

s'informer sur la situation pour justement éviter des situations comme à Bruxelles.

Vous êtes assez rassurant dans votre réponse, dans la mesure où est prévue une inspection périodique et rapprochée sur l'ensemble des ouvrages wallons qui sont quand même de 5 000 – c'est donc quand même énorme. Ce sera un contrôle assez systématique, précis. En cela, c'est rassurant.

Vous avez donné des plannings de travaux sur différents ponts – de Fétinne, Wandre et Liers – ce sont également de bonnes nouvelles.

Par contre, vous ne donnez aucun chiffre sur les tunnels et trémies. Cela aurait été aussi intéressant de savoir ce qu'il en est pour ce type d'ouvrage, parce qu'il n'y a pas que les ponts, il y a aussi l'état des tunnels qui pourrait être préoccupant.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Vous pouvez introduire une question écrite.

Mme Defrang-Firket (MR). - Oui, d'accord, je ferai cela.

Enfin, je voudrais aussi attirer votre attention sur l'importance de la mobilité dans les chantiers qui concernent les ponts et les tunnels. Je prendrai l'exemple du viaduc de Herstal – qui est en chantier depuis des semaines, si pas des mois – et qui occasionne de nombreux embouteillages et embarras de circulation. Il faut non seulement prévoir les travaux, mais assurer une bonne mobilité des automobilistes pour assurer le déplacement aisé des entreprises, mais aussi des citoyens.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
MALADIES DE LA TAXE KILOMÉTRIQUE »**

**QUESTION ORALE DE M. STOFFELS À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LA MISE
EN CONCURRENCE DES OPÉRATEURS
RELATIVEMENT À LA REDEVANCE
KILOMÉTRIQUE »**

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE CALL
CENTER DE SATELLIC DÉLOCALISÉ À
STRASBOURG »**

**QUESTION ORALE DE M. LEGASSE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LE
PRÉLÈVEMENT DE LA REDEVANCE
KILOMÉTRIQUE »**

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

- de M. Crucke, sur « les maladies de la taxe kilométrique » ;
- de M. Stoffels, sur « la mise en concurrence des opérateurs relativement à la redevance kilométrique » ;
- de M. Crucke, sur « le *call center* de Satellic délocalisé à Strasbourg » ;
- de M. Legasse, sur « le prélèvement de la redevance kilométrique ».

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, s'il n'y en a qu'un, je serai manifestement celui-là dans un dossier que vous et moi connaissons parfaitement bien, je pense, puisque nous avons eu l'occasion d'échanger à de nombreuses reprises, avant le 1er avril, quasiment en route le 1er avril et puis le 1er avril. Je reviens sur deux ou trois questions qui semblent aujourd'hui toujours non résolues et qui font que l'attention persiste dans ce dossier chez un certain nombre de transporteurs qui ne peuvent ni accepter la décision qui a été prise par les gouvernements, ni accepter les modalités dans lesquelles ils sont aujourd'hui pieds et mains liés, mais j'ai cru comprendre – m'a-t-il écouté ou non – que M. le Ministre-Président s'est un peu mêlé du dossier puisqu'il a lui-même reçu personnellement les transporteurs hier.

Première question, Monsieur le Ministre, par rapport à ce que l'on appelle les défauts techniques du système mis en place par Satellic. Je parlais encore il y a quelques jours – nous étions extrêmement proches du 1er avril – de 60 000 boîtiers qui avaient été remplacés et 20 000 qui devaient encore l'être. On est à 80 000 boîtiers à remplacer. Depuis lors, d'autres l'ont encore été. Cela n'est pas sérieux. Quand vous recevez un OBU – puisque c'est comme cela qu'on l'appelle – et qu'il a à peine été mis en place qu'il doit déjà être remplacé, avouez-le, reconnaissez-le, en termes de crédibilité par rapport au système mis en place, on pourrait mieux faire. Cela n'a pas été le cas aujourd'hui.

D'où cette première question : quelle est l'ampleur du problème ? Et si je dis « quelle est l'ampleur », c'est que j'ai tout entendu aussi : 0,5, 1,5 à 5 % d'appareils défectueux. Mais comme moi, vous l'avez entendu de transporteurs aussi, 10 à 20 % ; certains disent 20 %. Qu'est-ce qui vous permet aujourd'hui de donner une réponse précise et quelle est la valeur de la précision que vous apportez ? Permettrait-elle, à la limite, non pas de tirer un trait sur le dossier, mais de clarifier de manière scientifique la chose ?

Vous savez comme moi – et c'est toujours cette première question – que si certains boîtiers fonctionnent, ils fonctionnent au départ, ils ne fonctionnent plus à l'arrivée, ils ne fonctionnent plus de la journée. D'autres vous disent clairement qu'ils sont facturés, alors qu'ils ne sont pas sur une route facturable. Il y a des entreprises qui voient arriver sur leur programme Internet des OBU dont ils ne sont pas propriétaires. Certains camions se font facturer alors qu'ils roulent sur des routes qui longent des zonings d'autoroutes ou lorsqu'ils passent sur les ponts d'autoroute. Il y a des absences de démarrage automatique ou le software de certains OBU qui est défectueux.

On ne compte plus le nombre d'occasions et de critiques, je pense qu'il faut clarifier cela.

Deuxièmement, le 31 mars, le système Satellic a été réceptionné par Viapass qui est, comme je le dis souvent, le bras armé du Gouvernement. Il me revient qu'à cette occasion un procès-verbal a été rédigé, sur lequel un certain nombre de réserves ont été émises par rapport au système.

Pouvez-vous, aujourd'hui, à la fois me communiquer ce document ? Pouvez-vous également me préciser l'ampleur des réserves qui ont été émises par Viapass sur le système ?

Continuez-vous à penser que ces réserves qui ont été émises dans Viapass permettaient de lancer le système et non pas de recourir éventuellement à une forme de responsabilité, d'engagement de responsabilité, de Satellic qui est l'opérateur central ?

