, pas seulement certaines. On ne mélange pas tout dans la matrice : les niveaux supérieurs influencent les niveaux inférieurs.

Souvent, cela ne se passe pas comme cela : on sépare les différents niveaux, comme les différents points de vue. Ici, le niveau supérieur met des contraintes sur les niveaux inférieurs.

Si ma voiture peut rouler à 200 à l'heure, mon niveau supérieur, c'est de dire que ce n'est pas socialement admissible, ce n'est pas réglementaire, tout cela peut se situer.

Selon le niveau auquel on situe les contraintes, elles ont plus de valeur et elles peuvent être mieux intégrées et, par après, évaluées.

La matrice comporte quatre niveaux. Le maniement du véhicule, c'est le niveau 1. Dans le temps, c'était considéré comme le seul niveau. Après, on tirait son plan et on essayait de rouler. Au niveau 2, on trouve la maîtrise des situations de conduite et connaissance et application des règles – il y a une différence entre connaître et appliquer.

Les fameux objectifs niveau 3 prennent de plus en plus d'importance, parce que dans la mobilité, le strict respect des règles n'est même pas toujours possible. Il faut tenir compte de la manière dont on fait de la sécurité routière, tout en ayant des situations quelques fois qui sont très difficilement explicables. C'est ce que l'on appelle la conduite défensive, par exemple. C'est de dire : « Attention, je fais attention aux fautes des autres ». C'est un concept qui n'était pas du tout partagé il y a 25 ans. C'est la même chose dans d'autres domaines ; on l'a vu aussi aux états généraux : la route qui pardonne, c'est une nouveauté très importante pour la vie en commun parce que cela permet de compenser quelques fois une charge trop forte sur le conducteur et son environnement.

Ici, c'est la matrice telle qu'elle est développée. En fait, les deux niveaux qui sont entourés en vert sont les deux niveaux où l'on voit que la formation est concernée par ces niveaux, et l'examen. C'était la situation classique avant et cela correspond à la directive européenne.

Si l'on veut intégrer les études et les progrès que l'on

a déjà pu développer, il faut aller plus loin, c'est-à-dire vers les niveaux 3 et 4, le niveau 4 étant le sommet parce que c'est là que l'on prend conscience, on est d'accord d'avoir une culture de vie par rapport à la sécurité routière et pas simplement technique.

La matrice GDE est de mieux en mieux intégrée dans toutes les études. Il y a toujours des études qui permettent de se référer sur les points de la matrice, ce qui permet une meilleure compréhension.

La perception des risques, c'était le deuxième point, vous en avez parlé aussi. Nous avons, dans le secteur des centres d'examen, développé un test pour la perception des risques. La perception des risques est un élément très important.

Toutes les études qui sont faites arrivent aux mêmes conclusions, c'est que le risque est généré par le manque d'expérience, par le champ visuel qui est moins bien géré par un jeune conducteur – parce qu'il n'a pas des automatismes, il doit s'occuper de tout en même temps, ce n'est pas évident – par une charge mentale plus forte. Tout récemment, un groupe d'études au niveau de la Commission européenne a conclu que la détection des risques était une des meilleures mesures que l'on puisse prendre en matière de réduction des accidents.

Que fait-on dans ce test ? On fait la détection du risque. C'est la première étape qu'il faut faire. Ensuite, il faudra apprendre à gérer le risque, à l'éviter, mais la première chose est de le reconnaître. Il faut faire chaque chose en son temps parce que si l'on mélange tout, cela devient compliqué et cela demande aussi des *testings* d'une heure ou d'une heure et demie. On n'est pas dans ce cadre-là.

Le concept du GOCA est d'avoir différentes situations à risque, ce sont des petits clips de 30 secondes que l'on a faits dans la réalité. Il y a quatre réponses possibles, mais il peut y avoir une tout comme il peut aussi y avoir trois réponses justes, de telle manière à ce que l'on ne puisse pas systématiser l'évaluation du test. Cela dépend. On a un écran sur l'ordinateur du centre d'examen. Quatre caméras sont mises en rapport lorsqu'on fait le film : arrière, les deux rétroviseurs, le rétroviseur central et la route et la vitesse. Après environ 30 secondes, on demande au candidat ce qu'il a vu, ce qu'il a observé. Cela a l'air très simple, mais ce n'est pas si simple que cela.

Le mieux, c'est de donner un exemple ou deux de films ; cela vous donnera clairement la situation.

Voilà ce que le candidat voit sur son écran pendant 30 secondes.

*(Projection d'un film de 30 secondes)*

Lorsque le film s'arrête, on demande, par exemple, qu'avez-vous vu :

- une moto me suit, oui ou non ?

- un vélo va parvenir sur la chaussée.

On constate que ce n'est pas toujours évident à tout voir parce qu'observer un écran, surtout un écran qui bouge, demande une certaine éducation, une certaine habitude.

Nous avons pas mal développé des films comme celui-là.

Ce test de la perception des risques est, depuis le 1er juin, obligatoire en Flandre lors de l'examen pratique.

Comme dans les autres examens, il y a deux films pour se familiariser avec le système et puis il y a cinq petits films qui comptent réellement pour l'examen. Le résultat de cet examen de perception du risque est intégré dans l'examen pratique qui le suit en général.

Quelles sont les applications en matière d'examen qui découlent de toute cette évolution du permis de conduire et favorisée par la matrice GDE ? On vient de parler de l'examen de perception des risques ; c'est important. L'auto-évaluation, c'est quelque chose aussi qui est sorti des études ADVANCE qui ont eu un très grand succès. Actuellement, on ne fait pas d'auto-évaluation systématique à l'examen.

L'examen pratique intermédiaire, on vient d'en parler ce matin.

La conduite indépendante, c'est aussi quelque chose qui est de plus en plus développé dans l'examen, entre autres la conduite indépendante et l'utilisation du GPS pendant l'examen pratique. Toutes les voitures en sont bientôt munies. On sait qu'utiliser le GPS, ce n'est pas évident pour le faire en toute sécurité. C'est le moment où on doit le faire, c'est le moment où on ne doit pas le faire qui est important aussi. On le met avant de partir, pas quand on est sur l'autoroute. Ce sont des choses qui font partie du risque d'accident et qui l'augmentent.

Dans un concept théorique, mais très important pour le futur, jusqu'à présent, nous avons développé des examens à la faute, c'est-à-dire relever les fautes dans un examen pratique. Maintenant, on est occupé à faire une évaluation des compétences. Quelqu'un qui ne fait pas de faute n'est pas nécessairement un bon conducteur. Il faut évaluer les compétences, la manière dont on gère son parcours en développant des compétences et pas seulement des fautes. On sait bien qu'il y a des gens qui ne font soi-disant rien de mal sur les routes, mais qui constituent un vrai problème pour les autres, qui après eux sont en faute lorsqu'il se passe quelque chose légalement.

Aussi, la conduite indépendante, c'est pouvoir gérer un véhicule par après. Lorsque les Anglais ont introduit la conduite indépendante dans leur examen, il y a deux ou trois ans, ils avaient fait un petit film de présentation. C'était le candidat qui était au centre d'examen, il venait

de réussir, l'examineur lui disait « Vous avez réussi. » Il allait avec sa voiture jusqu'à la sortie du terrain d'examen puis revenait en arrière et disait à l'examineur « À droite ou à gauche ? ». Il n'avait en fait jamais roulé que sous contrainte des directions. Quand on doit le faire, c'est une tâche supplémentaire qui n'est pas négligeable dans la conduite.

Je vous remercie pour votre attention.

*Audition de M. Goies, Président du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Goies.

**M. Goies,** Président du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA). - Monsieur le Ministre, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les députés, tout d'abord merci pour votre invitation. J'ai la lourde tâche de conclure les interventions des différents intervenants. Je vais donc essayer d'être bref. Je vais me limiter au point de la réforme proposée par M. le Ministre qui concerne les centres d'examen, en essayant d'axer mon intervention sur deux éléments. Le premier élément, c'est les éléments de la réforme et leur timing ; le deuxième élément, non négligeable pour nous, c'est la viabilité économique-financière de ces modifications de l'examen.

Le premier élément de la réforme, chronologiquement, c'est la réintroduction des fautes graves à l'examen théorique. Nous y sommes favorables. Le ministre a annoncé qu'il avait décidé de suivre la recommandation du conseil supérieur wallon de sanctionner par un échec de l'examen à partir de deux fautes graves plutôt qu'une seule. Je pense que c'est sage. On l'a rappelé tout à l'heure, nous avons déjà un taux d'échec de l'ordre de 50 % à l'examen. Il ne faudrait pas arriver à un résultat où 10 ou 15 % des candidats réussissent l'examen ; je pense que ce ne serait pas le reflet d'une réalité de leur connaissance du Code de la route. Le fait de ramener l'échec à deux fautes graves me paraît une bonne mesure.

En matière de timing, introduire cette mesure pour le premier janvier 2018 ne nous pose pas de problème.

Voilà déjà un point de la réforme qui, selon nous, sans grand problème, être mis en œuvre pour le 1er janvier de l'année prochaine.

Deuxième point de la réforme, c'est une nouveauté, je ne sais pas si je dois m'en réjouir ou m'en inquiéter, c'est la délivrance, par les centres d'examen, du certificat d'aptitude. Je pense que je dois m'en réjouir parce que nous sommes des professionnels de l'évaluation et nous pensons qu'il est important que l'évaluation soit la même pour tous et qu'elle soit faite de manière indépendante. Sur ce point, c'est plutôt un

point positif pour nous. C'est aussi une source d'inquiétude, parce que cette évaluation intermédiaire ne pourra être la même que l'examen permis de conduire. Sinon, il faudrait à la fin de celle-ci délivrer le permis. Elle devra être différente, sans doute sur certains points moins sévères ; sur d'autres, par contre, elle devra comporter un volet qui aujourd'hui est assez limité dans le cadre de l'examen formatif et informatif pour le candidat pour lui dire ce qu'il fait bien, ce qu'il ne fait pas bien et la raison pour laquelle on estime qu'il est ou pas capable de prendre le volant seul. Cela risque de prendre un certain temps. C'est aussi quelque chose qu'on ne fait pas aujourd'hui. Il va falloir se familiariser à cela, former nos examinateurs. Cela risque de prendre un certain temps.

Je m'interroge d'ailleurs sur la pertinence – on ne l'a pas encore évoqué, puisque nous avons une réunion prochainement au cabinet pour discuter de tous ces aspects – peut-être d'introduire également à ce stade le test de perception des risques. Peut-être sans influence sur le résultat du test, mais pour évaluer un peu où se situe le candidat par rapport à sa qualité de perception des risques.

L'introduction de cet examen intermédiaire, de ce test intermédiaire, présente pour nous un autre challenge. C'est qu'avec l'effectif actuel des examinateurs disponibles en Wallonie, il ne sera pas possible de faire face à ce surplus de travail, hormis tout aspect financier. Or, former un examinateur prend entre neuf mois et un an, pour autant qu'on l'ait trouvé. Il faut d'abord le chercher et, quand on l'a trouvé, quand on l'a engagé, cela prend entre neuf mois et un an.

Par rapport à une mise en œuvre de la réforme au 1er janvier 2018, je suis perplexe. Je ne suis pas certain, ou alors il faudra le faire avec les examinateurs existants. Cela risque d'avoir pour conséquence un allongement important des délais dans les centres d'examen. C'est le premier challenge. À la fois une bonne mesure, mais des inquiétudes pour nous sur certains aspects pratiques.

Le troisième volet de la réforme qui nous concerne, c'est l'introduction au niveau de l'examen pratique du test de perception des risques. Nous considérons également que c'est une bonne mesure. Nous sommes prêts à le faire. Comme M. Quoirin vous l'a dit, nous le faisons déjà en Flandre. Le faire en Wallonie ne posera donc pas de grands problèmes. En termes de timing, là aussi, pour une mise en œuvre au 1er janvier 2018, cela ne devrait pas poser de problème. Nous disposons des moyens. Il y a de légères adaptations informatiques, tant au niveau du théorique qu'au niveau de la perception des risques, qui sont nécessaires. En le sachant aujourd'hui, pour la fin de l'année, il n'y a pas de grands problèmes.

Par rapport à tout cela, certains points nous paraissent réalisables dans un bref délai ; d'autres sont

plus difficiles à réaliser.

Le deuxième point dont je souhaite vous parler aujourd'hui, c'est le volet économique-financier. M. le Ministre a rappelé dans son introduction que le Gouvernement wallon a décidé – et c'est une bonne chose – de maintenir la solidarité entre les deux activités – le contrôle technique et le permis de conduire. Cette solidarité, aujourd'hui, permet de réaliser un examen de permis de conduire à 36 euros TVAC, donc un peu moins de 30 euros HTVA pour une heure de travail. Je ne dois pas vous expliquer qu'à 30 euros HTVA, pour une heure de travail, l'examen ne couvre pas les coûts que nous devons assumer pour assurer celui-ci. C'est donc les conducteurs qui passent leur contrôle technique qui financent les déficits du permis de conduire aujourd'hui. C'est une réalité, il ne faut pas se voiler la face. C'est comme cela. Ces déficits sont équivalents à nos recettes. Vous pouvez vous dire que nous avons entre 5 et 6 millions d'euros de recettes pour le permis de conduire, pour les deux entreprises agréées dans le secteur du permis de conduire en Wallonie. Et nous avons entre 5 et 6 millions d'euros de déficit au-dessus de ces 5 et 6 millions d'euros de recettes.

Le fait d'introduire des modifications à l'examen aura un coût, que ce soit la perception des risques – un coût assez limité – ou l'évaluation intermédiaire, avec un coût certain. Le challenge sera de couvrir ce coût. Aujourd'hui, le système avec les revenus qui sont générés par le contrôle technique et le permis de conduire permet de couvrir ce qui existe aujourd'hui. Il ne permet pas et il ne permettra pas de couvrir ces nouveautés. La réforme devra nécessairement, d'une façon ou d'une autre, inclure un volet financier. Il ne nous appartient pas, en tant qu'opérateurs, de décider comment elle sera financée. C'est évidemment le rôle du politique, mais elle devra l'être. Nous ne demandons pas du tout de faire du bénéfice sur ces activités. Nous demandons juste que, de manière objective, nos coûts soient couverts. Qu'ils le soient par un tarif-vérité pour l'examen intermédiaire que l'on peut considérer comme une situation de luxe, puisque l'on n'est pas obligé de passer par là, qu'ils le soient par une légère révision des tarifs du contrôle technique dans le cadre de la solidarité qui a été prévue, finalement, pour nous, peu importe. Ce qui est important, c'est la sécurité routière. Un meilleur examen du permis de conduire, une meilleure formation à la conduite, c'est plus de sécurité routière. Je pense que cela n'a pas de prix.

Mon message aujourd'hui, à la fois vis-à-vis du ministre et vis-à-vis de vous, Mesdames et Messieurs les députés, c'est qu'à coût zéro ce n'est pas possible. Maintenant, quel est le prix d'une vie perdue sur les routes ? Cela n'a pas de prix. Je pense que cette réforme en vaut vraiment la peine.

Je ne vais pas vous retenir plus longtemps et je vous remercie pour votre attention.

**Mme la Présidente.** - Merci beaucoup Monsieur Goies. Je remercie chacun des intervenants de cette matinée. Il est 12 heures 20 minutes, je me tourne donc vers les collègues pour l'organisation de nos travaux.

Vous le savez, nous reprenons à 14 heures. Je sais qu'il y a des réunions de groupe ou différentes réunions sur le temps de midi. Que souhaitez-vous faire ? Il y a de toute façon maintenant le temps du débat, avec les intervenants à qui je pose la question de la disponibilité pour cet après-midi à 14 heures, parce que je me doute que vous avez encore d'autres choses. Nous pouvons démarrer le débat maintenant, mais, en tout cas, c'est à voir avec les collègues comment vous sentez les choses pour le reste de l'après-midi et de la façon dont on organise nos travaux.

Y a-t-il une proposition parmi les collègues ?

La parole est à M. le Ministre Prévot.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je suggère que l'on ne perde pas 15 minutes à savoir comment on travaille, mais que l'on continue directement les échanges. Les points de vue des uns et des autres ont pu être exprimés, les textes ont été présentés. Je postule que l'on sera plus dans le registre des questions ciblées et spécifiques que d'amorcer un débat général pendant quatre heures sur le sujet.

Que l'on continue, cela nous prendra une demi-heure, trois quarts d'heure, je n'en sais rien, et on aura bouclé ce volet pour les travaux.

#### *Discussion générale*

**Mme la Présidente.** - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - Je trouve que c'est important que l'on puisse poser nos questions au secteur, bien sûr à M. le Ministre aussi. On sait que l'on a la journée pour travailler dans le cadre de cette commission. J'espère que nos hôtes seront là parce que le temps que l'on pose tous nos questions, je ne suis pas sûr que l'on aura évacué le champ des réponses. J'espère que nos orateurs seront encore disponibles en début d'après-midi.

**Mme la Présidente.** - C'est pour cela que j'avais cette remarque liminaire. Je me doute bien que chacun a ses impératifs.

La parole est à M. Goies.

**M. Goies,** Président du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA). - J'ai un conseil d'entreprise qui m'attend à 14 heures et que je dois présider, à Rhisnes. Ce n'est pas loin d'ici. En ce qui me concerne, si des questions me

concernent, je préférerais que l'on me les pose maintenant.

**Mme la Présidente.** - Chers collègues, je propose alors de démarrer tout de suite par les différentes questions que vous avez à poser. Comme cela, on verra ce que l'on peut encore avoir comme élément de réponse aujourd'hui.

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue (MR).** - Je vais essayer d'être brève, bien que j'aurais envie de poser vraiment beaucoup de questions.

Quelque chose m'a frappée, Monsieur Derweduwen, lors des États généraux de vendredi après-midi, c'est la projection d'un graphique. C'est M. Tourneur, je crois, qui avait projeté la carte des accidents – l'accidentologie – sur le plan européen, qui démontre que, même s'il est vrai que les chiffres en termes d'accidents évoluent favorablement, sur le plan européen, nous sommes à la traîne. Nous sommes entourés par des pays européens avec de meilleurs résultats en termes de nombre d'accidents par nombre d'habitants. Ce qui m'avait frappée, c'est que le Portugal, qui était souvent loin derrière nous, à la dernière carte projetée, était remonté. C'est quand même interpellant.

On peut lire aussi, par ailleurs, dans beaucoup de littératures, que l'on constate en Belgique – pas qu'en Wallonie – un manque de culture de sécurité. Toute la question est de savoir si la réforme qui est proposée aujourd'hui va contribuer à ce que l'on puisse acquérir, être reconnus en Belgique pour cette culture de sécurité.

Dans un premier temps, j'aurais voulu savoir ce qui avait été fait au Fédéral avant la régionalisation. Je sais que vous étiez déjà dans ces matières aussi au niveau du Fédéral. Je m'interroge sur la méthode, dans la mesure où le ministre, finalement, sépare la réforme du permis et une réflexion sur le secteur, mais qui est quand même liée, puisqu'on le voit, au niveau de la formation du secteur, directement liée à toute cette évolution que l'on veut mettre en place.

Je me demande pourquoi l'on a dissocié la réforme du permis de conduire de celle de l'évolution du secteur – parce qu'il y a tout l'aspect formation, même s'il y a aussi, et d'autres des interlocuteurs l'ont dit, il y a le volet concurrence et régulation du secteur. Il y a des points liés au niveau de la formation.

Monsieur Derweduwen, vous avez dit que le diable était dans les détails. Vous avez cité, par exemple, la question du shopping régional. J'aurais voulu vous entendre un peu plus sur ce diable qui risque peut-être de nous poser problème pour la mise en œuvre de la réforme.

Monsieur Barattucci aussi, vous avez pris l'exemple du permis A, du permis moto. Vous avez dit : pourquoi

n'a-t-on n'a pas fait comme cela, alors qu'au Fédéral, on avait effectivement une réforme moto et que l'on devrait peut-être prendre exemple de cette réforme du permis de moto pour le permis voiture ? J'aurais bien aimé vous entendre expliquer ce qui avait mis en œuvre au niveau du Fédéral à ce moment-là pour mettre en place cette réforme.

Globalement, peut-être aussi sur la réflexion qui a été faite par rapport au permis direct – donc au *fast track*, comme dirait Monsieur le Ministre – et donc cet accès direct pour les 30 heures par rapport aux recommandations générales qui sont faites sur l'expérience, sur le besoin d'expérience et qui a bien été mise en évidence par vous, Monsieur Quoirin. Quand vous demandez une formation rapide de 30 heures, est-ce que cela ne va pas un peu à contre-courant par rapport à l'expérience ? Ne faudrait-il pas alors peut-être plus d'heures ? C'est une question que je me pose par rapport aux recommandations qui font qu'il faut un permis, que l'on puisse prendre le volant et conduire sur la route en ayant une expérience plus affirmée.

J'ai quand même des questions par rapport aux procédés de concertation. Le ministre a fait état d'une concertation importante avec le secteur depuis deux ans. Deux ans, mais on a abouti finalement sur un volet d'une réforme qui est celle du permis de conduire et pas sur le secteur en tant que tel, alors que l'on a entendu quand même de votre part – et même si vous n'avez pas tous le même avis et c'est normal – des questions importantes par rapport au secteur. Et donc je m'interroge par rapport au fait que l'on avance dans une des directions, mais pas nécessairement dans l'autre. Y a-t-il a des explications par rapport à cela ?

Ce qui m'interpelle également, c'est le dernier exposé de M. Goies par rapport aux modalités. Dans certaines modalités, on pourra être prêts le 1er janvier 2018, mais par rapport à la formation des examinateurs pour le certificat intermédiaire et l'impact sur le coût, je m'étonne qu'après deux ans de concertation, on n'ait pas réglé des aspects essentiels au niveau des modalités qui font qu'au 1er janvier, on risque quand même de ne pas être prêts. J'aurais aimé avoir votre avis par rapport au mode de concertation au niveau de la réforme.

S'il y a encore du temps, j'aurais aussi voulu avoir votre avis sur les propositions qui sont dans notre résolution par rapport à l'évaluation post permis de conduire. Ce qui est quand même conseillé aussi, c'est un apprentissage dans le temps. Personnellement, je vais vous dire franchement : je ne prendrai pas le risque d'apprendre à mes enfants parce qu'il y a peut-être des éléments que je ne maîtrise pas, parce que le Code de la route évolue et qu'il y a aussi des comportements pour lesquels on doit se remettre en question et qui évolue. Ce n'est pas évident. Que pourrait-on envisager comme formation post permis de conduire et ce lien que nous faisons dans notre résolution avec le secteur des

assurances ? Est-ce qu'il y a des propositions, des réflexions que l'on pourrait faire avancer dans ce domaine-là ?

Madame la Présidente, j'ai aussi des questions pour le ministre, mais est-ce que je les scinde dans un deuxième tour de questions ou est-ce que je permets aux collègues d'interpeller directement nos hôtes ?

**Mme la Présidente.** - Peut-être étant donné le timing assez serré – enfin serré, vous êtes restés toute la matinée et je vous remercie beaucoup pour votre présence et votre participation – je propose en effet que chacun et chacune des commissaires puissent interpeller directement et que l'on ait ce dialogue avant de revenir vers M. le Ministre.

La parole est à Mme Gérardon.

**Mme Gérardon (PS).** - Merci, Madame la Présidente. Je vais essayer de faire court. Je remercie tous les intervenants pour votre contribution à notre débat riche et pour vos avis divergents à certains égards, mais convergents la plupart du temps sur les points les plus importants, il me semble.

J'ai quelques questions plus spécifiques.

Monsieur Derweduwien, je pouvais être d'accord avec vous sur plusieurs points. Notamment, vous avez parlé d'un guide pour l'accompagnateur. Je pense que l'on se rejoint sur l'importance de ce modèle et certainement pour la filière libre. J'ai quand même une question vous concernant.

Vous parlez de la production d'un guide, et cetera. Comment va-t-il être distribué aux personnes ? Est-ce juste dans le cadre de différents points – je n'en sais rien – dans les communes ou autres ? Enfin, je voulais vraiment des questions pratiques, parce que cela me semble – et c'était dans la résolution – une demande importante, qui est de donner un contenu aux accompagnateurs en filière libre et cela me semblait important de pouvoir le distribuer à tout un chacun. Je ne connais pas le contenu du guide dont vous parlez, mais il me semble aller dans le sens de ce que l'on recommandait dans le cadre de notre résolution. Voilà donc une question pratico-pratique.

Je voulais revenir un peu sur les propos de M. Haine et j'ai entendu qu'il a été choqué par rapport au coût, à la comparaison. Je sais effectivement que, dans ce cas-là, comparaison n'est pas raison. Ce n'était pas du tout dans le cadre de la qualité du service rendu. Je suis moi-même une ancienne élève des autos-écoles, parce que mes parents avaient les moyens de m'offrir l'auto-école – je tiens à le souligner. C'est vrai que j'ai eu une formation de qualité, ce n'est pas du tout l'objectif de remettre cela en cause. Mais effectivement, je donne souvent cet exemple : je suis issue d'un milieu modeste et j'ai deux amis : un dont les parents n'avaient aucun souci et qui est, comme moi, passé par l'auto-école ; et

l'autre dont la maman n'a pas le permis de conduire et qui ne connaît pas son père, qui n'a pas d'oncles ni de tantes, de voisins, et cetera, et qui était obligé de passer par la filière auto-école. À l'heure qu'il est, il a 30 ans comme moi, il n'a toujours pas de permis parce que, effectivement, il économise pour pouvoir l'avoir et c'est quelqu'un qui est en grande difficulté.

Quand on parle ici des coûts d'un tableau qui est, c'est vrai, pas complètement complet, qui est de dire que la filière libre, c'est à 50 euros et la filière auto-école, c'est 1200 ; en résumé, c'est vrai que l'on ne compte pas le temps que le guide a mis à disposition des enfants – effectivement, là, on parle de bénévolat, si l'on devait chiffrer cela, ce serait compliqué – je comprends votre remarque du coût de l'entretien de la voiture, et cetera. Ici, c'est juste non pas un coût pour les personnes qui apprennent, mais l'argent que les personnes doivent dépenser et sortir de leur poche. Là, effectivement, on se met à la place de l'apprenant, qui est de dire qu'il y a de grosses difficultés par rapport à cela. Je voulais donc vraiment souligner que le propos n'était pas d'attaquer un coût particulier. Je sais que c'est très compliqué, que la formation en auto-école coûte très cher, mais c'était par rapport à l'apprenant qui n'a pas toujours les moyens de le faire.

J'entends ma collègue, Mme De Bue, dire qu'elle ne va pas prendre le risque d'apprendre à ses enfants, mais des fois, il y a des gens qui n'ont pas le choix parce qu'ils n'ont simplement pas les moyens de passer par auto-école. L'objectif de cette résolution en grande partie et de mon intervention était de dire : « OK, il faut absolument se concentrer sur une formation à la conduite de qualité, mais il faut l'accessibilité parce sinon, forcément, on se retrouvera avec des filières comme M. Barattucci pouvait le dire tout à l'heure, avec des personnes qui ne sont pas forcément qualifiées, qui font cela sur le côté, et cetera, pour permettre aux personnes qui n'ont personne dans leur entourage pour pouvoir leur apprendre à conduire et aller vers des filières à moindre coût, mais de moindre qualité. Il me semblait important de relever cela aujourd'hui.

Pour revenir sur les propos de M. Barattucci, vous parliez de la nécessité de sanctions par rapport aux personnes qui sont des apprenants qui n'ont pas forcément les qualités nécessaires, qui ont démérité dans le cadre de leur fonction. Vous dites qu'il n'y a pas de sanctions à l'heure actuelle. Je voulais vous entendre là-dessus : comment est-ce peut-on sanctionner ces personnes ? Quelle serait l'autorité compétente par rapport à cela ? Parce qu'effectivement, elles sont embauchées dans le cadre d'une auto-école, vous les licenciez et c'est déjà une sanction, mais qu'entendez-vous par sanction nécessaire ? J'aurais voulu vous entendre un peu plus là-dessus et voir aussi ce que vous pensez d'un agrément – on en avait parlé dans la résolution – pour les autos-écoles renouvelables ou pour les instructeurs. Je sais que vous avez parlé de leur formation qui est très lourde, très complète, mais pour

permettre justement d'identifier les bons des mauvais apprenants, quelle est votre solution dans le cadre de ces sanctions ?

Pour ne pas non plus être trop longue, M. Vrancken, on a entendu tout votre exposé qui était aussi très intéressant. Je voulais relever quelque chose que vous avez souligné, c'était dans le cadre de la nécessité d'une dérogation du délai de stage.

Vous avez souligné qu'à l'heure actuelle, c'est 36 mois, passés à 18 mois pour des femmes enceintes ou des cas de maladie. C'était quelque chose que je n'avais pas relevé et je vous remercie de votre intervention. Cela me semble intéressant à soulever dans le cadre de notre débat. On rencontre des fois des situations de vie qui sont compliquées et qui ne permettent pas de respecter ceci. Quelle est votre recommandation ? Est-ce que c'est de rester à 36 mois ou d'avoir quelque chose d'intermédiaire ou de partir sur un système de dérogations ?

Oui, donc, juste pour M. Weets de Solidaris et de Drivemut, on se rejoint sur beaucoup de choses, particulièrement sur le coût du rendez-vous pédagogique qui est proposé dans le cadre de la réforme. Je voudrais voir si vous aviez pensé à une solution particulière. Qu'en est-il du financement de tout cela ? C'est une question que je poserai après au ministre, mais j'aurais aimé vous entendre spécifiquement par rapport à la question du coût.

Enfin, Monsieur Goies, vous avez parlé de la nécessité d'un volet financier, de pouvoir financer cette réforme. Vous avez évoqué l'idée du tarif-vérité. Je comprends votre point de vue, mais à mon sens et du point de vue des utilisateurs, c'est impensable. On sait que, si l'on devait arriver au coût-vérité, vous le disiez : « Une trentaine d'euros pour passer le permis, ce n'est pas du tout le coût-vérité ». Si l'on parle déjà de la difficulté d'accessibilité à l'heure actuelle, j'entends votre remarque, mais elle doit être mise en parallèle avec l'accessibilité financière au permis. Cela doit certainement demander, en dehors du tarif-vérité, qu'il y ait une opportunité, peut-être un complément financier de la Région, si cela s'avère possible. Ce sera plus mêlé à une question au ministre.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Baltus-Möres.

**Mme Baltus-Möres (MR).** - Je vais essayer d'être brève également. Tout d'abord, un petit commentaire sur la question des coûts. Selon nous, la qualité a un prix. Je rejoins ce qui a été dit par les représentants présents également ici, cela ne peut pas être gratuit. Il faut tenir compte également du fait que, en comparaison avec l'Europe, en Région wallonne, les prix sont déjà assez bas actuellement.

Il faut souligner que nous voulons maintenir la

filière libre et que même les représentants du secteur n'ont pas demandé de supprimer carrément la filière libre, de ce que j'ai entendu aujourd'hui. Il est juste important de la rendre plus contraignante.

M. le Ministre l'a dit également, il y a dans certains cas une concurrence déloyale actuellement. C'est entre autres pour cela que nous demandons de renforcer les contrôles dans ce secteur. Même s'il y a déjà un travail mené ici, c'est important de le continuer.

Dans ce contexte, j'ai maintenant une question aux représentants du GOCA ou peut-être aussi du SCWSR. Disposez-vous des chiffres officiels des personnes qui sont engagées auprès des auto-écoles, en comparaison avec le nombre de moniteurs brevetés indépendants ? Ici, je ne parle même pas de ceux qui travaillent au noir, même si c'est un sujet important. Il s'agit ici des chiffres officiels. J'ai l'impression que, dans certaines régions, c'est déjà moitié-moitié. D'après ce que l'on a entendu aujourd'hui également, le secteur est apparemment en train de se réorganiser en profondeur. Il y a apparemment de plus en plus de moniteurs brevetés indépendants. Y a-t-il des chiffres sur ceci ?

J'aimerais avoir l'avis et connaître l'expertise des représentants présents sur une évaluation non contraignante au terme de l'année suivant l'obtention du permis de conduire. M. le Ministre a expliqué que ce n'est pas possible, ou que c'est en tout cas très difficile. J'aimerais savoir si c'est une analyse que vous partagez, si vous avez eu de l'expérience avec ceci et si ceci pourrait améliorer la situation actuelle.

Une autre question est la proposition de la construction d'une base de données intégrée aux différents acteurs : comme je l'avais expliqué, les centres d'examen, les auto-écoles, les moniteurs brevetés indépendants, les accompagnateurs non professionnels, mais aussi les utilisateurs qui se perdent parfois, selon mon impression, dans tout ce qui existe actuellement. Ils ne voient pas toujours les avantages et les inconvénients des différents modèles. Une telle base de données intégrée pourrait-elle mener à plus de transparence et à apporter plus de clarté à ce qui existe ? J'aimerais aussi avoir votre avis.

Finalement, j'ai une petite question aussi à M. Haine, de FEDERDRIVE. En ce qui concerne la proposition de rendez-vous pédagogique, qui va donner ces rendez-vous ? Est-ce clair pour vous ? Cette question est-elle réglée dans la proposition actuelle qui est sur la table ou faut-il plus de précisions ici ? C'est aussi un dernier sujet qui est important.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Bonjour, Monsieur le Ministre et Messieurs les représentants du secteur. Tout d'abord, un grand merci pour votre présentation et tous

les éclairages que vous avez pu nous apporter sur cette thématique du permis de conduire.

Je retiens quelque chose de positif, c'est que vous convenez tous de la nécessité de cette réforme. On voit bien que l'on part vers le professionnalisme, vers la qualité du permis de conduire, vers la qualité des conducteurs, mais également sur l'aspect de la filière libre. Il y a là quelques interrogations également.

Je voudrais juste poser quelques questions pour ne pas refaire un débat. Tout d'abord, à M. Haine. Vous avez parlé tout à l'heure du nombre de décès via la filière libre. Avez-vous un nombre de décès ? Avez-vous un chiffre ?

Une autre question à M. Vrancken, c'est sur le nombre de personnes qui passent via vos associations. Pouvez-vous expliquer le profil socioéconomique de ces personnes ? Qui sont exactement ces personnes ? Que rencontrez-vous sur le terrain au niveau des demandes ? Peut-être aussi les difficultés de gérer ces demandes.

Une question à M. Quoirin et à M. Goies. Vous avez dit que la réforme a un coût et vous l'avez indiqué lors de votre exposé. Avez-vous un chiffre ? Avez-vous déjà essayé de chiffrer ce montant ?

J'ai pointé quelques questions pour M. Barattucci. Vous avez parlé tout à l'heure du recyclage des instructeurs. Est-ce une obligation ? Vous avez aussi parlé des mauvais instructeurs qui sont connus, vous avez parlé d'une plateforme. Pouvez-vous m'indiquer comment M. et Mme Tout-le-Monde, les citoyens, peuvent-ils s'informer ? C'est vraiment important. Si l'on n'a pas un bon instructeur, il faudra peut-être prendre plus d'heures de formation, cela aura un coût supplémentaire. Surtout, c'est se vouer à l'échec de l'examen.

