C.R.I. N° 3 (2012-2013)
5e session de la 9e législature

PARLEMENT WALLON

SESSION 2012-2013

COMPTE RENDU

INTÉGRAL

Séance plénière*

Séance publique

Mercredi 17 octobre 2012

*Application de l'art. 151 du règlement

SOMMAIRE

Ouverture de la séance..... 1

Absences motivées..... 1

Ordre du jour - Approbation 1

Communications..... 1

Propositions de décret - Prise en considération 3

Questions d'actualité..... 3

Question d'actualité de M. Stoffels à M. Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique, sur « les inquiétudes des clients de la société Alma Terra suite au retard de la CWAPE dans le traitement des certificats verts »

Orateurs: M. le Président, M. Stoffels, M. Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique.....4

Question d'actualité de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'accès aux transports publics des personnes à mobilité réduite »

Orateurs: M. le Président, M. Senesael, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 5

Question d'actualité de Mme Cassart-Mailleux à M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports, sur « l'eurovignette »

Question d'actualité de M. Disabato à M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports, sur « les hypothèques pesant sur la vignette routière »

Orateurs: M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, M. Disabato, M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports..... 6

Question de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le pourvoi en cassation de la région dans le dossier des chalets de Sart-Eustache »

Orateurs: M. le Président, M. Mouyard, M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité..... 9

Question de M. Daele à Mme Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances, sur « les risques croissants de précarité et le message à envoyer aux associations en ce jour de lutte contre la pauvreté »

Orateurs: M. le Président, M. Daele, Mme Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des chances..... 10

Proposition de résolution visant au respect de la liberté de la presse en Turquie, déposée par M. Wesphael (Doc. 656 (2011-2012) N° 1 et 2)

Discussion générale

Orateurs: M. le Président, MM. Tiberghien, Wesphael, Mme de Coster-Bauchau, MM. Senesael, Disabato, Prévot, M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon.....11

Débat sur la sécurité routière en application de l'article 62 du règlement

Orateurs: M. le Président, Mme Cassart-Mailleux, MM. Stoffels, Saint-Amand, Prévot, Binon, M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine.....18

Proposition de résolution visant au respect de la liberté de la presse en Turquie, déposée par M. Wesphael (Doc. 656 (2011-2012) N° 1 et 2)

Vote nominatif..... 31

Justification d'abstention

Orateurs: M. le Président, M. Tiberghien..... 32

Liste des intervenants..... 33

Abréviations courantes..... 34

Présidence de M. Dupriez, Président

- La séance est ouverte à 14 heures 32 minutes.

OUVERTURE DE LA SÉANCE

M. le Président. - La séance est ouverte.

J'espère que vous avez tous bien dormi après nos agapes campagnardes des dernières semaines.

Je vous propose d'entamer nos travaux.

ABSENCES MOTIVÉES

M. le Président. - Ont demandé d'excuser leur absence à la présente séance : M. Lebrun, en mission et Mme Pécriaux, pour raisons de santé.

ORDRE DU JOUR

Approbation

M. le Président. - Mesdames, Messieurs, conformément à l'article 23.2 du règlement, la Conférence des présidents a procédé à l'élaboration de l'ordre du jour de la présente séance qui vous est soumis conformément à l'article 60.1.

Ce document vous a été adressé.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'ordre du jour ?

Personne ne demandant la parole, l'ordre du jour est adopté.

COMMUNICATIONS

M. le Président. - M. le Président de la Chambre des Représentants m'a fait savoir que la Chambre s'est constituée en sa séance du 9 octobre 2012.

Mme la Présidente du Sénat m'a fait savoir que le Sénat s'est constitué en sa séance du 9 octobre 2012.

M. le Ministre-Président m'a transmis le rapport d'évaluation 2011 relatif à l'état de la coopération entre la Région wallonne et la Communauté germanophone dans le cadre de l'accord de coopération du 26 novembre 1998 modifié par l'accord de coopération du 3 juillet 2008. Il a été envoyé à la Commission de coopération avec la Communauté germanophone.

Aucun document relatif au contrôle de la subsidiarité et aux consultations n'a été transmis par les institutions européennes. Vous trouverez néanmoins dans la liste, des informations au sujet de trois dossiers européens.

Neuf rapports m'ont été adressés :

- le rapport de la mission de la délégation wallonne à la Conférence des Nations-Unies sur le Développement durable au Sommet "planète terre" 2012 (Rio+20) ;
- le rapport d'activités 2010-2011 de la Commission chèques du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) ;
- le rapport d'activités 2010-2011 de la Commission consultative d'agrément des O.I.S.P. et des E.F.T. du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) ;
- le rapport d'activités 2010-2011 de la Commission consultative de la formation professionnelle dans l'agriculture du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) ;
- le rapport d'activités 2010-2011 de la Commission du plan mobilisateur des technologies de l'information et de la communication (P.M.T.I.C.) du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) ;
- le rapport bisannuel 2010-2011 du Service fédéral de lutte contre la Pauvreté, la Précarité et l'Exclusion sociale (SLP) ;
- le rapport d'activités 2011 du Conseil wallon de l'action sociale et de la santé (CWASS) ;
- le rapport annuel 2011 du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme : « Traite et trafic des êtres humains : l'argent qui compte » ;
- le rapport d'évaluation de la coopération entre la Région wallonne et la Communauté germanophone. Année 2011. Programme de coopération pour l'année 2012.

Ils ont été envoyés aux commissions concernées.

Le Gouvernement wallon m'a transmis les 17 arrêtés ministériels de réallocation budgétaire suivants :

- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 11 et 12 de la division organique 16 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 02 et 03 de la division organique 13 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant transfert de crédits entre les programmes 02 et 03 de la division organique 13 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 21 de la division organique 16 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 04 de la division organique 14 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 02 de la division organique 19 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 11 de la division organique 13 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 02 de la division organique 17 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base des programmes 02 et 03 de la division organique 13 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 04 de la division organique 18 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 03 de la division organique 10 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 01 de la division organique 02 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 12 de la division organique 13 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 06 de la division organique 18 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 35 de la division organique 18 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 15 de la division organique 18 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012 ;
- l'arrêté ministériel portant nouvelle ventilation des allocations de base du programme 15 de la division organique 18 du budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2012.

Ces arrêtés seront transmis aux membres de la Commission du budget, des finances, de l'emploi, de la formation et des sports.

Le Conseil économique et social de Wallonie m'a fait parvenir les neuf avis suivants :

- l'avis A.1090 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur un set de 4 indicateurs complémentaires au PIB retenu, en première lecture par le Gouvernement wallon ;
- l'avis A.1091 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur la simplification administrative et e-Gouvernement ;
- l'avis A.1084 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) relatif aux balises pour un fonctionnement optimal et articulé du Service Francophone des Métiers et des Qualifications (SFMQ) et du Consortium de Validation des Compétences (CvdC) ;
- l'avis A.1085 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur la liste des formations considérées comme prioritaires par le Gouvernement wallon au sens de l'article 2, alinéa 1er, 2° du projet d'arrêté du Gouvernement wallon visant à déroger au Dispositif Chèques-Formation - Chèques Eco-climat ;
- l'avis A.1089 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet d'arrêté d'exécution relatif à l'agrément et à l'octroi de subventions aux entreprises d'insertion ;
- l'avis A.1092 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur le rapport d'activités 2011 de l'ASE ;

- l'avis A.1086 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) relatif au projet de décret concernant les centres et les fédérations de planning et de consultation familiale et conjugale ;
- l'avis A.1087 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) sur l'avant-projet de décret relatif au stockage géologique du dioxyde de carbone ;
- l'avis A.1088 du Conseil économique et social de Wallonie (CESW) concernant l'avant-projet de décret relatif à la Stratégie régionale de développement durable.

La Cour constitutionnelle m'a fait parvenir les cinq notifications d'arrêts suivantes :

- la notification de l'arrêt n°114 des rôles 5220 et 5221 relatif aux questions préjudicielles concernant l'article 4 de la loi du 27 février 1987 relative aux allocations aux personnes handicapées, posées par la Cour du travail de Bruxelles ;
- la notification de l'arrêt n°115 du rôle 5223 concernant les questions préjudicielles relatives à la loi du 19 mars 1991 portant un régime de licenciement particulier pour les délégués du personnel aux conseils d'entreprise et aux comités de sécurités, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail, ainsi que pour les candidats délégués du personnel, posées par le Tribunal du travail de Huy ;
- la notification de l'arrêt n°116 du rôle 5224 relatif à la question préjudicielle concernant les articles 3, §§ 3 à 7, et 9 de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, posée par le Tribunal de commerce de Charleroi ;
- la notification de l'arrêt n°117 du rôle 5225 concernant la question préjudicielle relative à l'article 51, § 4, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée, posée par le Tribunal de première instance de Bruges ;
- la notification de l'arrêt n°118 du rôle 5259 concernant les questions préjudicielles relatives à l'article 205, § 3, du Code des impôts sur les revenus 1992, à la loi du 19 septembre 1996 « portant assentiment à la Convention additionnelle signée à Bruxelles le 20 avril 1994, modifiant la Convention et supprimant le Protocole entre la République de Corée et le Royaume de Belgique tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, signés à Bruxelles le 29 août 1977 » et à la loi du 19 septembre 1996 « portant approbation de la Convention entre le Royaume de Belgique et la République du Venezuela tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et (du) Protocole, signé(s) à Bruxelles le 22 avril 1993 », posées par la Cour d'appel d'Anvers.

Les listes reprenant les informations relatives aux dossiers européens, les rapports d'activités, les avis du Conseil économique et social de Wallonie, les arrêtés ministériels et les notifications d'arrêts de la Cour constitutionnelle ont été déposés sur vos bancs.

Tous les documents cités sont à la disposition des parlementaires qui émettraient le souhait d'en prendre connaissance.

PROPOSITIONS DE DÉCRET

Prise en considération

M. le Président. - L'ordre du jour, en application de l'article 87 du règlement, appelle le Parlement wallon à se prononcer sur la prise en considération des propositions de décret suivantes :

- la proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Région wallonne et à y renforcer la sécurité des cyclistes, déposée par M. Saint-Amand, Mme Cremasco et M. Desgain (Doc. 667 (2012-2013) N° 1) ;
- la proposition de décret visant à généraliser les aménagements cyclables sur ou le long des voiries situées à proximité des gares, déposée par M. Saint-Amand, Mme Cremasco et M. Desgain (Doc. 668 (2012-2013) N° 1).

Elles ont été imprimées et distribuées.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur leur prise en considération ?

Personne ne demandant la parole, les propositions de décret sont prises en considération et seront envoyées à la Commission des travaux publics, de l'agriculture, de la ruralité et du patrimoine.

QUESTIONS D'ACTUALITÉ

M. le Président. - Conformément à l'article 61 du règlement, les questions d'actualité ont lieu en ce début de séance.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. STOFFELS À M. NOLLET, MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA FONCTION PUBLIQUE, SUR « LES INQUIÉTUDES DES CLIENTS DE LA SOCIÉTÉ ALMA TERRA SUITE AU RETARD DE LA CWAPE DANS LE TRAITEMENT DES CERTIFICATS VERTS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Stoffels à M. Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique, sur « les inquiétudes des clients de la société Alma Terra suite au retard de la CWAPE dans le traitement des certificats verts ».

La parole est à M. Stoffels pour poser sa question.

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, lorsqu'un ménage, disposant relativement de peu de revenus, souhaite investir dans une installation photovoltaïque, il peut avoir tendance à faire appel à des mécanismes de préfinancement, voire de financement, de son installation pouvant être assimilés à du tiers-investisseur, mais du tiers-investisseur particulier parce que bon nombre d'installateurs comme bon nombre de banques, d'ailleurs, proposent aux clients un investissement « gratuit », à condition de céder à l'installateur, voire de céder à la banque le produit des certificats verts. Donc, le particulier peut bénéficier de l'électricité gratuite tandis qu'il cède des certificats verts à l'installateur voire à la banque.

Première question, Monsieur le Ministre : que faut-il penser de ce type de mécanisme de tiers-investisseur et de ce type de préfinancement ?

Deuxièmement, ce type de préfinancement risque d'être mis à mal dans la mesure où le traitement des certificats verts par la CWAPE prend du temps. En effet, il y a peu, le nombre de certificats verts était encore relativement raisonnable, mais il prend de l'ampleur tandis que l'équipe de la CWAPE n'est pas en mesure de suivre l'augmentation du nombre de certificats verts au rythme nécessaire pour répondre endéans des délais raisonnables. Ce qui veut dire que certaines entreprises, qui pratiquent le tiers-investisseur, risquent maintenant de demander à leurs clients de payer finalement les certificats verts auxquels ils auraient pu avoir accès si la CWAPE avait réagi beaucoup plus rapidement, risquant évidemment de mettre à mal ce mécanisme de préfinancement et donc, de conduire - si je peux me permettre cette expression - des consommateurs dans un piège.

Monsieur le Ministre, quel dispositif mettez-vous en place pour, d'une part, accélérer le traitement des certificats verts pour tout un chacun - tiers-investisseur ou pas - et d'autre part, quel mécanisme spécifique mettrez-vous en place pour répondre à la problématique spécifique que je viens de soulever ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Nollet.

M. Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique. - Bonjour Monsieur le Président, bonjour à tous. C'est toujours un plaisir de se retrouver ici et je recommence la session avec M. Stoffels aussi, avec notre rendez-vous du mercredi tous les 15 jours.

Effectivement, sur une question importante, on le sait...

M. Stoffels (PS). - On peut les multiplier...

M. Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique. - Oui, oui, on peut les multiplier, vous avez raison aussi. On a déjà bien occupé notre matinée d'hier en commission et on poursuit aujourd'hui avec une question - comme je le disais - importante, même si je ne vais pas citer une entreprise plutôt qu'une autre. Il y en a plusieurs qui travaillent sur le dossier.

Il y a deux dimensions à votre question. Je vais d'abord répondre à la dimension concernant le retard dans le paiement des certificats verts, vous avez cité la CWAPE, mais attention, il y a un autre acteur qui intervient aussi, dans le traitement des certificats verts, ce sont les intercommunales de distribution d'énergie. J'estime que la situation est insupportable. Je l'ai fait savoir à la CWAPE qui, elle-même, va prendre contact avec chacun des acteurs, en l'occurrence, les intercommunales et faire le point spécifiquement avec elles pour accélérer le traitement qui doit arriver à la CWAPE qui, elle-même, ne doit pas non plus prendre de retard. Je suis tout à fait d'accord avec vous sur ce volet-là. Cela ne va pas de prendre en otage, que ce soit le consommateur ou les entreprises qui sont derrière aussi, parce que comme vous le dites, une série d'entreprises peuvent être victimes de cela.

Quant à savoir ce que je pense - c'était l'autre partie de votre question - du volet global du mécanisme mis en place, je dirais qu'on travaille actuellement avec *Test-Achats* - et je suis en phase avec ce qu'ils disent dans l'article que vous avez mis en annexe de votre question - sur l'idée d'un contrat-type. De telle sorte que dans ce genre de montage, on sache aussi donner une référence sur laquelle on peut avoir la négociation qui est en cours avec, justement, le principal représentant des associations de consommateurs, de telle sorte que celui qui se met hors du cadre de référence qu'on créerait, serait alors moins stable, mais on pourrait aussi l'annoncer en amont aux citoyens candidats à l'installation du photovoltaïque sur sa toiture.

On ne pourra pas empêcher d'autres offres, celles qui ne respecteraient pas, par exemple, le canevas dans lequel on irait, mais constatant les multiples difficultés - certains pourront dire, à juste titre - dérives aussi de

certaines des propositions, je ne cite pas une entreprise plutôt qu'une autre. Il nous a semblé qu'il était temps de sortir de cela par le haut en faisant ce travail en commun avec *Test-Achats* pour avoir une offre-type et permettre à tout un chacun, y compris celui qui ne connaît pas le dossier - et on peut le comprendre - en long et en large et dans les détails en profondeur aussi, de pouvoir vérifier quel est le degré d'écart par rapport à ce contrat-type qui est en train d'être élaboré.

M. le Président. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Étant donné que ce sont essentiellement des ménages qui disposent de peu de revenus qui ont recours à ce type de financement, j'approuve la démarche de mettre sur pied, avec une organisation reconnue de protection des consommateurs, un contrat-type. Cela peut être une contribution pour mettre à l'abri une série de ménages qui sans ce contrat-type risquent éventuellement de prendre des décisions, de signer des accords qui poseraient problème par la suite.

L'autre partie de la réponse que je ne comprends pas, c'est que le relevé du compteur photovoltaïque est fait sous l'intervention du GRD. Il est directement fait sur le e-cwape par le producteur de l'énergie photovoltaïque.

Le problème c'est que cela prend, au minimum, quatre mois avant que le particulier n'ait une réponse et une fois qu'il a la réponse, il attend encore quelques mois avant que le versement n'arrive sur son compte. C'est le même problème pour le tiers-investisseur, ce qui risque éventuellement de mettre à mal les installateurs qui travaillent de cette façon.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. SENESAEL À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'ACCÈS AUX TRANSPORTS PUBLICS DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Senesael à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « l'accès aux transports publics des personnes à mobilité réduite ».

La parole est à M. Senesael pour poser sa question.

M. Senesael (PS). - Monsieur le Ministre, on le sait, on en a déjà débattu longuement dans votre commission, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports publics est une question récurrente. Elle est d'autant plus récurrente qu'un collectif « Wallonie-Bruxelles », pour l'accessibilité de ces personnes à mobilité réduite aux transports, a fait débat et a même intenté un procès à l'encontre de la Société régionale wallonne des transports quand elle estime le manque d'accessibilité à ces dits transports.

En septembre, la présidente du tribunal est descendue sur place et a, de visu, constaté deux problématiques importantes : d'une part technique et d'autre part budgétaire. On peut dire qu'il y a des difficultés pour que le chauffeur puisse quitter son poste de conduite pour aider la personne à accéder au transport. Donc, il y a une question de sécurité et, d'autre part, la moyenne annoncée par la SRWT pour l'équipement de chacun des arrêts avoisine les 15 000 euros. Je profite de cette question d'actualité, Monsieur le Ministre, parce que le tribunal a rendu, en décembre, ce jugement parce qu'on estime que des accords peuvent être trouvés pour améliorer la situation. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est de la nature de ces accords ?

D'autre part, il semble également que le contrat de service public - je ne vais pas être redondant et en reparler - dans ses réunions préparatoires, a pu organiser les travaux de telle sorte que cette question puisse être abordée. N'est-il pas opportun, voire bénéfique que ce contrat de service public en gestation puisse envisager, de manière budgétaire et de manière technique, l'amélioration de cette accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans sa globalité ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Député, c'est bien sûr une question très importante dont nous avons déjà parlé à plusieurs reprises puisqu'il s'agit de l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports en commun. C'est bien sûr essentiel, mais cela implique aussi une série de coûts, de mises en œuvre qui ne sont pas simples à gérer, en fonction du type d'handicap, en fonction du matériel tel qu'il existe aujourd'hui et au fur et à mesure de son renouvellement.