Troisièmement, je vous avoue avoir peu apprécié la nouvelle lorsque je l'ai apprise. Déjà que je considère que s'il y a un gagnant dans ce dossier, c'est sans aucun doute Deutsche Telekom, la firme allemande qui se trouve derrière Satellic – 1,6 milliard d'euros en une dizaine d'années, ce n'est pas mal payé. Deux, savoir que le siège de Satellic se trouve en Flandre, avec les engagements qui y sont liés à la clé, parce qu'il y a eu un certain nombre d'engagements et il ne faut pas le contester. Mais alors, trois, apprendre que pour le *call center* qui était censé répondre aux transporteurs qui étaient dans la difficulté que vous connaissez, ce *call center* se trouve en France, à Strasbourg. Est-ce conforme aux accords qui ont été négociés entre Viapass et Satellic ? Si ça l'est, est-ce respectueux de ce qu'est la Wallonie dans ce dossier ? N'est-on pas à ce point capable de pouvoir ici organiser un *call center* ? J'avoue que je pensais tout pouvoir entendre sur ce dossier, mais pas que cela irait jusque-là.

Enfin, Monsieur le Ministre, je l'accepterai parce que cette question-là doit essentiellement être posée également au ministre Lacroix ; mais vous êtes également partie dans ce dossier, vous ne vous en êtes d'ailleurs jamais caché, que les choses soient claires. Quelle est la solidité juridique du montage, du vote qui est intervenu au sein de ce Parlement ? Vous savez que nous avons voté contre. Je suppose que vous vous en rappelez.

(Réaction dans l'assemblée)

Non, mais vous savez, j'assume quand je suis contre, c'est comme cela. J'assume aussi quand je suis pour.

Quand je lis que Michel Maus, qui n'est quand même pas n'importe qui dans le monde du droit et sûrement pas du droit fiscal... Je me souviens d'ailleurs très bien de lui pour avoir eu la chance de collaborer avec son expertise dans la commission qui avait été mise sur pied lorsque je siégeais au Fédéral sur la fraude fiscale, c'était l'expert qui aidait les parlementaires dans ce dossier, et je peux dire qu'il en connaît un bout, c'est le moins que l'on puisse lui reconnaître lorsque l'on a pu travailler avec lui. Quand je lis donc que Michel Maus estime que la taxe viole l'égalité de traitement en exonérant les voitures privées, alors que celles-ci polluent et imposent des frais d'infrastructure, qu'il affirme que le fait d'avoir sous-traité le calcul et la perception de la taxe à un opérateur privé viole aussi la loi. Je n'ai pas dit autre chose au sein de ce Parlement à l'époque en disant qu'il y a une administration. Pourquoi fait-on travailler un opérateur étranger, privé de surcroît ? J'ai parfois des réserves à l'égard de l'administration, je connais l'administration fiscale wallonne également, mais il me semblait – c'est ce que l'on m'avait dit – qu'on l'avait « relookée », que depuis que le président de ce Parlement l'avait quittée, il y avait eu un certain nombre de transformations nouvelles qui étaient intervenues, qui, aujourd'hui, faisaient de cette administration une administration efficace.

M. Maus considère également que le suivi permanent par Satellic des véhicules grâce au boîtier à bord est contraire au droit à la vie privée. Ce n'est pas rien quand Maître Maus dit cela.

Après l'enfer subi par les transporteurs aujourd'hui lorsqu'ils ont un OBU défaillant, on va subir un enfer juridique supplémentaire, ce qui veut dire qu'il faudra bien engager un certain nombre de sous, à la fois pour défendre, pour s'opposer et pour éventuellement dire que ce que Maître Maus dit n'est pas exact.

Ce dossier, comme vous le comprenez, à ce stade, Monsieur le Ministre, ne me semble toujours pas crédible. J'attends de votre part des réponses précises, dans la mesure du possible scientifiquement précises, mais j'ai cru comprendre aussi qu'à travers vous c'est le Gouvernement qui devrait répondre au plus tard jeudi. J'espère brièvement que les réponses sont à l'avenant de ce que l'on peut attendre.

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

M. Legasse (PS). - Monsieur le Ministre, le 1er avril marquait la mise en œuvre de la taxe kilométrique et les camionneurs n'ont pas manqué de faire savoir leur mécontentement. En effet, ils ont établi un certain nombre de barrages dans le pays, dont nous avons tous été les témoins, créant de nombreuses difficultés et embouteillages, bloquant des accès de zonings, et cetera, ce que les uns et les autres regrettent amèrement, en ce compris Comeos.

Les camionneurs contestent le prix élevé de la taxe qu'ils auront à payer et contestent aussi les problèmes techniques liés au dispositif OBU, les boîtiers installés dans les camions. Plusieurs réunions ont eu lieu pour tenter, semble-t-il, de calmer les esprits ou en tout cas de mieux se comprendre et de mettre le doigt sur d'éventuelles compensations, ou détecter aussi les problématiques techniques et essayer de les régler.

J'ai également entendu parler du point qui serait abordé au Gouvernement ce jeudi et de la réponse qui leur serait fournie, ou des avancées qui seraient faites de part et d'autre.

Je voudrais poser quelques questions concernant les problèmes techniques des boîtiers défectueux et des bornes de contrôle. Pouvez-vous me donner plus de détails afin d'y voir plus clair dans ces batailles de chiffres et de considérations techniques entre Viapass et l'UPTR ? Le système peut-il être considéré comme fiable ?

Concernant les blocages et l'annonce des camionneurs de vouloir continuer d'aller plus avant, d'aller au finish, peut-on connaître également la nature des contacts que vous avez eus avec les camionneurs et si telle est vraiment leur intention ?

