

Une étude d'impact a été réalisée sur l'infrastructure nécessaire pour le dégazage, les frais induits ainsi que la disponibilité de postes de stationnement pour les bateaux transportant des substances dangereuses. Cette étude constitue une base pour l'introduction progressive et efficace de l'interdiction, en tenant compte des installations de dégazage disponibles et nécessaires.

Le groupe de travail est chargé de procéder aux adaptations rédactionnelles nécessaires, dans la partie B du règlement d'application de la convention, et de déterminer, au cours du prochain semestre, sur la base des résultats de l'étude d'impact effectuée, les modalités de mise en œuvre de l'interdiction du dégazage.

Le budget et le calendrier de mise en œuvre seront connus qu'après l'analyse du dernier point que je viens d'évoquer. Les implications risqueront d'être importantes, mais il sera sans doute nécessaire de les répartir dans le temps également pour permettre leur mise en œuvre.

Endéans le premier semestre, les études devraient permettre d'y voir clair sur les étapes à venir.

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

M. Henry (Ecolo). - Merci Monsieur le Ministre. Cela confirme les étapes successives de ce dossier. Toutes les décisions concrètes ne sont pas encore prises, mais c'est endéans le semestre. Cela reste donc relativement bref, par rapport à un dossier qui n'est pas d'extrême urgence, mais une année après l'autre, cela doit être traité. Je vois que cela suit son cours, je ne manquerai donc pas de revenir ultérieurement sur la question.

Je vous remercie pour les éléments. Il est vrai que ce n'est peut-être pas un sujet très grand public ou dont on parle souvent, mais c'est assez important en termes de conséquences sur la qualité de l'eau.

**QUESTION ORALE DE M. PUGET À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE SITE
TRAFIROUTES »**

**QUESTION ORALE DE MME DE BUE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
EMBARRAS DE CIRCULATION SUITE AUX
CHUTES DE NEIGE »**

**QUESTION ORALE DE M. DAELE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
CHAOS SUR LES ROUTES SUITE AUX CHUTES
DE NEIGE »**

**QUESTION ORALE DE MME RYCKMANS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA NON-
GESTION DES PISTES CYCLABLES PAR
TEMPS DE NEIGE »**

**QUESTION ORALE DE MME PÉCRIAUX À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
PREMIÈRE OFFENSIVE HIVERNALE »**

**QUESTION ORALE DE MME SALVI À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA
GESTION DE L'OFFENSIVE HIVERNALE »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine :

- de M. Puget, sur « le site Trafiroutes » ;
- de Mme De Bue, sur « les embarras de circulation suite aux chutes de neige » ;
- de M. Daele, sur « le chaos sur les routes suite aux chutes de neige » ;
- de Mme Ryckmans, sur « la non-gestion des pistes cyclables par temps de neige » ;
- de Mme Pécriaux, sur « la première offensive hivernale » ;
- de Mme Salvi, sur « la gestion de l'offensive hivernale ».

La question de Mme Pécriaux est retirée.

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

M. Puget (Indépendant). - Monsieur le Ministre, le site Trafiroutes est assez bien fait, puisqu'il permet d'avoir, en temps réel, un aperçu circonstancié de la mobilité. Il permet d'avoir connaissance du trafic en direct à l'aide de cartes d'information défilant et de caméras.

En cas de neige, comme ce fut le cas, la semaine dernière, un tel outil est fort précieux pour les automobilistes pris dans les embouteillages. Seulement voilà, le site semblait inaccessible.

La première question est de savoir si ce souci technique était dû à son succès, alors que les automobilistes patientaient dans leur véhicule. Ensuite, de façon plus générale, quelles sont les perspectives d'évolution d'un tel outil avec le développement technologique, à l'heure où le Gouvernement mise sur le numérique et l'interactivité ?

Enfin, quel bilan peut-on tirer de l'existence de Trafiroutes ? En d'autres termes, combien de visiteurs annuels se rendent-ils sur le site ? Quelles conséquences – tout en doutant qu'il soit difficile de répondre scientifiquement – un tel site a-t-il, réellement, en matière d'amélioration de la mobilité ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme De Bue pour poser sa question.

Mme De Bue (MR). - Monsieur le Ministre, je voudrais revenir avec vous sur les embarras de circulation, suite aux chutes de neige qu'a connu notre pays, le 15 janvier dernier, et qui ont provoqué plus de 600 kilomètres de bouchon en milieu de journée, principalement au sud du pays.

Comme à chaque chute de neige, il y a toujours une polémique du secteur automobile et principalement des camionneurs. On s'interroge, l'on peut mettre en cause l'épandage ou des problèmes d'entretien, notamment l'élagage des abords des autoroutes. De son côté, le SPW a répondu que le plan Hiver avait bien été mis en œuvre, que les épandages avaient été réalisés, de manière préventive, et que les chutes de neige avaient été plus abondantes durant les heures de pointe, là où le trafic est le plus important.

Des critiques ont pointé vers les camions ; certains conducteurs ne respectent pas les règles de dépassement et mettent en danger d'autres utilisateurs de la route. Ceux-ci se plaignent également d'un manque de concertation, d'information, notamment, l'on vient d'aborder le problème du site, mais aussi sur la possibilité d'être informé par SMS sur des interdictions temporaires.

Monsieur le Ministre, j'ai vu dans la presse que vos services devaient établir le bilan de la journée, savoir si l'on a mis tous les moyens à disposition et si l'organisation a été optimale. Il serait intéressant d'entendre ce bilan. Quelles pistes peuvent-elles être

mises en place pour mieux gérer ces événements à l'avenir ? Concernant les problèmes avec les camions, y a-t-il une concertation en cours avec le secteur sur une interdiction, sur le problème d'interdiction ? C'est impossible d'interdire tout le trafic, mais comment gérer ces interdictions s'il échet ? Quels moyens pouvons-nous mettre en place pour mieux communiquer avec les chauffeurs, qu'ils soient belges ou étrangers ?

Il a été proposé d'utiliser l'OBU, qui est le boîtier destiné à préserver la taxe kilométrique, comme étant une possibilité pour mieux dialoguer avec les camionneurs. J'aurais aimé entendre votre avis sur la question.

Mme la Présidente. - La parole est à M. Daele pour poser sa question.

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, c'est vrai que l'on a tendance à dire qu'en Wallonie, dès qu'il y a deux flocons qui tombent, tout s'arrête. La réalité est plus nuancée que cela. Néanmoins, quand l'on constate l'épisode que l'on a vécu, il y a une semaine et demie, l'on doit se poser des questions sur la préparation de la Wallonie à l'hiver.

Vendredi 15 janvier, des chutes de neige dans le sud du pays ont eu de lourdes conséquences : des centaines de kilomètres de bouchons, la fermeture de l'autoroute E25 aux camions. La Wallonie s'est retrouvée dans le chaos le plus total sur les routes, suite à ces chutes abondantes de neige, pourtant annoncées par le service météorologique. De nombreux automobilistes, tout comme les camionneurs, ont été mis dans de grosses difficultés sur des routes fortement enneigées, occasionnant les embarras de circulation dont la presse a fait état de manière très détaillée.