L'année passée, il y a eu des réunions organisées par mon cabinet entre le groupe SRWT et les représentants des associations des personnes à mobilité réduite, discussions qui ont abouti à des éléments assez positifs. Notamment, le groupe TEC s'est engagé à avancer à la fois sur l'aspect investissement, sur l'aspect organisationnel et aussi sur le fait que, probablement, des acteurs extérieurs devraient intervenir à un moment donné pour faciliter cet accès des personnes à mobilité réduite : je pense en particulier aux communes pour l'aménagement de certains arrêts, et cætera.

Il a été assez surprenant que les associations décident d'aller malgré tout en justice, alors que ce dialogue était en cours. Les choses en sont là. Ceci étant, le dialogue est néanmoins, je pense, encore constructif aujourd'hui et donc, ce que je peux vous dire,

c'est que dans le cadre de cette procédure judiciaire en cours, il y a aussi des discussions directement entre les avocats du groupe TEC et le monde associatif qui représente les personnes à mobilité réduite. Je pense que ces discussions sont positives : elles se font en marge de la procédure judiciaire. Il n'est pas souhaitable, à ce stade-ci, de s'exprimer sur leur contenu précis mais, en tout cas, elles sont dans la lignée des discussions précédentes et j'espère bien qu'on aboutira à des évolutions positives.

En tout cas, en ce qui me concerne, j'appuierai tout ce qui peut être fait dans ce sens et vous avez raison de dire que dans le contrat de service public, là aussi, bien sûr, la problématique des personnes à mobilité réduite sera présente et devra permettre une amélioration permanente en tenant compte des moyens disponibles, de la faisabilité, c'est une question d'évolution, mais de progression au fil du temps. C'est bien mon intention.

M. le Président. - La parole est à M. Senesael.

M. Senesael (PS). - Merci, Monsieur le Ministre, pour vos éléments de réponse positifs qui vont dans le sens souhaité par les parties concernées.

Je me permets juste d'insister, à nouveau, mais vous l'avez dit également dans votre réponse, je pense vraiment que la pierre angulaire du contrat de service public doit permettre, dans les années qui viennent, une vision prospective d'amélioration significative des accès pour améliorer encore et toujours l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, mais je pense qu'on s'entend bien sur le principe et sur la formule.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE MME CASSART-MAILLEUX À M. ANTOINE, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'EMPLOI, DE LA FORMATION ET DES SPORTS, SUR « L'EUROVIGNETTE »

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. DISABATO À M. ANTOINE, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES, DE L'EMPLOI, DE LA FORMATION ET DES SPORTS, SUR « LES HYPOTHÈQUES PESANT SUR LA VIGNETTE ROUTIÈRE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de Mme Cassart-Mailleux à M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports, sur « l'eurovignette » et la question d'actualité de M. Disabato à M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports, sur « les hypothèques pesant sur la vignette routière ».

La parole est à Mme Cassart-Mailleux pour poser sa question.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, quelle incertitude ce matin quand nous avons lu la presse par rapport à cette vignette.

Incertitude grandissante, il est vrai, Monsieur le Ministre, je ne suis pas ici en question d'actualité pour refaire l'historique par rapport à cette vignette parce qu'il y a quelques années déjà et le mot « quelques » est faible quand nous parlons de cette vignette. C'est vrai que l'historique n'est pas l'objectif ici.

Par contre, quand j'ai lu cet article de presse, je me rends compte que l'Europe pointe deux choses : la discrimination par rapport aux étrangers et le fait qu'ils payent leur taxe de circulation dans chaque État membre et la neutralité avec laquelle nous avons toujours été d'accord, majorité comme opposition, nous souhaitions qu'il n'y ait pas un euro de plus pour chaque citoyen wallon. Cela, je le reconnais.

Je souhaite revenir avec vous sur ce sujet et vous poser quelques questions importantes et voir vos réactions par rapport à cet article et par rapport à l'annonce de la Commission européenne.

Vous avez une réunion demain, Monsieur le Ministre, j'aimerais connaître la position de la Région wallonne et ce qu'elle va défendre.

On se rend compte aussi, quand on voit l'avis de l'Europe, qu'il y a des problèmes juridiques importants. Sont-ils vraiment insolubles ? Même certains chefs de cabinet prétendent que cela va être difficile. Je voudrais connaître votre position par rapport à cela.

Élément très important aussi et financièrement parlant, c'est la position de l'Europe par rapport à la possibilité de la SOFICO de déduire la TVA. Cela va-t-il être mis en cause ou pas ? C'est vraiment l'élément très important vu les investissements que nous avons faits.

Le dernier élément que je souhaite relever avec vous est le coût budgétaire. On a souvent parlé, lors d'interpellations, de questions, d'un débat sur cette vignette, du résultat recettes-coûts. Je souhaiterais savoir, et si vous ne savez pas me répondre, je redéposerai une question écrite, quels sont les coûts des études préalables réalisées jusqu'à ce jour et voir quel est l'aboutissement par rapport au coût recette. Si c'est pour que le coût est supérieur aux recettes, vous comprendrez bien qu'il n'est pas nécessaire d'évoluer dans cette direction.

Je terminerai, Monsieur le Ministre, en vous disant « Stop ou encore ». On parle de 2016. Je suis devenue parlementaire en 2004, nous en avions parlé déjà en 2006. On nous dit maintenant que l'aboutissement sera

en 2016. Le « Stop ou encore » est vraiment d'actualité, de dire si on poursuit ou pas, si vous avez réellement des raisons pertinentes, si vous avez la sécurité juridique, si l'Europe va vous suivre. Ce sont vraiment des questions auxquelles je souhaite une réponse.

M. le Président. - La parole est à M. Disabato pour poser sa question.

M. Disabato (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je ne vais pas être très long puisque Mme Cassart-Mailleux a très bien résumé la situation par rapport à la vignette autoroutière. C'est vrai que c'est un domaine extrêmement complexe puisqu'il y a beaucoup de prises de position qui sont faites de manière interrégionale, ce qui demande d'avoir des positions affinées, des négociations qui sont parfois extrêmement longues.

De manière générale, ce qui compte le plus, c'est la taxation des poids lourds au kilomètre où la recette attendue est quand même de l'ordre de 380 millions d'euros, ce qui est relativement énorme. C'est l'enjeu principal qui nous concerne.

Je voulais aborder la question peut-être de manière plus globale.

Au-delà de cela, il y avait aussi dans la Déclaration de politique régionale, la réforme de la fiscalité automobile liée à la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation. Si, sur la taxe de circulation, là aussi, il y a besoin d'avoir beaucoup de concertations, sur la taxe de mise en circulation, là, nous pouvons avancer plutôt seuls en tant que région.

J'aurais voulu savoir quelles étaient les choses que vous aviez pu faire, quelles étaient les réunions que vous aviez pu convoquer et quelles sont vos positions par rapport à cette réforme de la taxe de mise en circulation qui est extrêmement importante aussi en termes de santé puisque, vous le savez, l'objectif est aussi de réduire la pollution, notamment dans les villes, ce qui est extrêmement important quand on voit certaines villes. Je prends l'exemple de Charleroi ou de Liège, la pollution, notamment en particules fines, est quand même relativement élevée et nécessiterait donc que des mesures soient prises. J'aurais voulu savoir ce qu'il en était.

Question similaire à celle de Mme Cassart-Mailleux, c'est-à-dire quelle position allez-vous prendre demain lors de la rencontre de la commission pour la mise en place de différents systèmes ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Antoine.

M. Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports. - Mme Cassart-Mailleux évoquait à cette tribune la longueur de la procédure d'adoption de cette réforme importante, significative, sinon même essentielle pour non seulement notre région, mais les trois régions.

Peut-être un bref rappel, vous ne discuterez pas le fait que je suis devenu responsable de la fiscalité finance depuis 2009.

Depuis lors, qu'avons-nous fait ? Il y a eu deux progrès majeurs dans le dossier. Je vous le dis à vous, comme à M. Disabato. C'est qu'il y a eu un accord complet entre les régions pour la mise en œuvre de deux systèmes, M. Disabato a bien fait de le répéter, à la fois la vignette pour les véhicules légers et à la fois le péage au kilomètre pour les véhicules lourds dès lors qu'on considère lourd à partir de 3,5 tonnes.

Deuxième élément d'accord, ce ne fut pas simple. Cela avait envenimé nos relations sous la législature précédente. C'est un accord entre les trois régions sur la répartition des recettes de la vignette à l'égard des non-résidents.

Le dossier pouvait donc progresser.

Prenons les poids lourds, si vous le voulez bien parce que c'est probablement là qu'il y a, M. Disabato a évoqué quelques chiffres, je ne peux pas à ce stade les confirmer, vous ne m'en voudrez pas, puisque les tarifs ne sont pas encore fixés. Là, nous avons eu une première difficulté, c'est que pour l'Eurovignette qui était coordonnée par le Gouvernement hollandais, celui-ci s'est retiré, ce qui veut donc dire que nous nous sommes retrouvés sans pilote. Rappelez-vous, il s'agissait pour nous de la Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Danemark et de la Suède. Depuis lors, avec la chute du Gouvernement hollandais, les élections, nous ne connaissons pas aujourd'hui quelle sera l'attitude du nouveau Gouvernement hollandais, ce qui ne nous empêche pas de vouloir progresser à l'échelle de notre pays. Vous en connaissez l'objectif, c'est un système de perception au kilomètre, bien sûr impliquant à la fois les véhicules qui sont immatriculés chez nous ou qui sont de passage.

L'horizon, les consultants l'ont indiqué en juillet dernier dans les Architectures provisoires, c'est 2016.

Si je peux exprimer avec un espoir cependant, c'est d'avoir un système intégré. Je souhaiterais vraiment, mais je ne suis pas le seul, c'est tout le gouvernement et j'oserais même vous y joindre, que nous ayons une approche qui soit intégrée au niveau européen et pas simplement sur une partie du territoire ou une toute petite partie de l'Europe, sachant les difficultés que cela peut faire naître en termes de perception différente d'un pays à l'autre.

Pour les véhicules légers, nous sommes là devant deux principes qui sont, pour moi, fondateurs de notre démarche. Nous souhaitons faire payer un droit de passage. Quiconque utilise nos voiries, qu'il soit véhicule national ou étranger, doit pouvoir contribuer.

Mon collègue M. Di Antonio y est évidemment très sensible, à sa rénovation, voire peut-être même le cas échéant à son extension, comme nous, Belges, nous participons au financement de réseaux à l'étranger dès lors que nous en prenons les autoroutes.

Premier élément, c'est le droit de passage pour l'utilisation du réseau routier.

Le deuxième élément, peut-être, il y a quelques années, l'a-t-on dit trop fort et de manière trop directe, je vais donc le dire de manière élégante, mais vous m'aurez vite compris, c'est la neutralité fiscale. Il ne peut pas être question, et je le dis pour moi-même avec mes convictions, mais j'imagine pour un grand nombre, il ne peut être question d'une quelconque nouvelle charge sur nos concitoyens. Nous devons rechercher un principe de neutralité fiscale.

C'est là bien évidemment que l'Union européenne, ayant lu les déclarations il y a quelques années, les attitudes des uns et des autres, nous a très vite conviés à s'expliquer.

J'ai vu apparaître dans la presse qu'il y aurait une réunion capitale demain. Nuançons un peu, ce n'est pas la première ni la dernière des réunions que nous aurons avec la Commission européenne, et singulièrement la DG MOVE.

De quoi s'agit-il ? Premier élément, la Commission européenne veut nous interroger, d'abord voir la vignette suscitera ou non une discrimination entre les non-résidents et les nationaux, considérant à leurs yeux que les non-résidents payent déjà une taxe de circulation dans leur pays d'origine.

Ainsi, la vignette peut-elle avoir une validité obligatoire de un an pour les résidents ? Là, l'Union européenne – mais je suis très prudent – semblerait nous dire : « Vous ne pouvez pas établir obligatoirement sur un an, car la vignette s'assimilerait alors à une taxe sur la circulation ».

Deuxième élément, ils souhaiteraient voir si l'introduction de la vignette aura une incidence sur l'établissement de la taxe de circulation qui laisserait apparaître ou qui conforterait le premier danger de discrimination que je viens d'indiquer entre nationaux et non-résidents.

Troisième élément, quels types de voiries sont concernées ? Pour l'Union européenne, manifestement la vignette ne pourrait pas concerner les voiries communales ou secondaires puisqu'à leurs yeux, il faudrait qu'il y ait une alternative à l'usage d'une route sous vignette.

Vous vous rendez compte de l'extrême difficulté juridique et politique puisque nous tenons, vous comme moi et d'autres, à la neutralité fiscale.

J'ai ainsi envie de dire dans ce dossier que le gouvernement, chers collègues, a proposé, mais qu'il doit aussi composer avec les autres régions et que c'est vous qui allez disposer, mais entre-temps, l'Union européenne se sera interposée.

M. le Président. - La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Ministre, votre réponse ne m'a pas appris grand-chose de nouveau.

Vous avez un peu réexpliqué ce que je vous ai dit et vous avez peu répondu à mes questions.

Nous avons un point commun qui est celui de la neutralité par rapport aux Wallons. La neutralité fiscale, nous la soutenons et d'emblée, nous l'avons toujours souhaitée.

Vous l'avez dit vous-même, un endroit de passage pour les étrangers, mais pour le reste, je vois un dossier qui n'aboutit pas facilement. Je ne dis pas que vous êtes le seul responsable à son non aboutissement. Je me rends compte qu'il y a un problème juridique, qu'il y a des études préalables qui ont été faites et tout compte fait, on n'aboutit à rien de bien meilleur après.

Je dirais donc, comme je vous ai dit en dernière réflexion : « Stop ou encore ». C'est la presse qui le relaye, les chefs de cabinets disent qu'ils n'arriveront pas à trouver des solutions par rapport au point juridique. Je voudrais un peu d'honnêteté par rapport à ce dossier que nous attendons depuis sept ou huit ans. J'aimerais vous dire aussi qu'il y a un impact financier et budgétaire pour la région.

Vous avez parlé du ministre Di Antonio par rapport à la vignette sur autoroute, mais je peux vous dire que c'est important.

M. le Président. - Vous avez dépassé votre temps de parole.

Je vous remercie.

La parole est à M. Disabato.

M. Disabato (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre pour son histoire dans laquelle il nous a rappelé les faits, mais je n'ai pas entendu beaucoup de réponses par rapport aux questions que je me posais. J'y reviendrai. Je suppose donc qu'il y a une prudence liée au fait qu'il faut garder une marge d'appréciation pour la réunion de demain. J'aurais voulu avoir plus d'informations par rapport à la taxe de mise en circulation qui est aussi extrêmement importante et qui est un dossier qui se joint à la question de la vignette autoroutière. Je reviendrai en question orale en commission; ce qui sera quand même beaucoup plus simple que lors d'un débat d'actualité.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. MOUYARD À M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE POURVOI EN CASSATION DE LA RÉGION DANS LE DOSSIER DES CHALETS DE SART-EUSTACHE »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Mouyard à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le pourvoi en cassation de la région dans le dossier des chalets de Sart-Eustache ».

La parole est à M. Mouyard pour poser sa question.

M. Mouyard (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, ma question a trait aujourd'hui à la construction de chalets dans le village de Sart-Eustache, commune de Fosses-la-Ville. Il s'agit de chalets qui ont été construits, pour certains, il y a une cinquantaine d'années, mais dans une zone *non indicandi* et en 2004, la région a dressé un procès-verbal et a introduit le dossier devant le tribunal de Première instance afin qu'il y ait jugement pour la remise en état des lieux.

Le jugement en Première instance, nous le connaissons puisqu'il a été décidé qu'il n'y aurait pas de remise en état des lieux, mais bien une amende à payer pour les occupants de ces chalets dont certains étaient de totale bonne foi lorsqu'ils l'ont acheté. Ce n'est pas eux qui ont construit les chalets. Le fonctionnaire délégué a interjeté appel de la décision et en appel, le jugement de première instance a été confirmé, à savoir ne pas devoir remettre en état les lieux, mais bien payer une amende.

Il y a quelques jours de cela, le fonctionnaire délégué répondait à un journaliste et disait qu'il était de son devoir, quand il y avait procès-verbal dressé, de porter le problème devant la justice et d'aller jusqu'au bout. Il disait : « Ce n'est pas pour ennuyer les gens, mais c'est mon devoir en tant que fonctionnaire délégué de le faire ». Mais il disait aussi : « Le deuxième jugement confirme le premier. Il ne devrait donc plus y avoir de problème. Les services juridiques sont en train d'analyser le jugement, mais il n'y a pas lieu d'aller en cassation ».

« Bardaf », si je puis m'exprimer ainsi, hier ou avant-hier, le service juridique a détecté une anomalie dans le jugement puisqu'on aurait oublié, dans la décision, un des chalets. Le pourvoi en cassation a donc bien été introduit par le fonctionnaire délégué afin de casser le deuxième jugement puisque non conforme à la réalité des choses.

Monsieur le Ministre, il faut savoir que pour certaines personnes qui habitent là-bas, c'est devenu un réel calvaire surtout que certains étaient de totale bonne foi lorsqu'ils ont acheté le chalet. Ce ne sont pas forcément des gens qui ont des ressources indéfinies. Ce sont des personnes qui ont déjà dépensé beaucoup d'argent en frais d'avocat et autres.

La justice les a condamnés à devoir payer une amende. Ils l'ont accepté, cela va aller dans ce sens-là et ils pensaient être arrivés au bout de ce calvaire juridique. Le jugement doit déboucher sur une régularisation. J'imagine qu'il y a jurisprudence. Ce n'est pas parce qu'on a oublié un chalet qu'on ne peut pas également régulariser ce chalet-là.

J'ai vraiment l'impression qu'une persécution est opérée par rapport à ces habitants. J'aimerais franchement avoir votre avis sur la question et ce dossier.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - Monsieur le Président, Monsieur le Député, on touche évidemment à un dossier complexe qui est celui de l'habitat dans l'habitat permanent de manière générale et donc, de situations qui, à chaque fois, sont très compliquées.

Je voudrais d'abord démentir votre conclusion. Il ne s'agit en aucun cas, d'acharnement puisque effectivement, le jugement ne parle que de six chalets sur sept.

Contrairement à ce que vous dites, il n'y a donc pas de jurisprudence qui dit que cela vaut pour le septième, car cela, je pense que vous pourrez la chercher. Si vous la trouvez, vous me l'indiquerez. C'est justement au bénéfice du propriétaire. Je pense d'ailleurs que l'avocate du propriétaire considère que le pourvoi en cassation est positif en ce sens, pour clarifier la situation du septième chalet. C'est dans ce sens-là que l'appel est envisagé et non certainement pas pour causer des tracas supplémentaires.