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

M. Stoffels (PS). - Monsieur le Ministre, afin de concurrencer Satellic, la société qui gère le calcul et le prélèvement de la redevance kilométrique, deux opérateurs se sont manifestés. La société française Axxès, qui a investi 6 millions d'euros pour se connecter au réseau belge et qui a également démarré les tests adéquats, suivie par la société italienne Telepass qui a signé une lettre d'intention pour vendre des boîtiers et prélever le péage pour le compte des trois Régions.

Axxès est plus avancée que Telepass dans le processus d'utilisation du système belge, avec ses quelque 6 millions d'euros investis pour l'adaptation de ses OBU.

Je cite le représentant d'Axxès : « Nous voulons être prêts pour le 1er avril prochain. Il y a environ 150 000 camions équipés de nos badges dont 50 000 vont basculer en accès belge ».

Confirmez-vous ces informations recueillies dans la presse ? Ces deux autres opérateurs ont-ils pris contact avec le Gouvernement ou l'administration ? Où en êtes-vous en ce qui concerne la mise en œuvre du système de péage électronique dont la question a été posée à un certain moment ? L'actualité nous a rejoints, voire, à un certain moment, nous a dépassés ? Il me semble que la question reste toujours pertinente et importante.

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. - Merci à MM. Legasse et Stoffels, sans quoi j'aurais cru faire un remake de mes échanges dominicaux avec M. Crucke, bien qu'aujourd'hui, sans caméra, il était plus calme.

Messieurs les députés, sur le fond du dossier. Je vais revenir sur les chiffres. Je vais vous faire un aveu, les derniers chiffres que j'ai, je les ai reçus par courriel à 13 heures 46 aujourd'hui, donc vous aurez le même état d'information que le mien.

Je voudrais d'abord rappeler que, même si vous avez, avec tant de vigueur, à chaque fois plaidé dans cette salle pour dire : « Jamais vous ne serez prêts au 1er avril », vous faisant le meilleur porte-parole de l'UPTR, je vous ai à chaque fois répondu que tout ce que j'avais comme information, c'est qu'effectivement ce serait activé au 1er avril. Ce qui fut le cas.

Il faut aussi reconnaître que si concertation il y a eu avec des fédérations, elles ont parfois eu un rôle ambigu ou multiface en étant à la fois autour de la table de la négociation, concertant les mesures avec mon collègue le ministre Lacroix, et exhortant une série de leurs membres à ne pas se précipiter pour l'achat des OBU, certains – cela m'a été confirmé – disant même :

« Attendons volontairement la dernière minute, car quand on va tout commander en même temps, ils ne sauront pas suivre, ce sera la démonstration du “bordel”, de facto, cela aidera ». Sans parler – vous le savez comme moi, Monsieur Crucke – que les positionnements des uns et des autres ne sont pas toujours dénués d'intérêts commerciaux sous-jacents, même si l'on fait bien rapidement le procès du politique.

Le prélèvement kilométrique, s'il a été mis en place ce 1er avril, il l'a été conformément aux décisions prises il y a cinq ans, conjointement par les trois Régions belges et accepté par le Gouvernement fédéral de l'époque. Que ce soit d'un côté comme de l'autre, il y avait aussi les interlocuteurs de toutes les familles politiques. Un système aussi précis, demandant autant d'équipements – près d'un demi-million d'OBU sont actuellement en circulation – et une technologie aussi pointue occasionne inévitablement – ce n'est pas pour cela que cela les excuse – des difficultés de fonctionnement au démarrage, qui sont statistiquement faibles, même si un problème rencontré est toujours un problème de trop. Tous les moyens sont mis pour les résoudre, même Axxès, le principal concurrent de Satellic. Celui qui est le partenaire commercial de l'UPTR a, dans une interview ce week-end, par la voix d'un de ses responsables, reconnu que fort de leur expérience de la mise en œuvre de systèmes de péages kilométriques similaires dans d'autres pays d'Europe, ces difficultés au démarrage n'avaient rien d'exceptionnel.

Étant lui-même agréé seulement depuis le 31 mars, principal concurrent de Satellic, il avait toutes les raisons d'avoir un autre discours. Ce n'est pourtant pas ce qu'il a dit et affirmé.

Le principal reproche de fonctionnement concerne notamment le *call center* de Satellic et le temps d'attente pour obtenir un opérateur. C'est vrai, ce week-end, je n'ai pas la dernière information, on me disait que c'était, dans certains cas, plusieurs heures, mais il faut savoir que, statistiquement, ils ont reçu 29 000 appels pour 271 personnes. Un *call center* de 271 personnes, ce n'est déjà pas négligeable, mais quand vous avez 29 000 appels par jour avec quasi autant de courriels, à un moment donné, cela coïncide.

Vu que la saturation et les délais d'attente étaient trop importants, il a été demandé aussi aux prestataires d'augmenter la capacité du *call center*, spécifiquement du côté francophone où les problèmes étaient les plus importants. Satellic a fait cette augmentation de capacité en ouvrant un site à Strasbourg. Certes, vous me direz que Strasbourg ce n'est pas la Wallonie, c'est vrai, mais Satellic est encore libre – je ne doute pas que le pétri de doctrine libérale que vous êtes ne pourra qu'en faire le constat – d'implémenter son *call center* là où il le souhaite, pour autant qu'il réponde aux exigences du cahier des charges et qu'il satisfasse aux réglementations en vigueur. Dès lors que les marchés publics sont

respectés, les réglementations le sont. Je peux, sur la question de l'opportunité, avoir aussi le cœur qui saigne en considérant que l'on aurait été mieux inspirés de choisir une ville en Wallonie, mais j'imagine que dans le délai imparti, en fonction d'une série de critères qui m'échappe, cela n'a pas été possible.