Ce que je peux dire comme expérience personnelle, c'est que j'ai fait le stage *Driving academy* et que c'était quelque chose d'unique qui m'a appris énormément de choses. On a affaire à des professionnels. Même si l'on a son permis de conduire, on peut toujours s'améliorer et on peut toujours évoluer. On a parlé tout à l'heure des nouvelles technologies, c'est un plus.

**Mme la Présidente.** - M. le Ministre va donner quelques éléments additionnels, puis chaque intervenant pourra répondre aux questions qui lui ont été posées.

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'avais aussi quelques réactions par rapport aux exposés des uns et des autres.

Selon le secteur que l'on représente, on a des tonalités différentes ; entre ceux qui voudraient que la filière libre n'existe pas et que tout passe par les seules

auto-écoles et, à l'inverse, ceux qui rappellent la nécessité de rendre accessible également à ceux qui ont moins de moyens financiers cette capacité d'obtenir un permis. C'est une des raisons pour laquelle on n'a pas souhaité remettre en cause l'existence de la filière libre.

Par contre, je ne considère pas, contrairement à ce qui a été projeté par M. Haine, que l'on fait de cette filière libre le mode préférentiel d'apprentissage. C'est une interprétation que je lui laisse seul à apporter et à formuler. Il existe désormais deux types d'accès – trois, si l'on y ajoute le *fast track* – mais on ne pousse pas plus un secteur que l'autre ; on laisse le choix.

Je voudrais d'ailleurs, puisque vous avez été plusieurs à vous étonner ou vous interroger sur le fait d'avoir limité à trois types de cas de figure cette filière des 30 heures, être transparent avec vous : à titre personnel, je n'ai pas d'objection à ce qu'il n'y ait pas de cas limitatif pour bénéficier de ce *fast track*.

La raison pour laquelle on a identifié trois motifs uniques à ce stade, c'est parce que, dans les discussions que nous avons pu avoir entre partenaires de gouvernement, il est apparu aussi que l'on ne souhaitait pas créer une discrimination non plus pour l'obtention d'un permis fondé sur les moyens financiers ; dire en gros que, parce que quelqu'un a plus d'argent que quiconque d'autre et vient d'une famille plus dotée que d'autres, il aurait la faculté d'office de pouvoir utiliser le couloir des 30 heures de formation expresse au détriment d'autres.

On n'estimait pas que cette question-clé de l'obtention d'un permis pouvait générer une discrimination aussi radicale fondée sur les seules capacités financières, mais qu'il y avait des motifs réels, quelles que soient les familles, pour accélérer le tempo de l'obtention d'un permis. C'est pour cela que l'on a tenté de lister trois cas de figure à ce stade.

Peut-être par distraction ou parce que j'étais monocorde ou peu intéressant lorsque j'ai évoqué cette partie de mon intervention, je vais reprendre mot pour mot ce que j'ai dit tout à l'heure quand j'ai évoqué qu'en suite des recommandations – la neuvième, en la circonstance – du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière, la semaine dernière, l'arrêté avait été modifié, Madame De Bue. S'agissant de la question du certificat d'aptitude qui serait à l'avenir délivré uniquement par les centres d'examen, j'ai dit : « C'est effectivement une bonne recommandation que l'on a intégrée, qui demande une préparation et une rémunération des centres d'examen et qui est possible et que l'on va devoir organiser sans délai ».

Je l'ai dit tout à l'heure, je suis bien conscient de cela. Contrairement à Mme De Bue, qui visiblement a décidé de vouloir à tout prix trouver les motifs pour lesquels cette réforme n'aurait pas été correctement préparée, quand vous dites à M. Goies : « En deux ans,

on n'est pas parvenu à régler cette question » ; je m'étrangle, puisque c'est la semaine dernière, sur base des recommandations du conseil supérieur, que cette modification qui n'avait pas été prévue a été intégrée.

On ne peut pas d'un côté me dire : « Écoutez le secteur et intégrez les recommandations » ; et de l'autre se plaindre que l'on n'ait pas pu préparer une recommandation qui n'a même pas une semaine d'intégration, puisque, depuis jeudi, j'ai assez de doigts sur une main pour compter le nombre de jours qui se sont écoulés. On l'a intégré, on a entendu le secteur et l'on va veiller à prévoir aussi les modalités relatives aux rémunérations.

J'avoue d'ailleurs très objectivement, Monsieur Goies, que la question liée à la préparation et à l'adéquate formation des personnes qui vont devoir être les acteurs de cette délivrance des certificats d'aptitude est probablement, de tous les échos qui m'ont été transmis jusqu'ici et relayés encore aujourd'hui, l'élément le plus pertinent qui peut justifier une interrogation sur la date du 1er janvier 2018.

Je ne suis pas du tout fermé à ouvrir le jeu, soit comme l'a fait la Flandre en prévoyant des échéanciers différenciés de mise en application de mise en application de sa réforme – puisqu'il y a eu des échéances en mars, en juin, et cetera, en fonction des cas de figure et donc il n'est pas exclu que, pour ce volet-là, on puisse avoir un échéancier différencié –, soit pour éviter de chipoter avec des échéanciers différenciés sur tel volet de la réforme ou tel autre, d'avoir une seule et même date que l'on pourrait mettre au 1er juillet au lieu du 1er janvier.

Je suis prêt à en discuter, parce que cet argument que vous avez évoqué et qui a priori n'avait pas été intégré pour une raison simple, puisqu'avant la semaine dernière, on n'avait pas prévu que ce soit les centres d'examen qui délivrent ce certificat. Comme il n'avait pas été prévu de former, d'une manière plus spécifique, le personnel qui est déjà à la corde et éviter en domino, cascade des délais trop longs pour le reste, on n'aurait pas pu considérer que c'était un problème par rapport à cette échéance du 1er janvier.

Discutons-en, vous avez rappelé que vous aviez rendez-vous au cabinet dans les jours qui viennent pour pouvoir en débattre, et affinons cet aspect-là, tant au niveau des modalités de rémunération de la prestation qu'au niveau des conséquences éventuelles sur les entrées en vigueur décalées ou différenciées. Honnêtement, cela ne me pose pas de difficulté, je ne passe pas de meilleures nuits si je reste buté sur la date du 1er janvier plutôt qu'une autre, l'essentiel étant la cohérence et la pertinence de la réforme qui est proposée à la mise en œuvre.

Dernier élément, puisque d'aucuns s'étonnent aussi que la réforme du secteur ne soit pas encore venue. Pour

rappel, j'ai évoqué que cela viendrait avant la fin de l'année. De plus en plus, au fur et à mesure que les commissions s'écoulent, je vais tenter de dresser l'inventaire de tout le contenu de la sixième réforme de l'État – peut-être que certains ont besoin de cela, parce qu'ils ne connaissent pas réellement la totalité de la sixième réforme de l'État – pour convaincre chacun de l'immensité des secteurs à devoir prendre en considération pour faire les transpositions de législations et les modifications de législation. Sinon, on entretient nous-mêmes cette idée selon laquelle la Wallonie serait en retard alors que dans plein de secteurs de transpositions, on est même plus loin ou en tout cas certainement pas plus en retard que d'autres niveaux de pouvoir.

J'ai parfois tendance à penser que certains oublient le contenu extrêmement conséquent de cette sixième réforme de l'État et ne font que s'émouvoir de mois en mois que tout n'ait pas déjà réglé en six mois. Quand on voit l'étendue des matières et de surcroît, pour ce qui me concerne, les compétences qui m'ont été attribuées, on ne peut pas en même temps pleurnicher sur le fait que cela ne va pas assez vite, regretter que tout n'est jamais fait à temps et à heure, fustiger le fait qu'il y ait trop de membres dans les cabinets qui sont susceptibles de travailler sur ces réformes. Essayons juste d'être un peu courtoisement cohérents dans ce qui peut parfois être dit et partagé.

**Mme la Présidente.** - Aux différents intervenants de répondre aux questions qui ont été posées. Je prends dans l'ordre inverse aux présentations de tout à l'heure.

La parole est à M. Goies.

**M. Goies**, Président du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA). - Je crois que plusieurs questions m'ont été posées.

Mme De Bue se posait la question de savoir pourquoi le coût et les modalités pratiques du volet « Certificats d'aptitude » n'ont pas été concertés avant. Comme M. le Ministre l'a dit, pour la bonne et simple raison qu'a priori, dans le projet initial, il n'était pas prévu que nous prenions en charge ce volet, mais bien comme il l'était par le passé qu'il soit exécuté par les auto-écoles.

C'est suite aux travaux du Conseil supérieur wallon et des groupes de travail qui ont émané de ce Conseil supérieur wallon que l'on en est arrivé à la conclusion que, sans doute, il était préférable d'arriver à une évaluation indépendante.

Forcément, les cartes ont été complètement rebattues et il y a une série d'aspects qu'il faut aujourd'hui discuter, mais qui n'étaient pas sur la table au moment où nous avons discuté avec le cabinet. Les autres aspects de la réforme qui nous concernent, que ce soit la

réintroduction de la faute grave, le test de perception des risques, avaient été discutés. Je vous ai d'ailleurs confirmé tout à l'heure que l'échéance du 1er janvier pour ces deux aspects était parfaitement tenable pour nous.

Ce sont les conclusions pertinentes des travaux du Conseil supérieur wallon et des groupes qui y ont été créés qui amènent cette bonne nouvelle, dont effectivement on doit parler avec un problème – hormis le volet financier – évident de trouver des examinateurs en nombre suffisant et de les former pour exécuter ce test supplémentaire.

Voilà la raison pour laquelle je plaide, en tout cas pour ce volet-là, pour un report de la date. J'ai entendu M. le Ministre, donc je pense qu'il a compris mon argumentation. C'est un fait nouveau, je pense positif, mais qui implique une organisation de notre part qui demande un peu de temps si l'on veut le faire de manière professionnelle et sérieuse.

Sur l'autre volet, qui était le volet du coût, vous posiez la question. Effectivement, mon propos n'est pas de dire qu'il faut doubler le prix de l'examen. D'ailleurs, ce n'est pas à moi de le dire, c'est la responsabilité du politique. Le coût réel est de 60 euros hors TVA. Aujourd'hui, le candidat paie 30 euros. Demain, doit-il toujours payer 30 euros et doit-on trouver d'autres modes de financement ? Pour moi, peu importe.

En tant que chef d'entreprise, je suis responsable de 650 travailleurs. Mon collègue d'AIBV en a 200 de plus. Donc, il y a 850 travailleurs dans le secteur, essentiellement au contrôle technique. À un moment donné, si l'équilibre financier du secteur n'est plus viable, cela fera 850 travailleurs au chômage. Les enjeux, c'est aussi cela et il faut s'en rendre compte.

Quelque part, ces problèmes ne peuvent pas être éludés. Il ne m'appartient pas, en tant que responsable d'entreprise, de choisir la façon dont on va les régler. C'est de la responsabilité de nos gouvernants, pas la nôtre.

Il est de ma responsabilité d'indiquer qu'il y a un vrai problème. Il n'est pas de ma responsabilité de décider quelles seront les solutions adoptées. C'était un peu le sens de mon intervention.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Quoirin.

**M. Quoirin**, Chef du Département Permis de conduire du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA). - Je vais répondre à la question postpermis. C'est en fait un sujet traité depuis longtemps. Cela ne date pas de maintenant. D'ailleurs, c'est même en 1991 que le Fédéral a modifié la loi sur la police de la circulation routière pour justement permettre l'instauration d'un postpermis, c'est-à-dire d'un moment après l'obtention du permis de conduire où le jeune conducteur devait

encore faire certaines choses. Entre autres, il devait montrer qu'il était capable de gérer des situations que l'on ne gère pas pendant l'apprentissage, par exemple l'utilisation du freinage, de différents types de véhicule. Tout cela n'est pas prévu lors de la formation. On a un véhicule, on a un moniteur ou un guide et puis on passe son permis.

Il y a six pays en Europe qui ont déjà instauré ce système depuis longtemps. J'ai eu l'occasion, dans le cadre de la commission et de la CIECA, qui est la Commission internationale des examens de conduite automobile, de participer aux deux groupes de travail européen. Ces deux groupes de travail ont édité un rapport pour recommander le postpermis et les conditions dans lequel il devait se dérouler, donc avec l'exercice qu'il faut faire, mais aussi avec ceux qu'il ne faut pas faire. C'est un domaine vraiment pointu. On ne peut pas mettre n'importe quoi là-dedans, car c'est dangereux.

Il y a six pays qui le font, par exemple, le Luxembourg, près de chez nous, a un programme de postpermis obligatoire dans les deux années de l'obtention du permis de conduire. Les Suisses ont un projet obligatoire et de nombreux pays du nord, parce que cela vient un peu de là, l'Estonie, la Lettonie, la Finlande. Par exemple, ce sont des gens qui ont développé ce postpermis. L'objectif était justement d'éviter que lorsque l'on a le permis de conduire, on sait que la période la plus dangereuse est entre le sixième et le neuvième mois. Là, le jeune, au début, est content quand cela roule, à un certain moment, quand cela roule bien, il pense qu'il peut y aller, il a la compétence. C'est ce que ce genre d'exercices postpermis montrent, comme l'a dit Madame dans son expérience elle-même. Cela montre à quel point on a des choses à apprendre, par exemple la masse du véhicule qui change lorsque l'on a deux ou trois personnes dans le véhicule. Souvent, on n'a jamais roulé. Des tas de choses de la sorte sont traités dans le cadre d'une journée postpermise qui, évidemment, on retombe toujours à la fin sur la même chose, il faut bien le faire, mais ce n'est pas gratuit, cela a un prix.

Là aussi, la sécurité routière a un prix. Il faut aussi que l'on se le dise, à un moment donné, parce que l'on essaye beaucoup de réformer, mais on tourne autour de ce que l'on investit là-dedans et investir à bon escient, pas dans des bagatelles.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Goies.

**M. Goies**, Président du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA). - Je me permets d'ajouter un point. Je pense effectivement que M. Quoirin l'a dit, le postpermis se pratique dans différents pays autour de nous. Il se pratique de manière obligatoire, pas facultative. Cela a un vrai sens en termes de sécurité routière. La grande question est : est-ce économiquement, socialement,

politiquement acceptable dans un pays comme la Belgique ? C'est une bonne question. Il ne nous appartient pas d'y répondre. Élément complémentaire, nous sommes dans le cadre de la sixième réforme de l'État, mais ce volet nécessite une concertation avec le Fédéral et avec les deux autres Régions. Si les trois Régions et le Fédéral ne sont pas d'accord, cela ne fonctionne pas. Ce sont les limites de la sixième réforme de l'État, aujourd'hui.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Weets.

**M. Weets**, Administrateur de Drivemut/Solidaris. - J'avais une question à Mme Gérardon sur le coût de ce nouveau rendez-vous pédagogique dans le cadre de la filière libre. Il est vrai que c'est un des éléments sur lequel on a aussi tiqué, si je puis dire. Ce coût, on ne l'a pas – enfin, ce nouveau processus – puisque c'est un tout nouveau processus dans le cadre de la formation filière libre. Je vous avoue que j'ai encore découvert des nouveautés en allant vendredi aux états généraux de la sécurité routière.

Finalement, ce n'est pas une heure, ce sera trois heures, c'est par groupe de 10 ou 12. Je dirais que sur la formalisation, l'opérationnalisation de cette modalité qui est, je l'entends, prévue pour le 1er janvier 2018, on a encore un peu de temps. Je vous avoue que l'on a un conseil d'administration fin de ce mois au cours duquel je présenterai la réforme qui va entrer en vigueur d'ici quelques mois. J'imagine qu'à ce moment-là, on va pouvoir proposer certaines solutions ; l'idée étant de limiter le coût au maximum, s'il y a un coût, pour le guide et son apprenant. C'est clairement un engagement.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Vrancken.

**M. Vrancken**, Coordinateur de la Fédération Concertation des Ateliers d'Insertion Professionnelle et Social (CAIPS). - J'ai eu trois questions à mon intention. La première portait sur la réduction de la durée de la filière libre de 36 mois à 18 mois. La première réaction des opérateurs autour de la table était de regretter cette décision, mais ce sont des gens pragmatiques. Ils se sont dit qu'à partir du moment où on la réduisait, il fallait s'y soumettre, d'où l'idée d'introduire des possibilités de dérogation pour des situations particulières pour permettre à certains parcours individuels de pouvoir bénéficier de cette option qui est, pour nous, à promouvoir et à soutenir.

Je voudrais en profiter puisque là, vous n'avez pas posé la question. Je pense que je n'ai pas suffisamment insisté sur le fait que les opérateurs regrettaient très fort que l'on oriente la filière libre vers un aspect strictement familial, ce qui ne semble plus être le cas pour le moment, tant mieux, parce qu'il faut tenir compte qu'une bonne partie de nos publics sont fortement isolés sur le plan social. La filière libre n'est concevable pour eux qu'à partir du moment où ce n'est pas un membre de leur famille qui peut les soutenir et les accompagner.

La question suivante portait sur les suites des formations de permis théorique, en tout cas pour ce que nous en connaissons dans notre secteur. Là, les chiffres qui me sont transmis par les opérateurs font état d'un taux de réussite, je l'ai évoqué, de 85 % dans ma présentation, plus élevé donc que les autres opérateurs, ce qui s'explique essentiellement par des formations plus longues en général, mais ce n'est pas vrai dans toutes les situations. On tourne autour de 80 heures, une formation plus individualisée et des méthodes pédagogiques adaptées à ce type de public.

J'en profite pour ajouter que ce n'est pas parce que le taux d'accès à la partie théorique de l'épreuve est intéressant que la suite l'est. Je veux dire par là que nos opérateurs se sont rendu compte et c'est l'observation, l'expérience, que beaucoup de stagiaires qui avaient réussi l'épreuve théorique ne poursuivaient pas plus loin le parcours. Cela a donc amené pas mal d'opérateurs à se responsabiliser sur la mise en place d'initiatives pour l'épreuve pratique, mais il n'en reste pas moins que se pose, pour beaucoup d'opérateurs et sans réponse, la question : comment peut-on faire un accompagnement adéquat pour permettre à ces publics en difficulté d'accéder au permis de conduire ?

Je tiens quand même à signaler ici que si certains d'entre eux n'accèdent pas au permis de conduire, ce n'est pas pour cela qu'ils ne roulent pas. C'est donc aussi un problème de sécurité.

La dernière question que vous m'avez posée était sur le nombre de personnes dans les dispositifs, quels sont leur profil, quelles difficultés ? Malheureusement, on a très peu de données, voire pas du tout. Cela va même plus loin, on est dans une situation où, en Wallonie, nous sommes incapables de faire l'état de l'offre de formation. Elle est ponctuelle, fluctuante et mouvante.

Conscients de cette situation, nous avons écrit à la présidence des instances Bassins en leur signalant le problème et en les invitant à faire une cartographie de l'offre de formation et du public qui y entre. Pour le moment, nous n'avons pas encore reçu de réponses positives et je tiens à signaler que cette démarche nous a été suggérée par les travailleurs des instances Bassins qui font partie de notre réseau.

Sur les profils des personnes, il y aurait là, moyen d'être beaucoup plus précis puisqu'en fonction de l'agrément du service, c'est le profil qui correspond à l'agrément. Par exemple, M. le Ministre a la tutelle sur les services d'insertion sociale. Il y a l'un ou l'autre service d'insertion sociale qui développe des formations théoriques sur le permis de conduire. Ce sont les profils de personnes défavorisées qui figurent dans la réglementation.

Pour prendre un autre exemple, toujours dans les compétences de M. le Ministre Prévot, il y a des centres de formation professionnelle agréés par l'AViQ qui

développent ce type de formation, d'offre de formations, pour les personnes handicapées. Là, une fois de plus, ce sont les critères définis dans la réglementation pour ce type de centres et ainsi de suite pour les missions régionales, la promotion sociale, et cetera.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Barattucci.

**M. Barattucci,** Administrateur de la Fédération des Autos-écoles agréées (FAA). - Je pense que Mme De Bue m'avait posé la question : comment avions-nous réalisé le travail au niveau du Fédéral concernant le permis moto ?

On a commencé, tout simplement, par des réunions de travail et des commissions où on avait regroupé tous les secteurs d'activités au sein de la formation. Cela va des auto-écoles, de la police, de certains autres organismes qui s'occupent de toutes les personnes précarisées.

À l'issue de toutes ces réunions, nous avons établi une liste d'éléments qui étaient importants à connaître pour une conduite en toute sécurité. Sur base de cette liste et sur base d'une évaluation par rapport à la matrice GDE, nous avons établi un cursus de commun accord avec tous les intervenants lors de ces réunions.

Ce qu'il s'est passé par la suite, c'est que l'on a dû mettre un point à l'évidence : permettre à un motard de rouler seul, le risque était trop grand sans avoir une formation certaine. Dans ce cadre spécifique, une formation obligatoire avait été imposée pour qu'on soit certain que lorsque le motard sera sur la route seul, il puisse le faire en toute sécurité.

On a donc divisé l'examen en deux parties : une partie « manœuvre, plateau » qui correspond à l'ensemble d'exercices préexistants avec quelques petits ajouts et par la suite, le candidat a la possibilité de rouler seul et peut passer son examen définitif dans un délai de quelques mois, soit seul – il prend la responsabilité de se former – soit avec trois heures d'auto-école complémentaires pour arriver à l'examen.

Cette formule avait été mise en place pour être certain que les candidats aillent à l'examen directement et également pour résoudre une autre problématique qu'on avait connue en cyclomoteur, par exemple, où énormément de candidats passaient l'examen théorique cyclo, obtenait un document pour rouler seul en cyclomoteur et n'allait jamais à l'examen pratique.

Pour la petite anecdote, mon fils vient de passer son permis cyclo il y a quelques jours et lorsque je suis arrivé à la commune, le responsable communal était très surpris et me dit : tiens un permis cyclo ! Je lui ai répondu : « Est-ce si rare que cela ? ». Il me dit : « D'habitude, ils roulent sans permis ». C'est pour vous montrer un petit peu. On a quand même mis des gardes fous, il y a plus de personnes qui viennent au permis cyclo, mais apparemment, ce n'est pas encore la

panacée.

Le système moto porte ses fruits puisque les statistiques d'accidents prouvent aujourd'hui, après quelques années, que nous avons une baisse importante du nombre de tués et d'accidentés moto. On peut donc peut-être – activement, je ne sais pas – tirer la conclusion qu'il y a un effet positif de côté là. Il y a peut-être d'autres éléments : la météo un peu clémente ces dernières années et ainsi de suite, mais de toute façon, on voit que l'effet est positif.

Autre question qui m'avait été posée : test pour le permis rouler seul. Oui, en fait, concernant ce test pour rouler seul au niveau des centres d'examens, il est proposé ici, pour pouvoir rouler seul, qu'il va falloir faire un test au centre d'examens. J'entends que visiblement, il y aurait des difficultés de recrutement. Il faut savoir que si on met un délai plus long... Effectivement les centres d'examens ont un an pour former un examinateur. Nous avons aussi plus ou moins une bonne année pour former un moniteur et il est de coutume ces dernières années que les centres d'examens viennent chercher des instructeurs pour pouvoir créer un examinateur.

Par conséquent, si le nombre d'examineurs doit augmenter, cela veut dire que le nombre d'instructeurs va diminuer. Nous allons donc devoir aussi former. Pas plus tard qu'il y a 15 jours, un de mes moniteurs est parti dans un centre d'examens. C'est donc une pratique très courante. On s'inquiète aussi de cet état de fait. Il faudrait peut-être trouver une idée transitoire ou en tout cas, autre pour ne pas avoir ce genre de problème.

Mme Gérardon m'avait posé la question des sanctions, s'il y en avait. Non, il n'y en a pas puisque dans le texte actuel, c'est à l'appréciation du ministre et jamais aucun dossier n'a été déposé. Nous avons même des problèmes plus conséquents dans la région de Bruxelles, par exemple, où une personne en particulier a dû fermer son auto-école pour des faits graves. Ce n'est pas sur base d'une sanction sur son brevet qu'on l'a sanctionnée, mais plutôt sur une sanction au niveau civil et par rapport à d'autres faits. Il n'y a donc pas de sanctions aujourd'hui. Effectivement, il faudrait en établir et pouvoir mieux cadrer les choses.

Une question m'avait été posée sur le renouvellement des agréments auto-école, je pense que c'est vous aussi. À l'heure actuelle, il y a bien des formations. Des recyclages sont obligatoires. Il y a 12 heures de formation à faire, mais les recyclages sont obligatoires que dans le cadre de l'auto-école. Tous les instructeurs ne suivent donc pas ce recyclage. Ils ont une autorisation d'enseigner à vie. C'est-à-dire que cette autorisation d'enseigner n'a pas de limite.

On veut bien concevoir que le brevet est à vie, ce qui est normal, mais, s'il y a une autorisation d'enseigner, l'objectif est justement de cadrer les cas qui posent

problème et notamment, ne pas avoir une sélection médicale en ordre, ne pas avoir un certificat de bonne vie et mœurs en ordre, avoir un retrait de permis de conduire tout simplement, car aujourd'hui, les instructeurs brevetés qui ont un retrait de permis de conduire peuvent continuer à enseigner. Cela, c'est quand même vachement inquiétant.

Autre situation que l'on rencontre aussi très régulièrement, c'est au niveau de certaines auto-écoles qui font appel à des structures un peu bizarres dans leur organisation et là non plus, le renouvellement est de toute façon automatique puisqu'il n'y a pas de limite. Le problème n'est pas tellement celui-là puisqu'en fait, il ne faut pas sanctionner tout un secteur pour une ou deux brebis galeuses.

À l'heure actuelle, ce qui se passe, c'est qu'il y a deux ou trois cas bien précis qui posent problème et si on n'a pas des sanctions pour les résoudre, on va peut-être instaurer un nouveau système qui va pénaliser une profession complète alors que les cas à problèmes sont connus aujourd'hui.

Le coût du stage a été évoqué sur l'accompagnement des guides. Dans l'accompagnement des guides, ce coût sera assez faible. C'est pour cela que nous avons émis l'idée de pouvoir mutualiser cette formation en faisant une formation à 10 ou 12 personnes de telle sorte à ce que coût soit le plus faible possible et ne représente que quelques dizaines d'euros au niveau des candidats.

Mme Baltus-Möres m'avait posé la question de savoir s'il y avait une base de données sur les acteurs de terrain. Sur ces fameux instructeurs, y a-t-il des bons ou mauvais instructeurs ?

Non, il n'y a pas de base de données, rien n'existe. Faut créer une base de données sur les personnes qui sont compétentes ou doit-on plutôt recadrer l'ensemble dans le cadre des auto-écoles aussi bien sociales que les auto-écoles standards ? Tout simplement évaluer l'auto-école en elle-même – comme cela existe dans certains pays – en sachant qu'il y a de toute façon, une problématique importante, c'est que notre taux de réussite est dépendant de nos élèves et de notre région.

Prenons simplement le cas des cours de théorie. On a soulevé tout à l'heure que le taux de réussite était de 50 % au premier examen. Il faut savoir que nous avons moins de 1 % qui viennent à l'auto-école pour passer leur premier examen. Les candidats viennent chez nous après deux échecs. Le taux de réussite de nos candidats après deux échecs avoisine les 95 %. Notre taux de réussite est donc très élevé après la formation théorique.

Ce qui se passe aujourd'hui, c'est que le public qui vient dans nos salles ne vient pas en premier abord. Ils viennent après deux échecs. Par conséquent, après formation, le taux de réussite est très très important.

Concernant le recyclage des instructeurs, je pense

que c'est Madame qui m'avait posé la question. Ce recyclage est-il obligatoire ? Oui, je pense que j'y ai répondu tout à l'heure. Il est obligatoire. Oui – je pense que j'ai répondu tout à l'heure – il est obligatoire : 12 heures pour les instructeurs, trois thèmes et les directeurs ont quatre thèmes à passer.

M. Prévot avait émis l'hypothèse que le *fast track*, donc cette formule à 30 heures, cette formule rapide, on va la limiter pour ne pas défavoriser certaines catégories de personnes, mais il faut savoir que la population de ce *fast track*, ce ne sont pas les gens qui ont les moyens. Eux ont les moyens d'un permis provisoire et ont les moyens d'avoir une voiture. Donc, ils vont pouvoir préférer rouler seuls avec le véhicule avant d'aller à l'examen.

Les gens qui veulent aller à l'accès direct, c'est justement tout l'inverse. Ce sont des personnes qui n'ont pas de véhicule et c'est pour cela que nous pensons que cette solution est la meilleure, puisque cela permet tout simplement de ne pas rester avec un permis provisoire qu'on laisse dans un tiroir et qui n'est pas utilisé. C'est pour cela que les auto-écoles sociales sont là et doivent pallier, justement, ce problème.

J'ai entendu parler du microcrédit. Il existe, le microcrédit existe dans le permis de conduire et pas mal de dossiers sont rentrés régulièrement pour permettre aux gens qui ont besoin de leur permis pour leur travail d'avoir accès à ces formations et d'accéder directement au permis de conduire.

Je pense que j'ai fait le tour des questions.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Haine.

**M. Haine**, Administrateur de la Fédération des écoles de conduite et centres de formations agréés (FEDERDRIVE). - On m'a posé une question sur le coût de la formation. Ce n'est pas de ma part, je dirais, une forme d'agressivité, mais je considère qu'on ne peut pas dire que la filière libre est une formule qui ne coûte rien. En général, la filière libre demande des moyens. Ces moyens, c'est notamment la mise à disposition d'un véhicule. Il faut savoir que, souvent, cela conduit les gens à devoir opérer un choix entre une formation et faire ce stage et acheter un véhicule.

Souvent, ces achats de véhicules sont faits avec des véhicules qui sont vieux, avec pour conséquence que, d'une part, ils n'ont pas les réactions d'une voiture normale. Il ne faut pas oublier que les véhicules en école de conduite doivent être renouvelés tous les cinq ans, qu'ils subissent un contrôle technique tous les six mois, que ce contrôle technique commence déjà avant même qu'elle ne commence à rouler.

On parlait tout à l'heure d'un problème de gestion de l'entreprise, mais il faut savoir en réalité que sur une heure d'école de conduite, vous avez un taux de TVA de 21 %. Ce taux de TVA était de 6 % en 1992.

*(Réaction dans l'assemblée)*

Oui, zéro, je n'ai pas connu, mais j'ai connu 6 %. C'est passé à 21 %. Si vous faites un rapide calcul, en soustrayant le coût d'un instructeur salarié qui est, au niveau du coût-entreprise, aux alentours de 29 euros de l'heure, vous pouvez tout de même concéder que le coût d'une heure de conduite n'est pas aussi prohibitif que vous semblez le dire.

Par ailleurs, il faut tout de même se dire aussi que si l'on a un permis de conduire, jusqu'à présent, en Belgique, c'est pour la vie. Si vous faites la différence, si vous avez un permis de conduire à 18 ans et que vous vivez jusqu'à 75 ans, vous avez donc 57 années. Votre permis de conduire représente un coût d'environ 26 euros par an. Il n'est pas réparti comme cela, je le sais bien, mais c'est ce que cela coûte socialement. Je ne connais pas beaucoup de produits qui coûtent ce prix-là. En outre, tout ce qui va suivre par la suite, va coûter. Ne parlons pas non plus de toute la problématique des infractions, avec le coût des infractions.

La deuxième chose qui m'avait été posée, c'était le rendez-vous pédagogique. A-t-on défini que c'était en auto-école ? Bien entendu, c'est notre souhait. Toutefois, dans le texte, on parle d'un professionnel. Ce professionnel, vous le savez comme moi, qu'il a deux voies pas clairement établies. À ma connaissance, il n'y a qu'un seul professionnel qui existe, c'est l'instructeur breveté d'auto-école et il travaille dans une école qui est agréée. L'instructeur lui-même n'est pas agréé, l'instructeur est breveté. Pour travailler dans une école de conduite agréée, il doit avoir une autorisation d'enseigner – son brevet est à vie, comme on l'a dit – cette autorisation d'enseigner doit être renouvelée chaque année. S'il ne renouvelle pas son autorisation d'enseigner, il travaille en dehors du cadre de l'école de conduite agréée. À mon sens, à l'heure actuelle, cette voie-là n'est pas une voie qui a été légalement définie.

En ce qui concerne les statistiques des accidents en filière libre, on n'a pas de chiffres, mais on a régulièrement des coupures de presse indiquant toujours en gros la même chose, et c'est de toute façon toujours assez grave. Le débutant s'est trompé de pédale ou l'intervention du guide n'a pas été adéquate. Résultat des courses : des accidents avec non seulement des tués, mais également des blessés et handicapés. Cela se passe, en fait, pendant la période d'apprentissage. C'est pour cela que je disais tout à l'heure que je ne comprends pas quelle différence vous faites entre un permis provisoire pour rouler seul et entre un permis de conduire, parce que, à partir du moment où je suis seul derrière le volant, je dois prendre toutes les décisions tout seul.

C'est la raison aussi pour laquelle le secteur a demandé que pour ce passage à la conduite autonome, il y ait au moins une intervention extérieure, pour éviter, vu la situation, le régime concurrentiel qui fait que l'on délivre des documents à des gens qui, réellement, ne

sont pas capables de rouler seuls et qui, si l'on s'y oppose, vont les chercher ailleurs. Cela, c'est la situation de fait à l'heure actuelle.

Quand j'ai parlé de mode préférentiel, j'ai simplement voulu dire que, au niveau de la filière libre, c'était peut-être tout de même pas une bonne idée d'envisager que la filière libre puisse rouler seule. En outre, moi, je me pose une question pour tous les gens précarisés. Comment font-ils pour faire leur stage ? Je comprends qu'ils peuvent être aidés dans l'aspect de la formation, mais comment font-ils pour faire le stage ? Cela, c'est le point d'interrogation que je me pose. Comment font-ils donc pour utiliser cette période ? Peut-être que l'on peut me répondre.

Je crois que c'est tout ce que l'on m'avait demandé.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Derweduwen.

**M. Derweduwen,** Président du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière (CSWSR). - Au niveau des statistiques, effectivement, la situation de la Belgique n'est pas très reluisante. On est plutôt en queue de peloton. Quand on regarde la situation de la Belgique, là aussi, le diable se cache dans les détails. La Belgique, cela correspond à la Wallonie, la Flandre et Bruxelles. On néglige, toutefois, un petit peu Bruxelles, car c'est un cas particulier dans un centre urbain. Le nombre de tués par million d'habitants est de 84 en Wallonie et de 49 en Flandre, ce qui donne le chiffre moyen de 56 pour la Belgique. Pour le dire poliment, la marge d'amélioration est encore importante et on a encore beaucoup de travail devant nous.