Pourquoi est-on dans cette situation? Parce qu'il y a une procédure judiciaire qui a été engagée il y a six ans. Cette procédure a suivi son cours, elle est arrivée à un jugement et celui-ci ne porte que sur six chalets sur sept. Je vous rappelle qu'on était au départ sur des constructions en zones non urbanisables. C'est donc une infraction incontestable. Le traitement judiciaire a effectivement permis de clarifier la situation au bénéfice des propriétaires pour six chalets sur sept ou en tout cas, d'avoir une situation désormais pacifiée et clarifiée. Le problème, c'est qu'un des sept chalets, pour des raisons que j'ignore, n'est pas repris dans le jugement. C'est

simplement pour clarifier cela que le pourvoi est à ma connaissance, envisagé. Je ne pense pas qu'il ait déjà été introduit, mais c'est sous réserve de vérification. En tout cas, ce n'est pas du tout une volonté de tracasseries administratives et d'une manière générale, c'est bien la consigne que j'ai donnée à mon administration, c'est de ne pas miser sur la procédure judiciaire, mais d'activer les différents éléments du Plan HP avec ma collègue de l'Action sociale. C'est bien dans ce sens que nous travaillons, mais dans un dossier qui est, comme vous le savez, extrêmement complexe et qui se résout, petit à petit, année après année.

M. le Président. - La parole est à M. Mouyard.

M. Mouyard (MR). - Je remercie M. le Ministre pour cette réponse. Nous ne sommes absolument pas ici dans un cas d'habitat permanent. Je ne sais pas où vous avez été chercher cette information-là, mais enfin soit.

Par contre, rien n'empêche de régulariser la situation pour le septième chalet. Vous avez les outils administratifs pour le faire. En faisant casser le jugement, vous allez le faire pour l'ensemble des chalets. Ces personnes pensaient que ces tracasseries étaient terminées, mais non, on est reparti parce que, qui dit « casser un jugement » dit qu'on doit recommencer toute la procédure. Honnêtement, je ne comprends pas.

Si vous me dites que vous n'êtes pas persuadé que le pourvoi en cassation a été introduit, Monsieur le Ministre, je vous en supplie, faites alors tout pour stopper ce massacre. Ces gens n'en peuvent réellement plus !

Deux jugements vont dans leur sens. On ne remet pas en état, mais on paie des amendes, on en reste là et on régularise. Alors, arrêtons, pas d'acharnement, s'il vous plaît.

QUESTION D'ACTUALITÉ DE M. DAELE À MME TILLIEUX, MINISTRE DE LA SANTÉ, DE L'ACTION SOCIALE ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES, SUR « LES RISQUES CROISSANTS DE PRÉCARITÉ ET LE MESSAGE À ENVOYER AUX ASSOCIATIONS EN CE JOUR DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question d'actualité de M. Daele à Mme Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances, sur « les risques croissants de précarité et le message à envoyer aux associations en ce jour de lutte contre la pauvreté ».

La parole est à M. Daele pour poser sa question.

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Président, Madame la Ministre, chers collègues, deux éléments me poussent à vous poser cette question d'actualité aujourd'hui.

Premièrement, on a eu les nouveaux chiffres des CPAS qui nous ont annoncé, jeudi dernier, dans la presse, une augmentation, entre 2002 et 2010, de 40 % des personnes qui bénéficient des revenus d'intégration dans les CPAS. Le président de la Fédération wallonne des CPAS indique également qu'au-delà de ces 40 % des RIS, il y a tous les à-côtés qui augmentent aussi pour les CPAS : des médiations de dette aux aides complémentaires et toute une série de services que rendent les CPAS.

Deuxièmement, le rapport de l'UNESCO est paru hier et nous indique qu'un huitième des jeunes ne termine pas leurs études secondaires. Un effet collatéral, ce sont les 19 % de chômage des moins de 25 ans dans notre pays.

À cela s'ajoutent le plan d'austérité du Gouvernement fédéral et les mesures antisociales que cela amène. On peut penser à la diminution des allocations de chômage, l'augmentation de trois mois du temps d'attente quand on sort des études. Puis vient la chasse aux chômeurs, on chasse certains chômeurs des allocations de chômage pour les amener vers les CPAS. Donc, les 40 % que j'ai cités en début d'intervention ne sont amenés qu'à croître dans les années qui viennent.

On vient ici, il y a quelques minutes, d'être interpellés par ATD Quart-Monde, par LST, Association 21, la dalle de Refus de la misère, en cette Journée mondiale de refus de la misère.

Madame la Ministre, pensez-vous que la Wallonie est suffisamment armée pour pouvoir lutter contre cette pauvreté, cette misère qui prend de plus en plus de place ? On ne peut que le constater, on connaît les chiffres : une personne sur cinq vit dans le risque de tomber dans la précarité, 15 % des personnes y sont. Ensuite, il y a la précarité infantile : 18 % des 0 à 15 ans vivent sous le seuil de pauvreté. On en a déjà parlé à d'autres occasions.

Il me reste quelques secondes, Madame la Ministre, pour vous poser les questions. La Wallonie est-elle suffisamment armée ? Quelles sont les réponses que vous apportez aux interpellations des associations, notamment il y a quelques minutes, mais aussi tout au long de l'année ?

M. le Président. - La parole est à Mme la Ministre Tillieux.

Mme Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances. - Monsieur le Président, chers collègues, Mesdames et Messieurs les députés, c'est avec plaisir que je m'adresserai à vous en saluant la mobilisation aujourd'hui, Journée internationale de Lutte contre la pauvreté, qu'on appelle chez nous « Journée du refus de la misère ». Je salue

l'action au quotidien des associations de la société civile et leur mobilisation de ce jour pour faire savoir et connaître encore les personnes en situation de pauvreté. Elles sont nombreuses, notre territoire wallon n'est pas épargné. Vous avez raison, Monsieur le Député, même si la dalle du Refus de la misère, ici, dans l'enceinte de notre parlement, nous rappelle chaque jour, lorsque nous passons devant, combien il faut penser à lutter encore et toujours et combattre ce phénomène de pauvreté.

Je voudrais mettre en avant un acteur important au niveau de la Wallonie : le réseau wallon de lutte contre la pauvreté. Il coordonne des actions et est très actif avec des initiatives innovantes. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le Gouvernement wallon a décidé, il y a un peu moins d'un mois, de décerner le Mérite wallon à sa présidente très active, Mme Christine Mahy. Je profite de l'occasion pour saluer son action au quotidien.

Dans le contexte de crise financière que nous vivons, qui s'est mué en crise sociale, ce sont les moins nantis de notre société qui ressentent doublement les effets de cette crise. La Wallonie doit donc, encore et toujours, continuer à lutter parce que le phénomène ne cesse de s'amplifier ces derniers mois.

Quels sont les leviers dont on dispose ? Le principal levier est de tenter de redresser économiquement notre région grâce à l'action de notre Plan Marshall 2.vert, avec un axe tout particulier sur lequel j'attire votre attention, qui s'intitule « bien-être social et emploi ». C'est au travers de cet axe que nous menons particulièrement des actions de lutte contre la pauvreté. Il y a aussi tout le vecteur de l'économie sociale qui progresse. Je citerai également la question du non-marchand, tout ce secteur qui permet de l'emploi dans le cadre de l'aide aux personnes. Quand on connaît le défi du vieillissement, c'est aussi quelque chose d'important.

Pratiquement et concrètement, quelles sont les actions menées notamment par mon département, mais pas uniquement puisque c'est une politique transversale. Une des premières compétences touchées est le logement, chacun cherche à se loger, à se nourrir, à se chauffer, à se soigner. Ce sont des politiques transversales. C'est la mise en œuvre d'une conférence interministérielle « intégration dans la société », où des groupes de travail se plongent dans le débat de la grande précarité. C'est la lutte, encore et toujours, contre le surendettement et le crédit trop facile aujourd'hui. J'ai déployé des moyens supplémentaires. C'est plus d'un million d'euros octroyés l'année dernière ...

M. le Président. - Veuillez conclure, Madame la Ministre.

Mme Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances. - ... en supplément des moyens financiers, notamment les relais sociaux sur lesquels nous comptons. Nous y reviendrons, j'imagine, vous me questionnerez encore sur le sujet des Plans grand froid à l'entame de l'hiver. Il y a plein d'autres initiatives, mais le temps est écoulé !

M. le Président. - La parole est à M. Daele.

M. Daele (Ecolo). - Merci, Madame la Ministre, pour vos réponses. La Wallonie n'a évidemment pas l'ensemble des compétences pour pouvoir lutter contre la pauvreté, mais en a une partie.

C'est vrai qu'il y a des éléments symboliques : décerner le prix du Mérite wallon à Mme Christine Mahy, c'est un symbole. On voit aussi que la Secrétaire d'État en charge de la lutte contre la pauvreté, Mme Maggie De Block, demande de nouer un tissu blanc à la fenêtre, c'est aussi un symbole. L'important est aussi l'action, parce qu'au-delà des symboles, c'est cela qui va permettre aux personnes de se sentir mieux.

Il y a les sans-abris, les sans-emplois, mais la précarité touche de plus en plus de personnes qui sont mal logées, des personnes qui ont des emplois précaires. Elles doivent recevoir toute notre attention parce que c'est une partie de la population de plus en plus croissante.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT AU RESPECT DE LA LIBERTÉ DE LA PRESSE EN TURQUIE, DÉPOSÉE PAR M. WESPHAEL (DOC. 656 (2011-2012) N° 1 ET 2)

Discussion générale

M. le Président. - L'ordre du jour appelle l'examen de la proposition de résolution visant au respect de la liberté de la presse en Turquie, déposée par Monsieur Wesphael (Doc. 656 (2011-2012) N° 1 et 2).

Je déclare la discussion générale ouverte.

J'ai noté des prises de parole de M. Wesphael, Mme de Coster-Bauchau, MM. Senesael et Disabato.

La parole est à M. Tiberghien, Rapporteur.

M. Tiberghien, Rapporteur. - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, notre Commission des affaires générales, de la simplification administrative, des fonds européens et des relations internationales s'est réunie en séance publique de commission le 1er octobre 2012 afin d'examiner la proposition de résolution visant au respect de la liberté de la presse en Turquie, déposée par M. Wesphael.

M. Wesphael a procédé à un exposé de sa proposition de résolution. L'objectif du texte est la restauration de la liberté de la presse et de la liberté d'opinion en Turquie, un pays proche de l'Europe, candidat à l'adhésion à l'Union européenne.

Il est urgent, a-t-il ajouté, d'adopter cette résolution, dans la mesure où 95 journalistes et professionnels des débats étaient incarcérés dans les prisons turques à la mi-septembre ; dans la mesure aussi où trois procès sont actuellement en cours et que de nombreuses associations dénoncent la situation qui est faite à la presse en Turquie.

Enfin, M. Wesphael a expliqué qu'il était normal que le parlement se saisisse de cette problématique puisqu'il a adopté le 25 avril 2012 un décret portant assentiment à l'accord de coopération en matière de culture, de formation et de recherche scientifique avec la Turquie.

Lors de la discussion générale, Mme de Coster-Bauchau a expliqué que le fait de sensibiliser le Gouvernement wallon au droit fondamental qu'est la liberté d'expression pouvait être considéré comme louable.

Néanmoins, selon elle, la liberté de la presse relève plutôt des compétences de la Communauté française et, à ce titre, il ne lui semblait pas possible de suivre M. Wesphael.

Elle a encore précisé que le rôle du Parlement wallon n'était pas d'être le gendarme de l'Europe et qu'il fallait respecter le rôle de chacun, en l'espèce, celui du Ministre fédéral des Affaires étrangères, dans la mise en œuvre et le contrôle des libertés fondamentales.

Elle a conclu que le groupe MR ne pouvait pas soutenir la proposition.

M. Lebrun a, pour sa part, rappelé que la Commission des relations internationales du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles s'était déjà saisie du dossier et avait décidé d'organiser des auditions sur le sujet.

Pour lui, même si les parlementaires sont bien évidemment interpellés par la situation des journalistes en Turquie, il semble que la compétence relève davantage de la Communauté française et des autorités fédérales à qui il est possible de faire part de l'intérêt des parlementaires wallons pour ce sujet.

Mme Targnion a indiqué pour le parti socialiste que le texte rappelait opportunément que la liberté de la presse est un principe fondamental dans les systèmes démocratiques et que le groupe PS partageait avec force et conviction les préoccupations légitimes des journalistes à travers le monde.

Elle s'est ensuite interrogée sur deux aspects du texte à l'examen.

Celui du *momentum* tout d'abord: elle s'est demandé s'il était opportun de stigmatiser aujourd'hui un pays à forte majorité musulmane alors que l'actualité récente tend à cristalliser les tensions entre les différentes communautés.

Celui de l'angle de vision ensuite : pourquoi, s'est-elle questionnée, se limiter à un pays, la Turquie, qui est certes un pays problématique, mais ne fait néanmoins pas partie des dix pays les plus dangereux.

Mme Targnion a conclu en estimant que, puisque des auditions sont prévues au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, il était opportun d'en attendre les résultats et d'éventuellement déposer une proposition plus globale.

Au nom du groupe Ecolo, j'ai pour ma part cautionné le contenu du texte à l'examen en rappelant que c'est bien par un de nos représentants Ecolo, qu'une initiative similaire a été prise au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

J'ai expliqué que, d'une part, les auditions n'avaient pas vocation à retarder les prises de décision et que la volonté de généraliser le texte n'était pas non plus une obligation, notamment en regard de l'urgence de la situation.

Suite à ces diverses interventions, M. Wesphael a exprimé son indignation face à une attitude qu'il a estimée « odieuse ». Pour lui, les personnes incarcérées et humiliées parce qu'elles ont critiqué le régime n'ont pas à attendre des auditions pour qu'on s'intéresse à elles et la région se doit d'envoyer un message clair. Il a déclaré que, dans ce cadre, le débat sur les compétences était vain.

M. Disabato a rappelé que le débat était engagé depuis deux mois au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, que des auditions étaient imminentes et qu'il convenait d'avoir une attitude commune entre les deux entités francophones.

M. Wesphael a rappelé que, désireux de voir le texte adopté rapidement, le Groupe Ecolo au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles ne s'est pas prononcé en faveur d'auditions, ajoute-t-il. Et que c'était donc dans le but de voir au moins une instance, en l'occurrence notre parlement, se prononcer rapidement qu'il avait demandé que sa proposition de résolution soit examinée ce jour.

Mme Targnion et moi-même avons plaidé pour que nous reportions le vote dans l'attente des auditions afin de ne pas enterrer le texte.

Comme pour M. Wesphael il n'était pas permis d'attendre, il a maintenu sa décision de demander un vote sur sa proposition de résolution.

La proposition a finalement été rejetée par 7 voix et une abstention.

(Applaudissements)

M. le Président. - Nous allons à présent écouter l'auteur de cette résolution.

La parole est à M. Wesphael.

M. Wesphael (Indépendant). - Monsieur le Président, chers collègues, d'abord remercier M. Tiberghien pour la qualité de son rapport complètement exhaustif et conforme à tout ce qui a été dit.

Chers collègues, l'urgence d'adopter cette proposition de résolution s'est accrue depuis son dépôt et je pense que le débat est plus que jamais d'actualité.

D'après l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, 95 journalistes et professionnels des débats étaient incarcérés dans les prisons turques à la mi-septembre.

Trois procès sont actuellement en cours. Le premier concerne des journalistes poursuivis pour leur lien éventuel avec le PKK. Le deuxième concerne des journalistes d'une chaîne privée poursuivis pour leur attitude à l'encontre du gouvernement. Le troisième concerne un journaliste qui a initié la publication d'un journal dans lequel s'exprimaient des journalistes emprisonnés.

De nombreuses organisations dignes de foi, telles que la Fédération européenne des journalistes, l'Association européenne des journalistes, l'Association des journalistes professionnels et Amnesty International, dénoncent la situation qui est faite à la presse en Turquie.

Il ne s'agit pas d'un problème mineur sur le plan international et cette situation est condamnée unanimement sur le plan diplomatique. L'OSCE s'inquiète d'ailleurs des appels de l'autorité turque pour modifier la législation en vigueur pour les médias.

Il semble normal que le Parlement wallon se joigne à ces voix autorisées, d'autant qu'a été adopté, le 25 avril 2012, le décret portant assentiment à l'accord de coopération en matière de culture, de formation et de recherche scientifique entre le Gouvernement de la Communauté française, le Gouvernement wallon et le Collège des commissions communautaires française de la Région Bruxelles-Capitale, d'une part, et la République turque, d'autre part, fait à Bruxelles le 7 juin 2011.

Chers collègues, j'ai été évidemment un peu saisi de l'attitude des groupes politiques lors de la commission. Saisi pourquoi ? Parce qu'on m'a dit : « Oui, c'est un vrai problème, mais d'abord, ce n'est pas de compétence wallonne ». Mais alors, il ne faudra jamais plus venir ici avec une résolution portant, par exemple, sur le conflit israélo-palestinien : on l'a fait à trois reprises. Il ne faudra plus venir ici non plus avec des résolutions portant sur la question du Tibet : on l'a fait à deux reprises.

Le fait de porter une voix du Parlement wallon et de s'indigner par rapport à cette politique gouvernementale de la Turquie à l'égard de la presse libre en Turquie est un message essentiel, même si ce n'est pas cela qui va faire trembler le Gouvernement turc, tout le monde le sait, mais au moins prendre une position claire dans le concert international contre cet emprisonnement me semble le *minimum minimorum*.

Je pense d'ailleurs que les démocrates qui sont dans cette assemblée devraient réfléchir véritablement à cette question parce que, laisser aujourd'hui croupir des journalistes indépendants dans des prisons alors qu'ils n'ont commis aucune faute et qui sont véritablement aujourd'hui – on le sait maintenant – dans une situation physique complètement déplorable, je pense que pour les démocrates que nous sommes, en tout cas ceux qui se désignent comme cela, c'est intolérable.

Deuxième élément, c'est que j'ai entendu un argument que je considère assez invraisemblable, si ce n'est odieux, je l'ai même dit en commission. Tout le monde dit : « Mais attendez, Monsieur Wesphael, c'est vrai ce que vous dites, mais il faut demander des auditions d'experts pour connaître véritablement la situation en Turquie et savoir si, manifestement, ces prisonniers, c'est justifié ou non qu'ils soient en prison », parce qu'ils ont dénoncé, en tant que journalistes, le régime, le Gouvernement turc et parfois qu'ils ont pris des positions contre le retour d'une forme d'intégrisme religieux.

Et bien, écoutez, oser dire ce genre de choses, oser dire : « Nous allons, dans un mois, un mois et demi, désigner un collège d'experts qui va nous éclairer sur la situation de ces prisonniers », disons-le clairement, journalistes et politiques, dans ce cas de figure en particulier, c'est évidemment à mon sens, assez odieux. Je le répète dès lors que nous sommes dans une situation extrêmement choquante.

Raison pour laquelle, mes chers collègues, il est temps de se ressaisir, il est temps de prendre une position claire sur ce dossier.