Toujours est-il que pour répondre à la demande notamment francophone, cela s'est ouvert et cela s'est fait dans le respect de l'autonomie de cette entreprise. Et je ne doute pas que vous êtes sensibles à la question de l'autonomie des entreprises.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que les opérateurs doivent être formés pour être compétents et résoudre les problèmes des utilisateurs. Bref, aujourd'hui, 271 personnes répondent au *call center*.

Une seconde source de soucis concerne les OBU qui s'allument en rouge, « interdiction de rouler ». Viapass m'a confirmé début du week-end – et j'ai échangé ces chiffres avec vous d'ailleurs sur les plateaux télé – que cela concernait 1,5 % des OBU actifs. Vous allez voir, le chiffre n'est déjà plus le même aujourd'hui, et c'est normal. Certains journalistes s'étaient émus qu'il y ait de jour en jour des chiffres différents, mais heureusement. Ce qui aurait été inquiétant, c'est que les jours passent et que cela reste avec le même taux de problèmes. Il est normal que l'on soit parti de 5 % et que l'on soit à 1,5 % maintenant. Vous verrez que l'on est un petit peu plus bas encore aujourd'hui.

Globalement, même si c'est assez peu, c'est toutefois inacceptable, car au niveau des utilisateurs individuels cela engendre de l'inquiétude, du stress, de l'énerverment et, en théorie, une indisponibilité de circulation des camions. En théorie, puisque l'on sait bien – le ministre Lacroix l'a dit – que l'on a fait passer les messages de souplesse.

Notons que la source du dysfonctionnement n'est pas systématiquement un problème technique de Satellic. L'utilisateur a parfois des problèmes d'utilisation de l'appareil. Mais peu importe l'origine du problème, il est généralement procédé à des explications sur le fonctionnement, à la mise à jour, voire au remplacement de l'OBU. Si l'appareil est fixé de façon permanente au véhicule, Satellic prend alors en charge les frais de remplacement de l'OBU.

J'en viens aux données qui m'ont été adressées pendant que j'étais à vos côtés en commission pour aujourd'hui à 13 heures 46. Vous verrez que les chiffres, dans ce dossier, c'est comme dans d'autres : il y a les chiffres selon la police et selon les manifestants. Le dernier chiffre est de 1,3 % d'OBU qui sont au rouge ; c'est-à-dire 1,3 % de dysfonctionnements qui sont liés soit à l'OBU lui-même soit à son usage.

Pour l'information, on a aujourd'hui près d'un demi-million d'OBU – 491 000 OBU – qui ont été

commandés. On a eu près de 22 000 commandes fantômes. Une commande fantôme est une commande, par exemple, au nom de « *Highway to Hell* », au nom de « Léon avec son bon camion ». Le nombre d'OBU avec un voyant rouge relevé le 11 avril à minuit – donc cette nuit à minuit – était précisément de 4 657.

Un voyant rouge peut être causé par différents problèmes. Cela peut être un problème technique à proprement parler, d'un dysfonctionnement du boîtier. Ceux qui ont été remplacés d'ailleurs sur l'initiative de Satellic pour cette raison sont de l'ordre de 496. Je rappelle : 496 sur 491 000. Il y a des moyens de paiement qui ne sont pas valides, qui ont été changés, qui ne sont pas recoupés ou bien qui sont épuisés – plus assez de soldes disponibles – les papiers de bord qui ne sont pas clairs, qui sont invalidés par le *call center*, les véhicules qui sont découplés et pas recouplés. Bref, il y a plusieurs raisons et motifs. Et il y a des OBU qui ont été rappelés à l'initiative de la Satellic pour cause de défaut, ces derniers sont au nombre de 1 800.

Voilà pour les données chiffrées dont je dispose, qui ne sont pas des trucs que je suce de mon pouce, que j'invente le matin en me levant en me disant « quel est le chiffre que je vais lâcher aujourd'hui ? ». Ce sont les chiffres qui sont portés à ma connaissance cet après-midi.

Près de 240 opérateurs techniques s'occupent sur le terrain de ces divers problèmes liés aux OBU.

Au sujet de la disponibilité des points de services, là aussi l'origine conduisant à l'indisponibilité de certains points de services pourrait être discutée. Mais de nouveau, voyons le présent et l'avenir en avançant vers des solutions.

Satellic et ses partenaires prennent les dispositions pour rendre tous les points de services opérationnels 24 heures sur 24, sept jours sur sept. C'est d'ailleurs un des sujets sur lesquels j'ai enjoint, dès lundi dernier – trois jours seulement après la mise en œuvre – par un courrier comminatoire très express à Viapass, que le nécessaire soit fait dans les meilleurs délais. J'ai enjoint Viapass – qui est l'interlocuteur de la Région – à faire le nécessaire à l'égard de son prestataire, Satellic, pour que tous ces problèmes soient résolus.

Les opérateurs techniques sont, à l'heure où nous nous parlons, en place aux heures et aux endroits critiques, et plus singulièrement les postes de frontière d'Hensies et de Lichtenbusch, qui semblent être des points plus sensibles.

Le dernier point concerne des erreurs de facturation, c'est-à-dire un péage sur terrain privé par exemple, sur une route parallèle ou bien des ponts ou des tunnels passant en dessous ou au-dessus d'une route à péage. Les situations connues sont corrigées et chaque fois qu'une anomalie sera dénoncée la correction sera faite.

Comme tout client, il faut aussi vérifier la facture reçue. Il ne faut donc pas minimiser le problème, mais pas non plus le grossir.

Jusqu'à présent, quelques dizaines d'endroits – et chacun d'eux est toujours un de trop – ont été répertoriés pour un réseau routier de plus de 150 000 kilomètres de route. Je suppose que chacun a déjà pu observer que le navigateur GPS de sa voiture a parfois quelques problèmes. Rappelons aussi que Satellic s'est naturellement engagé à rembourser sans aucun problème l'utilisateur qui mentionne être victime d'erreurs de ce cas de figure même si, je le reconnais, il est ennuyeux – pour rester poli – de devoir faire la démarche administrative de réclamer, et cetera. En tout cas, il y a une prise en compte très claire des erreurs et des non-facturations ou des remboursements qui doivent en découler.