Avant la réforme de l'État, un groupe de travail « Formation à la conduite » avait été mis en place au niveau fédéral, qui était d'ailleurs présidé par M. Tourneur. Dans ce groupe de travail, il y avait les différentes Régions. Les éléments et les conclusions de ce groupe de travail ont servi de référence dans tous les travaux dans le cadre de la réforme de la formation pour le permis B.

Les mesures présentées sont-elles susceptibles d'améliorer sensiblement la formation à la conduite ? Oui, je pense. C'est certainement dans le sens d'une évolution, mais, bien souvent, des évolutions sont plus favorables que des révolutions. Il y a tout de même trois éléments fondamentaux dans la réforme qui est présentée ici.

Le premier, c'est l'encadrement, un meilleur encadrement de la filière libre avec un coaching, avec du matériel didactique qui sera fourni. Il ne faut, en outre, certainement pas négliger l'amélioration substantielle du fait que le test de compétences avant de pouvoir conduire seul sera réalisé par les centres d'examen. Pour l'instant, c'est trop souvent fait au niveau des auto-écoles, en tout cas pour la filière

20 heures, avec des critères qui peuvent être extrêmement variables, d'auto-école à auto-école. Encore une fois, que ce soit par des professionnels formés à l'évaluation de la possibilité de conduire et qui ont une certaine indépendance, je pense, l'amélioration qui est tout à fait substantielle.

Je reviens un bref instant entre l'examen pratique et le test de compétences. Au moment où quelqu'un apprend à conduire, bien souvent et surtout dans la filière libre, il apprend à conduire quand il fait beau, quand il fait sec et de jour. Beaucoup d'accidents impliquant des jeunes ont lieu de nuit et parfois dans des circonstances qui sont différentes. À partir du moment où le candidat passe son test de compétences pour pouvoir conduire seul, progressivement, il va pouvoir apprendre à conduire de jour sous la pluie, de nuit sans pluie et de nuit avec de la pluie, et donc continuer à assurer sa formation. N'oublions pas non plus qu'une fois qu'il a réussi son permis de conduire et qu'il peut conduire et qu'il peut conduire, il peut avoir des occupants dans la voiture. La pression sociale pour faire un peu n'importe quoi peut être importante et son anticipation des situations à risque est importante aussi.

Troisième élément, c'est l'intégration à l'examen du test d'anticipation des situations à risque. Pour revenir à ce que disait M. Goies, dans les recommandations que nous faisons, nous proposons de le mettre soit, au plus tard, lors de l'examen pratique, soit, de préférence, au moment du test de compétences, avant de conduire seul, puisqu'au moment où il va conduire seul il n'aura plus un guide pour l'informer des situations à risque. C'est un point qui nous semble tout à fait important.

On a parlé du coût. C'est vrai que ce sont des aspects qui sont importants. Il y a deux éléments à prendre en compte à ce niveau-là : le coût d'une voiture est important. Je n'ai pas fait de calcul, mais j'imagine difficilement un coût pour un véhicule qui soit en dessous de 300 euros par mois. Trois cents euros par mois, c'est 3 600 euros par an. Quand on regarde le coût de la formation, cela reste relativement limité par rapport à cela.

Dernière réflexion, c'est aussi important, je parle au niveau du coût. Bien souvent, on dit que la sécurité routière doit être traitée comme un problème de santé publique. En matière de santé publique, quand on regarde la nécessité de développer un médicament, on regarde le nombre d'années en bonne santé que ce médicament peut apporter. En matière de formation à la conduite, avoir une bonne formation à la conduite qui va pouvoir diminuer la surreprésentation des jeunes dans les accidents va pouvoir augmenter de façon substantielle le nombre d'années de vie en bonne santé. N'oublions pas, en gros, pour une personne décédée sur la route, il y a six ou sept personnes qui sont blessées gravement et qui en garderont parfois des séquelles pendant de très longues années, comme on a vu lors des deux témoignages aux états généraux de la sécurité

routière.

Si M. le Ministre me permet aussi, pour en revenir sur l'encadrement du secteur, cela me semble logique de définir le cadre général d'abord, puis l'encadrement du secteur qui en résulte. Suivant que l'examen de compétence est fait soit par les auto-écoles, soit par le centre d'examen, l'encadrement du secteur à être sensiblement différent. Le fait de le traiter successivement me semble nécessaire.

Enfin, au niveau du matériel didactique, c'est du matériel qui sera mis à disposition, puisque l'agence est financée par la Région wallonne, on ne va donc certainement pas le mettre à disposition contre rémunération. Ce sera mis à disposition. Là aussi, le temps d'élaborer les différents documents, cela prendra un peu de temps. On le mettra donc certainement dans un premier temps par fichier PDF téléchargeable sur le site de l'agence, peut-être chapitre par chapitre. Puis, au moment où les documents auront été validés, testés et évalués après mise en œuvre, il est probable qu'on le mette sous forme d'application. On pourrait également le faire sous format d'une brochure qui pourrait être mise à disposition pour les personnes qui n'ont éventuellement pas accès à l'Internet.

Je pense avoir répondu aux différentes questions.

**Mme la Présidente.** - Je propose alors aux collègues de pouvoir clôturer ici les auditions, de remercier chaque intervenant pour leur participation pour leurs exposés et pour toutes les réponses apportées aux questions des commissaires.

Nous nous retrouvons à 14 heures pour décider du sort que nous donnons à ces différents textes sur la réforme du permis de conduire. On continuera nos travaux suivant l'ordre du jour que vous connaissez.

La séance est suspendue.

*- La séance est suspendue à 13 heures 28 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

*- La séance est reprise à 14 heures 17 minutes.*

**Mme la Présidente.** - La séance est reprise.

## PROPOSITION DE DÉCRET VISANT À INTÉGRER L'APPRENTISSAGE DE L'UTILISATION DE L'ÉTHYLOTEST DANS LA FORMATION À LA CONDUITE, DÉPOSÉE PAR M. PUGET (DOC. 262 (2014-2015) N° 1)

## PROPOSITION DE RÉOLUTION VISANT À INTÉGRER L'APPRENTISSAGE DE L'UTILISATION DE L'ÉTHYLOTEST DANS LA FORMATION À LA CONDUITE, DÉPOSÉE PAR M. PUGET (DOC. 144 (2014-2015) N° 1 ET 2)

## PROPOSITION DE RÉOLUTION VISANT À L'ÉLABORATION D'UN CADRE RÉGIONAL ORGANISANT LA FORMATION À LA CONDUITE, LES EXAMENS DU PERMIS DE CONDUIRE POUR LES VÉHICULES DE CATÉGORIES A ET B ET L'AGRÉMENT DES ACTEURS DU SECTEUR, DÉPOSÉE PAR MME GÉRADON, M. DERMAGNE, MME TROTTA, MM. DUFRANE ET PRÉVOT (DOC. 488 (2015-2016) N° 1)

## PROPOSITION DE RÉOLUTION RELATIVE À LA CONSTITUTION D'UN CADRE GÉNÉRAL D'APPRENTISSAGE À LA CONDUITE, D'UNE PART, ET DU SECTEUR PROFESSIONNEL DE LA FORMATION À LA CONDUITE, D'AUTRE PART, DÉPOSÉE PAR MMES BALTUS-MÖRES, DE BUE, NICAISE, WARZÉE-CAVERENNE, DEFRANG-FIRKET ET M. JEHOLET (DOC. 817 (2016-2017) N° 1)

*(Suite)*

**Mme la Présidente.** - Chers collègues, pour reprendre nos travaux, puis-je vous suggérer de reprendre le point 1 relatif aux différentes propositions en lien avec la formation à la conduite et continuer avec les questions que certains collègues avaient à poser à M. le Ministre, suite aux auditions qui se sont déroulées le matin ? Mme De Bue m'avait prévenue qu'elle voulait encore interroger M. le Ministre. Il en va peut-être de même pour d'autres parlementaires.

*Discussion générale*

*(Suite)*

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Gérardon.

**Mme Gérardon (PS).** - Merci, chers collègues, pour les débats que nous tenons et pour votre accueil dans cette commission dont je ne suis pas membre effectif. Merci, Monsieur le Ministre, pour votre disponibilité par rapport aux auditions et pour vos réponses dans un premier temps qui m'ont en grande partie satisfaite, mais pas totalement, il faut le dire.

Monsieur le Ministre, vous entamez votre analyse concernant la proposition de résolution en disant : « Beaucoup de choses sont déjà faites ». C'est bien que depuis qu'on a déposé le texte – c'était fin 2015 ou début 2016 – des choses aient été faites. C'est la raison pour laquelle il y a très certainement un décalage entre

ce qui est demandé et ce qui a été fait.

Vous avez abordé plus spécifiquement le point de la formation dans les écoles. C'est vraiment un point sur lequel je souhaite attirer une attention très importante. Dans ma présentation, j'avais dit : « M. le Ministre est déjà intervenu dans le cadre des écoles primaires pour permettre le maintien des policiers en uniforme dans le cadre des informations à la sécurité routière ». On avait déjà souligné votre travail fait dans ce cadre, mais vous dites que dans le cadre du secondaire, dans ce continuum pédagogique, il y aura une formation de certains professeurs qui sera non obligatoire. Pour nous, c'est un point qui est insuffisant ; cela permettrait très certainement de régler beaucoup de choses en termes de sécurité routière.

On voit notamment le modèle de la Flandre, au niveau du secondaire, qui permet aux élèves de passer leur permis théorique dans le cadre de leur cursus scolaire. Voilà un exemple qui me semble particulièrement intéressant à suivre. C'est dans ce sens que l'on souhaitait insister sur le continuum pédagogique en disant : « Certes, une ouverture à la sécurité routière en primaire, c'est bien, mais cela doit continuer au secondaire. » C'est très important dans le cadre de la sécurité qui, comme vous le dites régulièrement, n'a pas de prix.

Voilà un des points sur lesquels on souhaitait insister. On entend votre proposition et l'on voudrait insister un peu plus sur celle-ci en disant que ce serait très certainement intéressant de pouvoir réfléchir à un cadre plus contraignant.

Pour le permis A, l'objectif n'était pas très formel. Le permis A, ce n'était pas du tout cela dans le cadre de mon intervention, mais c'était plutôt le fait de dire que dans le cadre du permis B, il fallait intégrer qu'ils allaient devoir rouler à leurs côtés non pas que des quatre roues, mais aussi des deux roues. Forcément, appréhender les déplacements de sa voiture avec d'autres voitures, c'est plus simple que lorsqu'on est confronté à des deux roues qui ont une méthode de conduite qui est moins prévisible que celle d'une voiture.

Au niveau de l'accès au permis des personnes précarisées, on dit qu'il faut relativiser les coûts et que ce n'est pas forcément très cher par rapport à nos pays voisins et en Europe. On entend souvent les arguments : « sauver une vie, cela n'a pas de prix ». Si cela n'a pas de prix, il faut financer beaucoup de choses parce qu'il n'y a pas de raisons que ce prix vienne de la poche des personnes particulièrement défavorisées qui passent par la filière libre. Je ne sais pas quel sera le prix pour ce rendez-vous pédagogique pour ces trois heures en groupe. Je comprends votre volonté d'instaurer trois heures de formation de formation pour le rendez-vous pédagogique, mais quand on connaît le prix d'une heure en auto-école qui est de plus ou moins 50 euros de

l'heure, si c'est calqué sur des heures similaires à celles d'auto-école auxquelles s'ajouteront 50 euros de frais classiques dans le cadre de la filière libre, on en arrivera à 200 euros. Dans ce cas, un fossé risque de se créer entre certaines personnes.

Je voulais vraiment attirer votre attention sur cela en disant : il y a des solutions. On entendait que les auto-écoles développaient déjà des micros crédits. N'y a-t-il pas moyen, au niveau de la Région wallonne, de pouvoir développer quelque chose, que ce soit en collaboration avec les auto-écoles ou peut-être tout simplement par le biais de la Région ou d'accorder des bourses dans des cas très spécifiques ? Vous voulez permettre l'accessibilité à un permis très rapide pour quelques cas spécifiques, pourquoi ne pas déterminer quelques bourses pour des cas très spécifiques où on sait que les personnes sont dans l'incapacité d'avoir un accompagnateur en filière libre – parce qu'il n'y a personne dans leur famille ou dans leur entourage – et qui n'ont pas les moyens de payer quelqu'un d'une auto-école ? Ce serait peut-être très intéressant à pouvoir y réfléchir. C'était un des buts de cette résolution.

J'ai aussi rappelé que le permis permet l'accessibilité à l'emploi, particulièrement aux emplois dits à faible qualification. À titre d'exemple, j'ai un ami qui travaille chez Fortis comme cadre, il y va en train. Par contre, mon amie qui est aide ménagère est obligée d'avoir une voiture pour se déplacer des lieux dans lesquels elle doit aller. Le permis n'est donc pas forcément uniquement destiné aux métiers à qualification particulière. Cela peut être des métiers sans qualification nécessaire. C'était vraiment un rappel comme quoi le permis était vraiment un passeport vers l'emploi.

Qu'en est-il de la mobilité « comme un tout » et qu'en est-il des autres rôles que celui du conducteur ? Je trouve qu'ici, cela manque au niveau de la formation. Je crois qu'il y a vraiment cette nécessité – vous le faites – d'introduire la notion d'écoconduite, mais aussi de citoyen écoresponsable dans le choix de son mode de déplacement, que ce soit en voiture, en train, en bus. Il y avait vraiment, dans le cadre de la résolution, une réflexion sur ce thème.

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

**Mme De Bue (MR).** - Monsieur le Ministre, je voudrais revenir sur les recommandations du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière dont certaines seront traitées dans le cadre de la réforme du secteur.

J'imagine que vous allez également procéder par arrêté du Gouvernement.

La recommandation 10 traite du contenu de formation de tout acteur du secteur qui sera défini par la DGO2. On parle de formation initiale, continue, au

moins annuellement à destination de formateurs à la conduite. Ces formations pourraient entrer dans le cadre d'un cursus officiel, vers une formation diplômante.

Cet aspect, pour moi, est quand même plus lié à la réforme du permis de conduire qu'au secteur. J'aurais donc voulu savoir un peu comment cette recommandation – parce que vous avez passé rapidement en vue ces recommandations-là – sera prise en compte dans vos projets.

Par rapport à votre exposé sur le thème du continuum pédagogique, je pense que c'est important d'intégrer à l'école aussi l'éducation à la sécurité routière. C'est compliqué, c'est tout un débat d'en faire ou pas un cours obligatoire. J'ai déjà eu l'occasion d'interroger votre collègue, Mme Schyns, au sujet de ce continuum pédagogique. Elle avait aussi déclaré qu'un accord de coopération avait été signé récemment et qu'un groupe de travail avait été mis en place.

J'aurais voulu savoir où en est le travail de ce groupe de travail. Quand va-t-on commencer ce continuum pédagogique ? Comme ce n'est pas obligatoire, comment sera-t-il inséré dans l'horaire des enfants ? Est-ce que ce sera dans les jours blancs, par exemple ? Si vous avez plus de précisions par rapport à cela, c'est une bonne chose.

De plus en plus d'écoles font, grâce à la Région wallonne et à l'ASBL Pro Velo, le brevet du cycliste. Cette formation permet vraiment d'apprendre non seulement à manier un vélo, mais à rouler dans la circulation et à tenir compte des autres modes de déplacement.

C'est quand même une éducation qui forme nos enfants et qui est très instructive. Je pense qu'il y a peut-être une réflexion à avoir sur l'harmonisation de toutes ces formations.

Vous avez souligné dans notre résolution un point qui concerne l'évaluation non contraignante après le permis de conduire. On a un peu entendu les idées du secteur et vous avez assez vite évacué cette idée en disant : « Ce n'est pas possible, avec le secteur des assurances ce n'est pas prouvé que cela peut fonctionner ». J'aurais voulu connaître les raisons pour lesquelles cette proposition mérite pas d'être analysée de manière plus approfondie.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Baltus-Möres.

**Mme Baltus-Möres (MR).** - Monsieur le Ministre, je me réjouis de voir que vous avez salué le travail mené dans le cadre des différentes propositions de résolution. Je suis contente de voir que certaines demandes vont dans la bonne direction et qu'elles sont déjà partiellement reprises. Pas toutes, mais le feedback que nous avons reçu aujourd'hui concernant notre proposition de résolution n'était pas si mauvais que

cela.

Il y a quand même quelques sujets pour lesquels je n'ai pas encore entendu votre prise de position, même si les idées étaient saluées par certains représentants de ce matin.

J'aimerais connaître votre avis sur l'instauration d'une base de données intégrée dont on a parlé ce matin. À votre avis, cela pourrait-il être un instrument utile ? Avez-vous l'intention d'approfondir les réflexions sur ce sujet ?

Concernant l'évaluation non contraignante au terme de l'année qui suit l'obtention du permis de conduire, au début, vous étiez assez ferme, vous avez dit que c'était difficile et que les premières expertises n'étaient pas très positives. Finalement, vous avez quand même parlé d'un accord interrégional qui pourrait aller dans cette direction. J'aimerais également avoir votre avis. Avez-vous l'intention, après tout ce qu'on a entendu ce matin, d'intensifier les recherches sur ce champ en examinant peut-être les bénéfices qu'engendrerait l'organisation d'une telle évaluation non contraignante comme c'était proposé dans notre texte ?

Enfin, on a demandé de veiller à ce que les cours puissent être organisés, pour les moniteurs, dans les deux langues officielles de la Région wallonne. Selon les retours que j'ai reçus, actuellement, les cours didactiques pour les moniteurs – peu importe s'il s'agit des auto-écoles ou des moniteurs brevetés indépendants – n'existeraient pas en langue allemande. Par exemple, s'ils veulent faire le brevet 1, et avoir l'agrégation comme directeur, ces cours didactiques n'existent apparemment qu'en français. Cela pourrait avoir du sens d'avoir ces cours didactiques également en langue allemande. Quand pensez-vous que ceci sera réglé ?

**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 Gérardon, par rapport aux questions qui ont été à nouveau évoquées, on peut regretter que dans le cadre du continuum pédagogique, il n'y ait pas de caractère plus contraignant et obligatoire au niveau du secondaire. Je peux y souscrire. Je n'ai hélas pas la capacité de pouvoir intervenir en la matière, parce que c'est du ressort de la Communauté française, mais connaissant la détermination de cette jeune génération que vous incarnez – à en croire la presse –, il n'y aura pas de difficulté à ce que vous puissiez obtenir gain de cause auprès de mes homologues à Bruxelles.

**Mme Gérardon (PS).** - Je compte sur vous pour défendre cette position que vous partagez auprès de votre collègue et de votre parti. Ce serait bien gentil de votre part.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la

Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Il n'y a pas de problème, je lui en ferai le relai.

L'idée de la bourse pour permettre à certaines personnes dans des situations plus délicates de pouvoir accéder à la filière, elle est intellectuellement séduisante, j'en conviens. Je suis plus dubitatif sur ce que risquerait de représenter la lourdeur de la mise en place du dispositif, parce que l'enjeu n'est pas nécessairement d'être dans un schéma d'octroi de bourse à des personnes qui ont moins de revenus, puisqu'il faut complémentarément analyser qu'elle est leur réelle capacité d'être accompagné ou épaulé par une tierce personne.

Cela devient donc plus compliqué de ne pas verser dans la subjectivité quand on fait ce type d'analyse. Je n'écarte donc pas de réfléchir à un dispositif, honnêtement, parce que je trouve que cela peut s'expliquer ou se justifier dans certains cas, mais je partage également à brûle-pourpoint ma réserve, mon questionnement sur le modus operandi. Il ne faut pas, finalement, pour être caricatural, que pour octroyer 200 000 euros de bourse par an, on crée un mécanisme qui va coûter 350 000 euros en frais de fonctionnement ou en agents ou en coûts de contrôle.

Sur la démarche écocitoyenne que vous appelez de vos vœux, complémentarément à la sensibilisation à l'écoconduite qui est intégrée dans le processus pour favoriser un *shift modal*, je ne doute pas que la réforme fiscale que notre collègue le ministre Lacroix pourra proposer ultérieurement en matière de fiscalité automobile contribuera plus grandement à sensibiliser chacun sur les bons choix à opérer en la matière que je ne pourrais le faire au travers de mon modeste cours de formation à la conduite.

Sur la question de Mme De Bue relative au secteur à devoir réformer, c'est effectivement par voie d'arrêté que l'on procédera. Un décret sera néanmoins soumis au Parlement concernant le volet des sanctions. C'est par le décret que cela doit se régler et pas par voie d'arrêté.

Vous aviez demandé des précisions quant au sort que je souhaitais réserver à la recommandation 10 relative à la formation des formateurs. On a conceptuellement pensé que c'était un enjeu à devoir joindre davantage avec les questions relatives aux agréments et donc à la réforme du secteur, que celles relatives à la réforme du permis B à proprement parler, puisque l'on touche aussi aux enjeux liés à la formation continuée. On entend bien évidemment réserver une suite favorable à cette recommandation, d'autant que sa mise en œuvre opérationnelle nécessite peu de travail d'injonction, puisque c'est une mobilisation de la DGO2 qui doit s'opérer. On va le faire et y réfléchir, dans les mois qui viennent, dans le cadre de la refonte globale du secteur.

Vous me questionniez aussi, comme Mme Gérardon, sur la question du continuum pédagogique, mais en

posant davantage la question du timing. Quand cela commence-t-il ? À la rentrée scolaire qui vient, en sachant que l'on va d'abord, d'après les informations dont je dispose, travailler sur l'enjeu de la boîte à outils à mettre à disposition du personnel enseignant et, d'autre part, sur les premières vagues de formation des enseignants qui seraient considérés comme les référents en milieu scolaire pour les questions liées à la mobilité et à la sécurité routière. Ce sont des formations qui sont organisées par la DGO2, mais j'avoue ne pas avoir le détail de savoir qui va procurer ces formations. C'est bien la DGO2 qui organise le processus, mais je n'ai pas été jusqu'à demander quelle était la qualité de ceux qui allaient dispenser la formation, mais si vous le souhaitez, au travers d'une question écrite, il n'y a pas de problème pour apporter les précisions.

Mme De Bue, tout comme Mme Baltus-Möres, sont revenues sur la réponse que j'ai formulée à propos de l'évaluation non contraignante. Je n'ai pas dit que ce n'était pas possible, j'ai dit que c'était peu réaliste dans l'état actuel des choses, dans la mesure où les tentatives qui ont été amorcées en la matière ne se sont guère révélées probantes. Cela ne veut pas dire que l'on ne doit pas continuer de creuser pour trouver des mécanismes. Je ne voudrais pas que ma réponse ait donné le sentiment que j'étais formé à toute idée de débattre, de discuter ou d'identifier une nouvelle mesure. Non, pas de difficulté sur le principe. Tout ce qui permet, de toute manière, à quelque moment que ce soit du processus, de tirer vers le haut les connaissances, les compétences et les capacités des conducteurs est à analyser. Donc, je n'ai pas souhaité l'évacuer trop vite. Je dis simplement que jusqu'à présent, on n'a pas été confronté à des processus qui ont vraiment convaincu sur leur pertinence et, surtout, sur le côté opérationnel de leur mise en œuvre, en dehors de l'initiative propre du conducteur qui a envie d'essayer lui-même de s'améliorer... Le champ des réflexions à cet égard peut tout à fait rester ouvert.

Madame Baltus-Möres, vous me questionniez à nouveau sur la question des cours dans les deux langues. Je crois savoir que, dans l'état actuel des choses, il n'y a qu'un agent qui maîtrise la langue germanophone ; c'est donc difficile de pouvoir vous dire que demain, l'intégralité va pouvoir être dispensée dans les deux langues, mais c'est un objectif que l'on doit poursuivre par respect de nos dispositions y compris constitutionnelles. Mon souhait est certainement de favoriser le fait que l'on puisse suivre les cours dans les deux langues.

Enfin, vous me questionniez à nouveau sur la question de la base de données intégrée. J'avoue que j'ai été revoir dans votre résolution, parce que cela ne m'avait plus parlé. On est effectivement dans une démarche qui se greffe plus sur les arrêtés liés à l'organisation du secteur lui-même que du permis B à proprement parler. Qu'on l'appelle base de données intégrée, cadastre, élément dynamique d'informations,

je pense que l'on ne pourra pas passer à côté d'un instrument de mesure des efficacités des dossiers mis en œuvre, ni même d'une base de données qui permette de trouver rapidement toute l'information utile et plutôt que d'avoir toute une série de bases de données en silo qui ne sont pas du tout intégrées. Donc, sur le principe, l'élément ne me pose pas de difficulté.

**Mme la Présidente.** - Chers collègues, nous clôturons ici pour les auditions.

*Exposé de M. Puget, auteur de la proposition de résolution (Doc. 144 (2014-2015) N°1 et 2)*

**Mme la Présidente.** - Je reviens vers M. Puget pour sa proposition de décret visant à intégrer l'apprentissage de l'éthylotest dans la formation à la conduite.

Il s'agit alors de donner un sort à votre proposition, soit la retirer, la reporter ou de passer au vote.

La parole est à M. Puget.

**M. Puget** (Indépendant). - Pour l'instant, je pense que je vais donner la parole à mes collègues avant de parler de mon texte. Je pense qu'une proposition va être faite, à moins que je ne sois pas au courant de tout ce qu'il se passe dans les couloirs de ce Parlement.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Gérardon.

**Mme Gérardon** (PS). - Je veux remercier M. le Ministre pour ses réponses. Je remarque effectivement que, comme moi, il a encore certaines interrogations. Il a apporté beaucoup de réponses, mais tout cela, votre ouverture et vos questionnements que je partage, les deux, cela doit peut-être nous permettre, en tant que parlementaires qui avons été particulièrement actifs et réactifs par rapport à la thématique, de peut-être travailler ensemble à un complément par rapport à votre travail ô combien complet, mais qui, selon nos sensibilités, pourrait compléter votre travail au sein du Gouvernement. Il n'est pas une question de tirer la couverture, c'est juste une question de pouvoir toucher toutes les sensibilités.

Je propose, mais je ne sais pas si c'est éventuellement faisable, de pouvoir voir mes collègues et essayer d'apporter une petite proposition de résolution complémentaire que l'on pourrait travailler entre parlementaires de tous les groupes avec un représentant de votre cabinet. Ce serait une proposition constructive pour que ce travail multigroupes ne soit pas remis à l'arrière alors que M. le Ministre fait preuve d'une ouverture, que ce soit au niveau des auditions ou au niveau des interrogations qu'il partage avec nous. C'est juste une piste de solution qui me semble intéressante et qui ne freinerait pas le travail du Gouvernement, alors que M. le Ministre a déjà bien voulu aménager son

agenda pour que l'on puisse avoir ces auditions. Il a fait preuve d'ouverture, je pense que c'est une solution pour nous, en tant que parlementaires, d'apporter une sensibilité complémentaire et, d'autre part, de ne pas ralentir le travail du Gouvernement.

C'est une proposition que je voulais faire. Je ne sais pas si mes collègues peuvent y être sensibles ou ce qu'en pense M. le Ministre.

#### *Discussion générale*

**Mme la Présidente.** - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à Mme De Bue.

**Mme De Bue** (MR). - Comme on était à la proposition de M. Puget, nous voulions quand même prendre connaissance de l'avis du Conseil supérieur wallon de la sécurité routière qui était négatif avant d'avoir un vote puisque, a priori, on estimait que cette proposition pouvait être intéressante vu l'avis – et j'aime bien tenir compte aussi des avis – et, si l'on s'en écarte, pouvoir le motiver. À ce stade, on souhaiterait prendre connaissance de cet avis avant de nous prononcer définitivement par rapport à cette question.

Concernant notre résolution, au niveau du groupe MR, on ne va évidemment pas demander le vote de notre résolution aujourd'hui, puisqu'il y a eu quand même un certain nombre de personnes auditionnées, le ministre nous a apporté certaines précisions. Globalement, sur le fond, on a beaucoup d'objectifs communs et on voudrait se laisser le temps de la réflexion pour voir comment on exploite cette résolution parce que, finalement, il n'y a pas grand-chose qui nous dissocie, en tout cas sur le fond. On attend de voir si on la remet ou pas à l'ordre du jour de la commission.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Baltus-Möres.

**Mme Baltus-Möres** (MR). - J'aimerais juste ajouter qu'après toutes les auditions de ce matin et aussi ce débat de fond qui a été mené pour la première fois ici au sein de ce Parlement, je pense en effet que nous avons besoin aussi d'une concertation interne au sein du groupe MR parce que, vous le savez, il y a plusieurs auteurs de cette proposition de résolution et, en effet, nous aimerions discuter sur la suite des travaux.

Nous avons bien entendu la proposition de Mme Gérardon. Merci pour cette idée également. On peut donc revenir dans les prochains jours avec une réponse à cette question.

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

**Mme Salvi** (cdH). - C'est vrai que l'on a assisté, depuis ce matin, à des auditions extrêmement intéressantes, qui ont donné un certain éclairage,

notamment par rapport aux différents textes qui étaient sur la table. Le ministre lui-même n'a pas été avare de commentaires, d'explications et d'ouverture sur les opérations suivantes, puisque vous avez été extrêmement clair sur le fait que tout ce qui concerne le permis de conduire est bien en seconde lecture au niveau du Gouvernement et que, quelle que soit l'issue de nos travaux, vous nous l'aviez déjà annoncé il y a 15 jours, vous continuerez à aller de l'avant puisqu'il y a effectivement une urgence à pouvoir conclure sur ce premier volet qu'est le permis de conduire. Je pense que c'était relativement clair dans les esprits des uns et des autres.

J'entends par ailleurs à mes collègues signataires des différents textes – puisque je rappelle que le cdH n'était pas cosignataire des textes et que c'était donc intéressant aussi de voir comment les uns et les autres allaient se positionner suite justement aux nombreuses informations et explications qu'on a eues.

Il y a effectivement sans doute matière à réflexion, non pas sur le permis de conduire parce que, pour cela, les choses sont claires, mais je pense notamment à tout ce qui est agrément des formateurs, il y a toute une série de réflexions qui pourraient aussi avoir lieu sur tout ce qui est contrôle technique et autres, qui font partie du package global du dossier, mais qui ne concernent pas le permis de conduire en lui-même, puisque celui-ci est en voie de conclusion.

Si, effectivement, il y a une volonté de se revoir ensemble sur toute une série d'aspects autres que celui du permis qui ont par ailleurs été abordés aujourd'hui, je n'y vois pas d'inconvénient. Cela permettrait de se positionner par rapport à des spécificités plus globales du dossier tout en laissant le Gouvernement avancer, parce que c'était comme cela que les choses avaient été annoncées il y a plus ou moins 15 jours.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Puget.

**M. Puget** (Indépendant). - Vous voyez, parfois, il vaut mieux se taire et laisser parler les autres. Ce n'est pas mon habitude et ce ne sera pas une habitude, je vous le promets. Mais effectivement, je me joins à la proposition de Mme Gérardon et je suis tout à fait ouvert à participer à un groupe de travail pour établir un texte qui concentrera et rassemblera l'avis de toutes les sensibilités politiques.

**Mme la Présidente.** - Je crois que la position est claire. J'entends bien la volonté de chaque groupe de vouloir reporter les textes. Ils seront donc reportés à une date ultérieure. Nous pouvons passer à la suite de l'ordre du jour.

**Mme Gérardon** (PS). - Juste pour être bien d'accord, parce que j'ai entendu beaucoup de personnes appuyer ma demande. Les collègues du MR, si j'ai bien compris, vous souhaitez quelques jours avant de voir l'intérêt d'un

groupe de travail, c'est cela ? Enfin, d'une rencontre informelle. On attend un retour de votre part. C'est cela, j'imagine, sans quoi, on peut travailler sans vous aussi, ce n'est pas impossible non plus. Mais l'objectif est quand même une ouverture. Je dis cela pour les autres personnes qui seraient intéressées par un travail complémentaire. On attend donc d'ici fin de semaine un petit retour de votre part ? Merci.

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

**PROPOSITION DE DÉCRET MODIFIANT LE  
CODE WALLON DE L'ACTION SOCIALE ET DE  
LA SANTÉ RELATIF AUX CENTRES  
D'ACCUEIL ET DE SOINS DE JOUR, DÉPOSÉE  
PAR M. DESQUESNES, MMES SALVI ET LEAL  
LOPEZ  
(DOC. 568 (2015-2016) N° 1)**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de décret modifiant le Code wallon de l'action sociale et de la santé relatif aux centres d'accueil et de soins de jour, déposée par M. Desquesnes, Mmes Salvi et Leal Lopez (Doc. 568 (2015-2016) N° 1).

*Désignation d'un rapporteur*

**Mme la Présidente.** - Mme Vienne est désignée en qualité de rapporteuse à l'unanimité des membres.

*Exposé de M. Desquesnes, coauteur de la proposition  
de décret*

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Monsieur le Ministre, chers collègues, cette proposition de décret concerne les centres d'accueil et les centres de soins de jour. Ces centres d'accueil et ces centres de soins de jour ont pour vocation d'accueillir pendant la journée des aînés en légère perte d'autonomie pour leur apporter un certain bien-être et, au besoin, une prise en charge thérapeutique et sociale.

Ces centres d'accueil et ces centres de soins de jour relèvent de deux réglementations : à la fois une réglementation fédérale pour les centres de soins de jour et une réglementation régionale pour les centres d'accueil de jour. Et, pour redevenir un centre de soins de jour, il faut respecter les règles des centres d'accueil de jour – si tout le monde me suit.

En ce qui concerne les centres d'accueil de jour, ils

sont financés par le budget wallon. Les centres de soins de jour sont financés par l'INAMI. Il y avait précédemment une programmation pour les centres d'accueil de jour. Elle a aujourd'hui disparu. Par contre, pour les centres de soins de jour, il y a effectivement un moratoire qui existe au niveau de l'INAMI et qui autorise un certain nombre de places.

Quel est le bilan de la situation ? Aujourd'hui, il faut constater qu'en Wallonie, il y a 342 places ouvertes dans des centres de soins de jour, reconnus et agréés par l'INAMI, sur un quota possible de 1 045 places. On est donc dans une situation d'important déficit, tandis qu'en Flandre, on est à un chiffre de 2 253 places dans ces centres de soins de jour.

Ces centres de soins de jour, comme je l'ai dit, ils ont pour vocation bien sûr d'accueillir les aînés en journée, mais ils ont aussi une vocation à donner du répit aux familles, puisque souvent ces aînés en perte ou en légère perte d'autonomie ont besoin de leurs proches. Ces centres de soins de jour, ces centres d'accueil de jour permettent évidemment de soulager les familles et aussi d'offrir une vie sociale à ces seniors.