J'en appelle véritablement aux démocrates. C'est vrai que notre voix sera une voix parmi d'autres, mais si nous n'avons pas cette capacité de réaction, nous serons indignes effectivement de porter les couleurs et le titre de parlementaire dans une assemblée démocratique.

Par ailleurs, il faut quand même se souvenir aujourd'hui que ce problème n'est pas le seul évidemment qui préoccupe les démocrates et les parlements démocratiques, il y a d'autres problèmes dans le monde, mais imaginez aujourd'hui, comme je l'ai entendu en commission hier avec une résolution qui vise l'atteinte à l'ensemble des droits de l'homme ou des journalistes dans le monde, me paraît absolument ridicule. Ici, on est dans une situation extrêmement précise de personnes qui ont besoin d'un soutien parce qu'elles sont enfermées à cause du fait qu'elles font véritablement leur travail.

Je vous demande donc de vous resaisir. Il ne s'agit pas ici de s'attaquer à un pays en particulier, il s'agit simplement d'examiner une situation de fait et aujourd'hui, oser prétendre qu'il est important d'attendre, et de désigner des experts pour constater si c'est vrai alors que si vous lisez bien la résolution, tous les organismes internationaux, toutes les confédérations journalistiques européennes, Amnesty International, tout le monde dénonce la situation et la reconnaît comme exacte, tout à fait fondée, et vous, vous voulez des commissaires ou des experts pour savoir si c'est vrai! Lorsque chacun votera ce texte, il votera évidemment avec sa conscience par rapport à ces personnes qui sont aujourd'hui emprisonnées pour les raisons que je viens d'expliquer.

N'allez plus dire après pour ceux qui voteraient contre cette résolution votre souci pour la liberté de la presse en Europe.

Je vous signale que la Turquie est à deux pas de l'Europe, que la Turquie demande son adhésion à l'Europe. Si on n'ose pas lui envoyer un message clair aujourd'hui, il ne faut pas demander quelle sera la capacité des politiques en Europe à négocier l'entrée de la Turquie aux conditions qui sont celles de la tolérance, de la démocratie et des droits fondamentaux.

Je vous remercie.

M. le Président. - Merci, Monsieur le Député.

La parole est à Mme de Coster-Bauchau.

Nous entendrons ensuite M. Senesael et puis M. Disabato.

Mme de Coster-Bauchau (MR). - Merci, Monsieur le Président.

Monsieur Wesphael, je vous ai bien entendu. Permettez-moi de vous dire que vous êtes quand même un petit peu dans le mélange des genres parce que j'ai été hérissée quand je vous ai entendu plusieurs fois dire : « Si vous êtes des démocrates ». Permettez-moi de vous dire que je suis une vraie démocrate. D'accord ? Et cela me hérisse. Alors aujourd'hui, votre résolution s'inscrit dans le débat entourant la liberté de la presse. Je pense que tous, tous ceux qui sont ici dans l'enceinte du parlement sont interpellés par le nombre de journalistes qui sont emprisonnés ou séquestrés en Turquie. Personne n'est indifférent à ce genre de situation. Par contre, vous êtes dans une réaction émotionnelle et je pense que ce n'est pas comme cela qu'on prend de bonnes décisions.

Le 25 avril, vous l'avez rappelé, nous avons signé, adopté un décret qui porte assentiment à un accord de coopération. Nous avons décidé lors de ce débat que nous avions fait remarquer que la liberté d'expression et de la presse relève de la matière culturelle. Nos institutions sont faites de telle façon que nous avons un Parlement wallon, mais nous avons un Parlement de la Communauté française qui gère ces matières culturelles. Donc, à l'époque, personne n'a fait remarquer lorsqu'on a voté cet accord de coopération quelconque observation, remarque ou critique en disant que cela pouvait être débattu d'un côté ou de l'autre.

Cela a de l'importance parce que pour en revenir, plus spécifiquement à votre proposition de résolution, elle invite le Parlement wallon à demander au Gouvernement wallon de prendre toutes les mesures et tous les contacts nécessaires pour défendre la liberté de presse en Turquie fortement menacée et ce, au même titre que les instances internationales. Je le rappelle, parce que vous ne l'avez pas rappelé, comme le Haut Commissariat aux Nations Unies aux Droits de l'Homme, comme l'Organisation pour pour la sécurité et la coopération en Europe, ou comme la Commission européenne sans oublier le Conseil de l'Europe.

Lors de débats en commission, l'ensemble des commissaires – et je dis bien l'ensemble – insistait sur le fait que la Commission des Relations internationales du Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles avait décidé en juillet dernier d'organiser fin octobre 2012 des auditions d'experts. Laissons au Parlement de la Communauté française, le soin de gérer ces matières pour lesquelles elle est compétente.

Il apparaissait d'ailleurs, à l'ensemble des commissaires, comme vivement légitime et raisonnable de connaître les conclusions de ces auditions avant de prendre une décision et une position au sein de notre assemblée.

En effet, de nouveaux débats auraient pu se tenir au sein de notre commission du Parlement wallon en se basant sur ce que nous aurions entendu et alors à ce moment-là, peut-être, de faire une meilleure analyse et d'avoir une prise de position plus réfléchie. Je fais référence à ce que je vous ai dit que vous étiez dans l'émotion. C'est-à-dire plus digne d'une assemblée représentative comme la nôtre et du moins le bon sens aurait voulu que les débats se poursuivent en ce sens. Mais évidemment, Monsieur Wesphael, vous n'avez pas voulu de cette situation. Vous avez voulu absolument reporter les débats ici pour pouvoir vous exprimer.....

M. Wesphael (Indépendant). - Attention à ce que vous allez dire, je suis gentil avec vous...

Mme de Coster-Bauchau (MR). - Mais je suis toujours gentille, moi. Je suis une personne aimable, Monsieur, donc...

M. Wesphael (Indépendant). - Vous êtes le parti des libertés.

Mme de Coster-Bauchau (MR). - Ne venez pas avec cela, Monsieur. Je ne vous agresse pas, je vous dis simplement que vous auriez dû laisser cela en commission et qu'on puisse revenir à des débats sereins

et prendre une décision réfléchie. Non, vous avez voulu l'amener au niveau du Parlement wallon. On peut même se poser la question de savoir pourquoi cette précipitation.

Alors, le résultat est parlant puisque le vote a rejeté votre proposition par 7 voix et une abstention. Alors, sur le fond, je vais y revenir, le texte que vous proposez au Parlement wallon de sensibiliser le Gouvernement wallon d'agir en faveur d'un droit fondamental qu'est la liberté d'expression et la liberté des médias est évidemment quelque chose qui nous interpelle. Je vous l'ai dit d'entrée de jeu. Sur ce point on pouvait considérer que votre résolution est louable et nous pourrions y être favorables, mais la raison l'emporte puisqu'on a avancé, lors de cette commission, plusieurs éléments. Le domaine de la liberté de la presse relève des compétences de la Communauté française et pas de la Région wallonne et qu'à ce titre, en matière de thématique de coopération en dehors de la formation et de la recherche scientifique, la matière culture relevant de l'accord de coopération signé avec la Turquie et que vous avez cité, ne relève pas d'une matière régionale.

Nous ne pouvons pas nous permettre d'empiéter sur des compétences communautaires au nom du respect des droits de l'homme, nous dépasserions la mission de notre instance régionale.

Deux, le parlement - et je vous le répète – n'est ni le Conseil de Sécurité, ni le Conseil de l'Europe, ni d'une manière générale le gardien des droits de l'homme. Son rôle n'est pas d'être le gendarme de l'Europe et nous devons respecter la mission de chacun dans la mise en œuvre et dans le contrôle des libertés fondamentales.

Je pense – et je reviens à ce que je disais au début – que c'est au Gouvernement fédéral, par l'entremise de son ministre des affaires étrangères au Conseil de l'Europe, à l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe et à l'Organisation des Nations-Unies de faire pression sur les autorités turques afin de libérer au plus vite les journalistes poursuivis et afin de réaliser une mise en conformité des autorités turques en matière de liberté de la presse avec la Convention européenne des droits de l'homme et des engagements évidemment de l'OSCE.

M. le Président. - La parole est à M. Seneseal.

J'invite vos collègues à faire un effort de minceur.

M. Senesael (PS). - Monsieur le Ministre-Président, Messieurs les Ministres, chers collègues, permettez-moi de commencer cette intervention en rappelant que nous avons toujours, au parti socialiste, défendu les valeurs de liberté et la liberté de la presse n'échappe pas à ce constat, car elle constitue l'un des principes fondamentaux du système démocratique.

C'est avec conviction et force que nous partageons les préoccupations légitimes des journalistes à travers le monde qui exercent leur métier dans des circonstances extrêmement difficiles et parfois au péril de leurs vies.

Actuellement, il existe encore de nombreux foyers d'insécurité pour ces journalistes.

En 2011, 66 journalistes ont été assassinés et plus de 3 000 journalistes ont été arrêtés, agressés ou menacés si l'on en croit le rapport annuel de l'ONG Reporters Sans Frontières, qui a également publié la liste des dix pays les plus dangereux pour la presse en 2011, à savoir : le Bahreïn, la Côte d'Ivoire, l'Égypte, la Libye, le Mexique, le Pakistan, les Philippines, la Somalie, la Syrie et le Yémen.

Défendre la liberté de la presse, c'est défendre la démocratie.

Nous sommes d'ardents défenseurs de cette liberté qui permet le débat, façonne les opinions, remet en cause l'ordre établi et ouvre un autre regard sur le monde.

La proposition de résolution dont nous débattons aujourd'hui n'entre pas dans les compétences de notre parlement, cela a été dit. Il ressort plutôt des compétences de la Fédération Wallonie-Bruxelles où des auditions sur le sujet seront organisées très prochainement.

Il ne fait aucun doute que nous serons particulièrement attentifs aux avis des différents experts qui seront consultés dans ce cadre et nous avons déjà affirmé notre ouverture à la signature d'un texte global pour traduire notre volonté indéfectible de défendre la liberté de la presse.

Nous pensons en effet que ce sujet mérite plus qu'une résolution qui se limiterait à un seul territoire particulier.

La liberté de presse n'a pas de frontières, elle mérite d'être défendue sur les cinq continents.

La proposition de résolution à l'examen aujourd'hui, en se limitant à une région, ne rencontre pas cet objectif. Nous ne pourrons pas la soutenir comme telle, car pour nous elle ne va pas assez loin, elle laisse la porte ouverte aux excès. Devrions-nous dès lors signer une proposition de résolution identique pour le Bahreïn, une autre pour la Côte d'Ivoire, une troisième pour la Libye, une autre encore pour le Mexique et cætera. Je crois que le rôle de notre parlement n'est pas celui-là.

Il est évident que chacun ici partage les convictions démocratiques qui nous sont chères et souhaite permettre aux journalistes, où qu'ils se trouvent dans le monde, de travailler en toute liberté, dans des conditions de sécurité optimales.

Ce respect de la démocratie et de la liberté ne doit toutefois pas nous aveugler sur notre rôle dans cette

problématique et sur notre capacité d'action en ce domaine.

S'il est évident que nous avons un rôle de sensibilisation et que notre parlement peut aussi se positionner sur des sujets internationaux importants, alors faisons passer le message suivant : « La liberté de presse est fondamentale, elle doit être défendue partout dans le monde, car les journalistes sont aussi les garants de la liberté et de la démocratie ».

(Applaudissements)

M. le Président. - La parole est à M. Disabato.

M. Disabato (Ecolo). - Je ne vais pas répondre à l'attaque faite aux différents groupes politiques qui seraient non démocrates s'ils ne soutiennent pas aujourd'hui la proposition de résolution parce que je trouve que c'est insultant. Insultant comme s'il y avait d'un côté un démocrate ; un seul sur 75 et de l'autre : 76 personnes qui s'accommodent bien de dictature ou de gens qui ne respectent pas la liberté de la presse. Je ne veux pas du tout, pour ma part, rentrer dans cette logique. À tel point que le groupe Ecolo que je représente ici en Wallonie a porté lui-même le combat et qu'il faut pouvoir le reconnaître, le 10 juillet – d'ailleurs, j'ai regardé qui était présent – vous n'étiez pas présent le 10 juillet quand nous avons déposé cette proposition de résolution au parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles où nous avons été justement défendre cette résolution où les autres groupes politiques n'ont pas souhaité se prononcer tout de suite et ont voulu des auditions. Sur les auditions, Ecolo a voté contre les auditions. On ne peut pas nous reprocher, à nous, si tant soit peu que ce soit la volonté des autres – et je ne pense pas que c'était la volonté – de retarder le débat. Nous avons vraiment voulu avoir le débat et pouvoir avancer sur le fond.

Les auditions ce n'est pas quelque chose avec lesquelles nous étions d'accord, mais elles sont là, c'est un fait dont on ne peut pas éviter les conclusions. On aurait pu, au niveau de la Wallonie, pouvoir retarder les choses, on aurait pu proposer aussi des auditions en Wallonie, mais la volonté de tous les commissaires a été de dire : « Ne faisons pas à nouveau des auditions », ce qui aurait eu pour résultat de retarder encore le débat et la prise de responsabilité par rapport à cette situation-là.

Je ne reviens pas sur le fond, parce que mon collègue M. Tiberghien l'a très bien fait et c'est un texte sur lequel, sur les principes en tout cas, nous adhérons totalement. Nous aurions souhaité que l'on postpose le débat après les auditions, et nous étions encore en commission que ce soit le 25 septembre ou que ce soit le 9 octobre pour accélérer ces auditions et qu'elles aient lieu. À ce niveau-là, Monsieur Wesphael, vous n'étiez toujours pas là à nos côtés pour défendre...vous n'êtes pas membre non plus de la commission des affaires générales, vous êtes venu avec votre texte aussi, Monsieur Wesphael, ce n'est pas une question de membre de la commission ou pas, sinon, vous ne pourriez plus être dans aucune commission puisque vous n'avez pas le droit de vote, et je ne vous le reproche pas, c'est une...

(Réaction de M. Wesphael)…

je n'ai jamais dit que cela m'arrangeait.

Nous nous sommes battus et il y aura bien sûr l'audition de quelqu'un de Reporter Sans Frontières, un représentant de la Fédération européenne de journalisme et M. Englebert qui est avocat spécialisé en droit des médias et de presse. On ne s'est pas arrêté là, je rappelle aussi, et cela a été évoqué tout à l'heure, sur l'accord de coopération entre la Wallonie et la Turquie, entre la Turquie et la Cocof ou encore entre la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Cet accord de coopération prévoit, en son article 21, qu'il y ait la mise en place d'une commission mixte gouvernementale pour justement évaluer l'accord de coopération. Je vous informe que nous avons écrit, que ce soit au niveau du chef de groupe à la Fédération Wallonie-Bruxelles, du chef de groupe Ecolo à la Cocof, du chef de groupe que je représente en Wallonie, aux différents présidents d'assemblée pour demander que soit mis en place une même commission mixte au niveau parlementaire pour que nous puissions faire un travail et aller faire pression pour que la liberté de la presse soit respectée en Turquie.

Nous continuons le travail pour essayer de porter une voix, modestement, sur la situation des journalistes turcs avec la volonté aussi d'être plus fort sur le message à porter et d'avoir une position cohérente entre la Wallonie, la Fédération Wallonie-Bruxelles et la Cocof.

(Applaudissements)

M. le Président. - La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (cdH). - Bien le bonjour chers collègues, Messieurs les Ministres, Monsieur le Ministre-Président, on a pu le constater en commission, notre collègue M. Wesphael, pour qui j'ai beaucoup d'affection par ailleurs, aime répéter sans cesse les mots « honteux », « odieux », « scandaleux » - comme si son parti était financé à chaque fois que les mots étaient prononcés - pour qualifier les positions et arguments de ses collègues parlementaires.

Il est en effet si facile et si tentant de vouloir faire ainsi passer à ses contradicteurs au pire pour les soutiens de l'oppression et de la torture, au mieux pour des cyniques indifférents à la souffrance humaine et prêt à fermer les yeux sur celle-ci.

M. Wesphael n'est évidemment pas le seul à se préoccuper de la situation déplorable des droits et libertés dans plusieurs régions du monde, mais il est en

tout cas le seul à chercher constamment à instrumentaliser à son avantage ces mêmes souffrances et ces violations des droits fondamentaux qu'il prétend déplorer par ailleurs.

Je ne reviendrai pas en détail sur les débats qui ont déjà eu lieu en commission. Le rapport et le compte rendu des travaux montrent bien que le débat s'est bien tenu. Au nom du cdH, M. Lebrun y a clairement développé notre position sur le sujet. La commission a finalement rejeté à l'unanimité moins une abstention la proposition de résolution déposée par M. Wesphael au Parlement wallon.

Les raisons de ce rejet sont évidentes. Elles n'expriment bien sûr en aucune manière un soutien quelconque à des exactions, emprisonnements, violations des droits et libertés commis à l'égard de journalistes en Turquie ou ailleurs dans le monde où les droits humains sont parfois bien plus encore bafoués sans que l'on s'en inquiète systématiquement.

Premièrement, un texte similaire, sinon identique, a déjà été déposé il y a quelques mois par le groupe Ecolo au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Dans ce cadre, en juillet dernier la Commission des relations internationales de ce même parlement a décidé de tenir des auditions sur le thème de la liberté de la presse, tout en globalisant le sujet au-delà du seul cas turc.

Des universitaires, de même que des représentants de la Fédération européenne des journalistes et de Reporters Sans Frontières, ont été invités à s'exprimer devant les députés dans les toutes prochaines semaines, afin de parvenir à une proposition de résolution améliorée et soutenue par l'ensemble des formations politiques. M. Wesphael est bien sûr le bienvenu au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles pour participer à ces débats et pour y faire part de ses attentes.

(Réaction de M. Wesphael)

Dès lors, quel est le sens de dupliquer la démarche au sein de notre parlement ? À ce que je sache, nous siégeons tous ou la plupart dans ces deux assemblées. Allons-nous voter une proposition de résolution à Namur pour ensuite voter un texte différent sur un même sujet à Bruxelles ? N'est-il pas incontestable que ce serait vraiment contre-productif ?

Bref, à mon sens – et je pense pouvoir dire que c'est le cas pour les autres groupes politiques aussi, si j'en crois les débats qui se sont tenus en commission – il serait absurde de discuter et d'approuver ce texte au Parlement wallon avant de connaître le résultat de la démarche entamée antérieurement au Parlement de la fédération. Peut-être que, pour M. Wesphael, cela n'a guère d'importance, mais nous sommes quand même tenus à un minimum de cohérence dans l'exercice de nos fonctions.

Par ailleurs, on peut aussi légitimement s'interroger sur la pertinence de l'examen de ce texte au Parlement wallon. En effet, ce dossier qui porte sur la défense, au niveau international, des droits et libertés, dont celle de la presse, relève tout de même prioritairement de la compétence de la diplomatie fédérale. C'est à elle, dans le cadre de l'Union européenne, de l'OSCE ou de l'ONU, qu'il revient de faire éventuellement pression sur certains états mis en cause pour leurs violations des droits et libertés. Le Parlement wallon n'est pas le Conseil de Sécurité de l'ONU !