Le conseil d'administration de Viapass, qui est l'entité de regroupement des trois Régions, a validé la mise en application du péage en date du 29 et du 30 mars derniers, moyennant une série de remarques en nombre limité et n'ayant pas d'incidence essentielle sur le système. C'est la conclusion de leur décision et du procès verbal.

Le 31 mars, l'opérateur de services de télépéage Axxès a été accrédité. Il y avait déjà plusieurs milliers de camions d'ailleurs qui ont été prééquipés. Il y en a encore plusieurs milliers qui sont en train de s'en équiper. Ces OBU et ces clients peuvent circuler sur le réseau belge. Il y a donc bien ouverture à la concurrence dans le domaine des OBU et du service de télépéage.

Je ne vais pas improviser une réponse juridique aux propos de l'avocat que vous relayez, qui est certainement de grande qualité. Vous savez comme moi qu'il y a souvent en droit autant d'avis qu'il n'y a d'avocats. Pour le surplus, je ne prétends pas être doté des facultés d'expertise juridique en la matière. Je prends acte de vos remarques et de vos réflexions.

L'opérateur Telepass SpA et Total Marketing & Services ont également introduit une demande d'accréditation. Les tests n'ont toutefois pas encore eu lieu. À cela s'ajoute un quatrième opérateur, Eurotoll, qui est également pressenti, bien qu'il n'ait pas encore déposé officiellement sa demande. Répétons qu'il y a donc bien ouverture à tout opérateur de services européens de télépéage, pour autant qu'il réponde aux exigences européennes et aux exigences du système mis en place en Belgique.

À propos des revendications des transporteurs wallons qui ont bloqué les axes routiers la semaine dernière, il s'avère qu'il s'agit – vous le savez – d'un ensemble de petits transporteurs qui, soit ne se reconnaissent pas dans les fédérations, soit ne se sont pas reconnus dans les concertations menées entre le Gouvernement et les diverses fédérations – notamment

pour décider des mesures d'accompagnement envisagées à hauteur de 23 millions d'euros.

Il leur a été demandé de déposer un cahier de revendications claires pour ce lundi, ce qui fut fait hier. Lundi matin, nous avons pu recevoir ce cahier de revendications. Nous sommes en train de l'examiner. Des représentants de ces transporteurs sont invités à participer au comité de pilotage des mesures d'accompagnement ; comité qui se réunit notamment aujourd'hui après-midi.

Je rappelle qu'un ensemble de mesures d'accompagnement a déjà été décidé par le Gouvernement fin janvier dernier, ce qui représente pour la seule Région wallonne un budget de 23 millions d'euros additionnel. Ajoutons que certaines de ces mesures n'ont pas d'impact budgétaire pour la Région, mais elle représente un avantage, y compris financier, pour nos entreprises. Je pense notamment à l'allongement de la périodicité du contrôle technique des camions.

Ce comité de pilotage des mesures d'accompagnement a lieu tous les mois, ce qui montre non seulement qu'il y a eu concertation avant l'instauration du péage kilométrique – il y avait déjà eu sept ou huit réunions, de mémoire, préalablement au 1er avril – mais également après, pour assurer le suivi des mesures, l'évaluation du péage et l'examen d'éventuelles mesures complémentaires ou correctives. On a fait savoir que l'on était tout à fait disposé – M. le Ministre Lacroix et moi-même avec l'appui de M. le Ministre-Président et du ministre en charge de l'Économie – à voir quels gestes additionnels pourraient être faits, si d'aventure certaines réalités vécues par les petits transporteurs, singulièrement les petits indépendants, les maraîchers, les forains avaient été sous-estimées et qu'il était possible, dans le champ de nos compétences, parce que l'on n'a pas nécessairement toute la marche de manœuvre souhaitée, de pouvoir y répondre.

On aura l'occasion de faire le point sur le sujet, jeudi, au Gouvernement. Il est clair que nous voulons défendre nos entreprises wallonnes, face d'ailleurs à la première des grosses difficultés qu'elles rencontrent bien plus que celle du péage, c'est le dumping social.

Là aussi la Région a pris toute une série de mesures. Vous le savez, notamment dans le cadre de la passation de ces marchés publics, une partie des actions sont encore à prendre au niveau fédéral et au niveau européen.

L'ensemble des recettes du péage, martelons-le, servira à la maintenance du réseau routier wallon qui en a d'ailleurs grandement besoin. C'est la raison pour laquelle on a choisi l'option de la redevance plutôt que de la taxe. On ne l'a pas fait pour combler un trou budgétaire ou à considérer que l'on allait, grâce à cette

perception, refaire un plan Piscine. On a dit : ce qui est payé par les transporteurs retournera sur le réseau routier et le réseau d'infrastructures au sens large.

Le plan Infrastructures 2016-2019 est très explicite en la matière. Il permet d'arriver à doubler le budget consacré aux routes par rapport à 2009, c'est-à-dire avant le plan Routes qui était une opération *one shot*.

Je pense avoir de la sorte répondu à la grande majorité et si pas même toutes les questions qui m'ont été adressées. Suite au prochain épisode parce que c'est inévitablement un dossier qui connaîtra quelques feuillets.

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

M. Crucke (MR). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je vais adopter le même ton que lui, mais je ne suis vraiment pas en accord avec le raisonnement qu'il tient et soutient ici.

D'abord par rapport aux dysfonctionnements, Monsieur le Ministre, vous dites plusieurs choses.