Monsieur le Ministre, comment expliquez-vous que des dizaines de milliers de travailleurs sont restés coincés des heures entières sur les routes, alors que des actions préventives pouvaient être envisagées ? Une des mesures les plus évidentes était les services d'épandage. Ils se sont mis en route, mais pourquoi cela n'a-t-il pas été efficace ? Pouvez-vous me préciser quelle a été leur action ? Quelle en est l'évaluation, suite à la non-efficacité des actions ?

Il y a, d'une part, l'efficacité et, d'autre part, tous les moyens que l'on peut mettre en œuvre. Je ne doute pas qu'ils ont été mis en œuvre, mais pourquoi cela n'a-t-il pas marché ?

Le patron du CRCW, le Centre régional de crise de Wallonie, le dit lui-même : « On doit debriefer cela avec tous ceux qui étaient sur le terrain pour comprendre ce qui s'est passé ».

Une autre mesure concerne la circulation des poids lourds. Monsieur le Ministre, au vu des conditions hivernales particulières annoncées, n'aurait-il pas fallu interdire d'emblée la circulation des camions plutôt que

de les voir, en définitive, bloquer bon nombre de nos routes ? Vous évoquiez, dans la presse, l'impossibilité d'arrêter la circulation des camions, car il faut une concertation avec les pays voisins, les zones de stationnement sécurisé et il y a un impact économique à ne pas négliger. Néanmoins, si l'interdiction de rouler avait été décrétée, la veille, en concertation avec les pays limitrophes, une bonne partie des entreprises aurait pu anticiper la situation et n'aurait sans doute pas envoyé toute une série de poids lourds sur les routes qui ont, par après, bloqué les autoroutes.

Je veux bien entendre qu'il y a un coût, lorsque l'on empêche les camions de circuler, mais l'immobilisation des camions et de tous les gens qui les suivent, de nombreux travailleurs sur les routes wallonnes, mériterait plus que probablement un arrêt des poids lourds, ne fût-ce que quelques heures, pour éviter tout ce chaos. Les camionneurs peuvent s'abonner pour recevoir par SMS les interdictions temporaires de circulation, mais les poids lourds étrangers ne sont pas nécessairement au courant. Des propositions sont faites, notamment de la part des camionneurs, qui suggèrent d'utiliser l'OBU, le boîtier destiné à prélever la taxe kilométrique de manière interactive pour aussi relayer les messages d'interdiction à tout le monde.

Pour éviter une situation à nouveau catastrophique dans le futur, pouvez-vous nous dire quelles seront les mesures mises en place pour éviter la situation vécue vendredi dernier ? Y a-t-il une révision du plan Neige à faire ? Allez-vous également rencontrer les autres acteurs de mobilité, en Wallonie, pour identifier les faiblesses rencontrées par temps de forte neige, afin d'envisager une autre manière de gérer la situation par neige abondante ?

On sait qu'il ne serait pas opportun d'acheter 36 camions supplémentaires pour les mettre sur les routes deux jours par an. Mais, notamment vis-à-vis de la question des poids lourds, n'y aurait-il pas d'autres manières de faire que celles actuellement mises en œuvre ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Ryckmans pour poser sa question.

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, on l'a dit, si le déneigement des routes a fait largement écho dans la presse, celui des pistes cyclables fait beaucoup moins parler de lui. Or, on le sait, bon nombre de cyclistes continuent à utiliser ce moyen de déplacement, par choix ou par obligation, même par temps de neige. Ils sont largement laissés pour compte en temps de neige. Il est fréquent que les pistes cyclables soient tout simplement inutilisables. Je pense important d'inscrire cette préoccupation au bilan qui sera fait sur l'épisode neigeux que nous avons eu.

En général, quand ces pistes sont adjacentes aux grandes routes, comme c'est le plus souvent le cas en

Région wallonne, ne serait-il pas opportun de demander aux chauffeurs des chasse-neige ou des épandeurs de sel ou de sable d'arrêter de rejeter la neige sur les pistes cyclables ou sur les trottoirs, mais au contraire, de bien dégager la neige également sur les pistes cyclables, en se décalant de 1 mètre ou de 1,5 mètre vers la droite et de faire rouler les roues droites des camions épandeurs sur ces pistes ? Cela permettrait au sel ou au sable de faire son effet et d'épandre également sur les pistes cyclables.

Cette difficulté est rencontrée, par exemple, sur la N4, Gembloux-Louvain-la-Neuve, où une piste cyclable qui a coûté une somme importante a été aménagée récemment. En temps de neige, elle est complètement inutilisable.

Quand les pistes cyclables sont séparées – ce qui est moins fréquent dans nos régions, ce qui est le cas dans les régions ayant développé une politique cyclable volontariste – par une petite haie ou par un terre-plein, l'on voit fonctionner de petites déneigeuses qui ont une lame, une brosse avant, qui dégagent avec une lame à l'avant, une saleuse, sableuse à l'arrière et qui travaillent sur la largeur de la piste cyclable. Qu'en pensez-vous ? Qu'en est-il en Région wallonne ? Seriez-vous prêt à impulser ou à soutenir une telle attention auprès des divers acteurs concernés ? On le sait, tout le réseau ne dépend pas de la Région, mais peut-être serait-il intéressant de donner des impulsions aux autres acteurs et de bien gérer au niveau des routes qui sont de la responsabilité de la Région ?

Des communes, des provinces, des régions, en Flandre, aux Pays-Bas, en Allemagne, au Danemark, en Autriche, en Suède, ont mis en place de telles procédures. Ne pensez-vous pas qu'il serait pertinent de soutenir une demande similaire qui vient des cyclistes au quotidien ?

Comment voyez-vous votre action en la matière ?

Mme la Présidente. - La parole est à Mme Salvi pour poser sa question.

Mme Salvi (cdH). - Monsieur le Ministre, l'on vient de le rappeler, l'offensive hivernale que l'on a connue la semaine passée n'a, j'ai envie de le dire, encore une fois, pas manqué de soulever de nombreux commentaires et contestations aussi bien dans le chef des automobilistes que de certains observateurs.

Ce sont non seulement les moyens mis en œuvre par la Région wallonne qui ont été mis en cause, mais aussi la gestion de l'offensive neigeuse.

Pourtant, Monsieur le Ministre, force est de constater que, dès la veille, les épandeurs étaient de sortie et que les services d'épandage n'ont pas ménagé leurs efforts. Mais il faut reconnaître que cet après-midi-là, au niveau de Dausoulx jusqu'à Villers-le-Bouillet, tout était complètement bloqué et à l'arrêt. De

nombreuses heures et kilomètres de bouchons sur la E411 et, par contre, toute une série d'autres tronçons étaient quant à eux parfaitement dégagés et l'on roulait plutôt bien.