Par ailleurs, et comme cela a été rappelé en commission, le débat sur la liberté de la presse et la liberté d'expression relève de la compétence culturelle de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Il est donc parfaitement logique et justifié que l'examen d'une proposition de résolution telle que celle qui est soumise aujourd'hui dans ce parlement par M. Wesphael se fasse là-bas, plutôt qu'ici.

Je le répète, tout ceci ne veut pas dire que nous ne sommes pas préoccupés par les graves violations à l'encontre de la liberté de la presse en Turquie. Cela ne veut pas dire non plus que nous fermons les yeux sur ce problème ou que nous refusons que les députés prennent position sur le sujet afin d'envoyer aux autorités concernées un message fort, pour reprendre l'expression de M. Wesphael. Au contraire, mais ce n'est pas pour cela qu'il faut faire n'importe quoi et travailler de manière incohérente.

J'invite donc à nouveau notre collègue à venir participer aux auditions et travaux qui se tiendront incessamment au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles, mais travailler ainsi, en commun, au bon endroit et pour parvenir à un texte optimal est peut-être moins intéressant pour certains que de se draper dans des postures avantageuses de donneur de leçons, en accusant ses contradicteurs de toutes les turpitudes.

Bref, pour conclure, en toute logique avec ce que je viens d'exposer et comme nous l'avons déjà fait en commission, nous rejetterons la proposition de résolution inscrite à l'ordre du jour de notre assemblée par notre éminent collègue.

(Applaudissements)

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre-Président Demotte.

M. Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon. - Non.

M. le Président. - Il n'y aura donc pas de réplique.

Je déclare la discussion générale close et vous propose de voter ultérieurement sur l'ensemble de la proposition de résolution.

DÉBAT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, EN APPLICATION DE L'ARTICLE 62 DU RÈGLEMENT

M. le Président. - L'ordre du jour appelle le débat sur la sécurité routière, en application de l'article 62 du règlement.

La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le Gouvernement wallon a mis en place, par décret du 22 décembre 2010, le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. Je passerai rapidement en revue ses missions, parce qu'il me semble qu'elles sont importantes – on avait eu le débat en commission par rapport à l'élaboration de ce Conseil supérieur. Ses missions consistent donc à :

- formuler des propositions afin de réduire le nombre et la gravité d'accidents de la circulation ;
- mener des actions communes entre Région wallonne et acteurs de la sécurité routière ;
- proposer un programme d'actions au sein du plan régional de sécurité routière et en assurer le suivi ;
- rendre un avis sur les sujets qui lui sont soumis par un membre du gouvernement.

Par ailleurs, sept groupes de travail ont été créés afin d'analyser certaines problématiques propres à la sécurité routière, puis formuler diverses recommandations.

Pour rappel, ces sept groupes de travail abordent les accidents intervenus le week-end, les travaux routiers et autoroutiers, la sécurité routière et l'urbanisme, les accidents de moto, les peines judiciaires éducatives, l'éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire, l'assistance aux victimes.

Les recommandations de ce groupe de travail ont fait l'objet d'une publication en avril. Elles ont été débattues lors d'un colloque organisé en juin dernier. Elles permettront certainement d'orienter l'action du Gouvernement wallon en matière de sécurité routière, action qui va évidemment, Monsieur le Ministre, être importante.

Je souhaiterais m'attarder sur l'objectif qui a animé les discussions au sein de ces différents groupes de travail, objectif que nous partageons tous, puisqu'il défend l'idée que nul ne devrait être tué ou blessé gravement suite à un accident de la route. Je crois que c'est vraiment un défi. Quant au moyen d'atteindre cet objectif, il repose sur l'application d'un concept suivi dans les pays nordiques et qui donne des résultats très intéressants, à savoir la mise en œuvre de la responsabilité partagée. Pourquoi ce concept est-il intéressant à suivre, Monsieur le Ministre ? Parce qu'il induit une relation simple et logique, celle de droits et devoirs partagés, tant dans le chef de l'usager que dans celui des pouvoirs publics.

Je m'explique. Il est évident que l'usager de la route doit respecter le Code de la route, mais il est tout aussi évident qu'il doit disposer d'un réseau routier en bon état et sécurisé. Les pouvoirs publics ont dès lors un devoir de concevoir et de mettre à disposition un système de transport sûr. Cette responsabilité partagée induit que, lorsqu'un accident se produit, les autorités doivent comprendre pourquoi il a eu lieu et faire en sorte qu'il ne puisse plus se reproduire. Tout l'intérêt réside dans cette recherche permanente des mesures qui améliorent la sécurité de tous.

Ce concept induit non seulement une obligation pour les pouvoirs publics d'entretenir et de réparer le réseau routier, mais surtout de prévenir les dangers, ce qui suppose une démarche prospective et constructive.

Je souhaiterais, Monsieur le Ministre, connaître vos intentions par rapport au fait d'adhérer à ce principe. Dans l'affirmative, comment comptez-vous travailler sur cette voie ?

Un autre point qui me semble important en matière de sécurité routière, ce sont les transferts à venir d'un certain nombre de compétences prévus dans l'accord du Gouvernement fédéral. Bien que les discussions relatives à ces transferts n'ont pas encore eu lieu concrètement, il est évident que la Wallonie doit s'y préparer. Comment le Gouvernement wallon aborde-t-il aujourd'hui cette question ? Comment travaillez-vous, par exemple, sur :

- la réglementation relative au transport dangereux et exceptionnel ;
- le contrôle des règles du Code de la route, en ce compris la fixation des sanctions administratives et pénales ;
- le transfert aux régions du Fonds de sécurité routière ;
- le transfert des compétences de l'IBSR aux régions ;
- j'en passe encore d'autres, Monsieur le Ministre.

Vous avez regardé, comme moi, cet accord du Gouvernement fédéral. Je suppose que vous allez pouvoir nous éclairer sur la manière dont vous allez préparer ce travail et dont vous allez mettre en œuvre ces différentes mesures en Région wallonne.

Les dernières statistiques parues en matière de sécurité routière mettent en évidence, une fois de plus, la vulnérabilité des usagers faibles. Pourriez-vous, Monsieur le Ministre, me dresser votre bilan par rapport à diverses thématiques que nous abordons régulièrement dans nos travaux parlementaires, comme :

- l'éclairage et le marquage des passages pour piétons ;

- la sécurisation des pistes cyclables ;
- la sécurisation des abords des écoles ;
- l'intervention selon les droits et catégories comme accidentogènes ;
- le contrôle du respect des charges transportées ;
- le placement des glissières pour les motards ;
- le contrôle de la vitesse par l'installation de radars dans les chantiers.

Voilà, Monsieur le Ministre, quelques questions qui me semblent indispensables pour faire le point aujourd'hui et préparer l'avenir. Je souhaiterais donc que vous nous éclairiez sur certains points.

L'objectif commun aux quatre groupes politiques est vraiment de réduire ces accidents. Le risque zéro n'existe pas, mais prévenir est indispensable, trouver des solutions aussi. Voir ce qui se passe dans les pays voisins me semble indispensable également.

M. le Président. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Président, Messieurs les ministres, chers collègues, la sécurité routière est une des préoccupations les plus récurrentes dans le chef de nos concitoyens. Depuis 2001, des efforts considérables ont été entrepris par le gouvernement afin de réduire fortement et durablement le nombre d'accidents, en particulier le nombre de morts, sur nos routes. La baisse fut significative, puisque les chiffres de mortalité ont chuté de près de 40 %. Ces efforts ont donc été payants, mais il reste encore à faire. Même si les statistiques sont favorables, tant qu'il y a des accidents mortels, nous ne sommes pas au bout de nos efforts.

Parmi les différentes actions du législateur relatives à la sécurité routière, soulignons la création du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière, plate-forme d'échanges, d'études et de propositions en matière de sécurité, avec la présence, l'expérience et l'expertise de différents acteurs. Ce dernier doit ainsi permettre de dégager des axes prioritaires et des objectifs précis. En juin 2012, le conseil a ainsi pu présenter plusieurs recommandations.

Une de ces recommandations consiste à mettre en place une structure qui pourra disposer des moyens nécessaires pour coordonner et cibler davantage les actions de sensibilisation et de répression en matière de sécurité routière. Cet organe devrait assurer la continuité du volet sensibilisation, dans le cadre de la régionalisation de l'IBSR et de son financement.

M. le Ministre nous a expliqué que la mise en place de cet organe suit son cours. Quand ce projet aboutira-t-il ?

Outre le volet sensibilisation, cette structure pourrait servir de relais avec les différentes zones de police. En effet, ces dernières sont sans doute les plus aptes à repérer les zones accidentogènes. Leur concours est donc indispensable à un examen rapide des zones à haut risque et des zones à moyen risque telles qu'elles ont été identifiées par la Région wallonne. C'est une liste qu'il s'agira d'actualiser, pas seulement sur base des accidents constatés, mais également sur base d'accidents qui risquent encore de se produire. La sécurisation des voiries régionales et, au-delà, des voiries communales, ne peut plus se faire sans une véritable collaboration avec les services de police.

Une convention de partenariat en matière de sécurité routière a ainsi récemment été signée par le SPW, la Police fédérale, la SOFICO et les zones de police locale en Wallonie. Pour la première fois, ces dernières disposeront d'un soutien financier de la Wallonie pour l'installation de radars fixes ou mobiles à proximité de zones à risque identifiées ou à identifier par le SPW, mais également de voitures-tonneau pour sensibiliser le public au port de la ceinture, de balances mobiles pour effectuer des contrôles de surcharge des poids lourds et de toute une série d'autres services. Il s'agit d'un début. Il faudra évaluer par la suite ces conventions et voir dans quelle mesure elles pourront être renforcées.

Un autre volet de la prévention a trait aux accidents du week-end. Quarante pour cent des tués sur les routes wallonnes perdent la vie durant le week-end, les accidents survenant malheureusement trop souvent au retour d'une soirée. Il y a, là aussi, une large campagne de sensibilisation à mener afin de lutter contre la conduite sous influence de la drogue ou de l'alcool, ou encore l'impact de la fatigue au volant, du port de la ceinture, et cætera. Dans ce cadre, M. le Ministre nous annonçait sa volonté de mettre en œuvre une politique de responsabilisation à la sécurité routière des organisateurs d'événements festifs.

La sensibilisation à la sécurité routière et aux bons comportements à adopter doit également débuter dès le plus jeune âge et être entretenue durant la scolarité. Une responsabilisation continue dès le plus jeune âge doit permettre une prise de conscience plus rapide chez les jeunes conducteurs et réduire les risques d'accidents graves.

L'aménagement des voiries est évidemment un autre axe important dans la politique de sécurité routière. Si l'usager de la route doit impérativement adopter un comportement responsable, les administrations doivent, quant à elles, concevoir des « routes qui pardonnent ».

Les obstacles latéraux, en particulier, aggravent considérablement les conséquences des sorties de route et provoquent près de 200 tués par an en Wallonie, soit environ 50 % du nombre total pour la période 2005-2009. Le traitement des obstacles latéraux le long des voiries constitue donc un enjeu de sécurité considérable. Il est devenu l'une des grandes priorités des audits et inspections de sécurité routière menées dorénavant en Wallonie.

En outre, des aménagements spécifiques à la sécurité des usagers faibles doivent être intensifiés afin d'encourager le recours à des modes de transport alternatifs et délaisser ainsi la voiture. Le « tout à la voiture », qui a prévalu dans le passé, doit en effet être évité au vu de la pollution et de l'engorgement des voiries qu'il génère. Il est dès lors nécessaire de favoriser des modes de transport soit collectifs – comme le bus, le train ou le bateau - soit non polluants – notamment la marche et le vélo - qui permettront un partage convivial des voiries.

Monsieur le Ministre, puis-je vous demander de faire un bilan de l'action menée par votre prédécesseur en matière de sécurité routière, particulièrement aux abords des écoles situées le long des voiries régionales ?

Souvenons-nous que M. le Ministre Daerden avait lancé une série de quelques 700 chantiers, investissant dans l'infrastructure de sécurisation et aménageant les voiries en zone 30. Avez-vous demandé à vos services de dresser un bilan en termes de sécurité routière ? Quels sont les échos de vos services, des écoles et, éventuellement, des associations de parents ?

Ensuite, des investissements en faveur des motards devraient également réduire les risques auxquels ils s'exposent. Le remplacement des glissières de sécurité devrait être envisagé.

Par ailleurs, l'entretien du réseau, tant structurant que non structurant, est un réel enjeu. Si de nombreux moyens sont mis à disposition de la SOFICO afin de rénover le réseau structurant, il faut néanmoins assurer également un entretien et des investissements suffisants du réseau secondaire, notamment sur le plan de la sécurité routière.

Il faut abandonner le discours selon lequel on ne doit plus investir dans le réseau par la création éventuelle de nouveaux tronçons. Si l'aménagement d'un carrefour giratoire, si l'aménagement d'un virage dangereux, si la création d'une voirie de contournement peut contribuer à augmenter la qualité de vie et la sécurité routière, nous avons l'obligation morale de passer à l'acte plutôt que de nous perdre dans des discussions stériles. Or, et j'ai déjà formulé quelques interrogations à ce sujet, il me semble que le réseau secondaire est le parent pauvre par rapport au réseau structurant.

Nous sortons de notre budget annuel des montants importants pour financer la SOFICO, chargée de remettre en état le réseau structurant. Ceci s'est fait par emprunt et nous lie encore pendant quelques décennies. Je ne dis pas que l'opération n'est pas nécessaire, bien au contraire, mais avons-nous la garantie que les routes remises en état vont tenir jusqu'à la fin des annuités ? Le réseau structurant doit être sécurisé, on en convient. Il représente environ 1 800 km. Le réseau secondaire représente 6 000 km, il bénéficie de moyens d'entretien et de sécurisation, en ce compris les expropriations et autres frais annexes, de l'ordre d'environ 85 millions d'euros par an, soit à peine 1,5 % de la valeur patrimoniale de ce réseau pour l'entretien, la sécurisation, les achats de terrains, les panneaux, les feux verts, et cætera, ce qui, après une dégradation du réseau, qui doit être constatée à bon nombre d'endroits, engendrera des coûts supplémentaires considérables à moyen terme, et peut-être aussi un retard certain dans les investissements en matière de sécurité routière.

Enfin, j'aimerais insister sur la sécurité des chantiers autoroutiers, tant pour les usagers que pour les travailleurs. Les chantiers routiers sont actuellement régis par deux principes difficilement conciliables. D'un côté, le travail doit progresser le plus rapidement et le plus efficacement possible. D'un autre côté, les chantiers et la gestion du trafic doivent être coordonnés pour permettre aux usagers un passage sûr et rapide, et garantir la plus grande protection aux travailleurs sur le chantier.

Différents accidents survenus ces dernières années ont à nouveau cruellement mis en évidence les dangers que comportent les interventions sur les routes et, surtout, sur les autoroutes.

Si diverses mesures ont déjà été prises en matière de visibilité, de moyens de protection et d'informations relatives aux travaux entrepris sur le réseau routier, elles doivent certainement être intensifiées, rendues plus draconiennes et probablement aussi être complétées.

En conclusion, prévention, sensibilisation, répression et investissement, voici en quelques mots le résumé de mon intervention relative à la sécurité routière, mais soyons réalistes : sans budget suffisant, tout ce dont on discutera est et restera un vœu pieux. L'heure de vérité, à mes yeux, n'est pas le débat d'aujourd'hui, mais le moment où nous adopterons le budget d'ajustement 2012 et le budget 2013. Merci pour votre attention.

M. le Président. - La parole est à M. Saint-Amand.

M. Saint-Amand (Ecolo). - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre-Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, la sécurité routière est un enjeu majeur des politiques de mobilité à l'échelle de notre pays et de notre région.

Malgré une évolution positive, le nombre de victimes de la route reste beaucoup trop élevé. Ces dernières années, on dénombre quelque 400 victimes de la route, alors que le cap fixé par le Gouvernement wallon est de 250.

Deux cent cinquante tués sur la route, cet objectif est-il réellement admissible pour les pouvoirs publics que nous représentons ? Je ne le crois pas. Comme précisé dans la conclusion du rapport du CSWSR, Ecolo estime que « la Wallonie a la capacité de tendre vers un

système de transport sûr. Dès lors, l'objectif ultime est que nul ne devrait décéder ou être grièvement blessé sur les routes wallonnes ». Ceci dit, le chemin pour y parvenir semble encore long. Anormalement long, si on se place du côté des familles des victimes ou de certains acteurs de la sécurité routière qui estiment que les avancées sont trop peu nombreuses et interviennent à un rythme trop peu soutenu.

Une avancée significative a néanmoins été enregistrée avec la mise en place du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière créé par le décret du 22 décembre 2010. Au sein du CSWSR, des groupes de travail se réunissent à un rythme régulier depuis mars 2011. Ils ont produit un premier rapport en février 2012 dont nous avons pris connaissance lors des états généraux de la sécurité routière organisés le 15 juin 2012.

Ce rapport formule des recommandations. Elles sont au nombre de 76 et portent notamment sur les accidents du week-end, les travaux routiers et autoroutiers, l'urbanisme, les usagers faibles, les peines judiciaires, l'éducation à la circulation et à la mobilité en milieu scolaire, l'assistance aux victimes.

Deux concepts ont guidé les réflexions des groupes de travail du CSWSR. Issus de travaux similaires menés dans les pays nordiques, aux Pays-Bas et en Angleterre, il me semble important de les rappeler ici afin que notre parlement s'approprie cette logique de réflexion qui paraît particulièrement pertinente.

Le premier concept, c'est l'idée que nul ne devrait être tué ou blessé gravement suite à un accident de la route. Le deuxième concept, c'est la responsabilité partagée entre des usagers tenus de respecter le Code de la route et des administrations qui peuvent concevoir un système de transport qui atténue les erreurs - je ne parle pas des violations du Code de la route, mais des erreurs de conduite – de manière à ce que les usagers ne subissent pas de lésions graves, voire la mort, suite à un accident. Comme l'explique le CSWSR : « Ce système de transport sûr implique notamment des voiries qui induisent le comportement attendu du conducteur et des voiries qui pardonnent les erreurs des conducteurs ». Si l'on tient compte de ces deux concepts, le rôle des autorités publiques se précise. Leurs actions devront se concentrer sur les aménagements, la sensibilisation et la répression.

Notre première responsabilité est clairement de fournir aux usagers des aménagements de qualité qui les protègent et les sécurisent, plutôt que les confronter à des difficultés de parcours ou à des situations peu sécurisantes. À cet égard, la planification des travaux d'entretien d'un réseau routier anormalement dégradé nous semble indispensable. Une avancée majeure a été réalisée avec le plan routes qui concerne principalement le réseau structurant. Une démarche identique est attendue – nous en avons parlé en commission – pour le réseau non structurant pour lequel, comme M. Stoffels, je constate un sous-investissement.