L'une des difficultés tient aujourd'hui au fait que, s'il n'y a plus de contingent côté wallon, il existe par contre une limite par centre d'accueil ou centre de soins de jour. C'est une limite fixée à 15 unités par centre d'accueil de soins de jour. Pour certains de ces centres, qui sont intimement liés à une maison de repos, cela ne pose pas trop de difficulté puisque l'on est dans le continuum. C'est finalement bien souvent une vraie porte d'entrée dans la maison de repos – la maison de repos et de soins. Physiquement, il n'y a quasiment pas de différence. Une série d'autres centres d'accueil de soins de jour sont, eux, physiquement séparés. Ils sont bien sûr liés par des conventions à des maisons de repos, mais ils sont davantage séparés, davantage autonomes, y compris financièrement. Se pose très clairement la question de la viabilité de ces structures qui n'ont qu'un nombre limité de places d'accueil, avec des frais et des charges fixes. Force est de constater que, tant en Flandre qu'à Bruxelles, le seuil de 15 places maximum a été repoussé. On a aujourd'hui des centres qui accueillent jusqu'à 30 personnes, notamment en Flandre.

À la fois parce qu'aujourd'hui les 342 places en centres de soins de jour ne représentent qu'un tiers de l'utilisation du quota financé INAMI et parce que l'on a besoin d'initiatives et d'encourager le développement de ces centres de soins de jour, la proposition est assez simple et vise à permettre, lorsque la demande est plus forte que les offres disponibles, c'est bien de permettre un mécanisme de déplafonnement.

Voilà la proposition. Elle est relativement brève. Je reconnais qu'elle est un peu – si je me permets l'expression – licencieuse, puisque nous utilisons le décret pour ouvrir une porte qui est fixée dans un arrêté

gouvernemental, mais c'est une façon d'ouvrir le débat et de le mettre sur la table. Par ailleurs, le Gouvernement a pu réfléchir sur la question. Je serai heureux de pouvoir échanger avec M. le Ministre par rapport à cette idée d'ouvrir les portes et de permettre le développement de ce type de structure dont on a bien besoin en Wallonie.

### *Discussion générale*

**Mme la Présidente.** - Je déclare la discussion générale ouverte et je cède la parole à M. le Ministre Prévot, qui va peut-être vous donner une ouverture.

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Merci, Monsieur le Député, pour la présentation de cette proposition de décret. Un commentaire sur le fond, l'un ou l'autre d'abord, puis alors sur la forme.

Sur le fond, je souscris pleinement à l'analyse que vous avez faite de l'impérieuse nécessité de rebattre les cartes pour permettre de diversifier les modalités d'accueil et d'hébergement, au demeurant également, pour nos seniors et de l'importance aussi des centres d'accueil et de soins de jour en la matière, qui jouent un rôle extrêmement important.

C'est précisément parce que j'en suis convaincu et parce que vous m'aviez déjà parlé à plusieurs reprises de votre souhait avant même que le texte que nous débattons aujourd'hui ne soit déposé, que j'ai déjà fait miens vos arguments en intégrant désormais dans la note-cadre qui a été présentée il y a peu au Gouvernement, validée par celui-ci et qui a donné lieu à toute la démarche dite papy-boom, qu'il est expressément prévu de relever le plafond des centres d'accueil de jour et des centres de soins de jour pour passer de 15 à 30 personnes maximum. C'est un élément qui est aujourd'hui pleinement en phase avec votre aspiration. Je dirais qu'il va même plus loin puisque, dans votre démarche, vous prévoyiez au départ de permettre au Gouvernement de s'écarter ponctuellement du plafond, là où désormais le Gouvernement a décidé, par les modifications de texte qui y seront liés, de rendre cette augmentation de plafond structurelle, et donc ne plus nécessiter que ce soit au cas par cas, soit en fonction du bon vouloir ministériel, soit à la lumière d'argumentations plus ou moins objectivées que cette dérogation puisse être octroyée. Ce sera le cas à l'avenir de manière structurelle.

De la sorte, on rencontre pleinement le souci que vous souhaitiez exprimer à travers ce texte puisque celui-ci s'accompagne d'une petite difficulté de forme, mais je pense que vous en êtes vous-même fort conscient puisqu'à vous écouter attentivement vous l'avez mis en exergue ; c'est que, sur le plan de la cohérence juridique, votre texte vise à modifier un

article du CWASS, en l'occurrence l'article 346, qui ne parle pas des plafonds, mais de la possibilité offerte au Gouvernement de fixer des plafonds, lesquels figurent d'ailleurs en annexe du Code réglementaire wallon de l'action sociale et de la santé. À suivre votre démarche, le Parlement viendrait donc dire au Gouvernement qu'il peut déroger dans certains cas à un plafond qu'il appartient à lui-même d'établir et pour lequel il a déjà pleine délégation.

**M. Desquesnes** (cdH). - J'avais parlé de licence.

*(Rires)*

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est effectivement impropre sur le plan juridique. Ma foi, là n'est pas l'essentiel. Je pense que ce qui est important pour vous, c'est d'avoir pu relayer ce souci important d'une révision des normes et, je l'espère, de pouvoir vous satisfaire en rendant de facto, mais avec plaisir, votre texte caduc puisqu'il y a déjà une décision du Gouvernement sur le principe, à travers la validation de la note-cadre que je lui ai soumise. Nous allons donc aller vers cette augmentation structurelle du plafond jusqu'à 30 personnes.

**Mme la Présidente**. - La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour les éclaircissements et surtout sur l'option qu'il a prise et qu'il a partagée avec ses collègues du Gouvernement de combler finalement le retard que nous avons dans les faits, dans les services et dans l'offre que nous pouvons, avec les opérateurs publics, privés et associatifs, développer en Wallonie. C'est une vraie bonne mesure. Je ne peux que me réjouir que la modeste idée que mes collègues et moi-même portons soit retenue dans la réforme qui est la vôtre.

J'aurai juste une seule question pour satisfaire pleinement nos attentes, c'est de savoir quand vous viendrez avec ce texte ici en commission et quand cette réforme prendra forme concrètement. Puisqu'une série d'opérateurs piaffent d'impatience avant de pouvoir un peu augmenter leur capacité, combien de temps devront-ils patienter avant que ce déplaçonnement puisse avoir effectivement lieu ? Je sais bien que c'est une question difficile que l'on pose à un ministre de donner une échéance, mais je voudrais être rassuré avant de pouvoir remettre ce texte à l'arrière.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Votre question est claire : quand ? Ma réponse sera claire : dans les meilleurs délais.

**M. Desquesnes** (cdH). - J'ai été beaucoup plus satisfait de votre première réponse que de la seconde. Disons qu'à l'automne, je me permettrai d'intervenir à nouveau – je ne remettrai pas le texte à l'ordre du jour –

par une question, voire une interpellation sur le sujet.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - D'ici là, j'espère que vous n'aurez pas de motif à le faire.

**M. Desquesnes** (cdH). - Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

Nous vous demandons, mes collègues et moi-même, que le texte soit remis à l'arrière, et qu'il puisse être joint à la discussion sur le futur projet de décret que M. le Ministre viendra nous présenter.

**Mme la Présidente**. - Je ne sais pas s'il y a des parlementaires qui souhaitent prendre la parole.

La parole est à Mme De Bue.

**Mme De Bue** (MR). - Effectivement, si la proposition de décret avait été mise au vote, nous l'aurions votée, nous aurions voté pour, parce que nous pensons effectivement qu'il était urgent de prendre des dispositions, qu'il y avait des effets pervers dans la réforme précédente et que cette proposition a le mérite de pouvoir les corriger.

J'ai bien compris que le texte ne serait pas soumis au vote. On attendait aussi peut-être des précisions sur le délai. Le ministre a répondu tant bien que mal à cette question.

Il y a un élément qui nous interpellait, c'est l'effet rétroactif au 1er janvier, qui démontre qu'il y avait quand même urgence à trouver une solution et que ce n'est quand même pas l'idéal sur le plan juridique de procéder de cette façon.

**Mme la Présidente**. - La parole est à M. Desquesnes.

**M. Desquesnes** (cdH). - Le texte a été déposé il y a un an. Il n'y a pas d'effet rétroactif voulu au départ, soyons très clairs. On ne peut que se réjouir que des idées parlementaires, si modestes soient-elles, puissent être prises en compte dans les réformes qui sont en place. Nous pourrions encore patienter quelques mois. Si nous ne parlons qu'en mois, je pense que les opérateurs pourront eux aussi attendre, même si les besoins de nos seniors sont extrêmement importants.

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT LA PRÉVENTION DE LA SANTÉ, L'AMÉLIORATION DE LA SANTÉ MENTALE ET DE L'ACCOMPAGNEMENT DES DÉTENUS, DÉPOSÉE PAR MME SALVI, KAPOMPOLE, LEAL LOPEZ ET M. ONKELINX (DOC. 822 (2016-2017) N° 1 ET 1BIS)**

**Mme la Présidente**. - L'ordre du jour appelle

l'examen de la proposition de résolution visant la prévention de la santé, l'amélioration de la santé mentale et de l'accompagnement des détenus, déposée par Mme Salvi, Kapompole, Leal Lopez et M. Onkelinx (Doc. 822 (2016-2017) N° 1 et 1bis).

#### *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 De Bue.

**Mme De Bue** (MR). - Je propose Mme Baltus-Möres comme rapporteuse.

**Mme la Présidente.** - Mme Baltus-Möres est désignée en qualité de rapporteuse à l'unanimité des membres.

#### *Exposé de Mme Salvi, coauteur de la proposition de résolution*

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

**Mme Salvi** (cdH). - D'emblée, chers collègues, vous comprendrez que je suis particulièrement ravie de pouvoir vous présenter cette proposition de résolution, tout simplement parce qu'elle est le fruit attendu du rapport parlementaire que j'avais eu l'occasion de vous présenter il y a quelques mois ici même en commission, rapport qui m'avait été demandé par le ministre lui-même à l'époque. Comme je l'avais signalé, l'idée était évidemment, suite à un rapport parlementaire, de pouvoir venir en commission et dès lors en séance, avec une proposition de résolution afin de concrétiser le travail de terrain, les constats et de les traduire en recommandations. Je remercie les collègues qui ont souhaité me soutenir dans cette démarche et qui ont accepté de retravailler le texte et de le cosigner.

Je ne serai pas très longue, puisque l'on a déjà passé pas mal de temps sur le rapport lui-même. Je vous passerai tout le contexte général, sur lequel on a déjà eu l'occasion à maintes reprises de discuter, pour en venir directement à la manière dont on a travaillé au niveau de la résolution. Je vous avais dit à l'époque qu'il était difficile de pouvoir réaliser un rapport de ce type en scindant in fine la dynamique carcérale et la santé, la prévention et la santé des détenus. C'est pourquoi on a délibérément fait le choix de faire des demandes au Gouvernement wallon, mais également d'intégrer dans cette proposition de résolution une série de demandes au Gouvernement fédéral, parce que cela allait de soi par rapport à la manière dont le rapport lui-même a été construit.

Je voulais également signaler aux collègues que la

dernière demande au niveau du Gouvernement wallon explique par elle-même pourquoi nous avons également sollicité l'urgence dans l'analyse de celui-ci demain en séance plénière. Tout simplement, nous souhaitons, avec mes collègues, pouvoir porter les demandes de cette résolution au sein de la prochaine conférence interministérielle – CIM – consacrée à la santé, notamment à la santé en milieu carcéral. Sachant qu'il y avait une CIM Santé prévue à la fin de ce mois de juin, nous souhaitons que le texte puisse être rapidement analysé et porté en séance plénière, parce qu'il nous paraissait important qu'un dossier comme celui-ci puisse tout de suite faire l'objet des premières discussions au sein de la CIM Santé.

Dans les différentes demandes au Gouvernement dont vous avez pu prendre connaissance, il y a tout l'apport nécessaire que l'on devra avoir demain aux ASBL. La première demande est clairement de légitimer l'expertise et de soutenir la présence des associations de promotion de la santé, ainsi que la collaboration d'associations spécialisées en santé mentale et en assuétude qui développent aujourd'hui des projets dans les prisons.

Cela, c'était le soutien important au secteur. Et également de pouvoir contribuer à ce que chaque détenu en Wallonie ait la possibilité d'optimiser ses connaissances afin de prendre soin de sa propre santé. C'est toute la question de l'information aux détenus et de faire en sorte que chaque détenu en Wallonie puisse avoir le même type d'information sur toutes les questions de transmission de maladies et d'IST, tous les gestes de base en matière d'hygiène et autres.

Il y a également toute la question du dépistage. Vous verrez que cela revient aussi dans les demandes au niveau du Gouvernement fédéral. Il y a la possibilité d'encourager les détenus à accepter les dépistages qui seraient proposés par les services médicaux via les associations de prévention et de promotion.

Il y a également toute la question de l'accès des associations qui proposent un accompagnement en santé mentale. Souvenez-vous, j'avais vraiment mis en exergue la pauvreté de moyens et de solutions aujourd'hui dans les prisons relatives à la santé mentale. Cela me paraissait un point important, qui se retrouve également dans les demandes au Gouvernement fédéral sur la notion de référent santé et de référent santé mentale.

Il y a également la question de l'accessibilité, du renforcement des actions de prévention.

Il y a aussi tout l'aspect contact avec des professionnels de la santé spécialisés en nutrition et avec les professionnels qui en sont responsables au sein des prisons. C'était tout le volet alimentation que l'on avait également eu l'occasion d'aborder.

Suite à ces demandes au Gouvernement wallon, vous verrez que le point 2 est une série de demandes au niveau d'une sensibilisation par le Gouvernement wallon au Gouvernement fédéral. Je pense que la CIM Santé est le lieu de la discussion entre les différents ministres de la Santé. Là, vous retrouverez également une série de recommandations que j'avais pu faire à travers mon rapport, tout d'abord sur l'application de la loi de principe. Deuxième point important, c'est l'état des lieux de la santé des personnes détenues au départ du SPF Justice. Souvenez-vous, je vous avais expliqué qu'il n'y avait absolument aucun chiffre officiel aujourd'hui dans les rapports. Cela fait partie des demandes et de la sensibilisation. Il y a également toute la question des extractions qui est mise en évidence ; la question de la création du questionnaire d'anamnèse homogène à toutes les prisons, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

On revient sur la question du dépistage. On demande le renforcement du dépistage systématique des maladies transmissibles, et ce, dès l'entrée en prison.

La question de l'unité de radiologie. Aujourd'hui, il n'y a pas une unité de radiologie partout. Cela me paraît être un élément important.

La question de la formation des agents pénitentiaires travaillant en annexes psychiatriques. Et, pour ne pas être trop longue, quelque chose qui me tenait particulièrement à cœur, c'est évidemment de pouvoir créer à côté du personnel médical un poste de référent promotion santé et de donner une véritable légitimité à ce référent pour que les nécessaires collaborations entre les équipes médicales, les équipes de santé mentale et de promotion santé, puissent décemment avoir lieu.

Voilà, chers collègues, Monsieur le Ministre, de façon assez résumée, l'ensemble de ce texte qui, comme je vous l'ai rappelé tout à l'heure, est la suite logique d'un travail parlementaire qui m'a beaucoup impliquée personnellement, et auquel je tiens. Je suis à la disposition des collègues pour les questions éventuelles sur base du texte que je leur soumetts cet après-midi.

### *Discussion générale*

**Mme la Présidente.** - Je déclare la discussion générale ouverte et cède la parole à Mme Lecomte.

**Mme Lecomte (MR).** - Si le ministre souhaite s'exprimer avant moi, voilà. C'est comme vous l'entendez, Monsieur le Ministre.

**Mme la Présidente.** - Je vais tout d'abord féliciter notre collègue pour le travail qu'elle a fait et sa présentation.

La parole est à Mme Lecomte.

**Mme Lecomte (MR).** - On y est. Félicitations aussi,

Madame la Présidente, puisque vous êtes une des cosignataires, si je ne m'abuse.

S'il y a bien une compétence qui prouve à l'envi que nous vivons dans une lasagne institutionnelle, c'est bien la santé. La santé, effectivement, en milieu carcéral ne fait pas défaut. Effectivement, je pense que c'est important de remettre en contexte qui fait quoi par rapport à cette compétence et de signaler que, pour ce qui relève effectivement des soins de santé, ceux-ci continuent de relever des compétences de l'État fédéral, singulièrement du SPF Justice. L'aide aux détenus et l'aide sociale aux justiciables sont désormais regroupées au niveau de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Le décret de la Sainte-Émile est passé par là. Enfin, donc, nous y voici, la prévention des maladies et l'éducation à la santé est une matière qui dépend de la Région wallonne suite à la sixième réforme de l'État.

Madame Salvi, j'ai lu dans le développement de votre proposition de résolution que vous avez visité pas mal d'établissements pénitentiaires, mais que vous n'avez pas eu l'occasion de venir à Arlon. Comme dirait l'autre, Arlon, c'est beau, mais Arlon c'est loin. Si vous aviez eu l'occasion de venir à Arlon, vous auriez probablement rencontré mon mari qui est médecin-chef à la prison d'Arlon depuis une trentaine d'années.

Qu'aurait-il bien pu vous dire de plus ? Il aurait peut-être nuancé votre propos si vous l'aviez rencontré. Il aurait certainement pu vous dire – et là cela abondait effectivement dans votre sens, d'ailleurs parce que c'est un constat – que sur les 140 détenus de la population carcérale d'Arlon, pas un détenu n'a ce que l'on appelle un DMG. Ce qui prouve à l'envi, et j'y reviendrai, parce que c'est capital, que la population carcérale est une population qui, au niveau de la santé, n'a pas de passé. Autrement dit, elle ne connaît pas ou très peu ce qu'est un cabinet médical, un dentiste, et cetera. On y reviendra, parce que je pense que c'est fondamental et c'est là que nous intervenons évidemment en matière de prévention et de promotion de la santé.

Ce qu'il vous aurait aussi sans doute dit à la lecture du développement, c'est que, contrairement à ce que vous dites, l'équipe médicale est, en tout cas à Arlon – je ne vois pas pourquoi il y aurait beaucoup d'exceptions –, indépendante de la direction pénitentiaire. Je vais vous dire pourquoi elle l'est. Elle l'est d'autant plus aujourd'hui, que les médecins qui y exercent sont des médecins indépendants. Par le passé, nous avions des médecins de prison qui étaient des fonctionnaires. Il y a belle lurette que ce n'est plus le cas.

En tant que médecin indépendant, je pense qu'ils ne sont pas de ceux qui se laissent conter quoi que ce soit. Ce sont des médecins. Ils sont là pour soigner, j'allais dire point barre, mais c'est une réalité.

Vous dites aussi, et cela c'est un petit peu un amalgame qui nous fait un peu hérissier les poils, c'est

que les grèves des agents de surveillance, tout au long des mois d'avril et de mai 2016, montrent que les prisons wallonnes n'ont pas été bien, à un moment donné. Oui, sûrement, mais ne faisons pas l'amalgame, cela n'a rien à voir avec la santé, avec les problèmes de santé, de prévention et de santé curative. Certainement pas, cela n'a rien à voir avec cela. On a peu l'impression que l'on se sert un peu de cela pour mettre en exergue les problèmes de santé. Il n'en est évidemment rien.

Vous dites encore : « On le voit à l'heure actuelle, les orientations politiques – évidemment là on parle du Fédéral – portent sur une rationalisation budgétaire importante ». En 2007, j'étais députée fédérale et j'ai interrogé le ministre de la Justice à l'époque, M. Declerc. Effectivement, comme vous, je trouvais cela quand même assez indécent d'octroyer un budget minimaliste – et Dieu sait qu'il l'est – de 3,58 euros par jour et par détenu pour l'alimentation. Il ne s'agit pas de mesures prises actuellement. Les problèmes de la gestion du milieu carcéral ont toujours et de tout temps été un petit peu le parent pauvre des différents gouvernements.

Voilà quelques petites réflexions que j'aurais sans doute faites si j'avais été présente lors de la présentation de votre rapport.

Je vais en venir maintenant un petit peu, si vous me l'accordez, sur le fond.

Vous disiez aussi dans vos considérants, je voudrais quand même aussi le dire : « Considérant que les soins de santé en prison sont nettement insuffisants ». Je pense que cela a dû être souligné lors de la présentation du rapport. On sait bien que les détenus peuvent s'inscrire chaque jour à la consultation médicale. Dire que les soins de santé sont insuffisants, en tout cas moindres que dans la société libre, je pense que ce n'est pas correct, ce n'est pas juste. C'est la seule observation que j'ai faite.

On part du constat partagé, et c'est ce que je vous disais en préambule, que les détenus appartiennent à une tranche de la population la plus paupérisée, la plus vulnérable. Je pense que tout le monde est d'accord avec ce constat. L'état de santé dégradé des personnes détenues constitue un enjeu de santé publique à part entière au regard des besoins cliniquement établis par les professionnels de santé somatique et mentale lors des consultations d'entrée en détention. En effet, la population carcérale apparaît, dans une forte proportion, comme une population socialement défavorisée, qui cumule les facteurs de risques liés à la précarité. Aux besoins initiaux s'ajoutent, pendant toute la durée de la détention, divers facteurs de risques supplémentaires liés à l'enfermement et à la privation de liberté et susceptibles d'être aggravés fortement par les conditions de détention.

Au-delà des soins, l'engagement d'une véritable

politique de prévention et d'éducation pour la santé de la population pénale paraît donc déterminant pour l'avenir. L'objectif est de responsabiliser la personne détenue vis-à-vis de sa santé et de favoriser sa réinsertion ultérieure.

Dans votre proposition de résolution, vous avez transposé, vous l'avez dit tout à l'heure, les recommandations que vous aviez formulées à l'occasion de votre mission parlementaire confiée en 2015 par le ministre. Or, déjà à la lecture de rapport y afférent et lors des échanges que vous avez eus en mars dernier en commission, nous avons malheureusement constaté que le contenu de celui-ci n'était pas calibré sur ces nouvelles compétences wallonnes que sont – et on l'a dit tout à l'heure – la promotion et la prévention de la santé, ce comme c'était prévu à l'initial lors du lancement de la mission exploratoire.

L'objectif de ces missions, mais des autres également, est de dresser un rapport qui serait présenté au Gouvernement et au Parlement wallon qui fera état du constat, du contexte, des perspectives et qui dresserait en conclusion des recommandations à l'attention du Gouvernement wallon. Ici, en matière de lecture de consignes, on peut dire que vous vous êtes fourvoyé.

En fait, ce qui importe de savoir à l'échelon de la Région wallonne, c'est, concrètement, ce que devrait faire la Région wallonne en matière de prévention et d'éducation à la santé en milieu carcéral. Cela veut dire quoi ? Quels sont les moyens actuels et quels seraient les budgets nécessaires à prévoir ? Quelle est la situation actuelle en termes de prévention et de promotion de la santé dans le milieu carcéral wallon ? Quels sont les chiffres ? On peut quand même demander les chiffres. Où sont les données ?

Alors, question capitale : le plan de prévention santé à l'horizon 2030 du ministre, qui vise à accroître la santé, la qualité de vie et le bien-être de toutes les Wallonnes et de tous les Wallons, intégrera-t-il bien les détenus ? Ce dernier point n'est pas mentionné dans vos demandes au Gouvernement. Dans le cadre du marché de services d'appui à l'opérationnalisation du plan Prévention et de promotion de la santé en Wallonie lancé par le ministre et attribué à l'ULB, la prévention et la promotion de la santé dans le milieu carcéral feront-elles bien l'objet d'un groupe de travail ? À l'heure actuelle, nous n'en avons guère, on repassera.

Madame Salvi, je n'étais pas là – et je ne doute pas que vous le regrettez énormément, j'étais à l'hôpital – vous aviez, en mars dernier – je m'en souviens bien, parce que j'étais opérée, pour ceux que cela intéresse – déclaré être prête à lancer une invitation à collaborer aux différentes formations politiques et il était prévu qu'un groupe de travail spécifique voit le jour. Force est de constater que les choses ne se sont pas passées de la sorte. Dès lors, on reste un peu sur notre faim, parce

que nous aurions effectivement souhaité nous pencher sur des mesures à développer au niveau de la Région.

On reste, comme je l'ai dit, un peu coi par rapport à cela. On a un peu un arrière-goût de travail sommaire et inachevé. C'est la raison pour laquelle nous nous abstenons dans le cadre du vote sur cette proposition.

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

**M. Onkelinx (PS).** - Monsieur le Ministre, chers collègues, surtout à la collègue, Mme Salvi, que je vais à nouveau féliciter, car je l'ai déjà fait, mais quand on voit le travail abattu pour établir ce rapport, le nombre d'heures passées, le nombre de prisons visitées, dont la population carcérale est la plus importante... Il est vrai qu'elle ne s'est pas rendue à Arlon, mais, dans ce cadre-là, je trouve que le panel de prisons visitées est à mon sens suffisant pour établir ce rapport. De ce rapport découle normalement du travail législatif et parlementaire cette fameuse proposition de résolution que non seulement nous soutenons, mais que nous cosignons, parce qu'il nous semble important, dans le cadre des politiques sociales et de santé qui sont développées en Wallonie, de pouvoir avancer sur ce sujet.

Je voudrais vous dire, Madame Lecomte, que cette proposition de résolution recèle pas mal de propositions intéressantes. Je viens de regarder simplement comme cela, parce que j'ai été interpellé par le nombre de détenus qu'il y a à Arlon – il y en a 140, imaginez-vous par rapport à la population carcérale de Wallonie et de Belgique. Cette population carcérale d'Arlon est-elle représentative de l'ensemble de la population carcérale de Belgique ? Je n'en suis pas persuadé.

Pour vous dire que, et cela fait aussi partie des points que l'on a voulu mettre en avant, l'important, c'est de renforcer en milieu carcéral, notamment, la santé mentale, afin de ne pas laisser les détenus face à leur désarroi et s'enfoncer dans une spirale négative qui porterait atteinte à une future réinsertion dans la société. C'est un point important, sachant que, durant l'année 2015, par exemple, 44 personnes sont décédées en prison et que, dans ces 44 personnes, 16 sont décédées par suicide. La santé mentale et le suivi en cette matière sont donc extrêmement importants et je trouve que le texte qui a été rédigé et que nous avons non seulement soutenu, mais que nous ayons pu travailler ensemble, est important, justement dans ce cadre-là, dans le cadre de la santé mentale dans les prisons. La prévention est absolument indispensable.

C'est un texte qui met aussi l'accent sur l'importance de mettre en place un nouveau protocole pour le dépistage des maladies sexuellement transmissibles et pour les autres maladies, dès l'entrée en prison, afin de mieux appréhender par la suite les risques de propagation. C'est aussi un des points importants que Mme Salvi a voulu mettre en avant.

Nous voulons aussi rappeler que la santé au sein des prisons est restée une compétence fédérale et que, dès lors, il est important que nous n'empiétons sur les compétences fédérales, de plus, sans que les budgets y afférents nous soient apportés au risque de devoir, après, supporter à l'avenir d'autres politiques que nous n'aurions pas souhaitées et que nous ne pourrions pas financer, raison pour laquelle, par exemple, le point a été repris dans les demandes au Gouvernement fédéral, car c'est sa compétence et c'est le Gouvernement fédéral qui a les budgets, et non dans les demandes au Gouvernement wallon. C'est une des améliorations que nous avons apportées, avec Mme Salvi, au texte.

Pour toutes raisons, nous soutiendrons, sans aucune condition, ce texte qui nous paraît important.

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

**Mme Salvi (cdH).** - Je voulais juste quelques minutes afin de pouvoir répondre à Mme Lecomte. C'est vrai, Madame Lecomte, je n'ai pas eu l'occasion de rencontrer votre époux et sans doute c'eût été fort intéressant. Je regrette en fait que vous n'avez pas été présente lors du rapport, parce que, comme je l'ai dit d'emblée, la présentation de cette proposition de résolution est extrêmement succincte par rapport aux deux heures que l'on a passées sur le rapport, les différentes diapositives et les très chouettes échanges que nous avons eus entre parlementaires, et notamment avec Mme Durenne, de votre groupe politique. J'avais dit à l'époque, à dessein, que je n'avais pas été dans toutes les prisons, tout simplement parce que nous avons sélectionné les prisons qui étaient les plus représentatives et qu'effectivement, la prison d'Arlon peut être comparée à d'autres prisons que j'ai pu visiter, notamment sur le nombre de détenus qui est le sien.

Dans votre préambule, vous disiez vous-même que votre époux reconnaissait le fait qu'à l'heure d'aujourd'hui, aucun détenu, aucun – vous l'avez souligné à plusieurs reprises – ne possède ce que l'on appelle un dossier médical global avant de rentrer en prison et le pire, c'est qu'ils n'en ont pas plus une fois qu'ils sortent de prison.

*(Réaction de Mme Lecomte)*

Ils ont un dossier, si vous me le permettez, Madame la Présidente, de pouvoir juste continuer. J'ai écouté avec beaucoup d'attention le développement de Mme Lecomte et j'aurais simplement souhaité pouvoir un peu m'exprimer sur le sujet. Il y a effectivement un dossier au moment où ils sont en prison, mais qui ne les suit pas lorsqu'ils sortent de prison et tout le problème est là aussi.

L'objectif de ce rapport n'est pas de pointer du doigt, de dire que c'est la faute de l'un ou c'est la faute de l'autre, c'est simplement qu'en termes de santé publique, aujourd'hui, pour l'ensemble de la société, on a une

responsabilité politique à y voir une attention toute particulière à la manière dont sont soignés ou pas, sont traités ou pas nos détenus, parce que lorsqu'ils sortent de prison – parce que je le rappelle, ces personnes sortent de prison à un moment ou à un autre – il y a une responsabilité politique en matière de santé publique pour l'ensemble de la société de ce qu'il s'est passé au moment de la détention. C'est pour cela que ce rapport, me semble-t-il, a tout son sens.

À aucun moment, je ne remets en question l'indépendance des médecins. Simplement, je précise, sur base d'une recommandation que l'OMS fait elle-même, de pouvoir extraire du SPF Justice tous les aspects de santé afin que ceux-ci soient pris globalement en compte par le SPF Santé, qu'aujourd'hui, ce n'est pas le cas. Donc, même si, administrativement, les médecins sont indépendants, ils font partie intégrante du personnel de la prison. C'est d'ailleurs à dessein que j'ai pris l'exemple de Champ-Dollon pour montrer combien il existait d'autres systèmes qui fonctionnaient à l'étranger, où, à ce moment-là, le détenu, lorsqu'il allait chez le médecin, était considéré comme un patient et non pas comme un détenu.

Sur la question des moyens, vous avez raison de souligner que la problématique des moyens en prison est un problème qui n'est pas d'aujourd'hui, mais moi, je me suis basée sur des constats que j'ai faits après des visites de mes prisons en 2016 et pas il y a 30 ou 20 ans et c'est bien dommage que personne ne s'en soit saisi de façon publique avant, parce que l'on aurait peut-être effectivement pu améliorer la situation.

En fait, quand vous me dites que je me fourvoie, je lis à travers votre expression politique le fait que cela vous dérange que je pointe, dans ce rapport et dans ce texte, le fait qu'il y a une série de manquements qui impute aussi au Fédéral. Je vous avoue que j'osais espérer – mais je suis peut-être encore un peu trop naïve et utopiste – que sur ce type de dossier, on aurait pu peut-être dépasser les clivages bêtement en politique Fédéral-Régions en se disant que, dans un dossier comme celui-ci, il y avait une opportunité, notamment à travers la CIM et parce que les opérateurs de santé au niveau du Fédéral font les mêmes constats que moi, de pouvoir justement, à travers un texte législatif qui est la proposition de résolution, pointer une série de choses pour que les différents ministres compétents puissent travailler ensemble aux dysfonctionnements. Je l'ai dit d'emblée lors de la présentation de mon rapport, cela aurait été très hypocrite de ma part de ne pas avoir une réflexion globale d'un contexte global, en essayant simplement de me limiter à ma petite zone de compétences en Région, parce que cela me paraissait évidemment important d'avoir une réflexion globale sur un problème qui devrait beaucoup plus tous nous préoccuper.

Je l'avais dit à l'époque, le problème, c'est qu'aujourd'hui, on a l'impression que les gens qui

arrivent en prison, on les oublie pendant x temps et une fois qu'ils ressortent de prison, on se dit : « Flûte, si on avait su, on aurait agi différemment ». C'était justement cela l'intérêt du rapport, c'était de pouvoir dépasser les clivages politiques pour pouvoir y travailler sereinement.

Je ne peux donc évidemment m'empêcher de revenir aussi sur le fait que je n'ai pas ouvert le travail aux autres formations politiques et en l'occurrence au MR, puisqu'il y a eu pas mal d'échanges qui ont été faits entre nos différents collaborateurs. J'ai eu l'occasion de le rappeler à Mme Durenne une série de fois, mais j'entends, à travers ce que vous me dites, que tout l'aspect fédéral pointé dans la résolution vous gêne aux entournures et que, dès lors, c'était peut-être compliqué de pouvoir vous associer. Je le déplore, mais ce n'est pas grave. C'est comme cela et je m'en accommoderai.

Quant à la réflexion sur le plan Assuétudes, encore une fois, lors de la présentation du rapport, le ministre s'était montré assez ouvert sur l'ensemble des recommandations et c'est à dessein que l'on a voulu justement pouvoir pointer tous les aspects relatifs aux associations et autres pour que le Gouvernement – puisque c'est une résolution – puisse lui-même s'en emparer pour voir de quelle manière il peut au mieux l'intégrer dans les dispositifs décrets et gouvernementaux qui sont à l'heure d'aujourd'hui sur la table. Idem, pour les aspects budgétaires.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Lecomte.

**Mme Lecomte (MR).** - Je veux simplement revenir sur les fondamentaux. Je pense que la consigne par rapport à la mission était quand même extrêmement claire ; il s'agissait effectivement de faire un travail en rapport avec les compétences précises de la Région wallonne que sont, je l'ai déjà signalé, la prévention et la promotion de la santé.

Vous dire que, de toute façon, il n'y a rien qui empêche effectivement le groupe cdH ou le groupe PS dans l'opposition fédérale d'interroger le ministre qui a en charge des établissements pénitentiaires, de le faire à la Chambre. Je ne vois pas pourquoi il faut mélanger les genres.

Je voudrais dire aussi que j'ai soulevé le problème de budget effectivement très mince pour les établissements carcéraux, et cetera. Ce n'était effectivement pas il y a 30 ans – je sais bien que l'ai l'âge de mes artères – c'était en 2007 que j'interrogeais le ministre De Clercq. C'est vrai que les choses bougent extrêmement difficilement.

Le groupe de travail, je pense que nous étions partie prenante. C'est vous effectivement qui n'avez sans doute pas voulu le mettre en œuvre.

C'est vrai que c'est un problème de santé publique, à tel point que l'on se demande pourquoi il ne fait pas

partie du Plan de prévention 2030 s'il est aussi important et c'est vrai que c'est un problème important, je vous l'accorde.

**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 ne vous cache pas que je suis en partie affligé de ce que j'ai entendu. Franchement, je trouve que le travail de rédaction à la fois du rapport parlementaire qui avait été demandé mais également de cette proposition de résolution qui en découle est de grande qualité et je me réjouis, moi, Madame, qu'il n'y ait pas eu ce cloisonnement, parce que quand vous demandez, y compris dans d'autres pays, un rapport sur une matière, vous ne mettez pas la tête dans le sable quand vous voyez que, pour être efficace dans une politique, il conviendrait peut-être d'aller sur le terrain du voisin.