Il convient, je pense, et il faut le reconnaître, de dénoncer le comportement malgré tout irresponsable de certains camionneurs qui ont adopté une conduite imprudente, allant jusqu'à doubler des épanduses par la voie rapide, ne respectant pas l'interdiction de circuler. Je pense que cela aussi, il faut le dire.

Monsieur le Ministre, j'avais quelques questions sur cette situation. Envisagez-vous de relancer la réflexion sur l'usage obligatoire du pneu neige exigée en période hivernale ? Ne pourrions-nous envisager une interdiction plus rapide de la circulation des camions sur les voiries régionales ? Ne conviendrait-il pas de repenser le système de communication à l'attention des camions ? Ma collègue, Mme De Bue, l'a cité, tout à l'heure, certains évoquent l'utilisation de l'OBU, afin de le rendre plus efficace ?

Enfin, la question de l'évaluation est sur toutes les lèvres. Elle a déjà été énoncée. Est-elle effectivement prévue avec l'ensemble des acteurs encore ces prochains jours ? Avez-vous déjà des éléments d'information complémentaires à nous donner ?

Que l'on ait été ou pas empêtré dans ces embouteillages, la semaine passée, cette question revient tous les ans et il est grand temps que l'on trouve une solution, parce que même quand l'offensive hivernale est annoncée, plus de quatre ou cinq jours à l'avance, encore une fois, l'on retombe dans nos travers et les citoyens, à nouveau, nous attendent au tournant de cette question.

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Mesdames et Messieurs les députés, merci pour vos questions à ce sujet qui, je me doutais bien, n'allait pas manquer de figurer à l'agenda de nos travaux.

On a entendu de tout dans le traitement médiatique de cette situation délicate que nous avons connue ce fameux vendredi blanc.

Je teins à dire d'ailleurs que, dans son immense majorité, la couverture journalistique était de qualité.

J'ai pu néanmoins lire, avec la nuance que l'on connaît, comme étant souvent chevillée à ce corps de presse, que d'aucuns évoquaient une gestion par des pieds nickelés. Dont acte. Je ne suis pas sûr que la première puissance mondiale, les États-Unis, soit gérée par des pieds nickelés, parce qu'ils sont aujourd'hui confrontés, à Washington ou à New York, à des

situations très délicates, paradoxales. Même au Canada, quand vous regardez le site web de Radio-Canada, eux qui sont pourtant habitués à gérer, je vais dire, presque au quotidien ces situations, connaissent aussi des difficultés.

C'est parce qu'il y avait quelques mots fleuris qu'il ne m'était pas possible de relayer, y compris par Facebook, mais si vous connaissez les petites capsules du service après-vente sur Canal+, je vous invite à parcourir l'une d'entre elles qui est très explicite, puisque l'on évoque : « Mon Dieu, il fait froid dehors. Il y a de la neige. Mais oui, c'est l'hiver ». C'est presque surprenant que nous puissions, en période hivernale, connaître des chutes de neige.

Je trouve simplement qu'il faut éviter de verser dans la caricature et pouvoir avoir aussi de la nuance. Je n'ai aucun problème à reconnaître les contrariétés que les citoyens ont dû vivre ce fameux vendredi.

J'ai moi-même été bloqué plus de deux heures et demie sur l'autoroute du côté de Daussoulx. Mais contrairement à ce que l'on a cru, dans cette période où l'on assimilait tous les mécontentements, non pas parce que l'autoroute n'était pas dégagée, mais parce qu'il y a eu un accident. On peut après poser la question des motifs de l'accident, revenir sur la question des pneus lisses et autres, mais je vais y revenir dans ma réponse.

En tout cas, je tiens à remercier la très grande majorité de la profession médiatique qui, en la circonstance, a tenté de s'orienter vers des solutions, des explications, plutôt que d'être dans la caricature gratuite de cet organe de presse qui nous y habitue.

Pour revenir plus dans le détail sur chacune de vos interrogations, je voudrais d'abord rappeler que les conditions hivernales, rencontrées le vendredi 15 janvier, ont ciblé une partie du territoire. Il n'y a pas eu de difficultés de manière égale aux quatre coins de la Région wallonne.

C'est certainement et essentiellement la E42, en Province de Liège et Province de Namur, de manière plus aiguë encore, qui a été concernée, sans oublier la Province de Luxembourg.

Il a neigé évidemment ailleurs, mais dans des proportions moindres.

On a les habituelles zones. Je pense à certaines côtes qui sont sujettes à des surveillances particulières, notamment au niveau des poids lourds, par exemple sur la E25 – et je reviendrai sur la question de la E25 ultérieurement.

Sur le reste du réseau, il était possible de circuler assez normalement, singulièrement en Province de Hainaut et Province du Brabant wallon. Je ne dis pas pour autant qu'il n'y avait pas d'endroits plus compliqués, mais comparativement à ce que nous

vivions à l'est de la Wallonie, c'était plus fluide, ainsi que les caméras autoroutières qui se trouvent au centre PEREX peuvent en attester.

Donc, le mot « chaos » est toujours dégainé dès que l'on connaît, en Wallonie, une journée un peu problématique, mais je pense que nombre de mes prédécesseurs pourraient vous confirmer que l'on était loin du chaos le vendredi en question.

Sur certaines zones, des bouchons étaient constatés, certes, mais l'on doit aussi rappeler qu'une quantité importante de neige est tombée en peu de temps. Et si comme ministre, j'ai la capacité de mobiliser des hommes et des véhicules, je ne peux pas encore réguler l'intensité avec laquelle la neige tombe à certains endroits plus qu'à d'autres.

Il va de soi – et là, je relève particulièrement les remarques de Mme Salvi et de M. Daele – que les actions préventives ont bien eu lieu. J'entendais dans les témoignages radio – je sais qu'il ne fait pas bon d'être homme ou femme politique pour le moment, chers collègues – que de toute manière, l'on était tous des « benêts », l'on n'avait évidemment pas entendu à la météo qu'il y allait avoir de la neige, l'on avait rien fait, rien prévu, bande d'incapables que nous sommes. Si seulement l'on avait parfois la même liberté de ton à l'égard des citoyens qu'ils n'en ont pour ce qui nous concerne... On serait de toute manière les mauvais dans ce cas-là.

Comme à chaque épisode neigeux ou de grand froid, en Wallonie, les équipes ont été à pied d'œuvre pour veiller aux épandages préventifs sur le réseau.

Je reviendrai ultérieurement sur les dimensions préventives par rapport aux enjeux curatifs. Des épandages ont donc parcouru les axes routiers et autoroutiers, selon les itinéraires de déneigement établis par l'administration pour que l'entièreté des zones soit traitée.

Je rappelle que l'épandage, tel que nous l'avons organisé en Wallonie, concerne tant des engins qui appartiennent directement aux services publics ou bien des engins privés, mobilisés suite à des marchés publics passés avec une série d'entreprises privées.