Un soutien renforcé et équitable aux communes est également indispensable, quand on connaît la part que représente le réseau communal dans l'ensemble des voiries de notre Wallonie. On sait cependant que les moyens sont limités. Le ministre du Budget n'a de cesse de le répéter.

Pour Ecolo, les réflexions sur la sécurité routière confirment qu'il est indispensable de consacrer prioritairement les moyens disponibles à l'entretien du réseau, et non de les disperser dans la construction de nouveaux tronçons routiers dont certains projets dispendieux qui grèvent – ou grèveraient, s'ils se réalisaient – de manière catastrophique les moyens dont nous avons besoin pour l'entretien du réseau existant, qui est donc notre priorité.

Quand on parle d'entretien du réseau, il va sans dire que c'est le réseau dans son ensemble. La Wallonie a trop tendance à se focaliser sur les espaces qui concernent les véhicules automobiles, délaissant souvent les aménagements de sécurité pour les usagers faibles. En plus de toutes les personnes qui ne disposent pas d'une voiture, chaque automobiliste devient un piéton quand il abandonne son véhicule. Il faut donc penser d'abord et avant tout à renforcer les aménagements de sécurité pour les piétons. Je pense aux trottoirs, aux marquages, au mobilier urbain qui contribuent à cette sécurité.

Les motos et les vélos exposent leurs utilisateurs à des dangers importants. En y consacrant tout un chapitre, le rapport du CSWSR ne s'y est d'ailleurs pas trompé. On sait pourtant que ces moyens de transport ont une importance significative dans la lutte contre l'encombrement de nos routes et qu'ils dégradent par ailleurs nettement moins ces routes que des véhicules plus lourds. Une attention prioritaire doit donc être apportée à ces usagers afin qu'ils puissent prendre la route dans des conditions de sécurité largement renforcées.

M. le Président. - Puis-je demander un peu d'attention, en particulier auprès du ministre ? Merci.

M. Saint-Amand (Ecolo). - À cet égard, j'ai déposé, avec le groupe Ecolo, deux propositions de décret qui ont été prises en considération ce jour. Elles visent à généraliser les aménagements cyclables de qualité en Wallonie, à améliorer la qualité de l'entretien de ces aménagements cyclables pour renforcer la sécurité de leurs usagers et, enfin, à développer le réseau cyclable autour des gares.

Dans la logique qui préside au débat de ce jour, ces deux textes devraient tout naturellement être bien accueillis par notre parlement et retenir la meilleure attention de M. le Ministre et de son équipe.

Outre la qualité des aménagements, nos actions doivent se concentrer sur la sensibilisation des usagers. La DPR est explicite à ce sujet, quand elle propose de « travailler sur la formation et la sensibilisation de tous les usagers de l'espace public, en instaurant une véritable éducation à la mobilité, pour apprendre à partager la route ». La formation dans les écoles – je pense notamment à ce merveilleux outil qu'est le brevet cyclable – et les campagnes de sensibilisation menées, notamment par l'IBSR, sont des leviers à actionner pour faire prendre davantage conscience aux Wallons et Wallonnes leur part dans cette responsabilité partagée pour le renforcement de la sécurité sur nos routes.

Enfin, la sécurité routière passe aussi, et surtout, par une répression accrue des infractions. Quand les usagers sont bien informés des risques que leur comportement fait courir à leur intégrité physique et, davantage encore, à celle des autres utilisateurs de la voirie, il n'y a aucune pitié à avoir : la répression s'impose. La vitesse excessive, l'utilisation du GSM au volant, la confiscation des trottoirs et autres zones de sécurité piétonne et cyclable par les véhicules automobiles et, *last but not least,* la conduite sous l'emprise de la drogue ou de l'alcool doivent être combattus de manière acharnée. Il n'est pas normal qu'une certaine forme de laxisme ambiant rende notre région plus permissive que d'autres régions voisines à l'égard de ces comportements déviants. Ceux qui, comme moi, habitent à proximité de la frontière linguistique savent qu'on lève le pied dès qu'on arrive en Flandre car on sait très bien que les radars y sont plus nombreux et les contrôles plus sévères.

En termes de sensibilisation et de répression, la régionalisation de certains pans des politiques de sécurité routière occasionnera des bouleversements qu'il semble important de pouvoir anticiper. Le CSWSR y voit « une opportunité exceptionnelle de mettre en place une politique volontariste en matière de sécurité routière et de se rapprocher des pays européens les plus performants en cette matière ».

Pour atteindre cet objectif ambitieux, selon un avis largement exprimé lors des états généraux, la clé de la réussite sur l'intégration des apports des différents intervenants – dont certains acteurs actuellement actifs au niveau fédéral – le rapport du Conseil supérieur l'exprime en ces termes : « La mise en place d'une politique volontariste d'amélioration de la sécurité routière en Wallonie implique indubitablement la mise en œuvre d'une politique intégrée de sensibilisation et de répression sur les thèmes majeurs de la sécurité routière. Il est donc souhaitable que la Wallonie mette rapidement en place une structure adéquate qui serait chargée de la politique de communication et de sensibilisation, en collaboration étroite avec les forces de police ».

Lors de nos débats à ce sujet en Commission des travaux publics, vous me disiez, Monsieur le Ministre, que les réflexions étaient en cours concernant la création d'une agence wallonne de la sécurité routière et concernant son articulation avec les partenaires que sont notamment le Conseil supérieur wallon, le SPW, la SOFICO et les services de police. Avez-vous avancé dans ces réflexions et, le cas échéant, pouvez-vous nous indiquer quelles seront vos options ?

Au moment de conclure, Monsieur le Ministre, chers collègues, je voudrais rappeler que, si plusieurs pays européens ont déjà atteint leurs objectifs de réduction des victimes de la route, voire se focalisent à présent, à l'instar de la Suède, sur un objectif zéro, la Belgique et la Wallonie commencent seulement à prendre conscience de l'urgence d'avancer en la matière.

Pour atteindre nos objectifs, et même tendre vers la suppression totale des lésions physiques et des décès suite à des accidents de la route, Ecolo demande qu'un calendrier soit rapidement établi concernant la mise en œuvre des 76 recommandations du rapport présenté dans le cadre des états généraux de la sécurité routière et concernant leur budgétisation. Ecolo demande qu'une priorité soit accordée à la protection des usagers doux. On parle aussi des usagers faibles, quand on pense aux piétons, aux cyclistes et aux motards, ainsi qu'un renforcement des mesures, tant préventives que répressives en matière de vitesse, d'alcoolémie, d'utilisation du GSM au volant et de stationnement sur les zones de sécurité.

Monsieur le Ministre, beaucoup de Wallonnes et de Wallons comptent sur vous dans ce domaine majeur du vivre ensemble. La sécurité routière, c'est la protection de la vie, la protection de la vie de nos concitoyens lorsqu'ils font usage de ce droit fondamental qu'est la mobilité. Dans ce domaine important aussi, Ecolo est convaincu que le rôle des autorités publiques est de s'engager pour protéger les plus faibles et de veiller à ce que chacun assume sa part de responsabilités. En matière de responsabilités, nous avons les nôtres : elles concernent les travaux publics, avec la qualité de l'entretien des infrastructures, la sensibilisation des usagers et la répression des comportements à risques.

Pouvez-vous nous indiquer, Monsieur le Ministre, quels seront vos objectifs et quels seront les moyens d'action qui seront mis en œuvre pour les atteindre ?

Je vous en remercie.

M. le Président. - Merci, Monsieur le Député.

La parole est à M. Prévot.

M. Prévot (cdH). - Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Ministre-Président, chers collègues, pour mémoire, voilà une dizaine d'années, la France avait fait de la sécurité routière une grande cause nationale. Ce label attribué chaque année à une cause différente jugée d'intérêt public a pour but de donner à cette cause une visibilité institutionnelle et médiatique particulière pendant un an.

Les régions qui, lors de la prochaine réforme de l'État, se verront dotées de compétences renforcées en la matière pourraient aussi, nous semble-t-il, marquer le coup. La Wallonie pourrait faire de la sécurité routière une grande cause régionale.

Certes, depuis plusieurs années, la Wallonie s'est activement investie dans la lutte contre l'insécurité routière. De nombreuses mesures ont été prises, que ce soit en termes d'infrastructures, de sensibilisation ou de répression. Dans ce cadre, Monsieur le Ministre, votre prédécesseur, Benoît Lutgen, a mis en place le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière qui a pour mission, je le rappelle, de rassembler les acteurs de la sécurité routière en Wallonie afin de mettre en place une concertation et une coordination, de formuler toutes propositions utiles à la réalisation de l'objectif fixé dans la Déclaration de politique régionale, à savoir atteindre moins de 250 tués en Wallonie en 2015, même si c'est bien entendu l'objectif zéro que nous devons poursuivre. De récentes campagnes de l'IBSR le rappelaient d'ailleurs encore.

Le Conseil supérieur a déjà bien avancé, en remettant, au mois d'avril dernier, un rapport contenant pas moins de 76 recommandations visant à diminuer l'insécurité sur nos routes. Si on veut mener une lutte efficace contre ce fléau, il est nécessaire que tous les niveaux de pouvoir poursuivent ce même but et adoptent les politiques adéquates. Notre réalité institutionnelle impose que tous les niveaux – le Fédéral, le communautaire, le régional mais également les niveaux provincial et communal – œuvrent dans la même direction.

Comme vous le savez, la sécurité routière est une thématique chère au cdH. Vous aviez d'ailleurs plaidé, Monsieur le Ministre, pour qu'au sein du collège, un des échevins ait la sécurité routière dans ses compétences. Les communes ont un rôle important à jouer dans ce domaine. Il ne faut d'ailleurs pas oublier que 20 % des accidents ont lieu sur les autoroutes, 32 % hors agglomérations, mais quasi 58 % en agglomération. Il me semble dès lors plus judicieux de faire participer activement tous les niveaux de pouvoir et de sensibiliser tous les acteurs.

En tant qu'élus locaux, nous savons que la sécurité routière au sein de nos villes et de nos villages constitue une priorité majeure de nos concitoyens. Ceux-ci nous l'ont d'ailleurs rappelé avec force lors de cette campagne électorale et nous sommes encore quelques mandataires locaux à pouvoir, à cette tribune, le rappeler. Gageons que les majorités qui se dessinent dans nos communes auront le cœur à l'ouvrage afin de faire de la sécurité routière une priorité de leur législature.

Au niveau de la région, notre rôle est bien entendu important. Ce rôle va d'ailleurs se renforcer avec le transfert de compétences en provenance du Fédéral. Ce transfert doit être vu comme une opportunité afin de mener une politique dynamique et volontariste en la matière, même s'il est vrai que plusieurs questions et inquiétudes restent en suspens, notamment au niveau des zones de police et de leur financement.

Face à ces incertitudes, la première recommandation émise par le conseil est de mettre en place un groupe de travail pour traiter de ces nouvelles compétences en matière de sécurité routière. Il me semble en effet judicieux de se préparer dès maintenant à ce transfert de compétences pour être le plus rapidement opérationnels.

Nous ne devons pas perdre de vue que l'objectif de la région est d'atteindre moins de 250 tués sur nos routes en 2015 et, si les chiffres liés à la réduction des accidents mortels étaient prometteurs en 2010, les chiffres de 2011 l'étaient moins. Le dernier baromètre de l'IBSR pour l'année 2011 montre en effet une augmentation de 9 % de tués en Wallonie.

Monsieur le Ministre, la sécurité routière constitue une de vos priorités, à l'instar de votre prédécesseur. Plusieurs mesures ont été prises au fil du temps afin d'améliorer la sécurité sur nos routes, que ce soit par le plan routes ou par les radars préventifs, la pose de glissières de sécurité, les actions de prévention et j'en passe. Mais la sécurité routière ne doit pas se voir sous le seul angle de l'infrastructure. Elle concerne aussi l'éducation, la prévention ainsi que les sanctions pour ceux qui ont un comportement imprudent. On peut évoquer ainsi la question de la formation à la conduite et, notamment, accorder plus de place dans la formation à l'anticipation des situations à risques et à une évaluation correcte de ses propres capacités pour l'apprenti conducteur.

À ce niveau, il ne faut pas omettre que cette matière sera transférée à la région. Nous devons, dès lors, dès à présent, réfléchir de façon pro-active aux éléments que nous voulons mettre en valeur. Les écoles et les parents sont aussi des acteurs importants de cette sensibilisation, dès le plus jeune âge, à la sécurité routière.

Une collaboration avec la Fédération Wallonie-Bruxelles devrait avoir lieu, notamment sur ce thème de l'apprentissage dès le plus jeune âge. Parmi les mesures-phares, citons la sécurisation des abords des écoles, qui doit encore être accentuée malgré les progrès réalisés.

Les usagers vulnérables doivent également être mieux pris en considération. On vise non seulement les deux roues motorisées ou non, mais également les PMR et les piétons.

Les motards sont aussi pris en considération par votre administration, que ce soit via le M. Moto – que je salue personnellement – ou plus physiquement, par la pose de rails de sécurité adaptés et de l'amélioration de l'infrastructure. La collaboration fructueuse avec FEDEMOT – bienvenue à ses représentants – doit être maintenue et nous ne devons pas oublier les

caractéristiques de ces usagers lorsque nous, gestionnaires de voiries, régionaux ou communaux, concevons les infrastructures.

Au niveau des motos, le rapport préconise aussi la révision complète du permis moto ou l'intégration des situations à risques qui les concernent dans la formation de la conduite. Cet aspect important ne doit évidemment pas être négligé.

Comme nous l'avons déjà indiqué, le souci majeur est que le conducteur n'a pas conscience du danger et surestime la capacité de conduite et la faible probabilité d'avoir un accident. L'aspect préventif est donc primordial. Les différentes campagnes d'affichage participent à la sensibilisation des utilisateurs de la route et il faut bien entendu mettre l'accent sur ces éléments accidentogènes : la vitesse, l'alcool ou les drogues au volant. De nombreux conducteurs surévaluent leurs capacités et se croient armés face à un danger soudain, la vitesse excessive n'étant pas un problème à leurs yeux.

Face à ces situations, il est nécessaire de mettre en place un système de contrôles et de sanctions efficaces qui viennent contrebalancer ce sentiment de faible risque.

À côté des contrôles de police spontanés, les radars jouent un rôle important, et je plaide pour une augmentation de ceux-ci dans des endroits bien précis. Au niveau répressif, le rapport suggère d'ailleurs la participation financière des contrevenants aux coûts de la formation et le raccourcissement des délais de traitement des peines judiciaires.

Pour le conseil, ce suivi des contrôles devrait être conduit par une structure administrative dépendant de la région, chargée de la coordination des contrôles menés par des agents régionaux dans le cadre de nouvelles procédures administratives que le conseil recommande chaudement à travers son rapport.

À côté des différentes mesures, que ce soit au niveau de l'infrastructure, de la prévention ou de la répression, pouvant être prises, il faudrait - et c'est essentiel - que les victimes, les proches des victimes se retrouvent au centre de l'attention car, trop souvent, il s'agit de personnes isolées, délaissées face au drame qui les touche. Lorsqu'on rencontre les associations de parents d'enfants victimes de la route, ce sentiment d'abandon, d'absence de prise en considération de leur douleur par les autorités médicales ou autres, est flagrant.

Nous devons fournir cette aide, mettre en place une structure permettant à ces familles de trouver l'assistance nécessaire.

En Flandre, une telle structure existe déjà. Pourquoi ne pas réfléchir à en créer une en Wallonie reprenant toutes les aides, permettant de répondre à toutes les questions que se posent ces familles ? Remettre tout simplement, l'humain, au centre de nos réflexions.

Bien entendu, la mise en œuvre - c'est comme entendre le parti socialiste évoquer la solidarité - de ces 76 recommandations peut impliquer des moyens financiers et humains supplémentaires. Avez-vous déjà pu chiffrer les moyens additionnels nécessaires, alors que l'on sait que la situation budgétaire de la Wallonie imposera de faire des choix ?

Je suppose qu'un plan d'actions va être mis en place par le gouvernement afin de mettre en œuvre ces recommandations : celui-ci a-t-il déjà été fixé ? Quelles mesures le gouvernement compte-t-il mettre prioritairement en œuvre ?

On sait que l'on peut, sans nul doute, faire mieux si l'on veut bien considérer que la sécurité routière est vraiment l'affaire de tous. Si chacun, tant dans sa vie personnelle en tant que conducteur, passager, piéton, que professionnelle - qu'ils s'agissent de pouvoirs publics, mais aussi d'employeurs, d'aménageurs, d'opérateurs - dispose de la culture de la sécurité routière nécessaire et adapte au mieux ses comportements dans sa vie quotidienne, nous atteindrons des résultats performants en termes de diminution des blessés et des tués en Wallonie.

Merci, Monsieur le Ministre, pour les impulsions que vous donnerez à cet égard.

(Applaudissements)

M. le Président. - M. Binon avait encore demandé la parole avant que M. le Ministre puisse la prendre également.

La parole est à M. Binon.

M. Binon (MR). - Monsieur le Ministre, il est une évidence : globalement, les statistiques en matière de sécurité routière sont à la baisse même s'il subsiste de fortes disparités entre les régions et au sein même de ces régions. Il suffit de jeter un œil, même furtivement, sur le dernier aperçu des chiffres en matière de sécurité routière dressé en mars 2012 par l'IBSR.

Pour l'ensemble de la Belgique, alors que le nombre d'accidents enregistrés - 47 225 accidents - est à la hausse de 1,2 %, la gravité de ceux-ci est en diminution de -6,7 %. On est passé de 16,5 tués sur place par 10 000 accidents il y a un an à 15,4 tués.

Il s'agit de la gravité la plus basse jamais atteinte.

Sans aller plus loin, il serait facile de s'en réjouir. Mais, vous me connaissez, je ne me réjouis rarement trop vite car je compare toujours la réalité de terrain, seul baromètre vraiment efficace, selon moi, aux chiffres statistiques.

Concernant les usagers forts, je veux bien

reconnaître que ces chiffres ne peuvent être que le résultat de la conjonction d'actions de prévention et de sensibilisation efficaces, d'opérations répressives et d'intensification des contrôles : alcool, stupéfiants, état technique des véhicules, et cætera, conjoints au début d'amélioration des infrastructures routières au sens large.

En réalité, si le nombre de tués sur place a diminué de 5,3 % pour l'ensemble de la Belgique - 727 contre 768 - cette diminution est de 7,7 % en Flandre contre 2,2 % en Wallonie.

Pour la Belgique, le nombre de blessés graves a légèrement diminué (-1,9 %) alors que les blessés légers ont augmenté de 1,1 %.

En Wallonie, tous les indicateurs sont à la baisse : la diminution du nombre de blessés graves est particulièrement marquante (-10 %) d'autant que le nombre d'accidents corporels est relativement stable avec une diminution de 0,6 %.