Quand, en France, un député fait un rapport parlementaire et qu'il doit conclure qu'il faudrait faire des modifications du côté des conseils généraux ou des conseils régionaux, il le dit, il ne va pas simplement déchirer les pages au motif que l'on risquerait d'évoquer des compétences qui ne sont pas du ressort de l'Assemblée nationale.

Je ne peux donc voir, Madame Lecomte, derrière les propos que vous avez tenus, qu'une aigreur liée au fait que l'on vise le pouvoir fédéral dont vous vous sentez investie d'un devoir absolu de défense dès lors que l'on ose prononcer son nom ou le remettre en cause.

Je trouve cela tellement caricatural, d'autant que quand j'entends vos propos corollaires évoquant avec délectation que si c'était aussi important que cela, c'est surprenant alors que ce ne soit pas dans le plan Prévention santé, mais le plan Prévention santé, il a vocation à déterminer les politiques de promotion de la santé et de prévention pour tout le monde et pas par catégories ni d'âges ni de professions. Je vais vous surprendre, il n'est pas prévu de faire un plan Prévention-Santé pour les chauffeurs de bus, il n'est pas prévu de faire un plan Prévention-Santé pour les taximans, il n'est pas prévu de faire un plan Prévention-Santé dans le milieu des crèches, il n'est pas prévu d'en faire un spécifique au milieu carcéral. La population carcérale qui est visée par ce que vous avez évoqué, elle sera également partie prenante des soucis qui transpireront dans cette démarche.

Je regrette que vous vous braquiez sur un texte qui, ma foi, pouvait, pour une fois, porter à l'agenda une thématique dont on parle trop peu, qui ne faisait aucun procès à personne, même pas au niveau fédéral. Personne n'a dit que c'était ce Gouvernement fédéral-ci qui était problématique d'une quelconque manière. Je vais même vous dire, contrairement à ce qui a pu être

évoqué par d'autres parlementaires, je pense que les quatre derniers tirets ne s'adressent pas au Gouvernement fédéral ; ils doivent s'adresser au Gouvernement wallon.

Ce sont, en effet, des matières qui sont du ressort des compétences régionales et plus du tout du Gouvernement fédéral. Ce serait donc une démarche incantatoire inutile de demander qu'il intervienne alors que c'est désormais explicitement le champ de compétences de la Région. Ce qui m'a, d'ailleurs, amené, en suite du rapport de Mme Salvi à plaider, lors du conclave budgétaire qui s'est terminé il y a peu de temps, au niveau de l'ajustement dont vous allez être prochainement saisi, à plaider pour que l'on puisse aussi dégager des moyens financiers destinés à permettre l'engagement de référents promotion de la santé en milieu carcéral.

Comme toujours, il y a plus de demandes qu'il n'y a de capacités de pouvoir les rencontrer, et donc on n'a pas pu arbitrer favorablement à ce stade, mais j'ai déjà annoncé à mes collègues que je ne m'arrêterais pas là et que je reviendrais avec la demande lors du conclave destiné au budget initial 2018.

Très objectivement, on est dans une démarche où même si le rapport – et c'est aussi une plus-value – dresse un bilan de l'ensemble du secteur indépendamment de la lasagne institutionnelle, il n'en demeure pas moins qu'il y a aussi des éléments qui émergent, de manière très directe, aux seules responsabilités régionales.

Je trouve que ce n'est pas problématique d'avoir une résolution qui appelle à ce que le Gouvernement fédéral puisse agir dans telle ou telle matière, cela ne nous dédouane pas de nos propres actions à devoir mener dans notre champ de compétences et je le redis, le texte ne me pose aucun problème si ce n'est que je trouve qu'il est plus intellectuellement et politiquement correct de considérer que les quatre derniers tirets qui ont trait à la promotion de la santé, à la santé mentale et aux assuétudes soient rebasculés du côté du Gouvernement wallon parce que c'est notre compétence. Il ne faut pas le nier non plus.

Voilà les seuls éléments que j'avais envie de partager et gageons, dès lors, que cela puisse faire sauter les derniers verrous de réserve et d'hésitation que vous avez pu formuler en des termes, certes posés, mais avec une fermeté qui me chagrine par rapport à la souplesse dont vous avez l'habitude de faire preuve.

**Mme la Présidente.** - Madame Salvi, avez-vous un complément d'information ? Peut-on poursuivre ?

Je crois que nous reprenons tous nos esprits, dans le calme.

La parole est à Mme Salvi.

**Mme Salvi** (cdH). - J'ai bien entendu la proposition de M. le Ministre, concernant notamment le référent santé.

Encore une fois, je pense que ce qui est important c'est que les choses puissent se mettre en place, et si à travers, justement, la légitimité, le soutien aux associations, et autres qui sont clairement demandés au Gouvernement, peut émerger évidemment un référent santé à travers ce soutien, j'ai envie de dire : « Tant mieux ! ».

Il y avait effectivement cette difficulté, je vous avoue, sur laquelle on a beaucoup discuté de dire qu'à partir du moment où l'on crée une personne dans la structure pénitentiaire, est-ce plutôt régional ou fédéral, il nous semblait qu'à partir du moment où l'on amenait une personne en plus dans une structure qui aujourd'hui est déjà clairement définie fédérale, il était logique qu'elle se retrouve là.

À partir du moment où ce référent santé arrive, si tel est votre souhait, à travers le soutien aux ASBL, qu'il en soit ainsi.

**M. Onkelinx** (PS). - C'est évidemment dans ce sens-là que nous avons pu finaliser le texte, Monsieur le Ministre.

Les moyens que vous voulez mettre en œuvre, gardez-les bien, parce qu'ils seront les bienvenus.

*(Réaction d'un intervenant)*

*(Rires)*

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

*Vote sur l'ensemble*

**Mme la Présidente.** - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution visant la prévention de la santé, l'amélioration de la santé mentale et de l'accompagnement des détenus, déposée par Mme Salvi, Kapompole, Leal Lopez et M. Onkelinx (Doc. 822 (2016-2017) N° 1 et 1bis).

Je rappelle pour Mme Baltus-Möres qu'elle ne pourra pas voter.

L'ensemble de la proposition de résolution est adopté par 7 voix et 3 abstentions.

M. le Secrétaire me dit que Mme Baltus-Möres ne pouvait pas voter, même si elle remplace quelqu'un.

La parole est à M. Wahl.

**M. Wahl** (MR). - C'est quand même un peu étonnant parce que le ministre a lourdement insisté sur

le fait qu'il valait mieux déposer un amendement pour rectifier le tir en ce qui concerne les quatre derniers tirets. Comme nous avons, de toute façon l'intention de nous abstenir, il ne semble pas qu'il était opportun que ce soit le groupe MR qui le fasse.

Je suis un peu surpris de l'attitude de la majorité de ne pas suivre ce qui me semblait pourtant une excellente suggestion du ministre.

*Confiance au président et au rapporteur*

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

*- La séance est suspendue à 15 heures 49 minutes.*

## REPRISE DE LA SÉANCE

*- La séance est reprise à 15 heures 52 minutes.*

**Mme la Présidente.** - La séance est reprise.

Chers collègues, je vous propose de reprendre nos travaux avec les interpellations et les questions orales.

## INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

### QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE DÉPISTAGE DU CANCER DU SEIN »

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Pécriaux à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le dépistage du cancer du sein ».

La parole est à Mme Pécriaux pour poser sa question.

**Mme Pécriaux** (PS). - Monsieur le Ministre, le programme de dépistage systématique du cancer du sein existe depuis 2001 et fut instauré par le Fédéral. Voici quelques jours, le docteur Burrion, Chef de la clinique du dépistage de l'Institut Bordet, attirait l'attention sur le fait que le schéma de dépistage n'était peut-être plus adapté vu les outils et connaissances actuels. Il pointe également les surdiagnostics pour certains cancers, comme ceux touchant le sein et la prostate, suite aux dépistages systématiques qui détectent des lésions ou tumeurs qui n'auraient peut-être jamais posé de soucis sans traitement.

Vu le schéma actuel de dépistage, le docteur Burrion

rappelle qu'il est sans doute absurde de proposer à toutes les femmes et tous les hommes la même stratégie de dépistage sans tenir compte des facteurs individuels.

Il propose dès lors de tester et développer un nouveau schéma de dépistage du cancer du sein autour de trois facteurs, à savoir : les antécédents familiaux, la masse mammaire et la génétique. Ces facteurs seraient eux-mêmes modulés en fonction des groupes jugés faiblement ou fortement à risque.

Qu'en est-il du programme de dépistage et prévention du cancer du sein en Wallonie ? Je pense notamment aux campagnes radiophoniques et télédiffusées soutenues par la Wallonie au travers de l'AViQ ? Avez-vous rencontré les spécialistes afin de revoir, le cas échéant, le schéma actuel de dépistage ? Avez-vous pris connaissance des éléments soulevés par le docteur Burrion de l'Institut Bordet ? Un nouveau schéma de prévention est-il envisagé au travers du plan wallon de Prévention-Santé en gestation ou par le Centre communautaire de référence pour le dépistage des cancers ? Confirmez-vous qu'un surdiagnostic existerait en matière de cancer ?

**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, en Wallonie, nous suivons les recommandations européennes en matière de dépistage du cancer du sein. Selon l'Organisation mondiale de la santé, un programme bien organisé et appliqué dans les règles permet de réduire la mortalité due au cancer du sein d'au moins 20 % chez les femmes âgées de plus de 50 ans.

Le comité de pilotage, composé du Centre de référence des cancers en Wallonie, de représentants des facultés de médecine, de représentants de médecins généralistes, de représentants de groupement de gynécologues, de représentants d'associations de radiologie, de représentant de l'Union professionnelle belge des spécialistes en anatomie pathologique, et cetera, qui encadre le dépistage du cancer du sein en Wallonie, au sein du Centre de référence, a rappelé l'importance de travailler sur la communication afin d'améliorer le taux de dépistage du cancer du sein, mais aussi, et surtout, du cancer colorectal. C'est l'option que je suis.

Le bénéfice du dépistage organisé du cancer du sein apparaît modeste, mais néanmoins, jusqu'à ce jour, présent. Les enjeux éthiques individuels et sociétaux sont exacerbés par l'équilibre fragile entre les bénéfiques, notamment la diminution de la mortalité par cancer du sein, et les effets négatifs, les surdiagnostics.

Le rapport KCE 216B, intitulé « Dépistage du cancer du sein : messages en support d'un choix

informé » en est d'ailleurs une illustration. Il a pour objectif de formuler des messages et des informations neutres à utiliser dans les outils de communication relatifs au dépistage du cancer du sein. Ces informations et ces messages sont destinés aux femmes de 40 à 79 ans ne présentant pas de risque accru de cancer du sein. Ces messages ne constituent pas un outil d'aide à la décision à part entière, mais ils peuvent utilement être repris dans les outils produits par d'autres acteurs.

Le Centre de référence, agréé pour organiser le programme de dépistage, suit les recommandations européennes établies par les experts européens. Si des changements dans les recommandations venaient à paraître, le centre en informerait directement l'AViQ et proposerait les modifications nécessaires afin de suivre ces nouvelles recommandations internationales.

En ce qui concerne les bénéfiques et les risques attendus pour les différentes catégories d'âge, seule la catégorie 50-69 ans a un intérêt à participer à ce dépistage au niveau populationnel.

Avant de modifier le schéma actuel, l'harmonisation du dépistage organisé et opportuniste devrait être approfondie. Une démarche d'assurance-qualité et de performance très rigoureuse est indispensable au maintien d'un équilibre approprié entre les avantages et les inconvénients. C'est ce à quoi tend le centre de référence depuis le début de ses activités. À ce jour, le programme de dépistage répond aux exigences de qualité et d'efficacité formulées dans les recommandations européennes. Le nouveau schéma de dépistage dont parle le docteur Burrion est un modèle à tester et à évaluer. Avant d'implémenter un changement, il est indispensable de vérifier l'efficacité de la stratégie proposée. Le projet d'étude qui pourrait débuter en 2018 est planifié pour cinq années au minimum.

Concernant votre question relative au surdiagnostic, il est très difficile d'évaluer cette part de surdiagnostic. Une étude européenne a évalué, sur base des données des programmes européens, la réduction de mortalité attendue et le risque de surdiagnostic. Pour 1 000 femmes bénéficiant tous les deux ans entre 50 et 69 ans d'une mammographie dans le cadre d'un programme organisé, sept à neuf décès par cancer du sein sont évités et quatre surdiagnostics sont générés. Par surdiagnostic, il faut comprendre des cancers existants, mais qui ne se seraient pas développés, à ne pas confondre avec les faux positifs.

Le centre de référence reste donc attentif à toute nouvelle recommandation que formuleraient les instances d'experts européens.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Pécriaux.

**Mme Pécriaux (PS).** - La dernière phrase de M. le Ministre est très importante. S'il semble, sans référence,

reste attentif à toute proposition, je ne doute pas, M. le Ministre y a fait référence, en tout cas que les remarques et recommandations du docteur Burrion vont être prises en considération aussi.

On a déjà longuement parlé de l'Observatoire de la santé du Hainaut qui avait mis en avant que la zone géographique dans laquelle la personne vivait avait aussi une importance sur le développement de certains cancers. Je pense que l'on peut mettre cela en relation avec les recommandations, en tout cas avec ce que le docteur Burrion a mis en avant au niveau des antécédents familiaux de la génétique, notamment de la masse mammaire. Je pense que cela permettrait aussi d'affiner et peut-être encore de réduire le nombre actuel de cancers du sein.

*(Mme Salvi, doyenne d'âge prend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
MESURES WALLONNES EN FAVEUR DE  
L'AUTONOMIE DES MALADES ATTEINTS DE  
SCLÉROSE EN PLAQUES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les mesures wallonnes en faveur de l'autonomie des malades atteints de sclérose en plaques ».

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Monsieur le Ministre, la Ligue nationale belge de la sclérose en plaques a mené une enquête auprès des personnes atteintes de cette maladie incurable entre janvier et mars 2017. Les résultats de ce sondage ont été publiés en mai dernier à l'occasion de la Journée mondiale de la sclérose en plaques. De celui-ci, il ressort que les malades, qui seraient environ 12 000 en Belgique, dont deux tiers de femmes, souhaitent surtout vivre en autonomie pour 30 % des patients. La volonté d'information sur la santé est également relevée pour 17 % des patients, tout comme une meilleure accessibilité aux transports en commun pour 10 %. Ils souhaitent aussi s'impliquer davantage et activement dans leur propre traitement médical.

Aujourd'hui, plusieurs médicaments existent pour tenter de ralentir l'évolution de la maladie chez le patient et lui permettre un traitement spécialisé à son cas. Les mentalités ont, en outre, beaucoup évolué, puisque les professionnels de la santé ne recommandent plus au patient de rester chez lui et de se reposer, mais,

au contraire, de rester physiquement actif et de participer à la vie sociale. Des études montrent que l'activité physique aurait des effets positifs contre l'inflammation et serait bénéfique sur le système cérébral. La prise en charge précoce serait aussi très importante, tout comme la question du soutien psychologique de ces personnes dès l'annonce de leur maladie.

Parfois, des patients ont besoin de plusieurs années pour se réorganiser et atteindre une qualité de vie satisfaisante. Pour gérer le stress et les angoisses que la maladie génère chez le patient, l'entraide et le support social sont essentiels selon les professionnels de la santé, sans oublier le soutien financier, sans lequel un grand nombre de malades ne pourraient pas vivre de manière plus ou moins autonome.

Dans le cadre de vos compétences et à la lumière de ce qui précède, à savoir que les professionnels de la santé prônent, dorénavant, une plus grande activité de ces personnes, quelles mesures sont actuellement disponibles ou mises en place pour faciliter et améliorer la vie des malades atteints de ce trouble neurologique très invalidant ? Envisagez-vous de les renforcer à l'avenir, via, par exemple, des appels à projets ?

**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, comme vous le soulignez, depuis une dizaine d'années, des études montrent que la pratique d'activités physiques aurait des effets positifs sur le système cérébral, ceci étant vrai pour l'ensemble des maladies neurodégénératives. À cet effet, les professionnels de la santé sont de plus en plus sensibilisés à la nécessité de mettre en place une approche multidisciplinaire. Il ne s'agit pas simplement de soigner, mais d'apporter un accompagnement global, bio-psycho-social.

Concrètement, citons le MS Center, inauguré au mois de janvier 2017 au CHR La Citadelle, qui permet notamment aux patients atteints de sclérose en plaques d'être pris en charge dès les premiers symptômes au diagnostic, en passant par les traitements les plus spécifiques et pointus. La prise en charge est optimale, multidisciplinaire et unique en Belgique.

Dans le cadre des projets-pilotes soins intégrés, deux projets-pilotes wallons proposent d'améliorer l'intégration des soins des personnes atteintes de troubles neurodégénératifs. Il s'agit du projet « Chronic Care and Cure for Health » – de Malmedy, Waremme, Huy – coordonné par le Centre neurologique de réadaptation fonctionnelle de Fraiture et du dispositif interdisciplinaire de prise en charge des patients souffrant d'un handicap neurologique dans la région du Centre de Hainaut.

L'objectif général est d'améliorer la qualité de vie de chaque patient et de son entourage et d'accroître la qualité des soins et l'efficacité de la prise en charge. Toutes les ressources locales sont sollicitées et notamment les centres sportifs. La mise en commun des ressources disponibles, la coordination des séquences et la répartition des tâches devraient engendrer une économie de moyens, qui seront réutilisables pour d'autres actions et initiatives au sein du consortium.

Pour les personnes en situation de handicap, l'AViQ, branche handicap, agréée et subventionnée un service d'accompagnement spécifique pour les personnes atteintes de sclérose en plaques, le Service d'accompagnement des personnes atteintes de sclérose en plaques, à Nannine. Ce service est agréé pour 41 dossiers et a, en 2015, accompagné 54 personnes sur toute la Région wallonne. Ce service d'accompagnement a pour objectif que la personne atteinte de sclérose en plaques soit capable d'exécuter ses activités de la vie quotidienne dans un environnement le plus accessible, d'exercer une activité professionnelle dans un milieu de travail le plus ergonomique, de pratiquer une activité de loisir dans un milieu le plus adapté et de favoriser ainsi le maintien le plus longtemps possible dans son milieu de vie naturel.

Pour les personnes qui ne peuvent plus accomplir elles-mêmes les actes de la vie journalière en raison de leur incapacité fonctionnelle, l'AViQ agréée et subventionnée neuf services d'aide aux activités de la vie journalière répartis sur le territoire de la Wallonie. Cette aide consiste en une assistance à des personnes en situation de handicap physique qui ont fait le choix de vivre en toute autonomie. Ces personnes peuvent faire appel au service à tout moment, de jour comme de nuit, pour les aider dans les actes de la vie journalière.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Je veux, tout d'abord, remercier M. le Ministre pour sa réponse et tous les compléments qu'il a apportés. Soutenir ces personnes qui sont en difficulté, en trouble neurologique, ce n'est pas évident, comme pour toutes les personnes en situation de handicap, mais les mentalités évoluent. Mettre en place des systèmes qui vont vraiment aider ces personnes à avoir une vie sociale normale ou plus ou moins normale, de les intégrer, est tout à fait une bonne chose.

## **QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES DROITS DES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE AUTONOMIE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les droits des bénéficiaires de l'assurance autonomie ».

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Monsieur le Ministre, votre cabinet travaille actuellement à la mise en place d'une assurance autonomie en Wallonie, assurance basée sur un principe de solidarité qui permettra à tout Wallon de bénéficier d'une aide adaptée en cas de perte d'autonomie, et ce, que la personne soit traitée à domicile ou prise en charge dans une maison de repos ou une maison de repos et de soins. L'assurance autonomie permet de faire face aux nombreux défis soulevés par l'allongement de la vie. C'est un point essentiel lorsqu'on sait qu'en 2060, plus d'une personne sur quatre sera âgée de plus de 65 ans.

Le 1er juin dernier, j'ai assisté au forum des aînés des femmes en milieu rural, à Assesse. L'utilité de ce projet que vous préparez faisait l'unanimité parmi les aînés rencontrés.

À l'heure actuelle, des groupes de travail sont à l'oeuvre pour finaliser le modèle de l'assurance autonomie, mais déjà, les futurs potentiels bénéficiaires se posent des questions d'ordre pratique. L'une d'elles était la suivante : imaginons qu'une personne vieillissante cotise plusieurs années pour l'assurance autonomie. Si cette personne a un ou des enfants vivant en Flandre et qu'à un moment de sa vie, en raison d'une perte d'autonomie, il est nécessaire qu'elle aille vivre chez ou à proximité des siens, qu'en est-il du bénéfice de l'assurance autonomie ? En s'installant en Flandre, cette personne perdra-t-elle ses droits malgré plusieurs années de cotisations ?

Cette question a-t-elle été abordée lors de vos réflexions ? Quelle sera la réponse apportée à une personne vivant cette situation ?

Avez-vous eu une concertation avec la Flandre pour faciliter les démarches dans ce type de cas ?

**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, la Belgique est géographiquement un petit pays. Les mouvements de population entre les

différentes régions, pour des raisons diverses, dont des motivations familiales, sont effectivement fréquents.

En cas de déménagement et d'arrivée sur le territoire de la Wallonie, le décret prévoit une période de quelques années pendant laquelle un nouveau résident devra cotiser avant qu'il ne puisse percevoir les bénéfices de l'assurance autonomie.

Par ailleurs, il existe des entités proches, la Flandre singulièrement, qui a déjà mis en place depuis plusieurs années un dispositif de prise en charge des pertes d'autonomie. Puisque comme vous l'indiquez, une fois que l'assurance autonomie aura démarré au sud du pays, les résidents wallons ont effectivement cotisé, comme le font aujourd'hui les personnes vivant en Flandre. Nous en avons d'ailleurs déjà discuté avec nos homologues néerlandophones. Si nous sommes effectivement en plein chantier pour le moment, il s'agira, le moment venu, de définir des mécanismes de coopération avec la Flandre pour veiller à ce qu'il y ait une forme de continuité des droits en cas de déménagement entre la Flandre et la Wallonie. Il ne faut pas oublier Bruxelles, d'ailleurs, puisque ce n'est pas qu'avec la Flandre que nous dialoguons. Comme vous le savez, la région de Bruxelles capitale, ainsi que la Communauté germanophone sont, elles aussi, dans un exercice de réflexion et de préparation du démarrage d'une assurance autonomie. C'est non seulement avec la Flandre, mais aussi avec les autres entités qu'il s'agira de construire les articulations nécessaires.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse.

*(Mme Leal Lopez, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE M. JEHOLET À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
INQUIÉTUDES DE LA LIGUE BRAILLE QUANT  
À LA MISE EN PLACE DE L'ASSURANCE  
AUTONOMIE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Jeholet à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les inquiétudes de la Ligue Braille quant à la mise en place de l'assurance autonomie ».

La parole est à M. Jeholet pour poser sa question.

**M. Jeholet** (MR). - Monsieur le Ministre, fin de la semaine dernière, nous avons reçu un courrier de la ligue Braille concernant l'assurance-autonomie (AA) et

je pense que vous avez reçu une copie.

Différents éléments ont été soulevés dans ce courrier, notamment l'exclusion du système de l'assurance-autonomie de certaines personnes en situation de handicap visuel en raison de la place du curseur de la dépendance « éligible ». Au vu du montage financier du système, n'est-il pas à craindre qu'il soit placé très, voire trop haut, comme cela a pu être mis en évidence lors des auditions de novembre dernier ?

L'ouverture du droit, même sans bénéfice de l'APA, permet jusqu'ici à la personne handicapée âgée de bénéficier de certains avantages sociaux et fiscaux. Qu'en sera-t-il à l'avenir ? Qu'en est-il en cas d'exclusion de l'assurance-autonomie pour ce qui est de la préservation de l'accès à ces droits ?

Ma troisième question porte sur la limitation des réponses aux besoins. On le sait, on a eu un débat, vous n'offrez que des services. Qu'en est-il des transports adaptés, de la télévigilance, des aides matérielles ? Qu'en est-il de la compatibilité de ce dispositif avec la Convention ONU ? C'est un débat que nous avons déjà eu. C'est un choix qui a été fait par le gouvernement de proposer une série de services, contrairement à ce qui se passe en Flandre, par exemple, avec une intervention financière par rapport au bénéficiaire de l'assurance-autonomie et qui permet justement d'avoir une vie sociale, un recours à d'autres services et à d'autres types d'aides. C'est un débat philosophique que nous avons déjà eu et que nous aurons certainement encore à l'avenir.

Par ailleurs, le fameux plafond limitant l'octroi des aides individuelles et matérielles de l'AViQ – je dis de l'AViQ comme je pourrais dire de l'AWIPH – aux personnes de moins de 65 ans est également problématique. Pour bon nombre de personnes handicapées de plus de 65 ans, l'APA permettait d'acheter du matériel adapté – vidéo loupe, synthèse vocale, et cetera. Cette limite « historique » a encore moins lieu d'être aujourd'hui de par la sixième réforme de l'État. L'AViQ est compétente à la fois pour le handicap et le vieillissement, a fortiori si l'APA est supprimée... Quelles sont les perspectives à cet égard ? Une augmentation des coûts à charge des personnes handicapées semble se profiler malheureusement. Se pose évidemment en filigrane la question de la liberté de choix de la personne handicapée. Qu'en est-il, Monsieur le Ministre ?

Voilà une série de questions relativement précises par rapport aux inquiétudes de toute une série de personnes et relayée par la ligue Braille quant à la mise en place de l'assurance-autonomie.

*(Mme Kapompolé, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

**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, on sent que vous suivez de près le dossier de l'assurance-autonomie : il suffit de voir le nombre de questions écrites et orales que vous m'avez adressées sur le sujet ces derniers mois pour voir un regain d'attention en la matière. Je veux croire que c'est parce que vous avez pleinement saisi toute l'importance de voir ce chantier aboutir favorablement pour le bien de l'ensemble des citoyens wallons.

Je vous remercie de me faire part des inquiétudes exprimées par la ligue Braille. Vous n'êtes effectivement pas le seul destinataire du courrier et il me tient à coeur d'apporter les éléments de réponse que, j'imagine, vous pourrez alors répercuter auprès de vos interlocuteurs au sein de la ligue.

La ligue Braille craint de voir le curseur dépendance éligible placé trop haut et de voir ses membres exclus de l'assurance-autonomie. La question du curseur est, en effet, essentielle et fait l'objet de deux chantiers qui sont en cours.

Premièrement, j'ai donné instruction pour qu'une nouvelle étude actuarielle affine les données de la première, de façon à quantifier la population wallonne, les bénéficiaires actuels de l'allocation pour personnes âgées et les bénéficiaires des services d'aide à domicile. C'est surtout pour ce dernier volet que nous avons peu de statistiques. Cette étude déterminera l'évolution de ces publics à l'horizon 2040 en fonction de leur niveau de revenu et de leur degré de dépendance de façon à avoir une vision à long terme cruciale pour la viabilité de l'assurance-autonomie. Vous vous souviendrez que nous avons eu ici même, et à votre initiative d'ailleurs, un débat sur le sujet où le bureau Forsides était venu exprimer le modèle-réflexion et où on avait pu convenir, au terme des échanges, qu'il y avait encore une série d'éléments qu'il convenait d'affiner et d'ajuster.

Deuxièmement, l'échelle qui sera utilisée pour évaluer la dépendance fait l'objet d'une concertation avec le Fédéral, avec la Communauté flamande et la Région de Bruxelles-Capitale. L'idée est d'arriver à déterminer une échelle commune, adaptée de l'échelle Belraille qui s'appliquerait à l'ensemble du territoire national.

En fonction du résultat de ces deux chantiers, il me sera possible de placer le curseur en veillant, d'une part, à ce que l'assurance-autonomie intervienne là où il le faut et, d'autre part, à ce qu'elle soit supportable budgétairement parlant.

Concernant les avantages sociaux et fiscaux qui découlent du bénéfice de l'APA, la plupart de ces compensations ne font pas l'objet d'une condition ou

d'une procédure unique. Seule l'intervention majorée de l'assurance-soins de santé et le tarif social gaz-électricité sont conditionnés par le bénéfice de l'APA. Les autres avantages peuvent être obtenus moyennant une évaluation du handicap que la DG Personnes handicapées du Fédéral peut réaliser, sur demande, pour toute personne handicapée et quel que soit son âge. Cette demande peut d'ailleurs être faite en ligne via son administration communale, son CPAS ou sa mutuelle.

Ainsi, à l'issue de l'expertise réalisée par le médecin désigné par la Direction générale, une attestation fixant le résultat en points de perte d'autonomie est envoyée à la personne handicapée et, pour certaines compensations, de manière électronique et automatique à l'Institut qui octroie cet avantage.

Il n'y a donc *stricto sensu* que deux avantages qui pourraient potentiellement poser problème en cas de dissolution de l'APA au sein de l'assurance-autonomie : d'une part le tarif social gaz-électricité et, d'autre part, l'intervention majorée de l'assurance-soins de santé, le fameux statut BIM.

Pour ce qui concerne ce statut BIM, les mutuelles sont tout à fait en mesure de l'accorder aux personnes qui justifient leur situation au moyen d'une reconnaissance en tant que personnes handicapées, couplée avec une déclaration de revenus de façon de permettre à la mutuelle d'établir leur situation sociale. C'est déjà prévu et cela me semble d'ailleurs être une alternative valable.

Reste le tarif social gaz-électricité. Si d'autres manières existent pour faire valoir son droit, par exemple par le fait de percevoir une garantie de revenu aux personnes âgées, la GRAPA, octroyée par le Service fédéral des pensions, ou par le fait de recevoir une allocation d'un CPAS, une solution devra être trouvée en concertation avec le Fédéral de façon à ce que tous les bénéficiaires potentiels de ce tarif social puissent réellement en jouir. Cette solution pourra être prise à un stade ultérieur de la mise en oeuvre opérationnelle de l'assurance-autonomie.

En résumé, les bénéficiaires actuels de l'APA n'ont rien à craindre puisque leur droit à l'APA sera figé dans un régime de droits acquis au moment de la mise en oeuvre de l'assurance-autonomie et les compensations sociales ou fiscales qui en découleront seront, par conséquent, sauvegardées.

Pour ceux qui, ultérieurement à la mise en oeuvre de l'assurance-autonomie, auraient pu potentiellement prétendre à l'APA, l'automatisme qui prévalait ne pourra être maintenue en l'état. La grande majorité des avantages peut toutefois être facilement obtenue, notamment au moyen d'une évaluation du handicap réalisée par la Direction générale Personnes handicapées du SPF Sécurité sociale.

Je ne doute pas un instant que la concertation avec les autorités fédérales permettra de trouver une solution au dernier écueil qui est celui du tarif social gaz-électricité. Il me paraît néanmoins prudent d'attendre que les principes et conditions régissant l'assurance-autonomie soient affinés avant d'entamer les contacts en ce sens.

Le bénéfice de l'assurance-autonomie se manifestera principalement sous forme de services en nature. Vous l'avez rappelé, c'est un choix qui a été fait par le gouvernement et que nous assumons même si, dans le cadre des réflexions qui sont en cours, il y a aussi de manière connexe une réflexion que j'ai souhaité que l'on creuse – cela ne veut pas dire qu'elle a été décidée, mais j'ai demandé que ce soit une piste que l'on étudie – qui est le fait dans certains cas de figure, notamment à l'égard de ceux qui auraient été dans les conditions du bénéfice de l'APA si le régime avait été maintenu, qu'il puisse y avoir là pour tout ou partie une intervention qui puisse être, le cas échéant, en argent, notamment pour pouvoir aussi apporter un soutien direct aux aidants proches puisqu'indépendamment de la réflexion liée aux gardes-malades, aides familiales, et cetera, qui sont des professionnels du secteur, on sait qu'il y a beaucoup de personnes souvent parmi les plus fragiles ou au handicap le plus lourd, qui comptent aussi sur le soutien régulier de membres de leur famille ou de proches à qui elles donnent une petite rémunération pour compenser. Il ne faudrait pas finalement que le dispositif fragilise ces services relatifs aux aidants proches.

Si j'ai bien conscience de la suppression de l'APA en mode extinctif va réduire la marge de manoeuvre de ceux qui auraient pu en bénéficier, je suis persuadé par contre qu'un autre transfert va s'opérer puisque – c'est ce à quoi nous veillons – l'assurance-autonomie permettra aussi d'alléger le budget personnel qui est consacré aux services d'aide à la vie quotidienne que proposent les SAFA. La volonté est donc, même si le régime APA sera en extinction, d'avoir un mécanisme assurance autonomie qui permettra dès lors aux plus précarisés et aux plus dépendants – qui sont donc ceux qui auraient pu bénéficier de l'APA – d'avoir toujours le même niveau d'intervention, même si demain cela s'appellera assurance autonomie plutôt que de s'appeler APA. L'essentiel n'est pas la dénomination, c'est le bénéfice des aides et des soutiens.

Je rappelle que d'autres instances proposent aussi des soutiens, je pense aux provinces pour les services de télévigilance ou à l'AViQ pour les aides matérielles.

Par ailleurs, dans le texte de l'avant-projet de décret, nous avons veillé à laisser une porte ouverte à une éventuelle prise en compte d'autres dispositifs, puisque vous les avez évoqués, qui pourraient entrer à terme dans l'assurance autonomie et qui pourraient permettre de rencontrer des prestations plus larges comme les aménagements à domicile, télévigilance, et cetera. On a gardé dans le texte la possibilité de le faire, mais dans

un premier temps, pour démarrer le processus, on ne l'envisage pas de manière directe puisque, pour être réaliste de manière budgétaire, on démarre le principe de cette assurance autonomie essentiellement par rapport à une offre de services destinée à réduire la dépendance. On verra alors, une fois que l'on aura atteint la vitesse de croisière, s'il est jugé opportun, judicieux et budgétaire soutenable d'élargir le type de prestation éligible. En tout cas, la faculté sera prévue.

Concernant la problématique de l'octroi des aides matérielles AViQ, la question de l'octroi aux personnes de plus de 65 ans fait actuellement l'objet d'une réflexion également, à ma demande, parce que je trouve cela aberrant d'avoir ce plafond. Il faut donc trouver des mécanismes. Si ce n'est pas de pouvoir dire qu'il n'y a plus de limite d'âge – parce que cela coûterait peut-être des montants qui sont extrêmement conséquents par dizaines de millions d'euros –, il y a certainement un mécanisme d'aide, y compris d'avantage fiscal, pour aider les seniors qui seraient contraints, au-delà de 65 ans, d'intervenir. C'est aussi une piste que j'ai mise sur la table du Gouvernement dans le cadre des réflexions sur cette fameuse réforme fiscale.