Ce sont au total pas moins de 1000 hommes et 660 véhicules qui ont été ainsi mobilisés sur le réseau, y compris dans la phase préventive.

Il faut aussi relever que la neige a commencé à tenir au sol à partir de 5 heures du matin, soit à une heure qui coïncide avec la densification des véhicules et, donc l'arrivée des flux de trafic dans les heures qui ont suivi.

Ces deux éléments, la neige lourde, en quantité importante qui coïncide avec l'éminence des heures de pointe, ont fortement compliqué la bonne tenue des opérations de dégagement des routes.

Par la suite, et on le sait, la neige est tellement tombée, sur une partie du réseau que certaines zones critiques ont commencé à apparaître ; des bouchons se sont donc créés et une fois qu'un bouchon est présent sur plusieurs de dizaines de kilomètres, il devient plus difficile, voire impossible, aux engins de déneigement d'accéder pleinement à la route ou à l'autoroute pour pouvoir traiter curativement le tronçon routier en question.

J'ajoute que certains ont effectivement cru bon d'utiliser la bande des pneus crevés pour pouvoir, certainement par impatience, gagner leur lieu de destination, générant ainsi des difficultés d'accès et étant parfois la source d'accidents. Je profite de l'occasion pour souligner – c'était le jour des vœux du Gouvernement – que me rendant en Brabant wallon par le tronçon autoroutier qui est la E411, je n'ai plus assez de doigts pour compter le nombre de poids lourds que j'ai vu dépasser, alors même que les conditions climatiques ne se prêtaient pas à ce genre d'attitude. Nous ne nous étonnerons d'ailleurs pas qu'il y a eu après des accidents, des camions en ciseaux et d'autres qui avaient des difficultés dans les côtes.

Je pense qu'il faut balayer devant la porte de tous, y compris devant celle de la Région, certainement, mais également devant la porte du comportement de certains routiers ou citoyens

Je veux quand même souligner, parce qu'ils font toujours un travail ingrat qui n'est jamais reconnu, le travail fourni le 15 janvier, mais aussi lors de toute la période hivernale, par les services de police, par l'administration et tous les intervenants liés à la gestion des intempéries hivernales sur nos routes.

À l'instar de vos questions, l'on reproche souvent à la Wallonie de ne pas savoir organiser le service d'hiver et certaines comparaisons peuvent être faites avec des pays nordiques chez qui les offensives hivernales ne susciteraient pas le moindre ralentissement de trafic – c'est le modèle génial qui n'a jamais connu un bouchon en période hivernale, en Finlande, en Norvège ou en Suisse. Contactez d'ailleurs des nationaux, ils vous diront qu'ils sont eux-mêmes confrontés à des difficultés ; la seule différence, c'est que, comme ils y sont habitués, ils estiment que cela fait partie des réalités d'une période hivernale. Il semblerait qu'en Wallonie, l'on considère que lorsque l'on est en période hivernale, l'on doit rouler comme si l'on était en été.

Il faut rappeler que dans nos contrées, les épisodes hivernaux sont rarement longs et marqués. Il me paraît donc de bonne gestion des deniers publics de ne pas consacrer aux services d'hiver, des moyens démesurés et disproportionnés au regard de notre climat.

Si je devais demain, pour être certain qu'il n'y ait plus le moindre kilomètre des 8 500 kilomètres de réseaux routiers wallons qui soit encombré par la neige,

engager pour 50 millions d'euros d'achat de véhicules, nous aurions vite fait de crier au scandale sur la dépense inutile, dès lors que nous constatons que ces mêmes véhicules resteraient 99 % des jours de l'année dans leur hangar sans devoir se déplacer. Car statistiquement, l'on compte sur les doigts d'une main, le nombre de jours où la situation hivernale est à ce point problématique, telle que nous l'avons connue le fameux vendredi, il y a une dizaine de jours.

Il faut aussi raison garder ; c'est très contraignant, c'est très contrariant, c'est très perturbant d'être confrontés à une situation, telle que nous l'avons vécue le vendredi, il y a une dizaine de jours, mais ce ne serait pas raisonnable d'aller consacrer des dizaines de millions d'euros à l'achat de véhicules qui ne seraient pas mobilisés 355 jours par an.

Par ailleurs, du fait même des conditions climatiques qu'ils rencontrent, les fameux pays nordiques qui sont souvent pris en exemple sont certes plus expérimentés que nous le sommes lors des périodes hivernales ; bien souvent les pneus neige où les chaînes y sont obligatoires, et c'est logique vu le nombre de jours où il neige là-bas.

Certains pays conditionnent la possibilité de conduire sur neige à la détention de brevets de conduite spécifique. En outre et surtout du fait de l'habitude de ces conditions extrêmes, les usagers de la route sont beaucoup plus disciplinés et respectueux des bonnes pratiques de circulation en cas de conditions difficiles.

Par ailleurs, les habitants de ces pays ne se plaignent pas pour autant des blocages qui apparaissent chez eux dans de pareils cas, car ils trouvent cela normal en période hivernale. Citons, par exemple, le cas du nord des Pays-Bas, peu avant le 15 janvier, et le cas de l'Allemagne, juste après.

Oui, nous pourrions imaginer l'ensemble des acteurs, liés de près ou de loin par les services d'hiver, en vue de tenter d'améliorer certaines choses. Sachez que la Wallonie mettra en œuvre pour améliorer ce qui peut l'être, mais il va de soi que l'on devra aussi se préparer à des dispositions plus contraignantes qui pourraient avoir un coût et demanderaient des efforts de la part de tous, celles notamment des usagers.

Cela n'empêcherait de toute manière pas une potentielle restriction de régulation, par exemple ; on le vit aujourd'hui dans certaines parties des États-Unis.

Concernant l'hypothèse d'une obligation de montage de pneus hiver – cela revient sans cesse quand l'on est confronté à des difficultés –, la législation relève à ce jour toujours du Gouvernement fédéral.

Pour ma part, et je l'ai déjà dit, je suis favorable à un principe qui tendrait vers la liberté de choix pour l'usager ; rien ne l'obligerait à monter légalement ce type de pneus spécifiques pendant une période définie de

l'année, mais ceux qui choisiraient d'utiliser le véhicule en cas de neige seraient alors susceptibles d'être contrôlés et devraient obligatoirement en avoir.

Cela laisse la possibilité aux citoyens de choisir, mais s'ils décident de prendre la route, ils devront le faire dans ce cas de figure avec des pneus neige.

Cela me semble plus balancé comme mesure que l'imposition généralisée en toutes circonstances, en période hivernale, des pneus hiver. Si au moment même où l'on est contrarié dans les bouchons, l'on considère que c'est une évidence de pouvoir, tous, disposer des pneus hiver, beaucoup de ces mêmes usagers, seraient les premiers à considérer la mesure comme étant trop coûteuse : devoir, au sein de chaque famille, équiper de pneus hiver, obligatoirement, tous les véhicules, alors même que pour beaucoup de familles, des choix doivent être posés, eu égard à leurs maigres ressources financières. Il faut bien mesurer l'émotion ressentie au moment de la contrariété des bouchons par rapport à l'impact coût qui peut être porté et subi après par toutes les familles.