Premièrement, ce que j'avais dit en son temps, c'est que vous ne seriez jamais prêt. Voilà, on est prêt, on a commandé. Vous êtes prêt, dans quelles conditions ? Quand on met en place un mécanisme qui a des conséquences fiscales sur un certain nombre, pour ne pas dire tous ceux qui vont utiliser le mécanisme, on se doit d'être en règle. Quitte à postposer si l'on considère que la règle n'est pas atteinte et que l'efficacité n'est pas atteinte ; ce que j'avais demandé, mais vous l'avez refusé.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Le conseil d'administration de Viapass a pris une décision différente.

Je ne suis pas Viapass.

M. Crucke (MR). - Viapass n'est jamais que le bras armé du Gouvernement. Si le Gouvernement wallon dit : je ne mets pas la taxe sur mon territoire parce que j'estime que ce n'est pas correct et que ce n'est pas conforme, il peut le prendre et décider de cela sans problème, autre chose, l'indemnisation qu'il faudra subir, mais quand un système ne fonctionne pas, je pense que l'on a une cause pour le dire.

Dans tous les chiffres qui devraient vous inquiéter, il y en a en tout cas un que vous avez cité vous-même. Le *call center* mis sur pied à Strasbourg et j'y reviendrai, ce sont 29 000 appels. Pensez-vous que ce sont 29 000 camionneurs qui ont téléphoné pour dire : « Merci, bravo, on est heureux, on tient dorénavant à vous demander de travailler beaucoup mieux et je ne vous retéléphonerai plus puisque je suis entièrement satisfait ».

Ce sont 29 000 camionneurs ou transporteurs qui téléphonent pour dire qu'il y a un problème.

C'est pour cela, je vous le dis, que je ne crédibilise pas les chiffres donnés. Je n'ai pas la base scientifique et je ne dis pas que vous ne donnez pas les chiffres que vous avez. Je dis que vous donnez les chiffres que vous avez, mais je ne les crédibilise pas parce qu'ils sont tellement loin du chiffre que vous avancez, celui de 29 000 appels. Ce n'est quand même pas rien.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Ne faites pas des raccourcis, 29 000 appels ne veut pas dire 29 000 boîtiers défectueux. Cela veut dire 29 000 questions.

M. Crucke (MR). - Cela veut dire 29 000 personnes qui ont des difficultés avec le système ; pas forcément techniques, je veux bien l'admettre, cela peut être d'un autre ordre, mais ce sont 29 000 personnes dans le désarroi.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Ce n'est même pas 29 000 personnes puisque vous savez comme moi statistiquement qu'une personne peut donner plusieurs appels.

M. Crucke (MR). - On va jouer sur cela pour essayer de dire qu'ils ont téléphoné 10 fois chacun pour dire que tout à coup tout allait bien. Restons sérieux. J'essaie de rester sérieux aussi. Les chiffres que vous donnez, 29 000 appels pour un *call center*, c'est 300 personnes, un peu moins, qui ont dû être engagées pour répondre à cela, c'est vous dire l'ampleur du dysfonctionnement. On ne peut pas dire autre chose.

Deuxièmement, la faute aux fédérations. Je vous l'ai dit et je vous ai même dit que je n'ai pas de problème à publiquement confirmer cela. Qu'il y ait entre les fédérations des intérêts parfois divergents à l'égard d'opérateurs, je peux l'admettre, mais que ce soit le problème du dysfonctionnement, non.

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Je n'ai pas dit cela. Là aussi vous faites un raccourci, je n'ai pas dit : c'est le bordel à cause des fédérations.

M. Crucke (MR). - Vous m'avez dit, la faute aux fédérations et je vais même rajouter qu'Axxès reconnaît qu'au départ il peut y avoir des problèmes de jeunesse, et qu'ensuite cela se règle. Qu'est-ce qu'Axxès demande depuis des mois, Monsieur le Ministre ?

Allez revoir ce que je vous ai dit ici. De pouvoir bénéficier des *domain statements*, de manière à pouvoir en toute concurrence jouer dans le système. Cela lui a été refusé. Je ne suis pas l'avocat d'Axxès, mais je constate qu'aujourd'hui on est content qu'Axxès rentre parce qu'elle a un système interopérable et que ce

système peut aussi fonctionner et peut-être mieux. Pendant des mois, pas que le Gouvernement wallon, les trois gouvernements ont avantageé un système qui est celui de Satellic.

Vous savez qu'une plainte a été déposée à cet égard-là. C'est grave parce que si l'on avait mis tout le monde en concurrence, vous auriez peut-être eu un système plus performant, parce que la concurrence – puisque vous avez rappelé que je suis libéral – a cette vertu-là, c'est de permettre aux uns et aux autres d'aiguiser leurs compétences.

Troisièmement, il y a cinq ans, tous les gouvernements décidaient ensemble. Il y a cinq ans, les Pays-Bas avaient décidé de suivre également. Depuis lors, les Pays-Bas ont décidé de ne plus le faire. Pourquoi ? La Belgique continue-t-elle à le faire ? Non, les Pays-Bas se sont rendu compte qu'il y avait un système qui fonctionnait, chez eux, qui s'appelle la vignette et pour l'instant ils se satisfont de cette vignette.

Quatrièmement, le courrier comminatoire du 4 avril. Je vous remercie. Vous reconnaissez avoir envoyé le 4 avril un courrier comminatoire. C'est votre rôle effectivement. Cela ne fonctionne pas, on envoie un courrier comminatoire. Il est la preuve de quoi ? Que cela ne fonctionne pas évidemment, sinon on n'envoie pas un courrier comminatoire. Pas seulement parce qu'il y a deux, trois plaignants. Il y a un problème grave dans le dossier. Vous prenez vos responsabilités, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de responsabilité.

Cinquièmement, le PV du 31 mars. Sur un plateau, vous m'avez dit, oui c'est vrai il y a un PV. Maintenant vous me dites c'est le 29 et le 30. D'accord, je n'ai pas toujours, comme vous, la mémoire des dates. Je peux accepter cela, ce n'est pas un problème.