Dans le cadre du transfert des aides à la mobilité – les fauteuils roulants, tribunes, et cetera – c'est une chose à laquelle on réfléchit. Il est encore prématuré de dire s'il me sera possible de faire sauter cette limite d'âge à court terme puisque le contexte budgétaire, vous le savez aussi, incite à la plus grande prudence.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Jeholet.

**M. Jeholet (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces éléments de réponse. C'est vrai que je m'intéresse à l'assurance autonomie, parce que c'est un débat hyper important qui va avoir des répercussions sur les années futures, pas seulement sur les deux-trois années qui viennent et la fin de la législature, mais sur les 10 ans, 20 ans, 30 ans qui arrivent. Le problème de l'autonomie et de la dépendance est un véritable problème.

Je peux peut-être me réjouir que le débat n'est pas figé. Quand je vois les différents éléments de réponse que vous donnez, cela va un peu dans le sens de certaines remarques que l'on fait depuis le début. Quand vous parlez des statistiques par rapport au courrier de la Ligue Braille et des personnes non voyantes, vous dites vous-même – c'est un sujet que j'ai déjà abordé – qu'il faut que les statistiques soient les plus sérieuses possible, les plus fiables possible dans un débat comme celui-là. C'est vrai pour la ligue Braille, pour les personnes non voyantes, comme pour toutes les personnes qui pourront ou non demain bénéficier de l'assurance autonomie.

Vous savez que j'ai émis certaines critiques par rapport aux statistiques sur lesquelles vous vous basez par rapport à l'assurance autonomie et tous les calculs

qui sont fait. Ce n'est pas un reproche que je vous fais, vous n'êtes pas responsables des statistiques ou non statistiques qui existent aujourd'hui.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Le problème n'est pas tant la qualité des statistiques, c'est surtout l'inexistence des données. C'est cela qui est souvent problématique.

**M. Jeholet (MR)**. - Je dis que l'on a déjà eu le débat et je ne vais pas vous reprocher l'inexistence des statistiques. C'est un débat qui est essentiel. On a eu les personnes qui ont réalisé l'étude et, à un moment donné, on sent bien le sérieux du débat que l'on peut avoir. On peut être politique, on peut être dans l'opposition, dans la minorité, et cetera, c'est un débat qui va implémenter et impliquer les générations futures ; on doit donc le faire avec le plus de sérieux possible. Je reste cependant convaincu qu'il doit se faire sur base de statistiques les plus fiables possible.

Dans le cas des revendications de la Ligue Braille, c'est le cas et vous le dites vous-même aujourd'hui.

Deuxièmement, c'est tout le débat du curseur. C'est le vrai débat de l'assurance autonomie, c'est de savoir où nous mettons le curseur, que ce soit pour ce type de handicap ou pour d'autres types de handicap. Ce sera le vrai débat que nous aurons dans les semaines à venir.

Troisièmement, le débat par rapport aux aides et aux couvertures qui sont assurées aujourd'hui par rapport aux personnes bénéficiant de l'APA et qui demain, dans le nouveau système, ne bénéficieront pas de ce type d'aide. Vous êtes confrontés, je suis sûr, à des citoyens qui vous écrivent – je le suis, donc je suppose que vous l'êtes aussi – en disant : « Attention, ce système-là va être préjudiciable pour nous ». Vous ne fermez pas la porte, vous dites : « C'est vrai que si le régime n'est pas maintenu, ces personnes ne bénéficieront pas des aides. Voyons comment demain ils peuvent encore l'être d'une façon ou d'une autre. » Vous parlez d'une aide aux aidants proches, et cetera, c'est donc un véritable débat qui existe aujourd'hui aussi.

Quatrièmement, par rapport au Fédéral, je pense que vous le faites sans polémiquer, c'est une matière importante transférée dans le cadre de la sixième réforme de l'État. En effet, il faut continuer à travailler avec le Fédéral dans le cadre de l'implémentation de la réforme.

Dernière remarque que je voulais faire. À nouveau, je sens une ouverture. C'est vrai que vous avez fait le choix, contrairement au débat par rapport aux allocations familiales, vous avez continué à maintenir le système du paiement cash des allocations familiales aux parents d'enfants. Ici, c'est un choix différent que vous avez porté au niveau du Gouvernement de dire : « C'est un type de service que l'on donne » mais, vous le dites

vous-même aujourd'hui, vous n'êtes pas fermé. Dans la discussion et en fonction des discussions budgétaires que nous aurons, c'est bien un débat où il ne faut pas raser gratis et à un moment donné il faut voir ce qu'il est possible de faire budgétairement ou pas, mais de dire que l'on est prêt à discuter sur le type de prestation éligible.

Aujourd'hui, par rapport à la spécificité de la question qui vous est posée, je sais que vous avez été un peu fâché quand je vous ai interpellé il y a quelques semaines d'ici, mais le sujet est important. Je veux vous aider un peu aussi par rapport à votre partenaire dans la majorité. C'est un débat que l'on doit avoir de façon la plus sereine possible, la plus sérieuse possible, essayer de casser aussi des tabous, des codes et du dogmatisme dans un dossier comme celui-là.

À travers les réponses que vous donnez et de façon générale dans le dossier de l'assurance autonomie, on voit qu'il va encore y avoir de véritables débats.

Je veux ce débat sur l'assurance autonomie – M. le Ministre a reconnu qu'il a été un peu optimiste dans les délais au départ. Allons vite, mais prenons le temps, faisons-le sérieusement. Je vois ici que des débats restent ouverts, des débats que nous avons soulevés dès le départ. Prenons le temps d'aller au bout des choses, parce que ce dossier en vaut et en mérite la peine. C'est un souhait que j'ai aujourd'hui.

À travers votre réponse, par rapport aux inquiétudes de la Ligue Braille, je vois que vous êtes ouvert sur toute une série de sujets. C'est vrai que c'est un débat qui est aussi budgétaire. Voyons ce qu'il est possible d'envisager pour l'avenir. Je le répète, c'est un débat qui méritera toute l'attention de tous les groupes au sein de ce Parlement.

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA MISE  
EN ŒUVRE DU PARCOURS D'INTÉGRATION  
OBLIGATOIRE »**

**Mme la Présidente**. - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la mise en œuvre du parcours d'intégration obligatoire ».

La parole est à Mme Salvi pour poser sa question.

**Mme Salvi (cdH)**. - Monsieur le Ministre, le décret du 28 avril 2016 modifiant le Livre II du Code wallon de l'action sociale et de la santé relatif à l'intégration des personnes étrangères ou d'origine étrangère prévoit une obligation de suivre aujourd'hui un parcours d'intégration pour tout primo-arrivant ayant un titre de

séjour. C'est un dossier que l'on a longuement traité au sein de cette commission l'année passée.

Après un an d'application de ce renforcement du dispositif, il me paraissait important de tenter d'élaborer un premier bilan. Je vous avoue que sur le terrain, il y a une série de constats qui reviennent et j'aurais souhaité les partager avec vous cet après-midi.

Tout d'abord, il semblerait que certaines communes ne jouent par leur rôle et n'enverraient pas leurs primo-arrivants vers les différents centres régionaux d'intégration afin de répondre aux exigences du parcours d'intégration. C'est un premier constat qui pose souci quand on sait qu'aujourd'hui, les centres régionaux sont aussi évalués au nombre de dossiers qu'ils ont la capacité de traiter. Le fait que certaines communes ne respectent pas délibérément les conditions du parcours d'intégration pose évidemment problème au niveau du fonctionnement et des conséquences des fonctionnements des CRI demain.

Ensuite, le résultat de ce type d'attitude de certaines communes fait que certaines personnes passent, en quelque sorte, entre les mailles du filet et ne puissent dès lors pas profiter et bénéficier de ce parcours d'intégration puisque ces communes ne jouent pas leur rôle d'information, ni de relais.

Enfin, le troisième constat est le fait que le réseau FLE, français langue étrangère, serait aujourd'hui saturé, alors qu'il constitue la demande la plus fréquente des primo-arrivants bénéficiaires.

Partagez-vous ces premiers constats ? Sont-ce des constats qui reviennent sur l'ensemble de la Région ?

Par ailleurs, il y a quelques mois, vous nous disiez aussi que vous étiez occupé à travailler à la mise en place d'un outil informatique de suivi pour permettre justement de consolider l'ensemble des informations relatives au parcours d'intégration. Où cela en est-il au niveau de la cette mise en place ?

De manière générale, au mois de juin 2017, peut-on déjà tirer un premier bilan de ce parcours d'intégration obligatoire ? Y a-t-il des réflexions par rapport aux conséquences de cette évaluation, une éventuelle révision de la législation en vigueur, que ce soit dans un sens ou dans l'autre ?

On parle bien d'une amélioration du dispositif pour le rendre efficace, mais je vous avoue qu'à titre personnel, le fait que certaines communes décident délibérément de ne pas entrer dans le jeu du parcours d'intégration me pose question, d'où le fait de me sentir quand même un peu obligée de vous interpeller cet après-midi.

**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, vous ne deviez pas vous sentir obligée de m'interpeller, mais je suis très satisfait que vous l'ayez fait.

Il y a un peu plus d'un an, en effet, que le décret faisant évoluer le parcours d'accueil en parcours d'intégration est entré en vigueur. L'arrêté du Gouvernement wallon modificatif, quant à lui, est d'application depuis le 26 janvier dernier.

Une première évaluation sur le fonctionnement et la gestion du parcours d'intégration est réalisée par le Comité de coordination et sera prochainement présentée au Gouvernement, conformément l'article 152/9 du Code wallon de l'action sociale et de la santé. Je souhaite d'ailleurs que cela soit présenté avant les congés. Ce premier rapport d'évaluation, initialement attendu pour mai 2016, avait été postposé consécutivement aux modifications apportées au dispositif – j'avais annoncé ce report en commission lors de la présentation des textes modifiant le parcours – et également consécutivement à la mise en place d'outils de récolte des données par les centres régionaux d'intégration et les différents opérateurs.

Ce gros chantier concernant la récolte des données est toujours en cours et je me réjouis, comme il était annoncé dans la Déclaration de politique régionale, de concrétiser ce travail avec l'aide de nos collègues bruxellois. L'outil qu'ils ont développé sera prochainement mis à notre disposition. Le Gouvernement de la COCOF vient, en effet, de valider la cession de cet outil à la Wallonie.

Cet outil sera un instrument important dans le suivi du parcours d'intégration dans la mesure où il permettra :

- d'encoder l'ensemble des données recueillies par les CRI, les centres régionaux d'intégration ;
- de suivre les parcours des primo-arrivants et, le cas échéant, de procéder aux sanctions prévues par le code en cas d'infraction ;
- de recenser l'ensemble de l'offre de formation en Wallonie pour une orientation optimale des primo-arrivants en fonction de leurs besoins ;
- d'exercer un monitoring et un *reporting* permanent du dispositif.

En ce qui concerne le rôle des communes dans le cadre du parcours, sans dévoiler le détail des éléments qui seront dans le rapport d'évaluation fait au Gouvernement, le constat général est le suivant.

Seule une commune sur l'ensemble des communes wallonnes de langue française n'a pas signé de convention de partenariat avec le centre régional d'intégration. Elle est en Province de Liège, dans l'arrondissement de Verviers, si je ne m'abuse, c'est

Theux, prétextant leur impossibilité de signer une convention à durée indéterminée. Je le dis très honnêtement, j'ignore quelle est la composition politique de la commune en question, mais comme j'ai au moins un représentant de l'arrondissement face à moi, ce serait bien qu'il profite de son pouvoir d'influence pour faire en sorte que ce ne soit plus la seule et unique commune qui se distingue.

Les communes qui transmettent au centre régional d'intégration la liste des nouveaux primo-arrivants inscrits complétée à temps sont minoritaires. La majorité des communes ne sont pas régulières et certaines ne transmettent pas leurs listings. Comme quoi, ce n'est pas seulement l'apanage des intercommunales.

Afin de remédier à ce problème, les délais de transmission des listings ont été modifiés dans la réglementation. Cela doit dorénavant être précisé dans la convention de partenariat et la fréquence est au minimum mensuelle.

Le Comité de coordination reste attentif à ce problème. L'accès aux données du Registre des étrangers par l'administrateur de l'outil de gestion dont je viens de parler pourrait être une solution envisageable pour soulager les communes de ce travail d'information.

Dans l'attente, il convient de rappeler aux communes qu'en cas de doute, elles doivent informer les primo-arrivants potentiellement obligés et les envoyer vers le centre régional d'intégration qui déterminera si la personne est soumise ou non à l'obligation de suivre le parcours.

Par ailleurs, la circulaire interprétative relative au parcours d'intégration vient d'être mise à jour et envoyée aux communes pour les aider à mettre en œuvre correctement le dispositif. Des séances d'information sur le parcours d'intégration sont organisées dans chaque CRI lors de la deuxième quinzaine du mois de juin. Les communes y sont conviées.

Concernant le réseau FLE, français langue étrangère, les efforts de ces deux dernières années ont permis de monter en puissance la capacité de prise en charge des besoins. Il reste néanmoins un travail essentiel à finaliser pour calibrer au mieux le dispositif mis en œuvre aux besoins des bénéficiaires. C'est une des missions essentielles des CRI qui y ont déjà travaillé dans le cadre de l'appel à projets ILI de cette année.

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

**Mme Salvi** (cdH). - J'ai bien pris note des différentes réponses du ministre et notamment sur le fait que l'évaluation officielle sera présentée au Gouvernement avant le 21 juillet. À partir de cette évaluation officielle, on pourra revenir en commission pour voir s'il y a lieu ou pas de revoir ou de modifier le dispositif.

Concernant les outils informatiques, j'entends bien la cession par la COCOF des outils à la Wallonie. C'est heureux et j'ose espérer que ceux-ci seront très rapidement d'application parce que ces données informatiques vont vraiment faciliter la vie des uns et des autres.

Sur le rôle des communes, vous avez raison de souligner le fait qu'il n'y en a qu'une seule qui n'a pas signé de convention. On connaît bientôt les raisons. Je suis persuadée que M. Jeholet investiguera et, s'il le faut, persuadera ce bourgmestre de faire en sorte de signer la convention. Vous l'avez dit vous-même, ce n'est parce qu'il signe la convention qu'il l'opérationnalise.

Ma crainte, c'est qu'à partir du moment où les subventions qui sont demain octroyées aux CRI, notamment sur le parcours d'intégration, dépendent aussi des résultats chiffrés, c'est-à-dire du nombre de dossiers qu'ils auront traités, si à la base, les communes ne font pas le job, ce sont in fine les CRI qui seront directement pénalisés. Je voulais quand même attirer l'attention sur cette difficulté si les communes ne sont pas clairement dans les clous, mais j'entends par ailleurs que la circulaire interprétative leur sera renvoyée. J'ose espérer que d'ici les prochains mois, les attitudes des uns et des autres changeront.

C'est vrai que parfois, il y a des communes qui disent : « Vous ne vous rendez pas compte, on n'a pas les moyens humains ou autres ». Je peux l'entendre, mais par ailleurs, il y a aussi des communes qui disent : « Cela ne m'intéresse pas » ou « Je n'ai pas envie de rentrer là-dedans » et philosophiquement, je n'adhère pas ». Là, cela me pose beaucoup plus question que sur l'aspect de la difficulté des effectifs, mais je suis persuadée que l'on aura l'occasion très rapidement de pouvoir revenir, comme je le disais d'emblée, sur base de l'évaluation du comité de suivi. Je vous remercie.

**QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
MALTRAITANCE DES PERSONNES ÂGÉES »**

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
MALTRAITANCE DES PERSONNES ÂGÉES »**

**QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
MALTRAITANCE DES PERSONNES ÂGÉES »**

**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 Vandorpe, sur « la maltraitance des personnes âgées » ;
- de M. Daele, sur « la maltraitance des personnes âgées » ;
- de Mme Leal Lopez, sur « la maltraitance des personnes âgées ».

La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

**Mme Vandorpe** (cdH). - Monsieur le Ministre, l'Agence wallonne de lutte contre la maltraitance des aînés a été créée en 2009. Les missions de Respect Seniors sont une assistance au bénéfice des aînés en matière de maltraitance, notamment par la mise sur pied, la gestion et le suivi d'un numéro d'appel téléphonique gratuit, par l'organisation d'actions, d'informations et de sensibilisation de la maltraitance à destination du public, notamment via leur site Internet ; l'organisation de formations au bénéfice de professions susceptibles d'être confrontées à des cas de maltraitance ; l'échange d'informations, de statistiques, et cetera – je ne vous apprends rien avec ces éléments.

Les chiffres de 2016 sont à présent connus. Si j'en relève quelques-uns : en 2016, sur 5 840 contacts échangés, 3 470 étaient liés à une perception de maltraitance sur une personne de 60 ans et plus. En 2015, 5 487 contacts étaient enregistrés, dont 3 202 concernaient une situation de maltraitance ; les cas de violence psychologique et financière sont les plus fréquents, viennent ensuite la négligence et la violence physique. Ces contacts ont donné lieu, en 2016, à 803 accompagnements ; il y en avait 747 en 2015.

J'aurais voulu savoir quels constat et enseignement fallait-il tirer de ces différents chiffres et de leur évolution à la hausse par rapport à 2015.

Face à cela, quelles mesures de contrôle et de prévention sont menées au préalable afin de lutter efficacement contre ces nombreuses situations de maltraitance, que ce soit en institution ou à domicile ?

Des actions supplémentaires de sensibilisation et d'informations régulières, ciblées ou générales, sont-elles envisagées pour que les personnes âgées osent davantage dénoncer la maltraitance dont elles sont victimes ? Si oui, quelles formes prendront celles-ci et quand seront-elles lancées ? De nouveaux budgets sont-ils prévus à cet effet ?

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Daele pour poser sa question.

**M. Daele** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, l'agence Respect Seniors nous indique que les témoignages pour maltraitance des personnes âgées ont augmenté en 2016,

puisque sur 5 840 contacts – donc des coups de fil, des rencontres, des courriels qui ont été échangés avec Respect Seniors – il y en a 3 470 qui étaient liés à une perception de maltraitance sur une personne de 60 ans et plus.

En 2015, il y avait un peu moins de contacts et un peu moins de situations de maltraitance qui étaient relatées. Les cas de violence psychologique sont les plus fréquents, suivis de la violence financière, mais il y avait également des cas évoqués de négligence et de violence physique.

On peut appréhender ce phénomène de deux manières. D'une part, soit on se dit qu'il y a une augmentation du nombre de cas de maltraitance soit on se dit qu'il y a une augmentation du nombre de cas de maltraitance relatés. Il y a une nuance – qui est plus qu'une nuance, d'ailleurs – qui me fait dire que, de deux choses l'une : soit on est dans une situation où il y a des problèmes en augmentation, soit le service Respect Seniors marche de mieux en mieux et est de plus en plus connu et donc permet d'augmenter le nombre de cas relatés.

Toujours est-il que l'on peut estimer qu'il y a également de nombreux cas non relatés, qui n'arrivent pas jusqu'à Respect Seniors. Il faut se poser la question et se demander comment on peut améliorer cet état de fait. Il y a aussi un gros problème de silence dans les cas de maltraitance, des cas de maltraitance où ce sont les familles des personnes âgées qui sont le plus souvent maltraitantes, en tout cas en termes de statistiques. Là, le fait de relater les cas de maltraitance est difficile pour les proches des personnes maltraitantes qui font partie de la famille. C'est très difficile de pouvoir lever un coin du voile sur les problèmes au sein des familles, que ce soit dans les institutions aussi, où il y a des difficultés par rapport au fait d'éventuelles représailles de la hiérarchie ou de crainte de secret professionnel qui pourrait ne pas être garanti ou, au contraire, exacerbé.

Je voulais poser la question de savoir quelles pistes vous aviez pour faciliter la libération de cette parole, pour mieux mettre le doigt sur des situations de maltraitance, qu'elles puissent être mieux exprimées, parce qu'à partir du moment où elles sont exprimées, elles peuvent seulement alors être combattues. Je vous remercie.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Monsieur le Ministre, l'Agence wallonne Respect Seniors a mis ses statistiques à jour et les chiffres de la maltraitance des personnes âgées sont malheureusement en hausse.

Trois mille quatre cent septante contacts ont été pris avec l'agence pour une perception de maltraitance sur une personne de plus de 60 ans. Dans 61 % des cas, les

victimes sont encore à domicile et, dans 29 % des cas, elles sont placées en institution. L'aîné passe lui-même l'appel dans un cas sur quatre. On évoque surtout une violence psychologique de 31 % ou financière, plus ou moins 20 %. Les négligences, 17 % et les violences physiques 14 % arrivent en second lieu, sans parler non plus au niveau de la sexualité.

Ces contacts avec l'agence Respect Seniors ont donné lieu à 803 accompagnements. Si l'on se fie aux projections de l'OMS, il y aurait malheureusement dans notre pays près de 30 000 personnes âgées maltraitées. Au regard des chiffres récoltés par Respect Seniors, peu sont les aînés qui osent témoigner ou faire part de leur détresse à un tiers. Il apparaît que, dans certains cas, les seniors ne sont pas suffisamment informés des instances qui sont mises en place pour les aider.

Si de nombreuses actions de prévention et de sensibilisation ont été mises en place, notamment dans les homes, il semble que certains seniors n'aient pas accès à l'information concernant l'existence de l'agence Respect Seniors. Comment pallier à cela ? Via quel canal pouvons-nous toucher ces seniors parfois isolés de tout et de tous et très peu connectés ?

En institution, l'information semble circuler de façon plus fluide. Toutefois, c'est au niveau des professionnels du secteur que la situation semble parfois poser question. En effet, les soignants sont en demande de plus de dialogue concernant cette thématique en particulier. Or, ils trouveraient peu de possibilités de pouvoir s'exprimer au sein des institutions. Comment, là aussi, susciter une prise de conscience encore plus grande ?

**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 Monsieur les députés, merci pour vos questions. Pour commencer, en institutions, les responsables de l'agence Respect Seniors qui se font le relais du personnel rencontré lors des sensibilisations effectuées insistent sur l'importance qu'il y a d'accorder des temps de parole suffisants. Cette responsabilité relève des directions des maisons de repos, qu'il importe dès lors de sensibiliser à ces pratiques.

À cet égard et pour rappel, en 2016, l'agence Respect Seniors a sensibilisé plus de 4 577 personnes par le biais d'informations, de formations, d'actions de sensibilisation, de cinés-débats et de pièces de théâtre touchant, selon les cas de figure, les aînés, les professionnels du domicile, les professionnels en institution ou le grand public.

De par son fonctionnement et son financement, Respect Seniors répond en premier lieu et met en place certaines actions de prévention. Certaines sont déjà

planifiées d'ailleurs pour l'année prochaine. Comme cela a déjà pu être évoqué à l'occasion d'autres questions parlementaires, dès que l'on veut toucher le grand public, inévitablement, il y a lieu de passer par une communication médiatisée souvent fort onéreuse.

Respect Seniors a, dès lors, à cet égard, obtenu, fin 2016, une subvention unique et complémentaire par mes soins de 60 000 euros pour sa communication. Celle-ci va permettre de réaliser des actions complémentaires qui n'auraient pu être financées au moyen de la seule subvention régulière. Ainsi, est notamment prévue, aux alentours du 15 juin – qui, pour rappel, est la journée mondiale de lutte contre la maltraitance des aînés – une parution dans la presse, doublée d'une campagne d'affiches sur les vitres arrières de 60 bus TEC : 10 bus dans six villes de Wallonie – Charleroi, Namur, Arlon, Liège, Tournai et Braine-l'Alleud.

En ce qui concerne le bilan chiffré de 2016, la hausse des résultats n'est pas assez significative que pour en tirer des enseignements.

Cependant, depuis 2009, on peut en tous les cas constater que le nombre d'appels reçus est très stable, ce qui démontre que l'agence et les actions qu'elle entreprend sont connues par un public concerné par des situations de maltraitance ou en questionnement vis-à-vis de ce phénomène.

Force est toutefois de constater que la maltraitance constitue encore un tabou. Cette situation est très similaire dans la plupart des pays qui ont mis en place des politiques de lutte contre la maltraitance. Hormis le Québec, peu de pays ou de régions ont mis en avant des campagnes systématiques de prévention dans ce domaine. Peu de pays ou de régions ont par ailleurs promu un outil aussi complet que Respect Senior en terme de prévention, d'accompagnement, de transfert de connaissances. Les intervenants réalisent régulièrement des informations, sensibilisations et formations, et ce tout au long de l'année.

Cette année, pour la première fois, l'Agence Respect Seniors va organiser, en novembre, une formation ouverte – c'est-à-dire pour laquelle l'inscription est libre – spécifiquement sur la question de la maltraitance.

Autre nouveauté : l'Agence a organisé, le 31 mai dernier, une table de concertation sur la thématique de l'intimidation et la maltraitance. Le but était de faire réfléchir l'ensemble des participants sur cette thématique en privilégiant les contacts interdisciplinaires, mais également en veillant à ce que les aînés se sentent concernés. Le bilan est néanmoins mitigé car, si 55 personnes étaient présentes, seuls trois aînés ont répondu à l'appel.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Vandorpe.

**Mme Vandorpe** (cdH). - Par votre exposé, on comprend bien que Respect Seniors mène clairement à bien ses missions, que vous les soutenez comme il se doit.

J'entends positivement que c'est 60 000 euros qui leur sont accordés pour des actions complémentaires. C'est vrai qu'un coup de boost sur une médiatisation permet parfois de faire évoluer les choses. J'espère vraiment que cela pourra encore évoluer par la suite pour diminuer cette problématique qui, comme on l'a tous souligné, est malheureusement encore trop présente, tabou et méconnue.

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

**M. Daele** (Ecolo). - Il y a un élément que je pointe, c'est que vous nous indiquez que les variations entre 2015 et 2016 ne sont pas significatives en terme de pourcentage.

Je m'interroge donc aussi par rapport à l'efficacité des moyens supplémentaires mis en œuvre. Je pense que les conclusions...

*(Réaction de M. le Ministre)*

Ils vont seulement démarrer ? Ah, d'accord.

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Pour la campagne, ici, du 15 juin. Cela n'a pas pu encore être mesuré quant aux effets.

**M. Daele** (Ecolo). - D'accord. Il va donc falloir être attentif de pouvoir mesurer les chiffres aux effets des moyens qui sont donc maintenant alloués pour les années à venir, mais également pouvoir analyser finement les conclusions des groupes de travail qui ont été mis en œuvre après la rencontre qui a eu lieu, pour voir les différentes pistes qui peuvent, de manière complémentaire, être également mises en œuvre.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Merci, Monsieur le Ministre pour vos réponses.

Vous dites que plus de 3 000 appels ont été effectués au 0800/30.330. Même si ces chiffres sont stables, c'est quand même inacceptable. Que l'on traite la personne âgée encore à notre époque sans compassion, ce n'est vraiment pas possible.

C'est vrai que le mot « maltraitance » – et vous l'avez dit – est tabou ; c'est un mot dur, lourd., c'est un sujet délicat. Pourtant, il faut aller au-delà de ce mot. Il faut, comme vous l'avez dit aussi, avoir des espaces de parole, des espaces où les personnes âgées puissent être en confiance pour en parler, que ce soit de la maltraitance psychique, financière, des violences de toutes sortes. Il faut donc vraiment cet espace de parole.

J'ai écouté dernièrement un témoignage d'un professeur en soins hospitaliers qui faisait part des dires de ces stagiaires. Ils se sentaient complices de la maltraitance parce qu'il devait enseigner et donner sa matière tout en tenant compte de cette maltraitance silencieuse. C'était abominable pour lui.

Une aide-soignante aussi me disait l'horreur de ce qu'il se passait en maisons de repos, mais parfois aussi au domicile de la personne âgée. Elle soulignait aussi les conditions de travail du personnel et le manque d'organisation des soins. Elle soulignait vraiment le travail de ces personnes qui étaient souvent sous pression et avec des effectifs vraiment réduits.

Je pensais aussi pouvoir sensibiliser les personnes âgées via le Conseil consultatif des aînés dans les communes et de pouvoir donner des signaux forts aussi. Tout ce que vous mettez en place pour la journée du 15 juin est une très bonne chose et il est tout à fait nécessaire de ne pas faire uniquement des actions ponctuelles, mais de continuer à les pérenniser comme le fait Respect Seniors. C'est vraiment une très bonne chose.

J'ai lu aussi le plan d'action gouvernemental du Québec pour contrer la maltraitance envers la personne âgée. Au Québec, c'est Mme Beaulieu qui en parlait largement et c'était vraiment très intéressant. J'ai même repris la référence, mais vraiment il y a des pistes à exploiter et c'est vrai qu'ils sont à la pointe par rapport à cette thématique.

**QUESTION ORALE DE M. COLLIGNON À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES  
NORMES EN MATIÈRE D'OUVERTURE  
D'INSTITUTIONS POUR L'ACCUEIL DES  
PERSONNES HANDICAPÉES FRANÇAISES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Collignon à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les normes en matière d'ouverture d'institutions pour l'accueil des personnes handicapées françaises ».

La parole est à M. Collignon pour poser sa question.

**M. Collignon** (PS). - Monsieur le Ministre, ma

question concerne effectivement la problématique des institutions pour personnes handicapées que l'on reçoit de France et que l'on voit fleurir ci et là en Wallonie.

Je crois que j'avais déjà eu l'occasion d'intervenir en question d'actualité et quelques collègues sont déjà intervenus sur le dossier, puisqu'il y a effectivement un accord-cadre, apparemment de 2011, et vous aviez annoncé pour 2017 des mesures d'encadrement relativement à cet accord-cadre, notamment la création d'un label attestant de la qualité de la prise en charge des résidents afin de répondre à la fois aux nécessités qui concernent l'accueil desdits résidents et à veiller à la bonne implantation relativement aux villes où cela s'instaure.

Je pense qu'il y a pas mal de nouveaux établissements qui s'ouvrent, que ce soit – c'est vrai que c'est plus classique – dans le cadre de rachat d'anciennes maisons de repos, mais, pour ce qui me concerne, j'ai notamment des transformations de maisons unifamiliales qui sont ainsi transformées et qui demandent tout simplement à ce qu'elles soient ouvertes. On fait donc une vérification de sécurité, à la suite de quoi l'on est un peu démuni.

Mes questions sont les suivantes.

Relativement à ces institutions, est-ce qu'il y a un accord préalable de l'AViQ ? Dans l'affirmative, quelles sont les conditions à remplir et quel est le contrôle les services wallons opèrent-ils ?

C'est l'État français qui prend en charge le coût. Est-ce lui qui fixe les règles à la Wallonie ?

D'autre part, dans l'exemple que je viens de préciter, relativement au fait qu'il suffit apparemment de prendre une maison unifamiliale et de la transformer, est-ce qu'il y a des normes urbanistiques particulières à ce type d'institutions ? Je pense que le CoDT a prévu ou, en tout cas, change un peu la situation.

Ce qui me perturbe, c'est qu'apparemment, il n'y a pas de nécessité d'enquête publique. Je trouve que c'est quand même particulier que l'on puisse amener une institution dans un quartier, peu importe quel quartier et qu'il n'y ait pas d'enquête publique alors que, si vous voulez faire une transformation de votre habitation, il y a une possibilité d'enquête publique. Là, je pense qu'il y a quelque chose qui manque en termes législatifs à tout le moins, si je suis correctement informé.

Enfin, dernière question, concernant la prise en charge des cas les plus lourds, des mesures sont-elles spécifiquement prévues, notamment en matière de cohabitation avec les résidents des rues concernées ou des centres concernés ?

Voilà les lots de questions que je souhaitais vous soumettre aujourd'hui.

**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 vous le soulignez, j'ai effectivement annoncé en 2016 l'entrée en vigueur cette année de nouvelles mesures destinées à renforcer la qualité de vie des personnes françaises en situation de handicap hébergées dans des institutions spécialisées établies sur le territoire wallon.

Il ne s'agit pas seulement d'un label, c'est un cadre juridique complet sous la forme d'un agrément et aux conditions qui accompagnent cet agrément qui est actuellement en préparation. Il définit un ensemble d'exigences qui, dorénavant, s'imposeront à tout promoteur de projets de ce type.

J'avais d'ailleurs pu rencontrer l'an dernier à Paris, Mme Ségolène Neuville, qui était l'an dernier à Paris Mme Ségolène Neuville, qui était jusqu'il y a peu secrétaire d'État en charge de la personne handicapée, pour peaufiner avec elle et dans une démarche de concertation, les mesures et surtout lui exposer les intentions de la Wallonie.

Les nouvelles normes viseront l'humanisation des lieux de vie, le renforcement des qualifications des professionnels ainsi que des outils méthodologies adaptés à l'accompagnement du public visé. Des mesures de programmation territoriale visant à éviter les effets ghettos sont prévues elles aussi.

Concernant la transformation d'anciennes institutions en structures d'accueil pour personnes françaises, sachez que des dispositions précises ont été prises afin de décourager les opérations de pseudo-réhabilitations d'anciens sites à des fins purement lucratives, en concentrant un maximum de personnes sur des espaces réduits.

En effet, la future réglementation prévoit que la capacité d'accueil par bâtiment soit limitée à 40 places et impose des unités de vie par groupes de 10 personnes.

Comme je l'ai déjà dit ici même, il s'agit de rencontrer certains principes fondamentaux édictés par la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées et d'organiser tant que faire se peut ce que chacun d'entre nous souhaiterait comme type d'hébergement.

Rappelons que les personnes en situation de handicap qui doivent être hébergées en établissement du fait de leur grande dépendance y passeront, pour la plupart, l'entièreté de leur vie. Il convient donc que les lieux d'accueil soient à la hauteur de leur projet de vie.

Le respect du principe de territorialité est d'application pour ces structures. Ce sont donc bien les règles édictées par les pouvoirs publics wallons qui sont

en vigueur. Cela n'empêche cependant pas une autorité française de négocier avec un promoteur des exigences supérieures comme conditions préalables à son financement.

Pour terminer, j'en viens au dernier point de votre question concernant la prise en charge des cas les plus lourds. La philosophie générale de ce qui est proposé dans le projet, c'est l'intégration sociale, culturelle et citoyenne, mais aussi l'épanouissement personnel et donc, in fine, le bien-être et la qualité de vie des personnes au sein du service où elles habitent.

Pour atteindre cet objectif, il est indispensable de bien cerner ses besoins et ses attentes. Cela implique l'élaboration de projets de vie pour chacun, où les attentes sont définies, mais aussi les obstacles à lever pour les rencontrer, ainsi que les capacités que détient la personne pour y parvenir.

Enfin, en ce qui concerne les échéances, sachez que le texte a déjà été approuvé en première lecture par le Gouvernement wallon. Il passera en seconde lecture cette semaine et j'espère pouvoir proposer son adoption définitive dans le courant du mois de septembre.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Collignon.