Personnellement, je suis plutôt favorable à cette option de choix à assumer. C'est-à-dire que si l'on ne fait pas le choix d'investir dans les pneus neige, il ne faut pas prendre le risque non plus d'aller causer un préjudice pour soi-même et pour les autres, en allant sur le réseau, ce qui propose aussi, dès lors, de favoriser le dégagement des voies alternatives, singulièrement des transports en commun.

Pour ce qui concerne les poids lourds, il faut envisager le fait qu'une obligation de monter les pneus hiver constituerait, sans nul doute, une avancée notable, tant les problèmes rencontrés sur les grands axes, en hiver, sont quasi systématiquement liés à ce type de véhicules lourds.

J'ai moins de problèmes à considérer que cela doit être imposé pour les poids lourds, parce que ce sont eux qui sont généralement la source des difficultés, des ralentissements. Nous voyons même sur certaines bretelles d'autoroutes – il ne faut pas nécessairement aller sur des côtes – la difficulté pour certains poids lourds qui patinent, d'arriver alors à destination, créant alors des difficultés.

Venons-en alors à la gestion des poids lourds et aux interdictions de circulation. Je rappelle d'ailleurs brièvement, et cela ne vous aura pas échappé, maintes et maintes fois, lors des précédentes interventions, que depuis plusieurs années, la Cellule d'action routière, la CAR, a été constituée et celle-ci réunit tous les services adéquats, c'est-à-dire l'administration, la police fédérale de la route, le centre de crise, PEREX, la SOFICO, et cetera.

Cette cellule fait des états des lieux concrets, répétitifs, et quasiment en temps réels, qui est nécessaire à la

bonne gestion du réseau et c'est cette cellule qui me propose à moi, ministre, les informations nécessaires pour me permettre de prendre, alors, des décisions, y compris celles relatives à l'interdiction de circulation de poids lourds sur certains tronçons.

Concrètement, c'est par la prise d'un arrêté qui règle temporairement la circulation et qui l'interdit que cette mesure est mise en œuvre. Ce n'est pas une mesure qui se prend à la légère. Là aussi, quand l'on est énervé dans sa voiture, le premier réflexe c'est de se dire : « On devrait interdire la totalité des poids lourds sur le réseau ». C'est inopérant et c'est extrêmement préjudiciable sur le plan de la mobilité, comme sur le plan de la compétitivité.

Il faut que vous sachiez que c'est une décision qui doit s'anticiper un minimum, parce que, certes, c'est vrai, la mobilité de plusieurs milliers d'usagers est en jeu, mais si cette interdiction vient à se prolonger de plusieurs heures, ce qui est parfois nécessaire, cela peut avoir des conséquences énormes sur l'activité de transport et l'activité économique. Dans les faits, une interdiction de circulation a été prise, lors de cette fameuse journée par mes soins, et ce, jusqu'au soir, pour la circulation des poids lourds sur l'autoroute E25, depuis Liège vers la frontière au sud de la Province de Luxembourg.

Je rappelle que, quand l'on décrète ce genre d'interdiction, les citoyens sont les premiers dans leur voiture, quand ils sont contrariés, à dire qu'il faudrait interdire les camions.

D'une part, il faut prévenir les pays limitrophes, parce qu'il y aura un effet domino en cascade sur leur propre réseau. Quand l'on décrète l'interdiction, ce n'est pas pour autant qu'elle est immédiatement appliquée et l'on a bien besoin des renforts de la police, alors, pour y veiller ; certains transporteurs, feignant de ne pas avoir entendu cette interdiction, créant dès lors des difficultés.

D'autre part, même si l'on interdit sur un tronçon particulier, tous les poids lourds en train de converger vers ces tronçons devront être stoppés sur le réseau connexe, créant des difficultés en cascade sur les autres nationales ou sur les réseaux communaux.

Je rappelle que 70 000 kilomètres de voiries dans notre Région sont du ressort communal. Si c'est donc pour créer des problèmes ailleurs, on n'a rien résolu en termes de mobilité. Cela doit donc se penser de manière plus globale

Par contre, il est vrai – M. Puget y a fait allusion – que pour améliorer la communication vers les usagers et, singulièrement, les chauffeurs de poids lourds, de nombreuses initiatives concrètes ont été prises ces dernières années :

- on a renforcé les partenariats avec les services de police ;

- la diffusion d'infos radio a été améliorée ;
- les panneaux à messages variables ont été multipliés et annoncent, des kilomètres à l'avance, certaines formes de difficultés sur le trafic ;
- puis le site web trafiroutes.wallonie.be, auquel vous avez fait allusion, reste, lui aussi, le meilleur allié des personnes qui souhaitent s'informer sur l'état du réseau avant de prendre la route.

À ce sujet, suite à votre question, je me suis renseigné, mes services me confirment, rapport écrit à l'appui, que le site web n'a pas connu de coupure d'accès le 15 janvier. J'imagine qu'il est possible que, sur de courtes phases d'afflux vers cette adresse, les serveurs aient pu être un peu dépassés et tourner au ralenti, mais l'on me confirme qu'il n'y a pas eu de black-out du portail.

L'OBUS, *On Board Unit*, Mesdames De Bue et Salvi, ne pourra, malheureusement, pas servir d'interface de communication des conditions de circulation avec les camionneurs, puisqu'il s'agit d'un outil d'établissement et de recouvrement de la future redevance kilométrique pour les poids lourds, géré par une entreprise privée et avec laquelle aucune interaction n'est prévue techniquement en la matière.

Par contre, vous vous souviendrez que j'ai conclu un protocole d'accord et de collaboration avec la société Coyote, puisqu'il y a aussi beaucoup de ces petits boîtiers sur les véhicules et que, à travers eux, il est possible de diffuser des messages spécifiques. On a donc une faculté additionnelle offerte en la matière.

Ceci n'empêche que puissent se mettre progressivement en place des systèmes de *connected driving*, ou C-ITS, qui permettront de renforcer les interactions entre le gestionnaire routier et les usagers de la route. Ces systèmes pourraient permettre à terme d'identifier à distance les comportements routiers inopportuns ainsi que les sections routières présentant des difficultés particulières ou bien de transmettre des informations en temps réel sur l'état de la voirie sur laquelle circule l'utilisateur de la route.

Un groupe de travail se penche, comme vous le savez, très sérieusement sur cette question pour obtenir une vision à long terme du développement concret des ITS en Wallonie, mais surtout de leur capacité de financement avec les normes SEC et les fourches caudines d'Eurostat, que l'on connaît.