Ce que je vous demande c'est d'avoir ce PV, de me le communiquer. Je peux lire un document, il ne faut pas vous en faire. J'ai quand même fait un peu d'étude qui me permette de lire un document. Je voudrais voir ce document. Pas parce que je ne crédibilise pas ce que dit le ministre. Une fois de plus je ne suis pas dans une attaque ad hominem. Ce n'est pas dans mes habitudes et vous le savez.

Je suis dans une attaque sur le fond et sur le fond aujourd'hui si l'on veut pacifier parce que l'un dit peut-être vrai et l'autre peut-être faux. Peut-être que les deux ont raison aussi. Il faut que ce document sorte. Pourquoi ne le communiquez-vous pas ? Pouvez-vous me communiquer ce document ?

Il y a le courriel, il y a des moyens modernes qui fonctionnent. Je demande juste à votre cabinet, votre charmante collaboratrice qui est présente, de demander que l'on m'envoie cela. Je le lirai sans aucun problème.

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

d'abord – et le juriste que vous êtes le sait – comme il s'agit d'un organe trirégionale sur lequel j'exerce certes la tutelle, mais qui a aussi ses règles de fonctionnement lié à son conseil d'administration, il faut juste que je prenne un minimum de précautions juridiques pour m'assurer que je peux d'autorité aller rendre public un PV d'un conseil d'administration, sans quoi sans d'autres cas de figure, vous me feriez le reproche d'avoir été divulgué quelque chose qui ne devait pas l'être. Je prends juste le temps de l'analyse pour ne pas commettre de geste inapproprié, pour ne pas que l'on puisse après me le reprocher.

M. Crucke (MR). - Je ne vous fais pas le reproche de ne pas être sérieux et de me communiquer un document que tout le monde attend. Je vais vous dire ce qu'il va se passer sur ce principe-là, Monsieur le Ministre. La première contestation que vous allez avoir devant les tribunaux – permettez au juriste 30 secondes de vous le dire – la première contestation devant les tribunaux, si vous ne la communiquez pas, si vous ne sortez pas rapidement ce document, c'est la justice qui va le faire sortir. Je pense donc qu'aujourd'hui – je peux comprendre votre réserve sur le plan formel, pas sur le plan du fonds – aujourd'hui, ce document doit sortir. Oui ou non, a-t-on lancé un système en sachant qu'il y avait des défauts, qu'il y avait des réserves, de quelle teneur sont-elles ? C'est ce document qui doit pouvoir être transmis.

Je regrette qu'il ne soit pas communiqué aujourd'hui.

Mme la Présidente. - Merci de clôturer.

M. Crucke (MR). - Je fais essayer de clôturer et je vais essayer de ne pas allonger, mais j'essaie aussi de répliquer au ministre dans les différents arguments qu'il a avancés. C'est un dossier qui n'est pas léger, vous le savez. Il pèse quand même, rien que pour une firme allemande, 1 600 millions d'encaissements. Je vais terminer.

La *call center*, vous me dites, liberté contractuelle, d'accord. Vous devriez être satisfait en tant que libéral, si le libéral peut comprendre, et pour cela il n'a pas besoin d'être libéral, qu'un contrat cela se respecte, il sait aussi qu'un contrat cela se négocie avant que cela ne devienne un contrat. Il sait aussi qu'en fonction de ce que l'on négocie l'on a des clauses dans le contrat qui, effectivement, sont soit avantageuses, soit désavantageuses.

Aujourd'hui, je suis obligé de constater que l'on a engagé 271 personnes pour ce *call center*, qu'on les a engagées à Strasbourg, le pognon fout le camp en Allemagne et le siège est en Flandre. Le Wallon que je suis aussi – parce qu'il n'est pas que libéral, il est aussi wallon – peut reprendre vos mots. Je ne trouve d'ailleurs pas correct en termes de *deal*, de *gentleman agreement*, comme on dit dans le milieu des affaires, parce que cela existe aussi. C'est bien la preuve que cet opérateur

Satellitic n'est pas beaucoup regardant à l'égard de ce qu'est la Wallonie et ce n'est pas une des dernières choses qui me satisfait dans le dossier.

Enfin, sur l'enfer juridique, je n'ai pas eu d'explication sur le nombre d'amendes déposées, sur le nombre d'équipements qui n'existent toujours pas ou ceux qui ne l'auraient pas encore demandé. La technique GPS, je reconnais bien là qu'elle a ses défauts. Elle l'a sur le plan personnel. Quand on utilise un GPS, on sait bien que ce n'est pas précis. C'est bien pour cela qu'il y a une difficulté avec la technique, puisque c'est celle-là que l'on a utilisée.

Enfin, je vous le dis, c'est un décret fiscal. Vous avez l'obligation d'être précis avec le fiscal. C'est cela la fiscalité. En ne le faisant pas, vous vous êtes mis – quand je dis vous, c'est le Gouvernement – dans les difficultés.

Les compensations, c'est un autre débat que j'aborderai avec un autre ministre, M. le Ministre-Président, mais aujourd'hui je ne comprends toujours pas pourquoi, pour des besoins légitimes par rapport aux voiries, que les voiries sont dans un état lamentable, je le dis depuis longtemps aussi et je l'accepte. Qu'il faille des fonds supplémentaires, je le dis aussi. Pourquoi, pour avoir quatre fois une recette supplémentaire, faut-il imposer 10 fois ceux qui roulent avec ces OBU ? C'est un non-sens économique.

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

M. Stoffels (PS). - Je tiens à remercier le ministre pour les informations qu'il nous a données, ainsi que pour la tonalité de la réponse développée. Je tiens à lui dire que je partage très largement les analyses qu'il a faites, surtout lorsque l'on doit conclure que les contestations que l'on a connues, il y a quelques jours, sont une réponse par rapport à une goutte qui a fait déborder le vase mais pas la véritable raison. Le prélèvement kilométrique est plutôt cette fameuse goutte qui a fait déborder un vase plein de stress dans le secteur.