**M. Collignon (PS).** - Je remercie le ministre pour les informations qu'il me livre. C'est plutôt rassurant pour l'avenir. Effectivement, je me doute bien que faire une réglementation ne se fait pas en deux ou trois coups de cuillère à pot et qu'il faut un peu de temps, relativement à l'encadrement. Pour le futur, la réglementation, je suppose, permettra un contrôle plus complet.

La question que je me pose, c'est, d'une part : cette réglementation va-t-elle rétroagir, puisqu'il y aura donc des contrôles et je suppose que ceux qui sont en place devront avoir une confirmation d'agrément ? Je me permets d'attirer l'attention sur ce point.

Et je n'ai peut-être pas été suffisamment explicite sur mon expression, je crois qu'il y a une autre problématique. Il n'y a pas que des anciennes résidences. En fait, ce sont des médecins belges qui sont financés par la France. Et que font-ils ? Il y a l'un ou l'autre bien qui est en vente, que ce soit une maison unifamiliale, bourgeoise, et cetera. Ils la transforment à moindres frais et nous, autorités communales, on est démuné. Parce que, que pouvons-nous faire ? Faire contrôler la sécurité. Il n'y a pas de réglementation. Et alors, ce qui est extrêmement inquiétant, c'est qu'il n'y a pas non plus de normes par rapport aux endroits qui sont proposés.

Je pense donc qu'il faudrait à tout le moins essayer de soumettre ce type d'établissement à enquête publique. Il y a tout le volet par rapport à ce que l'on doit faire pour l'encadrement et il est évident qu'ils doivent être traités du mieux possible, soignés, et tout ce

que l'on veut. Mais je crois qu'il y a aussi, par rapport à la cohésion sociale des villes, des quartiers, qu'il faudrait aussi essayer de prévoir des normes. Je pense que, dans le CoDT, maintenant, il y a une première réponse, mais, à titre personnel, lorsque l'on est confronté à cela – vous l'êtes sans doute aussi – on est un peu démuné sur le plan juridique.

Voilà, je voulais attirer votre attention sur ce type de dossiers et je ne doute pas que le dossier passera rapidement en troisième lecture et que l'on pourra en disposer rapidement dans les communes pour pouvoir être outillés.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PLAN  
DE LA COMMISSION EUROPÉENNE CONTRE  
LE DUMPING SOCIAL »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine de Mme Crucke, sur « le plan de la Commission européenne contre le dumping social ».

La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, j'entendais encore ce matin et hier à Louvain-la-Neuve qu'une vingtaine de personnes d'origines roumaines qui s'étaient mises en grève, n'étant plus payées depuis trois mois. Enfin, il ne faut pas entendre très longtemps le message pour comprendre que l'on est dans le dumping social, tant bien que mal légal ou illégal. Enfin, on explique quand même qu'ils étaient eux-mêmes indépendants ou associés. On commence à connaître le système et c'est un des domaines que vous aviez d'ailleurs vous-même visés à l'époque avec la Confédération de la construction. Et puis, le 31 mai dernier, la Commissaire européenne, responsable des transports, a elle-même émis de nouvelles règles dans la lutte contre la pratique du dumping social. On sait que c'est un autre domaine dans lequel ce dumping est fort présent, à savoir celui du transport et, en même temps, elle légalise la pratique du cabotage. Donc, on a deux nouvelles qui viennent en même temps. On sent un peu la pratique belge acquise, à savoir que des compensations existent pour faire passer un règlement ou des mesures.

Je voulais faire le point avec vous sur le dossier, sur les évolutions dans le secteur wallon, puisqu'il y a eu des communications qui ont été faites, des décisions qui ont été prises.

Deux, sur le plan européen, j'aimerais entendre la lecture que vous avez des mesures qui ont été annoncées, les avantages et les inconvénients que l'on

peut y voir, et éventuellement des améliorations qu'il conviendrait d'y apporter si besoin en est.

**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, c'est un plaisir de vous retrouver. Comme cela était attendu depuis longtemps, la Commission a publié, en ce 31 mai, le paquet « mobilité » conçu pour une transition européenne vers une mobilité plus propre, compétitive et connectée : « Europe on the Move ! »

« Europe on the Move » comprend huit propositions législatives qui accordent une attention particulière au transport routier. Celles-ci seront suivies d'autres propositions dans le courant des 12 prochains mois. Parmi les propositions à venir, la Commission pointe tout particulièrement de nouvelles normes en matière d'émissions, tant pour les voitures et camionnettes, fin 2017, que pour les véhicules lourds, premier semestre 2018.

Avec ce paquet de mesures, la Commission entend moderniser le transport et la mobilité européenne de manière fondamentale. Les objectifs de ces propositions sont multiples : la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, le développement des infrastructures de recharge intelligentes, l'amélioration des conditions de travail des travailleurs routiers, la diminution de la pollution et de la congestion, et cetera, ainsi que la lutte contre le dumping social. L'ambition est d'assurer que l'Europe continue à jouer un rôle dans le futur et prenne la place de leader pour une mobilité propre, compétitive et connectée. Les impacts à long terme dépasseront la seule sphère du transport.

Le secteur du transport est essentiel pour l'économie européenne et il sera soumis à de nombreuses transformations dans un avenir proche. Avec une plus grande attention accordée aux ressources disponibles, accompagnée d'un passage vers une économie collaborative et circulaire, les citoyens et les entreprises changent leur manière de concevoir le transport vers plus d'intermodalité et une plus grande incorporation des nouvelles technologies. La Commission entend présenter une stratégie permettant de passer de réseaux de transports actuellement fragmentés vers la mobilité intégrée et durable de demain.

Les propositions législatives peuvent être réparties en trois piliers.

Le péage routier, un, avec la révision des directives relatives à l'Eurovignette et l'interopérabilité des systèmes électroniques de péage.

Notre système de péage kilométrique pour les poids lourds répondra à ces nouvelles directives. De par sa particularité – péage de trois Régions – il a même servi de référence. Je savais que cela vous ferait plaisir de

l'entendre.

Point deux, l'accès au marché et à la profession, avec la révision des règlements sur l'exercice de la profession du transport par route et sur l'accès au marché international du transport par route ainsi que la révision de la directive sur l'utilisation de véhicules de location pour le transport international. C'est à ce niveau qu'intervient la question du cabotage et des sociétés « boîtes aux lettres ».

Trois, les Affaires sociales dans le secteur routier avec les révisions des règlements et directives en matière de conditions minimales à respecter concernant la législation sociale sur les travailleurs mobiles, sur la conduite et les périodes de repos ainsi que sur les tachygraphes.

C'est dans ce troisième volet qu'est présente la lutte contre le dumping social.

En effet, face notamment au véritable dumping existant dans le secteur et entraînant une concurrence déloyale et face aux conditions de travail déplorables de certains transporteurs, ce paquet législatif de la Commission va dans le bon sens.

Il répond partiellement – c'est vrai, mais ne boudons pas notre plaisir quand on fait enfin des pas dans la bonne direction – aux demandes des neuf pays qui se sont réunis ce 31 janvier à Paris pour lancer « l'Alliance du routier », une initiative destinée à combattre la concurrence déloyale entre pays européens dans le domaine du transport routier de marchandises. On y retrouvait l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège et la Suède, qui ont signé un plan d'action visant à garantir les droits sociaux des travailleurs et à rendre plus efficace la lutte contre la fraude.

Pour le cas plus précis des travailleurs mobiles dans le transport routier, il s'agit d'une révision de la directive 2006/22/CE établissant les conditions minimales à respecter pour la législation sociale relative aux activités de transport routier. Après son adoption, elle nécessitera donc sa transposition en droit belge.

Via notamment la représentation permanente de la Belgique et de la Fédération Wallonie-Bruxelles auprès de l'Union européenne, la Wallonie suit donc bien l'évolution des initiatives européennes. Cependant, la compétence et le travail législatif se situent tout d'abord au niveau européen, soit à la Commission et au Parlement européen et non au niveau wallon.

Ces textes, une fois transposés en droit belge, demanderont évidemment un contrôle que le Fédéral et la Wallonie devront réaliser. À ce sujet, le système technologique mis en place avec le prélèvement kilométrique pour poids lourds sera d'une grande utilité.

En conclusion, en ce qui concerne le dumping

social, la nouvelle réglementation élaborée par l'Europe va dans le sens des États qui ont souhaité lutter contre ce phénomène très présent dans le secteur du transport et, à ce titre, je ne peux que me réjouir.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Crucke.

**M. Crucke (MR).** - Je remercie le ministre pour sa réponse. Je peux souscrire à l'analyse qui est faite du dossier par lui-même et son service. Quand cela va dans le bon sens, autant le dire. Si ces mesures peuvent maintenant trouver un suivi le plus rapide possible dans les différentes législations nationales, ce sera encore mieux.

Pour le reste, on peut aimer ou pas aimer, vous savez que là-dessus nous sommes divergents envers la taxe kilométrique. Elle est ce qu'elle est. J'entends bien et je vois bien que maintenant de plus en plus certains sont en train de considérer qu'il faut l'étendre à la voiture. Je le lisais encore sur Bruxelles il y a quelques instants, je suis sceptique, mais la vie nous dira ce qu'il en est.

Par contre, par rapport aux normes d'émissions, c'est en soi une bonne chose de savoir que ces normes seront très rapidement abaissées. C'est non seulement une bonne chose, mais ce n'est pas cela qui va lutter contre dumping social. Ce n'est pas pour cela qu'il ne faut pas le faire non plus.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ENFOUISSEMENT DU TRÉSOR DES  
TEMPLIERS À ELLEZELLES »**

**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 « l'enfouissement du trésor des Templiers à Ellezelles ».

La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, c'est une question que j'aime bien et il y a un bout de temps que je m'intéresse à ce dossier. Puis, à un moment donné, cela s'est un peu calmé parce que, là où les citoyens du pays des collines s'étaient « révoltés » – vous savez que l'on se révolte toujours très gentiment – où ils s'étaient dit que peut-être... Cela peut être une légende comme cela peut être une vérité. J'ai dit à votre prédécesseur : « Si c'est une vérité, si le trésor des Templiers se trouve réellement au lieudit Blanc Scourchet à Ellezelles, c'est extraordinaire, mais si ce n'est pas le cas, c'est alors une légende et c'est tout aussi extraordinaire. » Dans le pays des sorcières à Ellezelles, dans le pays des collines qui est un pays dans lequel on aime rêver, fabuler, raconter des histoires, pas des *fake news*, comme diraient les Anglais, on est dans un imaginaire...

**M. Prévot**, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Beaucoup de choses s'expliquent.

**M. Crucke (MR).** - Oui, on est dans un imaginaire perpétuel, donc si ce n'est pas vrai c'est aussi en soi une bonne nouvelle.

Sur quoi tout cela se base-t-il ? Sur ces fameuses centuries qui ont été analysées par de nombreux historiens. Je ne vais pas être très long, parce que je pense que vous connaissez un peu l'histoire. Ces fameuses centuries permettraient d'aboutir au lieu où se trouverait le trésor, par des repères visuels. En d'autres termes, si l'on obstrue ces repères visuels, on n'arrivera plus au même résultat. C'est aussi cela à la fois la vérité mathématique et historique ou l'imaginaire.

Pendant tout un temps, il y a eu en face de ce lieu un projet de lotissement, ce qui a fait réagir tout le monde. Puis ce projet est tombé à l'eau. À l'époque d'ailleurs, il y avait eu une demande de classement du site. Je le dis à la fois avec un peu d'humour, mais un peu de curiosité aussi, parce que je pense que l'administration à l'époque a joué avec nos pieds, c'est-à-dire qu'on lui a demandé de faire des fouilles. Votre prédécesseur a dit qu'il allait les faire. Je me souviens d'ailleurs que votre président de parti, M. Lutgen, avait dit que c'était effectivement un dossier important et qu'il fallait faire attention.

Ils ont fait des fouilles, mais pas au bon endroit, là où pense que le trésor se trouve, chez M. Cambier. Ils l'ont fait sur le terrain d'en face. On aurait voulu apporter la preuve que cela ne se trouvait pas là, on ne pouvait pas mieux faire. C'est la petite histoire, c'est le passé, ainsi vous savez ce qu'il en est.

Maintenant, ce dossier revient parce qu'un permis d'urbanisme est demandé et tout le monde s'emballe de nouveau. Les mauvaises langues, mais vous savez ce que c'est, disent : « C'est un dossier qui va aboutir parce qu'il y a beaucoup d'accointances avec la commune, ils se connaissent tous. » C'est comme cela, plus une commune est petite, plus on se connaît. Il y a d'autant

plus de craintes.

Je ne veux pas rentrer dans ce que j'appellerais le poto-poto personnel ellezellois, mais je veux plus sérieusement avoir votre lecture du dossier, avoir votre connaissance du dossier. Je me dis que si, avec vous, je n'arrive pas à faire en sorte que ce lieu reste vierge d'initiative humaine – quand je dis vierge, c'est de construction qui obstruerait tout l'essentiel de ce que je vous ai dit ici – si je n'arrive pas à convaincre le monde entier que le trésor des Templiers est peut-être là, il est wallon, je ne sais pas avec qui je vais y arriver.

Je me suis dit que c'est un peu comme on jette une bouteille à la mer, mais ici ce n'est pas une bouteille, je me jette avec la bouteille à la mer. Vous avez donc deux raisons de sauver ce dossier : d'abord, c'est la bouteille qui est à la mer, puis c'est l'homme qui est avec la bouteille. Il ne faudrait pas le faire disparaître, l'engloutir dans les flots.

Je vous demande donc de remuer ce dossier de classement. D'ailleurs, l'histoire a peut-être suivi son cours. Où en est-on sur ce classement ? S'il n'est nulle part, ravivez-le, poussez-le, personne ne vous en voudra. Peut-être une ou deux personnes plus matérialistes que vous et moi nous ne le sommes, mais c'est comme cela, on ne peut pas faire plaisir à tout le monde dans la vie. Par contre, je pense que vous pourrez faire beaucoup d'heureux dans une région. Vous pourrez faire du bien aussi à la Wallonie en gardant ce secret le plus longtemps possible.

**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 qui m'offre un peu de rafraîchissement depuis le début de cette journée et qui ranime l'aventurier qui semble manifestement sommeiller en vous et peut-être en chacun de nous. Le trésor des Templiers serait donc près de chez nous, à Ellezelles.

De nombreux historiens dont vous parlez dans votre question, mais que vous ne citez pas, se fonderaient sur des repères visuels, mais ces repères n'ont pas pu être caractérisés ou vérifiés. Le site a en effet fait l'objet de diverses investigations il y a quelques années, vous les avez rappelées, et certains prétendent que les fouilles réalisées par le service de l'archéologie à cet endroit auraient été maladroites, comme vous le dites. Il faut quand même rappeler que l'évaluation archéologique menée en novembre 2010 a porté sur le creusement de 14 tranchées de deux mètres de large sur 40 mètres de long, ce qui n'est quand même pas rien et qui correspond d'ailleurs aux standards en pareils cas. Celles-ci n'ont fourni aucune donnée exploitable sur le plan archéologique et ont donc démenti scientifiquement les affirmations concernant le site.

Évidemment, si vous me dites que ce n'est pas le bon site, c'est autre chose.

Le service de l'archéologie s'est trompé, selon vous, le terrain se trouve en réalité dans le jardin du sieur Cambier. Mais les archéologues ont bien investigué le terrain sur lequel un lotissement était projeté à l'époque et qui a fait l'objet d'une demande de classement comme suit. Aujourd'hui, c'est bien la résurgence d'un projet d'urbanisme qui fait renaître la question du trésor.

À l'époque, le ministre du Patrimoine, M. Lutgen, a pris très clairement la décision de ne pas donner suite à la demande de classement, et ce, sur base de l'évaluation scientifique du site du Blanc Scourchet par l'administration du patrimoine.

Aujourd'hui, faute d'éléments complémentaires fiables et dûment croisés, il n'y a pas davantage de raison de classer que de mener de nouvelles fouilles coûteuses pour la collectivité ; je connais votre souci de bon usage des deniers.

Toute autre considération dans le chef des habitants peut probablement être fort légitime, au regard du projet envisagé pour cet endroit, mais ne m'apparaît pas relever du patrimoine.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Crucke.

**M. Crucke (MR).** - Je remercie le ministre pour sa réponse, même si je suis quasiment englouti : la bouteille est déjà au fond et je vais être attiré. Je ne lâche jamais une belle cause. Vous qui êtes un homme intelligent, Monsieur le Ministre, vous allez comprendre. Le trésor se trouve à cet endroit-là et le terrain sur lequel on a fait des fouilles est là, mais comme pour trouver le trésor il faut des repères visuels, si vous construisez là, c'est terminé, on ne peut plus arriver à l'endroit où se trouve le trésor.

Un fait vaut mieux qu'un lord-maire, c'est ce que l'on dit. Vous avez répété ici la connaissance de ce que l'administration vous a donné comme information et je comprends, mais vous l'avez bien répétée. J'ai déjà eu parfois d'autres exemples dans le passé. Je suis persuadé que si vous venez sur place, je vais arriver avec les historiens que vous allez découvrir à ce moment-là, avec les amoureux de ce trésor enfoui dans nos campagnes. En plus, c'est un coin qui est merveilleux. Quand vous êtes là, vous vous croyez déjà au paradis quasiment. Quand vous verrez cela, vous direz, ce que moi parfois je pense : « Même si le trésor n'est pas là, on ne peut pas foutre ce coin en l'air ».

Je vais vous inviter, j'ai droit à une revanche. Vous deviez un jour marcher avec moi, vous n'avez pas su pour des raisons bien compréhensibles et je ne vous en veux pas, vous n'avez su le faire. Je vais tenir ma revanche, vous allez venir avec moi à Ellezelles. On va faire cela incognito, on prendra peut-être un journaliste avec, mais sinon incognito. Je vais vous montrer

réellement ce que c'est et puis après, à la rentrée, je vous reposerai une question et peut-être que votre avis aura changé. On fera cela dans la période estivale, il fait chaud, on peut manger un petit morceau si vous avez faim après aussi. Vous allez voir, ce sont des coins où il y a de merveilleux trésors à découvrir.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR  
« L'ÉLARGISSEMENT DES HEURES  
D'OUVERTURE DES ÉCLUSES WALLONNES »**

**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 « l'élargissement des heures d'ouverture des écluses wallonnes ».

La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

**M. Crucke (MR).** - Monsieur le Ministre, c'est un sujet que l'on aborde souvent. Je tiens d'abord à vous remercier de m'avoir communiqué l'étude Stratec qui, au demeurant, est extrêmement bien faite et qui prouve tout le potentiel que la Wallonie a dans son réseau fluvial d'abord, mais aussi dans le débat qui est celui du jour.

Vous avez entamé des négociations, vous nous l'aviez déjà dit. Le débat est à la limite double parce qu'il y a deux choses. Il y a l'ouverture des horaires, l'élargissement des horaires, mais il y a en même temps l'ouverture le dimanche. Quand on lit ce dossier, on ne peut plus beaucoup hésiter. La plupart du temps, les travaux ont été faits, l'outil informatique a été mis à jour, le personnel est à disposition. Il y a des craintes parfois sur des pertes d'emploi, mais je pense qu'il y a aussi des missions complémentaires qui permettraient de les garder. C'est vous qui me répondrez.

Quand je lis dans les conclusions : « Ce projet permet une réduction d'environ 20 % du trafic sur les voies d'eau le lundi – si l'on ouvre le dimanche – contribuant à une meilleure fluidité aux écluses et donc des réductions de temps d'attente et d'occupation. Grâce à cette mesure, les chargeurs et les bateliers obtiendraient également une plus grande flexibilité dans l'organisation et l'optimisation de leur rotation ». Cela, c'est pour le dimanche.

Le deuxième projet concerne les heures : « Les deux projets sont donc rentables et répondent aux besoins exprimés par les chargeurs. Il permet d'optimiser l'infrastructure actuelle à moindres frais, sans coût d'investissement majeur. L'amélioration de la capacité et des performances du réseau est très significative et les gains pour les transporteurs sont considérables. De surcroît, ces mesures constituent des opportunités pour les bateliers et les chargeurs en vue d'optimiser leur

chaîne logistique ».

Il y a un petit élément supplémentaire sur la sécurité parce que si l'on ouvre plus longtemps et si l'on ouvre le dimanche, il y a des processus à acquérir. Il n'y a pas de raison de penser que le personnel ne pourrait pas le faire.

Je crois que l'on tient le bon bout et j'ai pris plaisir à lire cette étude. J'ai appris plein de choses aussi, cela sert à cela. Parfois, on râle en disant que ces expertises coûtent cher, mais quand c'est bien fait, il faut le dire aussi.

Je vais être très simple. Aujourd'hui, je veux juste savoir où l'on en est dans les négociations qui sont en cours. Avez-vous un échéancier sur lequel vous avez pu vous mettre d'accord ?

Pouvez-vous confirmer, parce que c'est parfois la crainte que j'entends, que l'emploi sera garanti et qu'il n'y a pas de question, que l'on ne parle pas ici de disparation ou de suppression d'emplois ? Je pense sincèrement qu'il y a moyen de le faire et peut-être par de nouvelles missions.

Voilà pour être bref et simple.

**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 serai bref aussi non seulement parce que la question que vous m'avez posée n'appelle pas un long développement dans la réponse, mais aussi parce que j'ai déjà pour partie répondu à celle-ci en séance plénière, il y a 15 jours.

Les négociations et les discussions avec les représentants syndicaux des travailleurs, et singulièrement des éclusiers, ont bien démarré, il y a deux semaines environ. D'après mes collaborateurs qui y ont assisté, de même que le directeur général de la DGO2, la réunion a été considérée comme étant constructive et positive.

Il est évident, et l'on ne s'attendait pas à autre chose d'ailleurs, que les représentants des travailleurs ont exprimé leurs inquiétudes par rapport à l'emploi. Je l'ai déjà dit publiquement et je le répète par le truchement de votre question : il n'est pas recherché, à travers ce processus d'optimisation des heures d'ouverture, à réduire la voilure de l'emploi. Les emplois existants seront préservés.

Par contre, il n'est pas recherché non plus d'engager 100 éclusiers de plus demain. Ce n'est pas l'objectif poursuivi, d'autant, qu'on le veuille ou pas, que cela arrange les uns ou les autres ou pas, on vit à une époque aussi où l'automatisation va aller croissante. C'est déjà le cas pour une série d'ouvrages d'art, cela le sera à plus

forte raison demain avec le développement du projet Perex 4.0 qui, pour rappel, intégrera aussi à la fois les enjeux de télévigilance, mais aussi de télécontrôle pour une série d'outils, notamment les barrages ou les écluses qui pourraient être pilotées à distance.

On est dans une démarche où l'on cherche à optimiser les horaires du personnel existant pour rencontrer les objectifs mis en exergue par l'étude Stratec, qui – je suis content que vous ayez eu la gentillesse de le souligner – était fort intéressante, pour quiconque s'intéresse à ce secteur, et fort prometteuse également quant au potentiel que l'on pourrait en retirer pour la compétitivité de notre territoire et l'accroissement de la croissance de nos entreprises à moindre coût. Il y a un rapport d'investissement dans le rapport qui évoque un euro pour cinq, à terme. C'est vraiment intéressant à poursuivre comme objectif.

Je n'ai pas encore de calendrier précis puisque les discussions viennent seulement de démarrer. J'ose espérer que nous pourrions boucler celles-ci endéans, au maximum, les quatre à cinq mois qui viennent pour être opérationnels au plus vite.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Crucke.

**M. Crucke (MR).** - Je suis parfaitement satisfait de la réponse du ministre.

*(Mme Leal Lopez, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)*

**QUESTION ORALE DE MME KAPOMPOLE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
MODULATION DE LA REDEVANCE  
KILOMÉTRIQUE EN FONCTION DES HEURES  
DE POINTE »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kapompole à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la modulation de la redevance kilométrique en fonction des heures de pointe ».

La parole est à Mme Kapompole pour poser sa question.

**Mme Kapompole (PS).** - Monsieur le Ministre, votre collègue, le ministre Di Antonio, a récemment proposé de moduler le tarif de la redevance kilométrique en fonction des horaires. L'objectif est donc de décourager les transporteurs de prendre la route aux heures de pointe. L'idée est de moduler cette taxe en fonction des heures.

Entre 4 heures et 7 heures du matin, au moment où

le trafic est encore fluide, cela coûterait moins cher. Par contre, entre 7 heures et 9 heures, en pleine heure de pointe, il faudrait payer plus.

Si la grande distribution s'est montrée favorable à l'idée, l'UPTR, l'Union professionnelle du transport et de la logistique, estime que moduler la taxe pourrait avoir un effet pervers : les clients exigeraient alors des transporteurs qu'ils roulent de nuit uniquement.

Quoi qu'il en soit, si une telle mesure devait voir le jour, elle aurait aussi indéniablement des impacts budgétaires sur le budget de la SOFICO. Une première évaluation du budget nécessaire pour cette mesure et une évaluation de ses impacts budgétaires ont-elles été réalisées ? Le point a-t-il été abordé en Gouvernement ou s'agit-il d'une position personnelle ? Rejoignez-vous cette position ?

**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, le système de péage kilométrique instauré par les trois Régions pour les poids lourds permet une modulation du tarif en fonction de l'heure et du lieu. À l'initial, la grille tarifaire fixée n'a pas pris en compte ces paramètres-là, afin que le système qui était déjà complexe dans sa mise en œuvre puisse débiter avec le moins d'encombres possible.

Je ne vous retracerai pas l'historique de la mise en place du système, dont nous avons déjà régulièrement parlé, mais on peut maintenant dire qu'il est désormais stabilisé. Nous pouvons donc maintenant envisager d'utiliser le potentiel qu'il offre d'agir sur la mobilité des poids lourds. Cela me paraît être une réflexion utile. Cela pourrait donc être le cas à moyen terme, mais cela ne se fera évidemment pas par un claquement de doigts. En effet, avant toute chose, l'idée, rappelons-le, a été lancée essentiellement dans le contexte de la mobilité autour de Bruxelles. C'est pourquoi une réflexion sur cette modulation horaire est entamée pour évaluer les impacts sur différents aspects, comme la mobilité, le budget, les émissions sonores et de gaz, la sécurité routière, et cetera, ainsi que les autres événements vraisemblablement adaptés tels que les heures de chargement et de déchargement. C'est tout l'enjeu de la livraison, voire de certains tronçons à tarifs différenciés ou non. L'enjeu pour Bruxelles est clair et saute aux yeux de tout le monde. La grille tarifaire diverse au fin fond de Boussu, ce n'est peut-être pas nécessairement pertinent. Que les habitants de Boussu ne m'en tiennent pas rigueur, j'ai juste pris au hasard l'exemple de leur commune.

Les soucis de mobilité autour de Bruxelles ne seront, évidemment, toutefois, pas réglés par une seule et unique mesure. La modulation du péage kilométrique en fonction de l'heure ne peut que s'inscrire dans un

ensemble de mesures à mettre sur la table et à étudier. C'est mon collègue, M. Di Antonio, ministre en charge de la Mobilité, qui est, d'ailleurs, bien conscient de cette question, qui veut susciter le débat sur les mesures proposées et lancer la réflexion afin d'apporter une solution adaptée au dossier complexe de la mobilité autour de Bruxelles ou, autrement dit, afin de définir le cocktail adéquat de mesures face aux soucis de mobilité de la capitale, voire d'autres grandes villes wallonnes.

Comme vous le mentionnez, la SOFICO est impliquée, puisqu'elle est la perceptrice du péage en Wallonie. L'impact budgétaire global doit donc être le plus neutre possible, ce qui est envisageable par une modulation des tarifs qui pourrait être bien pensée, avec, inévitablement, pour compenser des baisses tarifaires à certains moments, des hausses à d'autres.

Les prochaines étapes sont : la décision formelle d'aller dans cette voie, décision qui ne dépend, d'ailleurs, pas que de la Wallonie ; le choix des diverses mesures complémentaires à prendre en la matière ; et la définition précise de la modulation à opérer des paramètres du système – tarif, lieu et heure – ce qui demande des études pointues à mener, à mon sens, en collaboration avec le secteur du transport, mais aussi celui du commerce ou de l'économie en général. On n'en est qu'aux balbutiements.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Kapompole.

**Mme Kapompole (PS).** - Justement, ma sœur habite Boussu, donc je lui demanderai. Elle appréciera la réflexion.

J'ai donc bien compris que c'était une réflexion plutôt à mener sur le moyen terme, d'autant plus que comme vous l'avez précisé, la décision ne sera pas prise uniquement par la Wallonie. Je suppose qu'il y a un accord à trouver avec la Région bruxelloise, est-ce cela ? Est-ce une négociation bipartite ?

*(Réaction de M. le Ministre Prévot)*

Et la Flandre, en effet. Je reviendrai sans doute un peu plus tard sur la question qui semble déjà assez complexe, même si le système est stabilisé.

Je vous remercie.

*(Mme Kapompole, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)*

## **QUESTION ORALE DE MME LEAL LOPEZ À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE BILAN DU TRANSFERT DES VOIRIES PROVINCIALES »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Leal Lopez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le bilan du transfert des voiries provinciales ».

La parole est à Mme Leal Lopez pour poser sa question.

**Mme Leal Lopez (cdH).** - Monsieur le Ministre, le 1er janvier 2015, le processus de transfert des 700 kilomètres de voiries provinciales vers la Wallonie s'est opéré. On le sait, cette opération était attendue depuis longtemps. Il en a résulté, dans les dernières années avant le transfert, des comportements différents selon les provinces. Si certaines ont réduit leurs moyens affectés à l'entretien des voiries, d'autres ont poursuivi leurs efforts.

On se souviendra notamment que la Province du Brabant wallon avait proposé de financer la réfection de plusieurs voiries anciennement provinciales après la date du 1er janvier.

Vous aviez alors indiqué qu'avant d'accepter cette offre, une analyse juridique, notamment au sujet du périmètre d'endettement de la Wallonie, devait être réalisée. Pouvez-vous nous indiquer quelles ont été les conclusions de cette analyse ? La proposition a-t-elle pu être acceptée ?

Par ailleurs, les agents provinciaux en charge de la gestion des voiries avaient été invités à faire savoir s'ils étaient candidats à un transfert vers la DGOI. Quel a été le bilan ? Combien d'agents au total ont accepté ce transfert ?

**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, le 1er janvier 2015, 576 kilomètres de voiries provinciales ont été transférés à la Wallonie. Il faut, à ce sujet, avoir l'honnêteté de reconnaître que, malgré les disparités suivant les sections concernées, la plupart de ces voiries n'étaient pas dans un état optimal, avec des conséquences en termes de réhabilitation et d'entretien qui s'avèrent plus impactantes que pour la majorité des voiries régionales. Ce n'est pas une surprise, puisque c'est un transfert qui devait s'opérer depuis des années déjà. Beaucoup de provinces ne se donnaient plus la peine d'investir dans un patrimoine qu'elles allaient devoir céder à la région.

Il existe une exception à ce constat. En effet, en ce qui concerne les voiries provinciales brabançonnes, la Province du Brabant wallon a proposé de financer la réfection de plusieurs sections concernées par le transfert après la date du 1er janvier 2015. Pour ce faire, après avoir levé les questions administratives et juridiques, la Province du Brabant wallon et la Wallonie ont signé une convention afin de préciser les modalités des réhabilitations qui ont pu être réalisées en 2015, pour un montant de près de 1,7 million d'euros TVAC. C'est tout à leur honneur.

Le transfert a constitué une charge complémentaire importante tant en terme de budget pour mon département que de ressources humaines pour mon administration. En effet, sur le plan budgétaire, suite à un accord global de gouvernement, les moyens consacrés aux routes régionales n'ont pas été augmentés à l'occasion directe de ce transfert, même s'il y a eu, par après, un apport provenant de l'instauration du prélèvement kilométrique.

Au niveau des ressources humaines, sur près de 100 agents provinciaux affectés aux voiries et qui pouvaient dès lors solliciter un transfert vers la Région wallonne, seuls 23 agents, soit seulement un quart du total, ont rejoint la Direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments le 1er janvier 2015.

Quoi qu'il en soit, aujourd'hui, toutes ces anciennes routes provinciales font désormais partie pleine et entière du réseau routier régional. Mes services remettent donc progressivement à niveau ces voiries, en fonction des disponibilités budgétaires.

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

**Mme Leal Lopez** (cdH). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je me réjouis que, maintenant, ce soit bien clair : toutes les routes sont bien régionales, car dans l'esprit de certains citoyens, on parle encore de routes provinciales.

Je vous remercie.

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA PRISE  
EN COMPTE SYSTÉMATIQUE DU VÉLO DANS  
LES CHANTIERS ROUTIERS RÉGIONAUX »**

**Mme la Présidente.** - l'ordre du jour appelle la question orale de M. Daele à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la prise en compte systématique du vélo dans les chantiers routiers régionaux ».

La parole est à M. Daele pour poser sa question.

**M. Daele** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, la Déclaration de politique régionale est assez volontariste lorsqu'il s'agit de parler du vélo : « Le vélo et la marche à pied doivent être encouragés, car ce sont des modes de transport à part entière. Ils sont de plus bons pour la santé, l'environnement et la fluidité du trafic. Dans ce but, le Gouvernement s'engage à prendre systématiquement en compte le vélo, les piétons et les personnes à mobilité réduite dans la gestion des espaces publics, en particulier lors de chaque réaménagement de voiries ».

Malgré cela, et c'est un constat qui est fait par le GRACQ, on n'observe toujours pas sur le terrain une prise en compte systématique du vélo dans tous les chantiers routiers régionaux. En 2016, seul un chantier sur deux a amélioré le confort et la sécurité des cyclistes qui circulent au quotidien sur nos routes régionales.

En 2016, le GRACQ a observé 27 chantiers menés par le SPW. Il constate que seulement 12 d'entre eux ont intégré sérieusement le vélo et trois partiellement. Aucune amélioration n'a été constatée sur les 12 derniers chantiers. On n'est donc pas dans une courbe positive pour la prise en compte du vélo en Wallonie, puisqu'en 2015, le GRACQ avait observé 72 % de chantiers positifs pour le vélo, contre seulement 55 % en 2016.

Plus qualitativement, l'aménagement idéal sur une route régionale, où l'on observe à la fois un trafic et des vitesses élevées, est une piste cyclable clairement séparée, ce qui n'est concrétisé que dans cinq chantiers observés sur 27, soit moins d'un sur cinq.

Selon le GRACQ, les facteurs de non-intégration du vélo sur les chantiers régionaux du SPW sont multiples. On peut penser à l'absence d'espace sur certaines voiries, mais également un manque de budget, un manque d'intérêt pour le vélo de certaines communes traversées, la non-consultation des usagers cyclistes et des associations qui les représentent, l'absence de sollicitation d'avis préalable de la Direction des déplacements doux ou encore un manque d'attention au vélo dans certains districts routiers et ce, malgré les directives ministérielles.

Le but fixé par le Gouvernement wallon, c'est-à-dire la prise en compte systématisée du vélo n'est donc pas hors de portée, mais cela demande un sérieux coup de reins pour être atteint. Je vous pose la question de savoir quand l'objectif de prendre systématiquement en compte le vélo dans les chantiers sera-t-il concrètement mis en œuvre ?