En ce qui concerne les pistes cyclables, Madame Ryckmans, j'entends bien la demande et les arguments que vous présentez. Néanmoins, il en va des cyclistes comme des automobilistes ou des conducteurs de poids lourds. En cas d'offensive hivernale, ne conviendrait-il pas mieux de se montrer raisonnables et de laisser son vélo au garage ? En l'état actuel de l'organisation des

épandages, la priorité reste et restera le dégagement de l'assiette principale des routes régionales afin de garantir la mobilité des véhicules.

Si des initiatives doivent être prises en la matière, s'agissant du dégagement des pistes cyclables, il me semble qu'elles devraient être menées, en priorité, sur de petits itinéraires de liaison à l'échelle d'une commune plutôt que sur de longues voiries de liaison régionale peu propices à la pratique du cyclisme en cas de grands froids et de conditions neigeuses.

Comment assurer à 100 % que nos engins de déneigement ne rejettent plus du tout, comme vous l'avez suggéré, la moindre quantité de neige sur les abords et les accotements, donc sur les pistes cyclables ? Cela me paraît personnellement irréaliste. Je note cependant la bonne idée de tester de petites déblayeuses, comme en Allemagne ou aux Pays-Bas, et je vais charger mon administration d'investiguer la question.

Prenant mes responsabilités, je conclurai là-dessus, j'ai donc pu constater que manifestement des actions devront être améliorées, à l'avenir, pour diminuer les bouchons et les ralentissements que l'on a connus le 15 janvier dernier, mais c'est resté heureusement très localisé avec, dès qu'il y a un accident sur le réseau, des effets en cascade plus perturbants, c'est incontestable.

Une évaluation des dernières phases de vigilance, de préalerte et d'alerte routière a bien entendu été réalisée au sein de la Cellule d'action routière, car il y a des enseignements à tirer pour améliorer les choses, mais tentons collectivement de ne pas verser dans la caricature. Si vous êtes les relais légitimes des insatisfactions citoyennes, n'hésitez pas à être aussi des relais légitimes du sérieux du travail de la Wallonie auprès d'eux-mêmes.

J'ai néanmoins demandé à la Direction générale des routes de m'informer et de prévoir les éventuelles adaptations nécessaires au plan Neige. Ici, en la circonstance, cela ne pourra concerner qu'essentiellement le rythme et les délais de l'épandage. On ne pourra pas, et j'ose l'affirmer, empêcher la neige de tomber et l'on ne pourra pas, de manière raisonnable, acquérir de nouvelles épandaises coûteuses et en poster une de garde aux quatre coins du réseau.

Il faut donc être progressistes, mais aussi rester réalistes ; les périodes hivernales ne seront jamais un gain pour la mobilité en général. On ne pourra donc pas infirmer, un jour, qu'il n'y aura plus jamais de ralentissements, de danger ou de bouchons en pareille occasion.

Pour ce qui concerne la question spécifique de l'information trafic, vous me permettrez d'y revenir ultérieurement suite à la question que souhaite m'adresser M. Bouchez.

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

M. Puget (Indépendant). - Merci Monsieur le Ministre.

Je devrai donc attendre que M. Bouchez pose sa question pour avoir les réponses à la mienne ? Ce n'est pas très normal, mais bon. Je n'attendrai pas, parce que je dois aller poser des questions dans d'autres commissions. Je vous prierai de répondre également à ma question.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Votre question portait sur le site Internet trafiroutes.wallonie.be, et j'y ai répondu.

M. Puget (Indépendant). - Combien de visiteurs se rendent sur le site chaque année ?

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est une question de nature statistique à laquelle je peux vous répondre par écrit.

M. Puget (Indépendant). - Ce n'est pas la première fois que vous me faites le coup, Monsieur le Ministre.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - C'est l'application du règlement, Monsieur Puget, je vous invite à le lire.

M. Puget (Indépendant). - Je l'ai lu, je vous le promets. On va arrêter de s'acharner sur M. Puget.

(Réactions dans l'assemblée)

Effectivement, nous n'avons pas les moyens d'acheter d'autres déneigeuses et de mettre une déneigeuse à chaque coin de rue, mais si j'ai bonne mémoire – vous avez certainement une plus grande mémoire que la mienne – il y a une quinzaine d'années, il y avait une lame dans chaque village et il y avait effectivement un plan Neige prévu. Certains agriculteurs possédaient une lame et étaient dédommagés pour une mise à disposition au cas où l'on aurait besoin d'eux, c'est bien cela ?

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Cela existe à ma connaissance, mais pour les plans de déneigement organisés par les communes, à l'échelle locale, donc sur le réseau qui n'est pas du ressort de la Wallonie.

M. Puget (Indépendant). - D'accord, merci.

Vous avez dit que ce n'était pas le chaos. Vous êtes resté deux heures dans votre voiture, j'ai mis quatre heures pour faire 80 kilomètres. Le chaos, à mon avis, c'est plus que cela, cela doit être cinq ou six heures pour faire 80 kilomètres. On pourrait alors nommer cela le chaos. Mais quatre heures pour faire 80 kilomètres, je

revenais du même endroit que vous, mais j'allais jusque Rochefort et je vous promets que c'était le chaos.

Concernant les pneus hiver, j'ai bien entendu ce que vous avez dit. Ils n'empêcheront pas la neige de tomber. Ce n'est pas parce que l'on met des pneus hiver qu'il ne neigera plus. J'ai entendu votre proposition de contrôler les pneus quand il neige. C'est un peu irréalisable puisque déjà nos forces de l'ordre sont mobilisées, suite à d'éventuels chaos qui pourraient se passer sur les routes. Je vois mal faire un barrage ou venir contrôler les pneus le long de l'autoroute ou le long des nationales quand il neige, ce serait un peu irréalisable. Pas de black-out pour trafiroutes.wallonie.be ; nous étions trois personnes dans ces bouchons et nous n'avons pas réussi à nous connecter, mais peut-être que, comme vous l'avez dit, il y avait des pointes de demandes, à ce moment-là, et que le site n'était pas accessible.

Par contre, j'ai bien entendu ce que vous avez dit. Certains appareils pourraient contrôler des comportements routiers inopportuns, mais s'agit-il de contrôle via l'OBU ou via le Coyote ? Ces outils serviraient aussi pour contrôler d'éventuels comportements routiers inopportuns, je pense que c'est une nouveauté. C'était la crainte de beaucoup de personnes de se voir imposer des outils de communication dans les véhicules, qui seraient destinés à contrôler les comportements routiers. Cela reviendrait à mettre une boîte noire dans les véhicules.

Je pense que j'ai très mal compris ce que vous avez dit, Monsieur le Ministre. J'espère que j'ai très mal compris.

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

Mme De Bue (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa longue réponse circonstanciée et assez complète.