En particulier, vous avez à juste titre évoqué la problématique du dumping social qui pose évidemment pas mal de problèmes de concurrence par rapport aux transporteurs belges. Finalement, la taxe kilométrique, c'est tout simplement qu'ils ont trouvé quelqu'un sur qui ils peuvent faire activer le bâton pour le frapper.

Ensuite, j'ai pu lire dans la presse, dans la bouche de Jacques Dehalu, que cela rapporterait en brut de l'ordre de quelque 300 millions d'euros, donc en net quelque 220 millions d'euros qui peuvent être directement utilisés à l'entretien des routes, voire à l'amélioration du réseau. J'ai lu également que les transporteurs vont relayer ces 300 millions d'euros sur la facture du consommateur final. C'est finalement le consommateur

final, et pas le transporteur, qui va devoir payer les 300 millions d'euros.

La question par laquelle je fais appel au Gouvernement pour qu'il soit particulièrement attentif, c'est que l'on évite que la proportion relayée sur la facture du consommateur soit vraiment proportionnelle au véritable coût et que le coût ne serve pas de prétexte pour pratiquer une augmentation des factures qui dépassent largement le coût du prélèvement kilométrique. J'ai des doutes quant à cela.

**QUESTION ORALE DE M. CRUCKE À
M. PRÉVOT, MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DE LA SANTÉ, DE L'ACTION
SOCIALE ET DU PATRIMOINE, SUR « LES
ROUTES ACCIDENTOGÈNES DE WALLONIE
PICARDE »**

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

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

M. Crucke (MR). - Monsieur le Ministre, dans un classement élaboré par la presse et qui classe les voiries wallonnes en fonction de ce qu'ils appellent un degré accidentogène, degré lui-même lié à l'insécurité des voiries ou à parfois des absences de travaux nécessaires, la Wallonie picarde – qui m'est chère, comme vous le savez – se taille une part du lion puisque, dans le top 10, on retrouve trois voiries de Wallonie picarde, excusez du peu. Je sais que nous sommes à l'ouest de la Wallonie, mais nous restons malgré tout en Wallonie, avec trois routes, la RN58 à Mouscron, la RN7 qui fait Ath-Enghien et la RN57 qui relie Lessines et Flobecq à Ellezelles.

La RN58, d'ailleurs dénommée route express, a certes connu une amélioration depuis que des ronds-points ont été installés et qu'il y a des contrôles plus fréquents également, mais reste malgré tout extrêmement loin de ce que l'on appelle une route paradisiaque. Des travaux supplémentaires doivent être engagés et cela ne semble pas contestable. Votre administration ne le conteste pas non plus. Ma question est très simple par rapport à cette RN58 : quels travaux ? Quand ? Pour quel montant ?

Dans la RN7 entre Ath et Enghien, où le point est plus précis puisqu'il s'agit du fameux Bois du renard, il y a eu certes une amélioration par la limitation de vitesse et par la suppression d'un parking sauvage. Il n'en reste pas moins que la chaussée est dans un état tel que, avec les beaux jours et la sortie des motards et vu la visibilité extrêmement limitée que vous avez à cet endroit-là, puis-je vous passez une butte et vous

tombez sur l'endroit, les catastrophes risquent de continuer là aussi. Y a-t-il des mesures envisagées ? Lesquelles ? Quel montant ? Quel est l'échéancier ?

Enfin, plus proche de moi puisque située dans le Pays des collines, la RN57 sur l'entité de Flobecq et d'Ellezelles. Je lis que les bourgmestres interpellés par la presse, les bourgmestres de Flobecq et d'Ellezelles, disent qu'ils ne cessent d'attirer l'attention du SPW et du ministre sur la dangerosité de cette route et sur la nécessité d'y apposer des rails de sécurité si l'on veut éviter des accidents qui, lorsqu'ils se produisent, sont souvent des accidents mortels parce que l'on a de longues lignes droites, mais surtout le long de cette ligne droite on a des plantations d'arbres, certes majestueux et magnifiques, mais quand une voiture rencontre un arbre, souvent cela fait malheureusement énormément de dégâts sur le plan humain.

Que faut-il pour que ces bourgmestres soient entendus ? Quelle est la perspective de sécurisation dans laquelle se place votre administration ? Quelles sont les décisions que vous prenez sur ce dossier ?

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

M. Prévot, Ministre des Travaux publics, de la Santé, de l'Action sociale et du Patrimoine. - Monsieur le Député, en préambule, il serait intéressant de savoir comment est établi le classement auquel vous faites référence, qui a-t-on répertorié, le nombre d'accidents, le nombre de blessés, le nombre de tués, la gravité des accidents. En effet, un accident avec plusieurs décédés est-il représentatif de la dangerosité d'une route ?

Au sein de mon administration, la Direction générale des routes aborde cette problématique sur base de formulaires, d'analyses et d'accidents corporels de la circulation. Ils sont recensés dans une base de données appelée Mostar qui permet de calculer un indice relatif d'insécurité, tant dans l'espace, calculé sur 500 mètres, que dans le temps, sur cinq ans, afin de gommer les variations statistiques.

Dans ce recensement, aucune zone à risque n'apparaît pour la RN57 et quelques zones à moyen risque apparaissent sur les routes nationales 7 et 58.

Pour répondre plus précisément aux points mentionnés, concernant la RN58 à Mouscron, à court terme il n'est pas prévu de réaliser des aménagements spécifiques en plus de ceux déjà mis en œuvre. Mon administration reste en relations étroites avec les autorités locales, singulièrement la commune et la zone de police, afin de réagir selon les causes des accidents et là où l'infrastructure peut jouer un rôle. Je pense, par exemple, aux vitesses excessives et récurrentes qui peuvent amener à prendre la décision de placer un radar fixe.