**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, j'ai pris connaissance comme vous

du rapport du GRACQ intitulé « Observatoire cycliste des chantiers sur les routes régionales wallonnes - État des lieux au 31 décembre 2016 ».

Même si les résultats des observations de 2016 sont en effet moins bons que ceux de 2015, je retiens toutefois que, dans la majorité des chantiers observés, le GRACQ constate des améliorations de l'infrastructure cyclable.

Néanmoins, j'ai demandé à la DGO1 un rapport sur les chantiers observés par le GRACQ, afin de vérifier si mon Administration partage les constats qu'ils ont formulés et, le cas échéant, justifie la non-prise en compte du vélo dans les aménagements réalisés. Je ne disposerai, par contre, de ce rapport que dans les prochains jours.

Cela étant, ces observations du GRACQ ne font que renforcer ma volonté, déjà exprimée l'an dernier lors de la diffusion de l'observatoire 2015, d'améliorer la prise en compte effective du vélo par mon Administration lors des aménagements routiers.

Cela passe, d'une part, par la formation et la sensibilisation au vélo de l'ensemble des intervenants de la DGO1 chargée tant de la conception, de la réalisation, mais aussi de l'entretien des voiries régionales, et d'autre part, par l'échange et la communication avec les usagers cyclistes, dont le GRACQ constitue le relais privilégié.

Cette politique se met en place, certes lentement, mais sûrement !

Ainsi, le nouveau programme de formation des « correspondants vélo » des sept directions territoriales des routes de la DGO1 a débuté en avril dernier. Il consiste en quatre journées d'échanges entre techniciens des routes et des déplacements doux avec le GRACQ, pour sensibiliser, d'une part, sur les attentes et besoins des cyclistes, et d'autre part, sur les contraintes de l'administration, et aussi échanger sur la réglementation, les recommandations et les bons exemples.

Ensuite, le processus de formation sera élargi à tous les directeurs de routes, chefs de projets, dessinateurs, chefs de district et contrôleurs de travaux, par une journée de sensibilisation au vélo à laquelle le GRACQ sera aussi associé afin d'apporter la vision de l'usager.

Enfin, en ce qui concerne la communication et l'échange, la plateforme de concertation locale avec le GRACQ qui existait depuis plusieurs années sur le district routier d'Ottignes a été étendue à l'ensemble de la Direction des routes du Brabant Wallon et des plateformes similaires seront aussi créées à Mons, Charleroi, Namur et Liège.

Comme vous pouvez le constater, je mets tout en œuvre afin de rencontrer l'objectif de prendre systématiquement en compte le vélo dans les chantiers routiers régionaux.

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

**M. Daele** (Ecolo). - Je pense que l'ambition de la DPR est bonne. L'ambition que vous exprimez ici est bonne. Maintenant, il va falloir mettre les bouchées doubles pour que cela concrétise sur le terrain et ne pas que cela reste malheureusement lettre morte.

Bon travail, Monsieur le Ministre. On vous attend au tournant.

**QUESTION ORALE DE M. MAROY À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA  
RÉSERVATION D'UNE BANDE POUR LE  
COVOITURAGE ET L'UTILISATION DU  
SIGNAL D'INTERDICTION C5 »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Maroy à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « la réservation d'une bande pour le covoiturage et l'utilisation du signal d'interdiction C5 ».

La parole est à M. Maroy pour poser sa question.

**M. Maroy** (MR). - Monsieur le Ministre, depuis plusieurs années, votre parti promet de booster le covoiturage. C'était même, je m'en souviens, l'un des axes majeurs de son programme lors des dernières élections régionales. Je vois encore la une du *Soir*, avec la photo de Benoît Lutgen promettant un « RECO », réseau express de covoiturage.

Alors le cdH, depuis trois ans, ayant en charge à travers vous et votre collègue Di Antonio, la mobilité, les transports et les transports publics, on se disait : « Bingo ! » On attendait la concrétisation des belles promesses. Hélas, on en est loin.

C'est vrai, il faut le reconnaître, des progrès ont été réalisés en matière de promotion du covoiturage. Il y a une application qui a été créée, cela s'appelle « ComOn », il y a 40 000 abonnés, c'est bien.

Des progrès ont été réalisés en matière de parkings réservés au covoiturage.

Par contre, là où cela n'avance pas du tout, c'est du côté des bandes de circulation réservées sur certains tronçons d'autoroute aux véhicules partagés par plusieurs personnes. Près de trois ans après le début de la législature, rien n'a avancé de ce côté.

Cet immobilisme est d'autant plus choquant – permettez-moi de vous le dire – qu'il s'accompagne quand même d'une incroyable mauvaise foi. Selon vous et votre collègue Di Antonio – j'ai lu cela dans *La Dernière Heure/Les Sports*, si je me souviens bien : « Si

les bandes de circulation réservées au covoiturage n'ont pas été créées, c'est parce que le Gouvernement fédéral tarde à modifier le Code de la route ».

C'est quand même un peu gonflé parce que c'est contraire à la vérité. En fait, depuis le 1er janvier 2003, le Code permet bel et bien de réserver une bande de circulation au covoiturage et au transport en commun. Alors, c'est vrai, pas une bande d'arrêt d'urgence ; une bande normale.

Comment ? Par la combinaison d'un panneau C5 – c'est la petite voiture noire dans un cercle rouge – et d'un panneau soit « Excepté +2 », soit « Excepté +3 ».

Ensuite, il y a une autre possibilité. Elle est offerte depuis juillet 2016 : un arrêté royal permet en effet de créer une nouvelle bande de circulation réservée aux heures de pointe. Possibilité qui a été exploitée par la Flandre sur l'autoroute E40 entre le Ring et la sortie Louvain, où la bande d'arrêt d'urgence a été aménagée à cette fin.

Si cette bande de circulation aménagée est munie d'un panneau C5 et de la mention « Excepté +2 » ou « Excepté +3 », elle ne pourra être empruntée, aux heures de pointe, que par les véhicules occupés par trois personnes au moins. CQFD ! Le Code de la route permet donc bien la création d'une bande de covoiturage sur la bande d'arrêt d'urgence, moyennant, je le répète, le placement des panneaux C5 et « Excepté +3 », ainsi que d'une signalisation lumineuse précisant les moments de la journée durant lesquels cette bande peut être empruntée.

La Wallonie aurait donc bel et bien pu avancer dans ce dossier. Rien ne l'empêchait de réserver une bande de circulation au covoiturage. Mais, soit. On ne va pas réécrire le passé. Je voulais juste rétablir la vérité. Ce qui importe maintenant, c'est que cela bouge.

Les Wallonnes et les Wallons qui rongent leur volant chaque matin et chaque soir dans les embouteillages méritent mieux que ces petites « guéguerres » entre niveaux de pouvoirs.

Une réunion du CEMM – c'est-à-dire, la Conférence interministérielle des ministres de la mobilité – s'est tenue le 6 juin dernier. Le sujet a été abordé. Un accord a été conclu afin de créer un nouveau panneau relatif au covoiturage, un panneau dit positif.

J'en viens donc à mes questions, Monsieur le Ministre des Travaux publics.

La Région wallonne va-t-elle enfin prendre ses responsabilités ?

Selon les déclarations dans la presse de votre collègue, M. Di Antonio, il y a quelques semaines, vous auriez dégagé les budgets afin de procéder aux travaux nécessaires pour l'aménagement de la bande d'arrêt

d'urgence de la E411 entre Arlon et le Grand-Duché de Luxembourg. Où en êtes-vous ? Est-ce que les travaux vont pouvoir commencer rapidement ?

D'autres aménagements sont-ils à l'étude ? Je pense, par exemple, évidemment, au tronçon entre Wavre et Bruxelles, où la bande d'arrêt d'urgence est déjà empruntée par les bus rapides du Tec ou encore à un autre tronçon sur le E19, tronçon problématique également, entre Nivelles et Bruxelles.

**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, le principe d'une bande interdite à la circulation exceptée aux véhicules avec passagers est bien repris dans le Code de la route depuis 2003, soit bien avant d'ailleurs l'arrivée de M. Bellot au ministère.

Le marquage pour délimiter une bande réservée aux heures de pointe a effectivement été introduit dans le Code de la route cet été 2016. Je signale toutefois que la Région flamande utilisait déjà le principe d'une bande réservée aux heures de pointe et d'un marquage spécifique à cette fin depuis plusieurs années, sur l'autoroute A3-E40, entre le ring de Bruxelles et Leuven.

Ces éléments de signalisation définis dans le Code de la route ne permettent toutefois pas les projets envisagés en Wallonie, à savoir autoriser les véhicules de covoiturage sur certaines bandes bus. Le Code de la route actuel ne le permet en effet pas : dans une bande bus, on peut y autoriser, moyennant signalisation, les vélos, les taxis, les cyclos, les motos, mais pas les véhicules de covoiturage.

D'autre part, la signalisation proposée est peu pratique et est connotée négativement puisque l'on interdit toute circulation – signale C5 – avec l'ajout d'un panneau additionnel « Excepté 2+ ou 3+ » pour y autoriser les véhicules avec passagers.

Il serait bon d'utiliser une signalisation plus positive en définissant un pictogramme « véhicule de covoiturage » comme il existe dans la convention Vienne, qui harmonise la signalisation routière au niveau mondial.

Le sujet a effectivement été abordé lors de la réunion du Comité exécutif des ministres de la mobilité de la semaine dernière, le 6 juin, et il a été convenu que le groupe de travail consacré à la révision du Code de la route examine la question pour améliorer la signalisation permettant le covoiturage. La Wallonie a envoyé des propositions d'adaptations à ce groupe de travail, groupe dans lequel siège mon collègue Di Antonio et c'est donc lui qui a le leadership sur la question de ces initiatives de covoiturage.

Je rappelle, toutefois, que l'adaptation du Code de la

route n'est qu'une étape tout à fait préliminaire pour la mise en pratique du covoiturage sur certaines bandes autoroutières, puisque toute la mise en œuvre est à charge des Régions. Il convient, en effet, que la bande d'arrêt d'urgence soit en état acceptable, que sa largeur soit suffisante, qu'elle ne soit pas interrompue sur ou sous certains ponts et de faire respecter le dispositif pour qu'il soit efficace. La première zone envisagée est, comme j'ai déjà pu l'expliquer dans cette commission, celle entre Arlon et le Grand-Duché de Luxembourg.

**Mme la Présidente.** - La parole est à M. Maroy.

**M. Maroy (MR).** - Oui, on ne va évidemment pas prolonger jusqu'à l'éternité ce débat. Je regrette juste que le cdH ait fait des promesses. Elles étaient intéressantes, ces promesses, d'ailleurs. La preuve, c'est que je m'en souviens. Vous avez toutes les compétences et trois ans après, vous êtes pris la main dans le pot de confiture parce que l'on vous dit : « Où en êtes-vous, là ? Cela ne bouge pas, alors que vous aviez promis ». En plus, moi qui suis du Brabant wallon, je n'attends qu'une chose, c'est que cela se fasse.

Oui, c'est une bonne idée. Vous êtes pris la main dans le pot de confiture parce qu'il n'y a rien qui bouge et alors, à ce moment-là, la seule réponse possible, mais cela, on commence à y être habitué : « C'est la faute du Fédéral ». Le Fédéral, il dit par A plus B – j'ai la démonstration ici – qu'il y avait tout à fait la possibilité, depuis 2003, d'arriver à l'objectif.

Je veux bien entendre – ce n'est pas totalement faux – qu'il vaut mieux un panneau positif. D'accord, d'ailleurs maintenant, cela va être possible. Vous dites : « Oui, mais le panneau, là, la voiture, dans un rond interdiction, ce n'est quand même pas très clair », mais le panneau « Excepté circulation locale », c'est aussi un panneau négatif, et pourtant, tout le monde le comprend.

Je pense que c'était bel et bien possible d'avancer. C'est juste dommage que vous n'assumiez pas, vous et votre collègue, M. Di Antonio, le fait qu'il y avait peut-être d'autres chantiers à mener et que vous rejetiez la responsabilité sur le Fédéral. Cela commence à bien faire.

Pour le reste, maintenant que cette question est résolue, j'espère que le ministre des Travaux publics, le maçon que vous êtes, va rapidement pouvoir amener...

**M. Prévot,** Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - J'attends les plans, je ne maçonne pas au hasard.

**M. Maroy (MR).** - D'accord, mais écoutez, on a assez attendu.

Je pense que tout le monde est d'accord sur un point – c'est cela l'essentiel – c'est que pour le covoiturage, il y a une demande. On a une application qui fonctionne plutôt pas mal, 40 000 personnes. On a des campagnes

de promotion. Il y a maintenant à peu près 1 500 places, de mémoire, réservées au covoiturage. Que manque-t-il ? Ce qui manque, c'est un avantage. C'est d'aller plus vite le matin pour se rendre à son travail. Pour ce faire, il faut pouvoir réserver, comme cela se fait dans plein de pays, une bande à ceux qui partagent leur voiture avec au moins deux autres personnes.

J'espère que maintenant, on va pouvoir avancer, mais je regrette cette espèce de manie, en politique – elle n'est pas limitée au cdH, c'est vrai ; vous n'avez pas l'hégémonie de la mauvaise foi – de rejeter systématiquement la responsabilité sur d'autres niveaux de pouvoir. Le Code de la route vous aurait permis à vous, Région wallonne, de mettre en place des bandes spécialement dédiées au covoiturage.

#### **QUESTION ORALE DE MME VANDORPE À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION SUR LE PORT DU CASQUE À VÉLO »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Vandorpe à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les campagnes de sensibilisation sur le port du casque à vélo ».

La parole est à Mme Vandorpe pour poser sa question.

**Mme Vandorpe (cdH).** - Monsieur le Ministre, en 2016, une étude de l'IBSR indiquait que le nombre de blessés lors d'accidents de vélos électriques avait connu une augmentation de 43 %. L'institut soulignait également que la gravité des accidents allait également croissante, du fait du succès rencontré par le vélo électrique.

Actuellement, notre pays, à la différence de nombreux autres pays européens, n'impose pas le port du casque à vélo. On le sait, les avis divergent. Certains plaident pour une obligation ; d'autres, dont le GRACQ, insistent plus sur la prévention et l'information à destination du public. Si le fait d'imposer le port du casque relève du niveau fédéral, les subtilités de la répartition de pouvoirs font que la sensibilisation à cette problématique est de la compétence de notre Région.

Monsieur le Ministre, mes questions sont les suivantes.

Pouvez-vous faire le point sur les initiatives déjà développées par l'AWSR afin de sensibiliser le public au port du casque à vélo ?

De nouvelles initiatives, notamment à l'attention du public plus jeune, mais aussi des aînés, qui sont les

principaux utilisateurs des vélos électriques et qui sont souvent responsables des accidents les plus graves, sont-elles envisagées ?

Pouvez-vous faire le point sur l'état de la réflexion au niveau intrabelge sur une obligation éventuelle du port du casque à vélo ?

**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, l'an dernier, à l'occasion de l'année à thème « La Wallonie à vélo », l'Agence wallonne pour la sécurité routière a développé plusieurs supports et canaux de sensibilisation sur le thème des cyclistes.

Il s'agissait d'un dépliant, d'une rubrique cycliste sur le site Internet de l'agence, de pages d'informations et de conseils pour rouler à vélo en toute sécurité publiées dans la presse, et cetera. Ces différents supports portaient sur plusieurs thèmes : l'équipement du cycliste, l'entretien du vélo, la visibilité du cycliste, le Code de la route pour les cyclistes, la problématique des angles morts, et j'en passe encore.

Le thème du port du casque en fait évidemment partie et fut abordé dans les supports de communication qui traitaient de la sécurité et de l'équipement du cycliste. L'agence y rappelait ainsi que celui-ci n'est pas obligatoire, mais qu'il est par contre fortement conseillé, en particulier pour les enfants.

Cette année, plusieurs actions de sensibilisation sont encore prévues par l'agence en matière de vélo : par exemple, sur le *Beau Vélo de RAVeL*, dans les magasins Decathlon ou encore par le biais de vidéos sur les réseaux sociaux.

L'agence poursuivra et développera les divers axes et canaux de sensibilisation au sujet de la sécurité des cyclistes, quel que soit leur âge et quel que soit le type de vélo utilisé, électrique ou non.

Concernant la réflexion sur l'obligation du port du casque à vélo, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire ici, pour moi, afin de rencontrer les défis de mobilité, de santé et de loisirs, la pratique du vélo doit rester une activité synonyme de liberté et de plaisir, tout en renforçant la sécurité d'utilisation de ce mode de déplacement particulièrement important. Il faut donc limiter les obligations. Le principe d'une obligation du port du casque me semble, dès lors, être excessif, même si, de plus en plus, il se répand.

Néanmoins, comme vous le dites vous-même, l'obligation du port du casque à vélo dépend du Fédéral et non des Régions.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Vandorpe.

**Mme Vandorpe** (cdH). - Je vous remercie pour vos réponses, notamment concernant la sensibilisation, les actions qui ont été menées et celles à venir.

Je sous-entends, par contre – dernière réflexion – qu'il n'y a pas de discussion intrabelge entre les différents niveaux de pouvoir sur le sujet et que c'est vraiment le Fédéral qui prendra la décision. C'est une affaire à suivre.

#### **QUESTION ORALE DE MME BALTUS-MÖRES À M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE SUIVI DU PROGRAMME « COOL TOUR » DE LA VILLE D'EUPEN »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Baltus-Möres à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le suivi du programme « Cool Tour » de la ville d'Eupen ».

La parole est à Mme Baltus-Möres pour poser sa question.

**Mme Baltus-Möres** (MR). - Monsieur le Ministre, comme vous le savez, je vous ai présenté dans ma question orale du 20 décembre 2016 le programme Cool Tour de la Ville d'Eupen. Le nom « Cool Tour », c'était notre jeu, parce ce qui s'entend comme « *Kultur* », le mot allemand pour « culture ». En tout cas, vous m'avez répondu à l'époque que vous concrétisez en 2017 l'octroi de crédits, pour des actions de formation, de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière, aux ASBL.

D'après moi le Cool Tour serait une initiative tout à fait soutenable, surtout parce qu'elle améliore la sécurité des jeunes et des jeunes adolescents en rentrant à la maison après une sortie entre amis, par exemple. Les jeunes de 16 à 21 ans recevront, comme je vous ai déjà expliqué en décembre, des jetons de réduction pour des taxis locaux.

Avez-vous, Monsieur le Ministre, pris rendez-vous avec les responsables de Cool Tour ? Avez-vous récolté plus d'informations auprès de ceux-ci ? C'est un projet qui est soutenu par Marc van der Straten, propriétaire de l'écurie moto GP Marc VDS ?

Êtes-vous toujours intéressé d'étendre le programme Cool Tour en Région wallonne ? Si oui, quelles sont les prochaines étapes à entreprendre ?

Y avait-il une concertation sur cette matière avec M. le Ministre, également ? Si oui, avec quels résultats ?

Pourriez-vous vous imaginer également de donner un coup de pouce à la collaboration future de l'AWSR

avec la Ville d'Eupen, et ce, dans le contexte d'un premier petit soutien, qui consistait dans la participation aux coûts de production d'un spot radio afin de promouvoir le projet Cool Tour dans le cadre d'un stand lors du festival Eupen-Musik- Marathon, le 21 mai.

**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, comme j'ai déjà pu vous l'indiquer, je n'ai pas accordé de subvention spécifique pour cet événement.

Je vous informe, cependant, que l'Agence wallonne pour la sécurité routière, même si elle a connaissance de cette initiative intéressante, n'a pas été contactée par les organisateurs, alors que j'avais pourtant suggéré que ce soit le cas lors de ma précédente réponse.

Quoi qu'il en soit, ce type d'initiative cadre justement avec une annonce faite lors des États généraux de la sécurité routière qui ont été organisés vendredi dernier à Namur.

En effet, parmi les sept mesures qui ont été proposées pour améliorer la sécurité routière et atteindre l'objectif fixé par le Gouvernement wallon, l'une est intitulée « Meilleure prise en compte de la sécurité routière lors d'événements festifs ou de sorties de week-ends ». Cette mesure sera déclinée par diverses actions, dont la mise à disposition, par l'Agence wallonne de la sécurité routière, de chèques taxis.

Afin de permettre un retour en toute sécurité lors de sorties et de réduire le nombre de jeunes victimes d'accidents graves les nuits de week-ends, cette action consistera à mettre en place, dans le cadre d'un projet pilote, un système de chèques taxis permettant aux jeunes, par exemple des chèques valables pour les personnes de 16 à 30 ans, de rentrer en taxi les nuits de week-ends pour des trajets en Wallonie. Ces chèques seraient d'une valeur faciale de 10 euros, partiellement pris en charge par un sponsor, et partiellement subsidiés par mes crédits, mais dont une partie resterait à charge du bénéficiaire. Dans un tel schéma, les parents qui donneraient de tels chèques à leurs enfants seront assurés que ces chèques ne pourront être utilisés que pour assurer un retour en sécurité lors de sorties, par exemple en cas de défaillance du conducteur désigné. Ces chèques seraient valables les nuits de jeudi, vendredi et samedi, de 23 heures à 6 heures du matin. En outre, la mise en place de ces chèques devrait avoir un impact positif sur l'activité des taxis les nuits de week-end. Dans le cadre du projet pilote, l'objectif serait de mettre à disposition de l'ordre de 6 000 chèques.

Ce projet doit être mise en place par l'agence qui prendra contact avec les organisateurs du programme Cool tour de la Ville d'Eupen, afin de tenir compte de leur expérience et voir les synergies possibles.

De façon générale, mes actions en matière de prévention pour la sécurité routière, continueront à permettre l'octroi de crédits pour des actions de formation, de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière aux ASBL, aux communes, sans oublier la réforme CEP avec les gouverneurs de province et la police.

Cela représente environ, au total, plus de 1 million d'euros dans des AB spécifiques et sur le Fonds de la sécurité routière. Ces crédits incluront une part réservée pour les projets liés à BackSafe, sans compter le budget consacré par l'Agence wallonne pour la sécurité routière aux nombreuses campagnes diversifiées qu'elle met en place.

**Mme la Présidente.** - La parole est à Mme Baltus-Möres.

**Mme Baltus-Möres (MR).** - Merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse.

En effet, je souhaitais être constructive. C'est pour cela que je reviens sur ce projet que je trouve très intéressant. J'aimerais vous communiquer également qu'on peut constater que le projet a trouvé déjà beaucoup d'intérêt chez le public cible à Eupen : plus de 200 jeunes sont venus chercher leur jeton auprès du stand du festival. Chaque semaine, il y en a d'autres qui suivent. Ceci me semble donc un début prometteur. J'ai pensé qu'une extension de ce projet en Région wallonne pourrait être une bonne chose.

J'ai entendu avec grand intérêt que le système chèque taxi va dans la même direction, qu'il y a beaucoup de parallèle avec le modèle eupenois.

Je salue aussi votre ouverture à prendre contact avec les responsables d'Eupen et de voir s'il y a peut-être des synergies. En effet, c'est intéressant de voir ce qu'on pourrait peut-être encore améliorer aux deux systèmes. Je ne dis pas que le modèle à Eupen est le système parfait. Peut-être qu'il y a aussi des aspects intéressants dans le modèle de chèque taxi qui pourrait être repris par la Commune d'Eupen.

Je pense que ce projet en général, soit les chèques taxi, soit Cool Tour sont de bonnes initiatives. Je suis contente d'entendre que vous aimerez soutenir de telles initiatives dans le futur.

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À  
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX  
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION  
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE PLAN  
DE TRANSPORT DE LA SNCB ET LE PROJET  
ANGELIC »**

**Mme la Présidente.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Salvi à M. Prévot, Ministre des

Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « le Plan de transport de la SNCB et le projet Angelic ».

La parole est à Mme Salvi pour poser sa question.

**Mme Salvi** (cdH). - Monsieur le Ministre, je suis désolée que mes collègues ne soient pas là pour m'accompagner sur cette question.

Le Gouvernement fédéral a adopté le vendredi 3 juin dernier, le nouveau Plan de transport de la SNCB qui sera opérationnel dès le 10 décembre 2017. Il était évident que nous intervenions en commission ce jour, puisqu'on a déjà eu l'occasion de vous interpeller à maintes reprises sur le sujet et qu'à chaque fois, vous avez pu nous faire part des revendications wallonnes et des nombreuses craintes que ce plan induisait pour la Wallonie.

Monsieur le Ministre, j'avais trois questions.

J'aurais tout d'abord voulu savoir si l'analyse par la cellule ferroviaire du SPW du Plan de transport tel qu'adopté par le CA de la SNCB en octobre 2016 – qui indiquait que seulement deux revendications wallonnes étaient partiellement rencontrées – se confirmait. En effet, à l'époque, il existait un risque de non-réalisation ou de réalisation dans des conditions peu attractives pour l'utilisateur vu les importants travaux nécessaires. À partir de l'adoption par le CA à l'époque et à l'analyse de la version finale adoptée par le Gouvernement fédéral, constatez-vous une amélioration du plan et une meilleure prise en compte des revendications wallonnes ?

Ma deuxième question porte sur la concertation. En effet, ce plan indique clairement qu'une concertation est nécessaire avec les autorités régionales et communales pour assurer sa réalisation. J'aurais souhaité savoir si, en dehors de la présentation dans chaque province au printemps dernier, il y avait eu autre chose. Où en est-on dans cette fameuse concertation ?

Ma troisième question porte plus particulièrement sur le projet Angelic. On constate que les craintes dont j'avais pu me faire le porte-parole en mai 2016 sont aujourd'hui largement confirmées. En effet, alors que le projet autour d'Anvers se mettra en place sans souffrir aucun retard, les villes wallonnes devront, elles, se contenter de projets embryonnaires et inachevés. J'ai franchement l'impression que l'expérience du RER n'a toujours pas suffi à certains. Encore une fois, les Wallons devront payer deux fois, voire plus, la facture. Là aussi, Monsieur le Ministre, j'aurais souhaité vous entendre sur votre analyse.

**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, en sa séance du 8 novembre 2016, le Gouvernement wallon, constatant que les attentes qu'il avait formulées le 12 mai n'avaient que marginalement été rencontrées, n'a pu souscrire aux propositions de Plan de transport.

Le Plan de transport adopté par le Gouvernement fédéral ne diffère que très marginalement de la version qui avait été validée par le conseil d'administration de la SNCB.

Par conséquent, très clairement, ce Plan de transport ne correspond pas, trop peu aux revendications du Gouvernement wallon que j'ai, à plusieurs reprises, eu l'occasion de développer ici et de relayer au Fédéral. Seules deux de ces revendications restent partiellement rencontrées, à savoir le passage à une fréquence de un train par heure et par sens sur les lignes Libramont-Virton-Arlon et Libramont-Dinant, ainsi que dans les points d'arrêts de Ham-sur-Heure et Yves-Gomezée.

En ce qui concerne la concertation avec les autorités régionales, la dernière réunion officielle entre la SRWT, le SPW, le SPF Mobilité et Transports et la SNCB date du 22 novembre 2016. Depuis lors, la Wallonie n'a plus été officiellement consultée, ni informée de quelque décision que ce soit. À ce jour, aucun contact nouveau n'est prévu. Toute possibilité de modifier le Plan de transport 2017-2020 me semble à ce stade dramatiquement illusoire.

Pour ce qui est des questions plus précises relatives à certaines adaptations, voici quelques éléments d'informations.

Concernant les six IC directs par jour entre Bruxelles et Luxembourg, trois par sens, l'offre a dû être adaptée en raison des travaux d'infrastructure menés sur la ligne Namur-Arlon, qui induisent deux sections à voies uniques. Seul un IC rapide Bruxelles-Luxembourg est maintenu, mais son horaire est avancé d'une heure. Les cinq autres trains sont limités soit au tronçon Namur-Luxembourg, soit au tronçon Bruxelles-Midi-Jemelle et/ou fusionnés avec certains trains P, avec pour conséquence d'alourdir leur politique d'arrêt et d'allonger leur temps de parcours.

Concernant les correspondances en gare de Marloie, la détérioration des correspondances résulte, elle aussi, des travaux d'infrastructure menés sur la ligne Namur-Arlon, ainsi que de la volonté de la SNCB de réduire le temps de parcours entre Marloie et Bruxelles-Midi. Lorsque ces travaux seront achevés, on en reviendra à la situation d'avant décembre 2014, avec un nœud de correspondance à Marloie orienté vers Bruxelles. C'est d'autant plus dommage que l'optimisation des correspondances à Marloie avait permis d'améliorer la fréquentation de cette gare et de la ligne 43 qui la relie à Liège. Il faudra donc veiller à ce que cette correspondance soit rétablie dès la fin des travaux sur la ligne 162.

Concernant les projets Angelic, le Plan de transport 2017-2020 prévoit la réouverture au trafic voyageur de la ligne 125A à Liège. En termes de service, ce sont 38 trains par jour de semaine qui sont prévus entre Flémalle et Liège via Seraing et Ougrée.

Cependant, le calendrier de mise en œuvre de ce projet reste incertain, car il nécessite l'équipement préalable de la ligne en TBL 1+, qui est le système de sécurité. Or, Infrabel n'est pas encore en mesure de déterminer précisément à quelle échéance ces travaux pourront être menés. Je préciserais encore qu'aucune desserte de cette ligne n'est prévue le week-end.

En conclusion, je ne peux que déplorer la si faible prise en compte des revendications wallonnes dans le Plan de transport de la SNCB, à croire qu'il n'y a même pas un ministre francophone.

Nous avons porté haut et fort nos demandes légitimes, mais nous ne sommes pas à la manœuvre. La responsabilité de la décision incombe au Gouvernement fédéral.

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

**Mme Salvi** (cdH). - Je remercie le ministre. Je ne peux que constater avec vous que c'est dramatique pour l'ensemble des citoyens wallons, parce que l'on espérait, néanmoins, que les choses auraient pu évoluer. Je suis vraiment triste que M. Maroy nous ait quittés. Quand j'entendais la verve avec laquelle il mettait en avant le fait que tous nos maux semblaient être la faute du Fédéral, c'est dommage qu'il n'ait pas écouté votre réponse. Il aurait perçu combien l'incompétence du ministre de la Mobilité au niveau du Fédéral, de surcroît un francophone libéral, fait qu'aujourd'hui on est nulle part dans ce plan de transport.

Deux revendications wallonnes, et franchement, quand vous les exprimez, on se dit que l'on ne va pas aller loin avec cela. Sur le projet « Angélique », il n'y a absolument pas de date qui est fixée. Je ne peux évidemment vous rejoindre sur le fait que c'est dramatique, c'est dramatiquement illusoire de s'imaginer que quelque chose pourra changer. On ne manquera évidemment pas de continuer à le marteler et à le rappeler à nos amis du MR francophone.

## ORGANISATION DES TRAVAUX

*(Suite)*

*Interpellations et questions orales transformées en questions écrites*

**Mme la Présidente.** - Les questions orales ou interpellation(s) de :

- Mme De Bue, sur « la canicule en Région wallonne » ;
- Mme Bonni, sur « les nouveaux moyens alloués au secteur de l'accueil et de l'hébergement des personnes en situation de handicap » ;
- Mme Pécriaux, sur « le déficit financier des maisons de soins psychiatriques » ;
- Mme Pécriaux, sur « le Plan d'actions pour les droits de l'enfant (PADE) » ;
- Mme De Bue, sur « l'égalité de traitement entre les services d'aides ménagères privés et publics » ;
- M. Crucke, sur « les feux tricolores régulateurs de vitesse » ;
- M. Crucke, sur « la communication aux opérateurs GPS des changements de signalisation routière » à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sont transformées en questions écrites.

### *Interpellations et questions orales retirées*

**Mme la Présidente.** - Les questions orales ou interpellations de :

- M. Desquesnes, sur « les mesures visant à encadrer le maintien à domicile des personnes âgées » ;
- M. Collignon, sur « le projet famiDesk » ;
- Mme Ryckmans, sur « la Convention européenne contre les violences faites aux femmes » ;
- Mme Simonet, sur « les propositions législatives de la Commission européenne en matière de transport routier » ;
- M. Henry, sur « le RER et les investissements ferroviaires en Wallonie » ;
- M. Henry, sur « l'adoption du Plan de transport ferroviaire » ;
- M. Arens, sur « l'impact du Plan de transport de la SNCB en province du Luxembourg » ;
- M. Jeholet, sur « l'utilisation de radars dans le cadre de la politique de répression » 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 12 minutes.*

## LISTE DES INTERVENANTS

Mme Jenny Baltus-Möres, MR  
M. David Barattucci, Administrateur de la Fédération des Auto-écoles agréées (FAA)  
M. Matthieu Daele, Ecolo  
Mme Valérie De Bue, MR  
M. Christophe Collignon, PS  
M. Jean-Luc Crucke, MR  
M. Patric Derweduwen, Président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR)  
M. François Desquesnes, cdH  
Mme Déborah Gérardon, PS  
M. Olivier Goies, Président du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA)  
M. Jean-Paul Haine, Administrateur de la Fédération des Ecoles de Conduite et Centres de Formations agréées (FEDERDRIVE)  
M. Pierre-Yves Jeholet, MR  
Mme Joëlle Kapompole, Présidente  
Mme Clotilde Leal Lopez, cdH  
Mme Carine Lecomte, MR  
M. Olivier Maroy, MR  
M. Alain Onkelinx, PS  
Mme Sophie Pécriaux, PS  
M. Maxime Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine  
M. André-Pierre Puget, Indépendant  
M. Jacques Quoirin, Chef du Département Permis de conduire du Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA)  
Mme Véronique Salvi, cdH  
Mme Mathilde Vandorpe, cdH  
M. Jean-Luc Vrancken, Coordinateur de la fédération Concertation des ateliers d'insertion professionnelle sociale (CAIPS)  
M. Jean-Paul Wahl, MR  
M. Ghislain Weets, Administrateur de Drive/Mut/Solidaris

## ABRÉVIATIONS COURANTES

ASBL	Association Sans But Lucratif
AviQ	Agence pour une Vie de Qualité
AWIPH	Agence wallonne pour l'intégration des personnes handicapées
CISP	convention d'insertion socioprofessionnelle
Cocof	Commission communautaire française
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CWEHF	Conseil wallon de l'égalité entre hommes et femmes
DGO	Direction générale opérationnelle
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DGO2	Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques
DPR	Déclaration de politique régionale
GDE	Goals for Driver Education
GOCA	Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire
GRACQ	Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens
GRAPA	Garantie de revenus aux personnes âgées
INAMI	Institut national d'assurance maladie-invalidité
IST	Institut supérieur du travail
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ONU	Organisation des Nations Unies
RER	Réseau Express Régional
SNCB	Société nationale des Chemins de fer belges
SPF	services publics fédéraux
SPW	Service public de Wallonie
TVA	taxe sur la valeur ajoutée