Monsieur le Ministre, personne ne nie qu'il y a un plan Hiver. Ce n'était pas le cas auparavant. On ne nie pas que le SPW ait réalisé les épandages préventifs, je l'ai moi-même constaté et que les circonstances ont été exceptionnelles, puisqu'il y a bien neigé, de manière abondante, pendant les heures les plus difficiles sur le plan du trafic.

Vous avez fait mention de situations d'un pays nordique, ou la tempête actuelle qu'ont connu les États-Unis et le Canada, c'est vrai qu'il y a eu un mètre de neige en moins de 24 heures. Ici, en Belgique, l'on a des tempêtes moins graves, moins abondantes, mais l'image et le ressenti que l'on a, c'est que, quand il tombe quelques flocons de neige, dans notre pays, tout est bloqué ; que ce soit ou pas le chaos, il y a d'importants embouteillages et des communes ont même connu une panne de courant de plus de 72 heures.

On peut comprendre, concédez-le, qu'il y ait des interrogations du côté des citoyens, des usagers de la

route. Les camionneurs, c'est quand même leur métier de pouvoir circuler dans de bonnes circonstances sur la route. Il faut sans cesse pouvoir répondre à ces attentes et donc pouvoir tordre le cou à ce cliché.

Vous avez évoqué une piste en termes de poids lourds et de nouvelles technologies. Je ne peux que vous inviter à anticiper avec le secteur comment mieux faire face à ces intempéries. Vous avez la possibilité de prendre un arrêté. S'il y a des concertations avec les pays voisins, il faut les mener. Être bloqué toute une journée et risquer la sécurité d'autres usagers, ce n'est pas non plus positif pour les entreprises. N'y a-t-il pas moyen de travailler sur des mesures, des procédures avec le secteur pour anticiper un peu mieux ? D'autres collègues l'ont dit, les chutes de neige étaient connues plusieurs jours à l'avance. Les médias, la météo avaient été clairs.

Comment améliorer, mettre de l'huile dans ces rouages et faire en sorte, avec le secteur, d'anticiper au mieux ces mesures d'interdiction temporaires et, surtout, utiliser les nouvelles technologies, à l'heure des applications, des réseaux sociaux, de l'ITS, des coyotes et autres ? Il y a quand même moyen d'informer mieux les camionneurs à adopter un comportement plus responsable, à ne pas prendre la route, si ce n'est pas possible ou trop dangereux.

Vous avez parlé de long terme. J'ose espérer que vous irez dans cette direction plus rapidement, afin d'éviter que, chaque fois qu'il y a trois flocons de neige, en Belgique, l'on ait des débats interminables à ce sujet.

Je terminerai, je n'ai pas posé la question des pistes cyclables, mais je vous ai trouvé très dur à l'égard des cyclistes. À l'heure où la mobilité devient multimodale, je pense qu'il faut aussi intégrer, dans la réflexion, ce mode de déplacement. Je crois que ma collègue y reviendra de manière plus approfondie. J'espère que nous n'aurons pas, Monsieur le Ministre, à chaque chute de neige, à reproduire ce débat et que des anticipations plus importantes...

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je suis le premier à le souhaiter.

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

M. Daele (Ecolo). - Monsieur le Ministre, l'on a balayé le sujet de long en large. Vous avez qualifié la journée du vendredi non pas de chaotique, mais d'un peu problématique.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je me contenterai de la problématique, en tout cas.

M. Daele (Ecolo). - C'est clair, on peut être d'accord sur le sujet. Je rejoins ma collègue, Mme Salvi, qui disait qu'il est grand temps de trouver une solution, en

tout cas, de peaufiner les solutions qui peuvent être mises en œuvre. On en a abordé de nombreuses nouvelles technologies, comportements, et cetera.

L'épandage, l'on en connaît aussi les limites, vous les avez expliquées.

Je rejoins M. Paul Dewil, qui dit que l'on doit débriefer avec ceux qui étaient sur le terrain pour parfaire toutes nos techniques d'épandage et pouvoir améliorer, tant que faire se peut, cet épandage, qu'il soit préventif ou curatif.

Je n'avais pas abordé dans ma question, la question des pneus hiver, étant donné que cela relève d'une compétence fédérale. Étant donné que vous l'avez abordée, je voudrais – j'avais un peu suivi les discussions qui s'étaient déroulées au niveau fédéral, il y a quelques années, notamment lorsque M. Wathélet avait indiqué sa volonté de réfléchir à une imposition de pneus hiver. Il avait finalement renoncé, suite à un rapport de l'IBSR qui disait que c'était une mesure qui aurait un impact pelliculaire au niveau de la sécurité routière. C'est un regret que je peux émettre.

Sur l'interdiction de circuler, je vous ai entendu dire qu'elle n'est pas immédiatement appliquée et qu'il y a un effet domino sur d'autres voiries, dû à des camions bloqués à d'autres endroits. On doit aller plus loin dans cette réflexion d'une interdiction préventive pour éviter tous ces effets. Il a neigé, l'on constate des camions en ciseaux ; l'on interdit, mais les camions sont déjà en ciseaux.

Je le reconnais, c'est plus facile à dire après, lorsque l'on a vu des camions en ciseaux, plutôt que la veille, se dire : « L'intensité hivernale sera à ce point tel que l'on aura des problèmes ». L'estimation relève de l'art et n'est pas nécessairement une science exacte. Je peux en comprendre et amener moi-même des nuances, mais une réflexion plus poussée à ce sujet serait nécessaire.

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

Mme Ryckmans (Ecolo). - Monsieur le Ministre, j'ai bien entendu votre longue réponse. Ma question est posée à l'occasion de ce récent épisode neigeux, mais elle est de portée plus large. J'attendais de vous, peut-être au minimum, une recommandation, voire l'idée de prendre une circulaire spécifique sur les techniques d'épandage et de déneigement ou, comme vous l'avez dit, via les cahiers des charges auprès des entreprises privées. Rien n'empêcherait que vous ayez un point d'attention spécifique sur les techniques pour assurer un déneigement adéquat des pistes cyclables.

Les circuits d'épandage prévoient deux passages. Il conviendrait de donner les indications pour traiter aussi les cyclistes comme des usagers de la route à part entière. Une attention systématique et une politique soutenant la mobilité cyclable passent aussi par une telle

prise en compte. Il s'agit de tenir compte des usagers faibles, leur montrer du respect et soutenir les cyclistes qui font un choix.

Ce choix est parfois un choix obligé, je l'ai dit, parfois faute de véhicule. Les conditions même d'appauvrissement des conditions de vie d'un certain nombre de nos concitoyens font qu'ils y recourent de plus en plus. Soit aussi par faute de véhicule personnel, soit aussi pour rejoindre les transports en commun, quand ils existent. Il faut soutenir les personnes qui ne prennent pas leur véhicule pour rejoindre un train ou un bus qui, espérons-le, en cas de neige, fonctionnera, mais aussi un certain nombre de cyclistes qui continuent et de plus en plus, à faire, par choix politique, le choix du vélo. C'est un choix pour la planète. Quand ils prennent leur vélo, y compris quand il neige ou gèle ; il faut leur accorder toute l'attention.

Je réitère ma demande d'inscrire cette préoccupation au rapport sur les impacts du déneigement, en analysant la situation sur certaines voiries régionales. C'est tout à fait de votre ressort. Ces voiries régionales disposent d'une piste cyclable et sont des voiries de liaison entre entités, il est intéressant et important de les analyser aussi et de le faire en lien avec les représentants des usagers cyclistes qui pourront, de manière tout à fait adéquate, vous indiquer les circuits privilégiés utilisés, au quotidien, par les cyclistes.

D'autre part, je souhaiterais rappeler, que vous avez, me semble-t-il, un rôle d'impulsion, consistant à rappeler aux des responsables de voiries communales l'importance à accorder aux cyclistes au quotidien.

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

Mme Salvi (cdH). - Monsieur le Ministre, je voulais vous remercier pour votre longue réponse circonstancielle.

Je retiens, en tout cas, votre souhait d'être pragmatique et progressif, tout en étant réaliste, parce qu'effectivement, vous l'avez rappelé, la situation n'était pas chaotique sur l'ensemble du réseau autoroutier, bien au contraire.

Sur l'ensemble de la Province de Hainaut, l'on roulait bien. Dans le Brabant Wallon, l'on roulait bien. Une partie de la Province de Liège était complètement dégagée, malgré des chutes de neige importantes. Effectivement, il y a eu une convergence d'éléments sur une partie du réseau autoroutier, en partie sur la Province de Luxembourg et en partie sur la Province de Namur.

Je pense que l'on aimerait tous éviter le moindre kilomètre de bouchon, mais, à un certain moment, quand il neige beaucoup, que c'est en pleine heure de pointe, et qu'en plus, il y a un accident sur la E411, il est difficile d'éviter les bouchons. Cela d'autant plus, qu'au niveau préventif, la Région n'a, malgré tout, pas ménagé

ses efforts, puisque vous l'avez rappelé, 1 000 hommes et plus de 600 véhicules, ce n'est quand même pas rien.

Concernant votre réponse sur l'utilisation des pneus, il s'agit, effectivement, d'une compétence fédérale, mais je souhaitais vous entendre. J'apprécie la réponse concernant les automobilistes, parce que cela me paraît effectivement difficile d'obliger tous les ménages d'équiper l'ensemble des véhicules, mais en même temps, il faut responsabiliser les automobilistes en disant : « Pas de soucis, vous ne mettez pas de pneus, mais si vous décidez, malgré tout, de prendre la route alors qu'il neige, vous êtes susceptibles d'être contrôlés, et là, les pneus sont obligatoires. » Cela me paraît, en tout cas, être un consensus intéressant.

Tolérance zéro pour les camions, cela est important, puisque en général – et pas tous, il ne faut pas stigmatiser – certains, en plus de prendre des risques inconsidérés pour leur propre vie et pour la vie des autres, utilisent la bande d'urgence, roulent relativement vite et ne sont pas nécessairement équipés. Là, je pense que la tolérance zéro doit être de mise.

Sur la question de l'OBU, j'entends bien le fait qu'il ne pourra pas demain servir d'interface, qu'il y a effectivement peut-être une solution avec Coyote. Je vous avoue que je ne pensais pas que Coyote était, aujourd'hui, légalement autorisé, mais s'il l'est, tant mieux. J'ai appris quelque chose de nouveau.

C'est bien parce qu'à un moment, l'on hésitait encore. Cela est très bien si Coyote, demain, peut être l'opérateur qui nous permettra d'avoir les informations en temps et en heure.

Sur la question de l'évaluation, j'entends bien votre volonté de mettre les opérateurs autour de la table et, comme l'ensemble des mes collègues, j'espère que, lors la prochaine offensive hivernale, l'on ne viendra pas de nouveau avec des questions, mais que l'on pourra se réjouir du fait que les choses auront été efficaces partout.

**QUESTION ORALE DE M. BOUCHEZ À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
INFORMATIONS AUTOROUTIÈRES »**

Mme la Présidente. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bouchez à M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine, sur « les informations autoroutières ».

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

M. Bouchez (MR). - Monsieur le Ministre, cela faisait justement un peu lien avec le débat. D'ailleurs, vous avez évoqué certains éléments de réponses,

puisque je vous interrogeais sur le fameux OBU, mais vous avez déjà répondu partiellement là-dessus, puisque ma question ne concernait pas uniquement l'offensive hivernale, mais de manière plus globale l'information autoroutière – routière de façon globale, mais plus particulièrement autoroutière.

On le sait, il y a des panneaux dynamiques tout le long des routes. Parfois, d'ailleurs, c'est un peu drôle, si vous me le permettez, parce qu'il neige devant vous, et il y a un panneau qui indique : « Conditions hivernales : prudence ». C'est toujours mieux de le rappeler pour celui qui n'avait pas perçu que c'était de la neige. C'est juste pour la boutade, je ne dis pas qu'il ne faut plus l'indiquer.

Pour le reste, ces informations, souvent, arrivent au dernier moment. Vous êtes déjà sur la route et on vous dit : « Attention : ralentissements » ou « Attention : travaux ». L'idée serait d'avoir une portée plus dynamique et une information plus précise.

Par rapport à cela, Monsieur le Ministre, puisqu'il y a l'offensive hivernale, mais il y a plein d'autres éléments. Vous avez annoncé plus de 600 millions d'euros d'investissement sur le réseau. Cela va engendrer des travaux. Ce sera aussi des informations spécifiques.

Vous voyez, je l'ai dit de manière assez positive, voire neutre, mais je n'ai rien dit d'autre.

Il y a également des accidents qui peuvent être fréquents, et cetera.

Sur ce biais-là, quelle est la stratégie et la politique à l'heure actuelle ? Quels sont les moyens à votre disposition pour informer les automobilistes de la manière la plus adéquate ? L'idéal est de les informer avant qu'ils ne prennent la route pour pouvoir adapter leur comportement compte tenu de ces informations.

On connaît les célèbres infos routières à la radio. Est-ce un canal, par exemple, via lequel le SPW peut passer et passe pour dire d'avoir la bonne info en temps réel ?

On le sait, les nouvelles technologies offrent beaucoup d'autres possibilités, l'Internet bien sûr, pourquoi pas envisager des alertes sur les smartphones ? Concernant l'usage du GPS, qu'en est-il de ce qui existe avec différentes sociétés actives dans ce secteur, pour justement permettre que les GPS adaptent automatiquement les parcours, compte tenu des accidents ou de différents éléments imprévus qui peuvent survenir sur la route ?

Dans ma question figurait l'OBU, mais apparemment vous avez déjà répondu en disant que cela ne pouvait pas être un moyen d'information. Vous allez me dire que maintenant c'est trop tard, puisqu'ils doivent s'équiper pour le mois d'avril et que le marché a été