Comme je le disais donc en commençant, globalement, cela va mieux !

Malheureusement, concernant, par exemple, les tués sur place, les disparités d'une province à l'autre sont interpellantes : le Hainaut affiche un nombre de tués le plus important (134) tout en enregistrant une baisse de mortalité de 5 %, alors que la Province de Liège enregistre 81 morts, soit 6 de plus qu'il y a un an, ce qui représente +8 %.

De la même manière, les statistiques concernant les usagers faibles sont inquiétantes : sur les 47 225 accidents enregistrés, 17 618 (soit 37 %) concernent soit les piétons, soit les cyclistes, soit les motards.

Globalement, pour la Belgique, le nombre d'accidents corporels impliquant des usagers faibles est à la hausse de 9,1 % pour les piétons, 8,6 % pour les cyclistes et 2,5 % pour les motards. La gravité des accidents est en revanche à la baisse : diminution du nombre de tués sur place : -10,4 % pour les piétons, -7,9 % pour les cyclistes et -0,9 % pour les motards, mais augmentation des blessés graves : +15,9 % pour les piétons, +11,8 % pour les cyclistes et +12,6 % pour les motards et les blessés légers : +8,9 % pour les piétons, +8 % pour les cyclistes et -0,1 % pour les motards.

Globalement, sur une année, 17,6 piétons pour 1 000 accidents sont décédés, contre 6,5 cyclistes et 27,4 motards. Plus d'un tiers des tués sur place sont des usagers faibles !

Monsieur le Ministre, je pense ne plus faire de doute sur mon intérêt depuis que je suis parlementaire pour tout ce qui touche à la sécurisation des voiries sous tous les aspects possibles.

Voilà pourquoi, je m'intéresse à l'état des marquages au sol, souvent fortement usés, pouvant causer de lourds inconvénients aux usagers et y compris aux usagers légers, puisqu'il y a à déplorer plusieurs cas où l'automobiliste n'a pas vu un passage piéton trop effacé et a heurté le piéton qui s'engageait pour traverser.

Vous m'avez bien rappelé les différents types de marquages et leur importance, soit, mais il reste de nombreux endroits où ces marquages sont déficients. Les directions régionales font-elles mal leur travail d'entretien ? Comment les campagnes d'audit visuel sur le réseau routier sont-elles réalisées ? Sont-elles à mettre en cause ? Vous me précisiez que quelque sept millions d'euros étaient affectés au marquage. Comment est réparti cet argent ? Pourriez-vous, par exemple, donner un pourcentage de marquages refaits à ce jour ou encore le nombre de passages pour piétons ?

Deuxièmement, j'ai évoqué plusieurs fois le manque d'entretien des avaloirs. Ceux-ci, bouchés par les feuilles, la terre, des gravillons, et cætera, provoquent des envahissements de voiries par l'eau et les accidents qui en sont la conséquence. Pouvez-vous me confirmer que les directions régionales ont bien reçu des consignes particulières de surveillance et d'intervention suite aux pluies exceptionnelles que nous connaissons parfois ?

Troisièmement, l'éclairage du réseau routier structurant et non structurant

J'ai aussi interpellé, à plusieurs reprises, à ce sujet après avoir moi-même observé que de nombreuses lampes ne fonctionnaient plus. Vous me répondiez que le budget prévu suffisait à l'entretien - 10 millions d'euros ! Soit ! Comment peut-on dire que le budget est suffisant s'il reste de nombreuses lampes hors d'usage ?

La cohérence et la surabondance des panneaux de signalisation.

J'ai interpellé aussi sur ces problèmes en son temps. Il était observé que des panneaux kilométriques étaient parfois placés dans un ordre incohérent, ou encore, à certains endroits, il y avait tellement de panneaux, qu'ils pouvaient devenir difficile pour un usager de s'y retrouver. Des dispositions ont-elles été prises à ce sujet ? Un relevé de ces incohérences existe-t-il ?

Les panneaux de signalisation masqués par la prolifération de la végétation.

La presse fait régulièrement état du manque d'entretien des abords des autoroutes wallonnes au point de masquer partiellement ou totalement les panneaux de signalisation. D'autres sont couverts de mousse au point de devenir illisibles et donc de perdre éventuellement leur fonction d'avertissement d'un danger aux usagers. Les professionnels disent que les budgets ne sont pas suffisants pour assurer le suivi nécessaire. Qu'en est-il ?

Monsieur le Ministre, vous vous rendez bien

compte, à travers ces préoccupations bien concrètes, qu'il demeure de nombreuses zones de flou, des imprécisions.

Les chiffres sont là et bien là pour prouver la nécessité d'une certaine amélioration générale et je suis le premier à dire qu'il faut prendre des mesures générales.

Il reste cependant la problématique des points noirs, des routes dangereuses qui doivent faire l'objet d'une attention et d'actions qui sont nécessairement locales. En effet, ces points noirs sont localisés à certains endroits et nécessitent la mise en place d'une politique locale de sécurisation encore accrue sur nos routes.

Je pense que ce localisme non connoté est la solution pour aller plus loin dans l'amélioration de la sécurité sur nos routes, tant la dangerosité des endroits qui sont bien identifiés influe sur les chiffres et ternit les efforts généraux qui sont faits au niveau du réseau dans son ensemble.

En conclusion, Monsieur le Ministre, il faut absolument consacrer le maximum de moyens à l'entretien régulier des matières énumérées ci-dessus et surtout consacrer les budgets nécessaires, d'abord pour que la sécurité des Wallons soit garantie à long terme et encore faire baisser la statistique des accidents mortels car la vie n'a pas de prix.

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. - Je vous remercie pour vos nombreuses questions qui montrent combien vous partagez mes préoccupations - préoccupations bien justifiées - en matière de sécurité routière. Des chiffres ont été rappelés. On parle quand même de plusieurs centaines de morts par an et des morts qui, dans la plupart des cas, peuvent être ou pourraient être évitées.

Vous avez abordé de nombreux aspects. Je vais tenter de vous apporter ici une réponse globale et d'aborder le plus complètement possible cette thématique complexe et particulièrement interconnectée puisque, vous le savez, tous les niveaux de pouvoir sont concernés.

La sécurité est et doit rester, certains d'entre vous l'ont rappelé, la priorité du ministre des Travaux publics. Le premier objectif à atteindre est celui de diminuer le nombre de tués sur nos routes. Ce sont des drames qui peuvent être évités, je le répète, et les chiffres le montrent aussi parce qu' en outre l'analyse des nombres d'accidents et les différents comptages, on dispose aussi, dans la plupart des cas, des causes de ces accidents.

Je rappelle, et j'y reviendrai ultérieurement, que la première prévention, la première mesure phare reste une prise de conscience collective des dangers encourus par chacun sur la route. Notre habitude quotidienne à conduire peut en effet induire une baisse de notre vigilance aux risques avec les conséquences que nous connaissons.

Enfin, je terminerai cette introduction en rappelant l'approche très plurielle de la sécurité routière que nous devons avoir - certains d'entre vous l'ont rappelé aussi : sensibilisation, répression et amélioration des infrastructures.

Une approche aussi sans doute davantage tournée vers la jeunesse. Il est en effet crucial de sensibiliser chacun, dès le début de sa vie d'usager de la route.

Tout d'abord, un mot sur le plan routes.

J'aimerais rappeler qu'une de nos principales actions nous permettant d'œuvrer en ce sens à l'échelle de toute la Wallonie est bien ce plan routes, un plan global axé sur la qualité, mais aussi et surtout sur la sécurité. Notre engagement, c'est de le respecter jusqu'au bout.

Comme vous le savez déjà, ce plan routes voit les choses selon une nouvelle approche de l'investissement et de l'entretien de notre réseau routier wallon. C'est une nouvelle manière de concevoir la programmation des travaux.

Auparavant, les choix étaient aléatoires et principalement dépendants des impressions des fonctionnaires dirigeants des chantiers. La nouvelle méthodologie multicritères mise en place, et organisée pour être revue annuellement, est destinée à objectiver les choix portés. Nous obtenons un ordre de priorités calculé sur base d'éléments factuels mesurés.

Le réseau structurant géré par la SOFICO, qui en est le maître d'ouvrage, évolue donc vers une meilleure objectivité et plus d'équité dans les choix des travaux à réaliser.

Annuellement, la situation va être réévaluée pour chaque direction territoriale. Le plan routes est donc adaptable, capable de prendre en compte des changements structurels ou d'appréhender l'existence d'une nouvelle zone à risque éventuelle.

Ce relevé continu de l'état du patrimoine routier, conjugué à celui des zones d'accidents, est le premier facteur de succès qui permet de prioriser la réalisation d'un aménagement de sécurité ou la rénovation d'un tronçon de voirie, priorité pour agir là où cela fait mal.

À ma demande, un second volet sera voué ultérieurement à la hiérarchisation des chantiers prioritaires sur le réseau non structurant afin que la même logique de critères de choix soit appliquée dans ce domaine. Je pense même, et je l'ai évoqué avec mon collègue Paul Furlan, que nous devons aussi mettre à disposition des communes cet outil de hiérarchisation

puisque les mêmes règles, les mêmes réflexes pourraient aussi être appliqués pour choisir des chantiers dans les communes.

On comprend donc toute l'importance qu'a le plan routes dans la sécurité routière en Wallonie. S'il existe énormément de statistiques en la matière, il n'en existe pas pour les accidents évités. Je suis certain que ce plan global de réhabilitation du réseau, prenant en compte tous les aspects de la sécurité routière, contribue largement à prévenir de nombreux drames de la route.

Qui dit réhabilitation dit chantiers. À ce propos, nous essayons de minimiser les risques, tant pour les usagers de la route que pour les ouvriers qui travaillent chaque jour dans ces chantiers, et parfois même de nuit.

Des campagnes de sensibilisation ont été réalisées sur le sujet, des radars préventifs et répressifs sont régulièrement installés pour sensibiliser les usagers au respect des limitations de vitesse en vigueur.

Malgré l'information claire de la présence de ces radars, on a eu en une semaine, sur la E42, dernièrement, 3 000 PV pour dépassement de la limite à 70 kilomètres/heure avec des ouvriers à quelques mètres de là.

Malheureusement, bien trop souvent, les automobilistes ne perçoivent pas que la vitesse qu'ils pratiquent peut être extrêmement dangereuse pour les ouvriers présents à seulement quelques mètres d'eux. Il suffit de prendre quelques secondes la place de ces travailleurs pour comprendre les risques réels auxquels ils s'exposent lorsqu'un automobiliste décide de ne pas respecter les limitations de vitesse.

Pour autant, cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas encore améliorer la sécurité de nos chantiers. Nous continuerons donc à veiller à limiter autant que possible la répétition de chantiers et à une meilleure coordination de ceux-ci.

Comme le recommande le Conseil supérieur, un groupe de travail d'experts se réunira en vue de proposer une nouvelle check-list des aspects sécurité routière à respecter lors d'un chantier et d'en assurer aussi le contrôle très concrètement sur le terrain, parce que les cahiers des charges doivent évidemment être respectés par les entreprises.

Nous essayerons aussi d'améliorer encore la communication autour de ces chantiers, que cela soit en termes de signalisation, mais aussi de pertinence des informations diffusées.

Suite au décret sécurité du 22 décembre 2010, des inspections de sécurité routière des chantiers ont été mises en place. Je veillerai à ce que ces inspections puissent rapidement prendre de l'ampleur.

Les principes de la sécurité routière en Wallonie.

La vision proposée lors des États généraux de la sécurité routière est de nous efforcer à construire un système de transport plus sûr afin de tendre progressivement vers cet objectif ambitieux de zéro tué, zéro blessé grave sur les routes de Wallonie, objectif ultime et pas facile à atteindre et qu'on ne pourra approcher s'il n'y a pas une modification des comportements des automobilistes.

Je vais évoquer ensuite toute une série de points, mais il faut quand même bien se rendre compte que toutes les études montrent que dans 90 % des cas, l'infrastructure n'est nullement impliquée dans un accident, mais clairement les comportements des automobilistes qui en sont la cause : que ce soit la vitesse, l'alcool, le non-respect du port de la ceinture ou la combinaison de plusieurs de ces éléments.

Nous ne pouvons aussi que nous rallier au concept de responsabilité partagée qu'a évoqué Mme Cassart-Mailleux. Elle implique que chaque personne concernée par la sécurité routière mette toutes ses compétences afin d'obtenir un système de transport sûr. Si la cause primaire est bien souvent le comportement des automobilistes, la manière dont le réseau est configuré permet donc peut-être, dans certains cas, de pardonner celui qui a commis une erreur et qui se retrouve en difficulté sur la route.

En 2010, selon les derniers chiffres officiels communiqués par le SPF Affaires économiques, nous comptions en Wallonie 373 tués sur les routes, à comparer à 503 en 2006, soit une diminution de 26 %. Effectivement, les chiffres de 2011 montrent une légère remontée. Cette évolution positive reflète les efforts réalisés en Wallonie pour améliorer la sécurité routière, mais nous indique l'ampleur du chemin qui reste à parcourir par rapport à l'objectif final de zéro tué sur nos routes ainsi que par rapport à l'objectif intermédiaire fixé par le Gouvernement wallon de ne pas dépasser 250 tués à l'horizon 2015.

Un petit rappel sur le contexte institutionnel : ce chemin à parcourir doit en outre tenir compte du fait que l'accord institutionnel pour la sixième réforme de l'État prévoit d'importants transferts de compétences en matière de mobilité et de sécurité routière.

Je les rappelle : les règles générales de limitation de vitesse, sauf les autoroutes, la règlementation sur le placement de la signalisation en ce qui concerne les poids lourds, la règlementation sur la sûreté du chargement, la masse maximale autorisée, la masse par essieu, le transport exceptionnel et le transport dangereux. Tout ce qui concerne le Fonds de Sécurité routière et les compétences de l'IBSR, le contrôle technique, la formation à la conduite et les centres d'examen, le contrôle sur les compétences régionalisées et notamment sur le respect des limitations de vitesse.

À terme, la région disposera donc d'une large part

des compétences liées aux trois aspects à prendre en compte en matière de sécurité routière : l'infrastructure, les véhicules via le contrôle technique, dont le transfert est prévu dans le cadre de cette réforme de l'État et enfin, l'usager.

J'en viens alors à notre plan d'actions. Anticipant la nécessité pour la Wallonie de s'engager rapidement dans une politique volontariste d'amélioration de la sécurité routière, mon prédécesseur a lancé en décembre 2010, le décret constitutif du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. La mission de ce conseil était de proposer une série de recommandations en vue d'améliorer la sécurité routière en Wallonie. Il a donc remis, en avril 2012, un rapport reprenant 76 recommandations. Lors de la séance du Gouvernement wallon du 7 juin dernier, j'ai pu obtenir de tous mes collègues, un engagement à collaborer aux réponses que j'apporterai à ces recommandations en tant que ministre de la Sécurité routière.

Tous les membres du Gouvernement wallon ont donc très clairement montré leur volonté de donner suite à ce travail en fonction de leur domaine de compétences. Je ne peux évidemment que me réjouir de ce signal. J'ai donc chargé le président du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière de préparer un projet de plan d'actions pour les diverses recommandations d'ici à la fin de cette année.

Une mise en place rapide de ces recommandations devrait contribuer à réduire le nombre de victimes sur les routes en Wallonie et ainsi contribuer à tendre vers l'objectif que je vous ai rappelé tout à l'heure de 250 tués en 2015.

Quelles sont ces actions ? Tout d'abord, toute une série d'actions sur les infrastructures routières.

Tout d'abord, un suivi continu de la cartographie des zones à risques. Comme vous le savez, une zone à risques et des tronçons dangereux ont été établis sur base des analyses des procès-verbaux dressés par les services de police lors d'accidents. C'est très important et cela permet vraiment de dégager les zones les plus dangereuses et d'agir prioritairement. Touring a, par ailleurs, reconnu la très bonne qualité de cette cartographie des zones dangereuses qui constitue, selon elle, une étude tout à fait complémentaire à son approche. Je pense que cette cartographie qui existe aujourd'hui pour le réseau structurant devra aussi pouvoir être étendue et je reviendrai tout à l'heure à la collaboration avec les communes.

Pour rappel, nous appelons « zones à risques », zones où l'on observe une concentration d'accidents dans un lieu précis et sur une période de cinq ans. Pour la période 2006-2010, nous avons identifié 58 zones à hauts risques et 387 zones à moyens risques. Toutefois, l'évolution est positive puisqu'on observe une diminution effective des zones à hauts risques depuis les années 1990. C'est grâce à ce travail et le critère premier de choix que nous avons pu mettre en place : le plan routes, de manière objective.

En ce qui concerne les conventions de partenariat sécurité routière, la SOFICO, le SPW, la Police fédérale et les 72 zones de police que compte la Wallonie ont signé cette convention. Les zones de police l'ont signée il y a quelques mois.

Son but est de sécuriser les zones à risques identifiés par le SPW sur base des chiffres communiqués périodiquement par les polices locales et fédérales et de mieux organiser et ordonner les actions sur le terrain. Ainsi, de nouveaux radars font leur apparition sur nos routes et sont reliés directement au centre régional de traitement des radars de la Police fédérale pour lequel nous avons mis à disposition des locaux au centre Perex. Il y a aussi un projet de relier tous les radars des zones de police locale à ce centre régional de traitement des radars.

Il est également prévu, à travers cette convention, la réalisation d'emplacements sécurisés pour des radars mobiles des services de police et donc, une participation financière de la région à cet égard. La mise à disposition de balance mobile pour contrôler la surcharge des poids lourds en collaboration avec notre police domaniale, des voitures tonneau achetées par la Région wallonne pour être mise à disposition des zones de police locale lors des actions de sensibilisation, une meilleure communication entre les zones de police locale et le centre Perex, une meilleure collaboration entre les services de police et les motos du SPW.

En matière de radars, tout d'abord un chiffre global : 930 radars préventifs et répressifs sont aujourd'hui installés en Wallonie : 18 boîtiers sur les autoroutes pour la Police fédérale de la route ; 162 sur les routes nationales pour les zones de police ; 50 sur les voiries communales pour les zones de police locales ; 106 radars répressifs mobiles pour les zones de police locales ; 20 radars répressifs mobiles de la Police fédérale de la route et 574 radars préventifs des zones de police locales.

Depuis 2010, on a observé une diminution de 40 % du nombre de tués sur les autoroutes wallonnes. L'année 2010 est justement l'année où ont été installés la plupart de ces radars et, notamment, les 18 radars sur les autoroutes. On ne peut pas faire un lien absolu, mais on peut dire que l'utilisation des radars a certainement eu une influence importante sur ce chiffre.

Je voudrais aussi rappeler la politique menée en Wallonie à ce sujet. Les radars sont, avant tout, un outil au service de la sécurité routière. Les statistiques que je viens de citer le prouvent. Les radars placés sur le réseau routier structurant wallon le sont uniquement en fonction des zones à risques. De plus, ces radars fixes sont signalés par trois grands panneaux qui insistent sur

la présence d'une zone à risques.

En ce qui concerne les chantiers, depuis plus de deux ans, les lidars - radars semi-fixes - sont posés par l'entrepreneur des travaux au nom de la Wallonie. Ils sont gérés par la police afin de protéger au mieux les ouvriers qui travaillent sur des chantiers identifiés comme dangereux. Une mesure d'autant plus nécessaire que de plus en plus de chantiers ont lieu, maintenant, les nuits et le week-end. Ici encore, ces radars sont toujours signalés par des panneaux.

Ces radars sont actuellement particulièrement actifs sur la E42. Je rappelle donc qu'il y a des radars sur la E42 à hauteur des travaux. Bien entendu, la Police fédérale peut toujours, de sa propre initiative, poser un radar mobile sur véhicule ou trépieds, sur un chantier sans que celui-ci soit signalé par un panneau. Je ne maîtrise donc pas ceux-là.

Quatrième axe sur les infrastructures - et M. Stoffels l'a rappelé, c'est vraiment un élément déterminant - diminuer les dangers liés aux obstacles latéraux. J'ai rappelé que la plupart des sorties de routes, la plupart des accidents étaient liés à un comportement, mais une fois sorti de la route, selon ce que l'on rencontre face à soi, le résultat est tout à fait différent et les obstacles latéraux sont, pour la plupart, très dangereux.

Ils aggravent considérablement les conséquences des sorties de route et provoquent ainsi près de 200 tués par an en Wallonie, donc 50 % du nombre total d'accidents mortels pour la période 2005-2009. Le traitement de ces obstacles latéraux le long des voiries constitue un enjeu de sécurité considérable et est devenu une des grandes priorités des audits et inspections de sécurité routière menées dorénavant en Wallonie, avec un petit problème dans certains cas : parfois, ces obstacles latéraux sont des arbres. Il y a une approche à avoir tenant compte de cela.

Comme le recommande le Conseil supérieur, une hiérarchisation au préalable des zones à traiter sera réalisée. J'ai demandé à la Direction générale des Routes et suggéré à la SOFICO de hiérarchiser les tronçons dangereux concernant les obstacles latéraux. Un guide sur le traitement des obstacles latéraux a par ailleurs été réalisé et envoyé à tous les gestionnaires de voiries.

On parlait tout à l'heure du principe, avec Mme Cassart-Mailleux, de responsabilité partagée. Elle prend ici tout son sens. Si l'usager de la route doit impérativement adopter un comportement responsable, les administrations doivent, quant à elles, concevoir des « routes qui pardonnent ». Beaucoup d'accidents sont dus à une erreur de conduite, mais en tant que gestionnaires de voiries, nous devons veiller à ce qu'ils aboutissent le moins possible à des blessures graves ou mortelles.

Une lutte a également été engagée contre les accidents subis par des motards en bordure de voiries. Dans certains cas, ceux-ci sont lésés, voire tués par les piquets de fixation des rails de sécurité latéraux. En conséquence, la Wallonie a lancé un vaste plan de recensement de ce type de secteur à risque et a commencé à équiper ses piquets d'une seconde section de rails de type lisse pour motos. Cela protège ainsi l'usager de lésions importantes en cas de chute ou de sortie de route. L'association FEDEMOT a participé à ce recensement des endroits dangereux. J'en profite d'ailleurs pour les remercier chaleureusement pour ce travail et toutes les actions qu'ils mènent au quotidien pour la sécurité routière, les motards en particulier.

Suite au décret du 22 décembre 2010, des audits de sécurité routière sont dorénavant réalisés sur les projets d'aménagement pour le réseau routier structurant. Ces audits veillent à ce que la sécurité de tous les types d'usagers de la route soit garantie. Lors des audits, il est largement tenu compte des guides de bonne pratique réalisés par la DGO1. Pour rappel, il y a un guide sur les traversées piétonnes, un guide de la sécurisation des abords d'écoles et un guide sur le traitement des obstacles latéraux.

Il est d'ailleurs de la volonté du Gouvernement wallon de généraliser ces audits en voiries communales et provinciales. Des démarches seront entreprises dans ce sens par le Gouvernement wallon après l'évaluation d'une année d'application sur le réseau routier structurant.

Les inspections de sécurité routière sont également renforcées sur l'entièreté du réseau routier wallon actuel, mais aussi sur les chantiers.

Un autre axe de travail : une priorité pour les cyclistes. Un schéma directeur cyclable pour la Wallonie a été mis en place. Il a pour objectif de développer progressivement un réseau cyclable de grande qualité couvrant l'ensemble du territoire de la région, de crédibiliser le vélo comme moyen de transport, d'harmoniser la signalisation le concernant, de fixer les priorités dans les investissements, de définir des itinéraires devant servir à relier à vélo 75 pôles wallons de façon sûre et agréable.

Je rappelle aussi que plus de 1 000 kilomètres de RAVeL ont été réalisés en Wallonie. Nous faisons, il y a quelques jours, la somme des investissements liés au vélo, en prenant la part du plan routes qui est utilisé pour des pistes cyclables, plus les investissements RAVeL, plus les RAVeL des voies navigables. On en arrivait aussi à un plan de l'ordre de 50 millions d'euros sur cinq ans. La part du vélo dans tous ces investissements est aussi fort importante.

Après les actions sur les infrastructures, je voudrais aborder les actions sur les usagers. Dans le cadre de la responsabilité partagée, il appartient aux autorités publiques d'informer et de sensibiliser les usagers de la

route afin de les inciter à respecter les règles mises en place pour construire un système de transport sûr.

Tout d'abord, il s'agit de la mise en place d'une stratégie combinant sensibilisation et répression. La mise en place d'une politique volontariste d'amélioration de la sécurité routière en Wallonie implique la mise en œuvre d'une politique intégrée de sensibilisation et de répression sur les thèmes majeurs de la sécurité routière. Ces thèmes majeurs sont notamment la vitesse excessive et inadaptée, le port de la ceinture, la conduite sous influence d'alcool, de drogues ou de substances psychoactives, une sensibilisation aux dangers induits par la fatigue au volant et une attention redoublée envers les usagers faibles – piétons, cyclistes, motos. L'insécurité routière résulte d'une très fiable probabilité d'accident individuel, qui s'applique cependant à une population très importante.

Les assurances nous ont fait un calcul assez intéressant : il y a 450 000 dossiers d'accidents de circulation par an. Or, il y a 650 000 détenteurs du permis de conduire en Belgique. En moyenne, un conducteur est susceptible d'avoir un accident tous les 14 ans. Qu'est-ce que cela implique ? Le risque subjectif mesuré par un conducteur d'être impliqué dans un accident est très faible. Comme cela arrive relativement rarement, les gens n'ont pas l'impression que ce risque est important. Il faut substituer ce risque-là au risque d'être pris. C'est toute la notion de contrôle, de répression, de contrôle de vitesse et de contrôle des autres causes potentielles d'accident grave.

Il s'agit également de la mise en place d'une structure wallonne, soit l'Agence wallonne pour la sécurité routière. Cela a été évoqué. Il est souhaitable que la Wallonie mette rapidement en place une structure adéquate qui serait notamment chargée de la politique de communication et de sensibilisation et d'assurer une collaboration étroite avec les forces de police pour les volets de contrôle. Ces contrôles doivent être intégrés dans des volets sécurité routière des plans zonaux de sécurité et faire l'objet d'un suivi par une entité centrale, comme évoqué et recommandé par le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière.

L'accord institutionnel pour la réforme de l'État prévoit également d'importants transferts de compétences vers les régions en matière de mobilité et de sécurité routière, en particulier la régionalisation des activités de l'IBSR.

J'ai parlé tout à l'heure de la régionalisation du contrôle technique.

Ma volonté n'est pas de créer un « machin » en plus mais vraiment une structure, une agence qui, finalement, remplacera l'IBSR au moment de la régionalisation : une agence qui peut recevoir notamment les compétences, les moyens – du moins, on l'espère – et le personnel qui sera transféré vers les régions et qui, aujourd'hui, se trouve à l'IBSR.

Concernant les campagnes de sensibilisation, dans l'attente de la mise en place de cette Agence wallonne pour la sécurité routière, la politique de communication est menée via la SOFICO. Des campagnes de sensibilisation sont organisées un mois sur deux par la Wallonie et, l'autre mois, par l'IBSR. En 2012, les différentes campagnes se sont organisées comme suit :

- en mars, les chantiers routiers ;
- en mai, les accidents de week-end ;
- en juillet, la propreté des routes ;
- en septembre, l'agressivité au volant ;
- en novembre, la vitesse.

En 2013, le programme a été fixé, il est le suivant :

- en janvier, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence ;
- en mars, la sécurité des motards ;
- en mai, les accidents de week-end ;
- en juillet, la fatigue au volant ;
- en septembre, la vitesse sur les chantiers ;
- en novembre, l'état des pneus.

J'insiste au niveau des motards, une campagne de sensibilisation à l'attention de ceux-ci a été réalisée en Wallonie durant les mois de juin, juillet et août 2012. Elle s'est traduite par la distribution de cartes routières de la Wallonie avec l'ASBL FEDEMOT et l'aide des services de police. Cette carte donnait aux motards un ensemble de conseils de sécurité. Une campagne sera réitérée à leur attention en 2013, dès le mois de mars : campagne d'affichage, distribution de cette carte aux motards et installation progressive de panneaux de sensibilisation sur les tronçons touristiques et sinueux, particulièrement fréquentés par les motards et particulièrement dangereux.

Un autre aspect que je voudrais aborder est celui de l'éducation à la sécurité routière dans les écoles. Je partage tout à fait les recommandations du Conseil supérieur sur l'éducation à la sécurité routière dans les écoles, plus particulièrement la nécessité d'avoir un continuum éducatif à différentes étapes de la scolarité de l'enfant et de l'adolescent ; un continuum qui est en lien avec son évolution dans le trafic routier. Si l'on résume, on doit d'abord apprendre, en primaire, à se déplacer convenablement à pied dans les rues, en respectant les règles, puis passer à l'utilisation du vélo, puis à la moto pour les ados. J'ai pris contact avec ma collègue responsable de l'Enseignement obligatoire, Mme Simonet, afin d'analyser les collaborations possibles en vue de concrétiser les recommandations du Conseil supérieur.

Concernant la lutte contre les accidents de week-end, la Wallonie organise, depuis deux ans, une campagne de sensibilisation sur les accidents du week-end, donc sur leurs causes, axée sur les mois de mai et juin. Ces campagnes seront maintenues chaque année en

collaboration avec les ASBL spécialisées en la matière et les services de police.

Avec mes collègues, nous allons aussi tenir compte des recommandations du Conseil supérieur afin d'élaborer une politique de responsabilisation à la sécurité routière des organisateurs d'évènements festifs. L'idée est, dans ce domaine, de créer un label dont pourraient bénéficier les évènements festifs, collaborateurs, partenaires dans des actions de sensibilisation de leur public.

Enfin, je pense que nous devons aider les communes à prendre les mesures pour encadrer au mieux toute autorisation donnée à l'organisation d'évènements sur leur territoire. La création de ce label pourrait être un outil.

En guise de conclusion, nous avons fait ici le point sur un ensemble de mesures en cours et à venir en Wallonie pour améliorer la sécurité routière sur notre réseau.

Je terminerai par là, mais en insistant sur quelque chose qui nous attend d'ici quelques semaines : la mise en place des nouveaux conseils communaux.

Je tiens à réitérer mon appel aux élus locaux afin qu'ils puissent prévoir, lors de ces mises en place des futurs collèges, que la compétence sécurité routière soit confiée et soit clairement identifiée. Cela a été rappelé, mais le réseau routier communal est effectivement celui qui, malheureusement, compte aussi beaucoup d'accidents - plus de 50 % des accidents de la route ont lieu sur ce réseau - et il s'agit évidemment que nous puissions travailler en concertation et ces relais échevins de la sécurité routière seront, à mon avis, un élément intéressant dans le dialogue, dans le transfert d'informations entre la région et les pouvoirs locaux.

(Applaudissements)

M. le Président. - La parole est à Mme Cassart-Mailleux.

Mme Cassart-Mailleux (MR). - Je remercie M. le Ministre. Je ne vais pas dire « réponse complète », Monsieur le Ministre, parce que je trouve que vous n'avez pas été très convaincant. Vous avez fait un peu le point par rapport aux commissions qui se sont réunies, pas réunies, mais je trouve que vous n'avez pas vraiment fait le point par rapport aux chiffres.

Maintenant, je sais que nous aurons le débat sur la SOFICO fin octobre et je m'en réjouis pour vraiment faire le point par rapport aux travaux et voir où on en est, le budget étant l'essentiel.

Je sais que vous n'étiez pas friand de ce débat sur la sécurité routière et je le comprends, parce que vous ne nous avez pas appris grand-chose de nouveau.

M. le Président. - La parole est à M. Stoffels.

M. Stoffels (PS). - En ayant écouté attentivement les propos du ministre, je souhaite tout simplement réitérer ma phrase en fin de mon discours, à savoir que le nerf de la guerre va être le budget. Toute mesure d'éducation ne sera pas neutre sur le plan budgétaire comme toute mesure en matière d'investissement ne le sera pas non plus.

L'heure de vérité sera très probablement le moment de la discussion du budget.

M. le Président. - La parole est à M. Saint-Amand.

M. Saint-Amand (Ecolo). - Monsieur le Président, j'ai retenu un chiffre dans tous ceux que M. le Ministre nous a donnés, même si d'autres étaient importants aussi, ce sont les 90 % de causes d'accidents liées au comportement des usagers. Cela nous incite évidemment à renforcer à la fois la prévention et les sanctions, et l'évolution du cadre institutionnel devrait nous donner les compétences supplémentaires en la matière. C'est donc une information que nous recevons avec plaisir.

Je note aussi que les compétences et les connaissances de l'IBSR ne seront pas perdues puisque vous parlez de la reprise du personnel, en espérant aussi des moyens. Il y a donc là toute une expertise qui pourrait être valorisée au niveau wallon, c'est important.

Je note enfin qu'on avance dans la hiérarchisation des travaux sur le réseau non structurant et avec beaucoup d'intérêt aussi votre proposition de mettre l'outil de hiérarchisation à disposition des communes.

M. le Président. - La parole est à M. Binon.

M. Binon (MR). - Monsieur le Président, disons que, comme mes collègues, on n'a pas eu vraiment réponse à nos questions, mais je pense qu'on viendra plus précisément, en ce qui me concerne, sur les investissements et les travaux d'entretien en commission. Je vous remercie.

M. le Président. - Voici qui clôt ce débat sur la sécurité routière. Nous allons rappeler nos collègues pour procéder au vote qui terminera cette séance.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION VISANT AU RESPECT DE LA LIBERTÉ DE LA PRESSE EN TURQUIE, DÉPOSÉE PAR M. WESPHAEL (DOC. 656 (2011-2012) N° 1 ET 2)

Vote nominatif

M. le Président. - Nous allons voter sur l'ensemble de la proposition de résolution visant au respect de la

liberté de la presse en Turquie, déposée par M. Wesphael (Doc. 656 (2011-2012) N° 1 et 2).

Il est procédé au vote nominatif.

66 membres prennent part au vote.

1 membre répond oui

63 membres répondent non

2 membres s'abstiennent.

- A répondu oui :

M. Wesphael.

- Ont répondu non :

Mmes et MM. Barzin, Bayet, Bertouille, Binon, Bolland, Borsus, Bouchat, Cassart-Mailleux, Cheron, Cornet, Crucke, Daele, de Coster-Bauchau, de Lamotte, de Saint Moulin, Desgain, Disabato, Dodrimont, Dupont, Eerdekens, Elsen, Fassiaux-Looten, Fourny, Gadenne, Goffinet, Gonzalez, Hazée, Houdart, Jamar, Jeholet, Kapompolé, Kubla, Langendries, Lenzini, Luperto, Maene, Meerhaeghe, Miller, Mottard, Moucheron, Mouyard, Neven, Noiret, Onkelinx, Pary-Mille, Pirlot, Prévot, Reuter, Saenen, Saint-Amand, Salvi, Senesael, Servaes, Simonis, Sonnet, Stoffels, Tachenion, Targnion, Trotta, Wahl, Walry, Yzerbyt, Zrihen,

- Se sont abstenus :

MM. Dupriez, Tiberghien.

En conséquence, la proposition de résolution n'est pas adoptée.

Justification d'abstention

M. le Président. - J'invite les membres qui se sont abstenus à faire connaître leurs motifs d'abstention.

La parole est à M. Tiberghien.

M. Tiberghien (Ecolo). - Je voudrais simplement dire que nous cautionnons le texte, mais que nous aurions aimé pouvoir reporter la présentation de ce texte en commission et donc, fidèlement à mon vote en commission, je m'abstiens aujourd'hui.

M. le Président. - La séance est levée.

Le parlement s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure.

- *La séance est levée à 17 heures 15 minutes.*

LISTE DES INTERVENANTS

M. André Antoine, Ministre du Budget, des Finances, de l'Emploi, de la Formation et des Sports
M. Yves Binon, MR
Mme Caroline Cassart-Mailleux, MR
M. Matthieu Daele, Ecolo
Mme Sybille de Coster-Bauchau, MR
M. Rudy Demotte, Ministre-Président du Gouvernement wallon
M. Carlo Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine
M. Emmanuel Disabato, Ecolo
M. Patrick Dupriez, Président
M. Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité
M. Gilles Mouyard, MR
M. Jean-Marc Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique
M. Maxime Prévot, cdH
M. Olivier Saint-Amand, Ecolo
M. Daniel Senesael, PS
M. Edmund Stoffels, PS
M. Luc Tiberghien, Ecolo
Mme Eliane Tillieux, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des chances
M. Bernard Wesphael, Indépendant

ABRÉVIATIONS COURANTES

ASBL	Association Sans But Lucratif
Cocof	Commission communautaire française
CPAS	centre(s) public(s) d'action sociale
CSWSR	Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière
CWAPE	Commission wallonne de régulation pour l'énergie
DGO1	Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments
DPR	Déclaration de politique régionale
FEDEMOT	Fédération des Motards belges
GSM	Global System for Mobile
GRD	Gestionnaires des réseaux de distribution
IBSR	Institut Belge pour la Sécurité Routière ASBL
ONG	organisation non gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
OSCE	Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
PKK	Partiya Karkerên Kurdistan (Parti des Travailleurs du Kurdistan)
plan HP	Plan Habitat permanent (Plan d'action pluriannuel relatif à l'habitat permanent dans les équipements touristiques de Wallonie)
PMR	Personnes à mobilité réduite
PV	procès-verbal
RAVeL	Réseau Autonome Voie Lente
RIS	revenu d'intégration sociale
SOFICO	Société régionale wallonne de Financement complémentaire des Infrastructures
SPW	Service public de Wallonie
SRWT	Société régionale wallonne du Transport public de personnes
T.E.C.	Société de Transport en Commun
TVA	taxe sur la valeur ajoutée
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture