

ainsi que des solutions à envisager en conséquence de ce jugement.

M. le Président. - La parole est à Mme Grovonius.

Mme Grovonius (PS). - Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. On reviendra sur ce dossier ultérieurement.

**QUESTION ORALE DE M. LEGASSE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES
EFFECTIFS ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL
DES CHAUFFEURS DES TEC »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Legasse à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « les effectifs et les conditions de travail des chauffeurs des TEC ».

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

M. Legasse (PS). - Monsieur le Ministre, il y a quelques jours, nous apprenions que De Lijn, l'homologue néerlandophone, envisageait de rappeler des chauffeurs retraités pour combler leur manque d'effectifs.

J'aurais souhaité savoir quelle était la situation à cet égard chez nous. Le personnel est-il suffisant pour assurer le service et permettre à tous les chauffeurs de prendre leurs congés ? Quelle est la pyramide des âges parmi nos chauffeurs ?

De manière plus générale, quelle est la stratégie du groupe en matière de recrutement ? Beaucoup d'engagements sont-ils prévus au cours des prochains mois ?

La Déclaration de politique régionale est ambitieuse en matière d'augmentation de transport. Avez-vous déjà rencontré les dirigeants de l'OTW à cet égard, afin d'identifier leurs besoins en la matière, singulièrement en matière de ressources humaines ?

Enfin, on sait que conduire un bus est un métier pénible, avec des horaires parfois très compliqués. Quelle est la stratégie du groupe afin d'améliorer les conditions de travail de ces derniers ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, il y a, au sein de l'opérateur de transport de Wallonie, 3 245 conducteurs de bus au 1er octobre 2019 : 1 230 conducteurs pour la direction territoriale de Liège-Verviers ; 678 pour Charleroi ; 585 conducteurs pour Namur-Luxembourg ;

516 conducteurs pour le Hainaut et 236 conducteurs pour le Brabant wallon.

Globalement, les effectifs disponibles répondent aux besoins, c'est-à-dire assurer le service et permettre aux conducteurs de prendre leurs congés. Il convient néanmoins d'y être attentif tout au long de l'année et d'apporter les ajustements nécessaires, le cas échéant ; le moindre écart en termes d'effectifs lié, par exemple, à des incapacités de travail ou à des accidents de travail pouvant entraîner des conséquences sur l'organisation du travail et la prise des congés.

En ce qui concerne le recrutement, ce sont, en moyenne, 150 à 200 conducteurs de bus recrutés chaque année au sein de l'opérateur de Wallonie. Pour l'année 2020, il est prévu d'en recruter un peu plus de 200.

La disponibilité de candidats sur le marché du travail devient cependant, au fil du temps, de plus en plus problématique. Aussi l'OTW a-t-il prévu dans ses axes stratégiques au niveau des ressources humaines un objectif d'amélioration de l'image de marque en tant qu'employeur, en ce compris la valorisation du métier de conducteur. Afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de bus, l'opérateur de transport de Wallonie a mis en place, dans le cadre de la formation continue de la certification de l'aptitude professionnelle, le CAP, des modules pour sensibiliser à l'hygiène de vie dont notamment un module relatif à la gestion du stress. Enfin, un des objectifs du plan d'entreprise 2019-2023, lequel décline les objectifs figurant au contrat de service public, est clairement orienté sur le bien-être au travail et la satisfaction des collaborateurs.

J'ai effectivement rencontré, la semaine dernière, les responsables du groupe pour un état des lieux général concernant les relations avec l'OTW et le contrat de service public et une première prise de contact. Il est évident que nous aurons de nombreuses réunions ultérieures et je resterai aussi très attentif à cette question.

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

M. Legasse (PS). - Monsieur le Ministre, peut-être ne le savez-vous pas, mais dans une vie antérieure, j'étais aux ressources humaines du TEC Brabant wallon. En ce qui concerne la formation et notamment le CAP, mais pas uniquement, il est vrai que ce sont des formations longues et particulièrement complexes. Un chauffeur n'est pas opérationnel le lendemain de son engagement quand bien même il aurait encore le permis ad hoc. Il y a encore un autre élément que vous n'avez pas cité et qui me semble des plus importants au niveau de ces derniers, c'est la sécurité. Le confort au travail passe également et singulièrement, peut-être avant tout, par leur sécurité. Certes, dans le Brabant wallon, ils n'étaient pas plus exposés qu'ailleurs – sans doute moins –, mais vous savez à quel point l'insécurité est un motif

chez eux, le cas échéant, d'arrêt de travail et pas uniquement pour faire de la grève. Je voulais dès lors attirer votre attention sur le sujet, notamment aussi au regard des sous-traitants et des loueurs, car il y a le personnel qui travaille en régie, mais il y a également le personnel qui travaille sous contrat, par le biais de loueurs.

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE
PRÉLÈVEMENT KILOMÉTRIQUE ET SON
IMPACT EN MILIEU RURAL »**

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le prélèvement kilométrique et son impact en milieu rural ».

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

M. Fontaine (PS). - Monsieur le Ministre, depuis 2016, la réforme en matière de fiscalité routière a introduit, dans notre Région, le prélèvement kilométrique où la taxation ne se fait plus par le biais de la possession d'un véhicule poids lourd, mais bien par son utilisation. Cette taxe a pour but de tenir compte des frais d'infrastructures de manière plus équitable pour toutes les Wallonnes et tous les Wallons, de faire participer également les poids lourds immatriculés à l'étranger à l'entretien du réseau, tout en incluant les effets environnementaux. Malheureusement, cette mesure n'a pas été sans conséquence pour l'ensemble des Wallons et des Wallonnes vivant en milieu rural, à proximité des grands axes. En effet, les conducteurs de camions, dans un souci d'éviter cette redevance, utilisent les routes communales – anciennement les provinciales – et maintenant les nationales au lieu des autoroutes. Or, ces routes ne sont pas aussi bien adaptées au passage des poids lourds que nos autoroutes. De plus, le passage répété des camions sur toutes les routes communales entraîne un engorgement de la circulation dans nos localités et dans nos bourgades, sans compter les nuisances sonores et les effets environnementaux ainsi que les dégradations plus rapides de ces routes secondaires n'étant pas au gabarit pour accueillir autant de poids lourds.

Monsieur le Ministre, j'aurais voulu vous poser deux questions : des mesures sont-elles envisagées pour éviter que les poids lourds n'empruntent ces routes secondaires ? Est-il envisagé d'élargir le réseau soumis au prélèvement kilométrique à certaines routes secondaires ?

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, le suivi et la surveillance du trafic des camions sont constants depuis l'introduction de la redevance kilométrique à charge des camions. De manière globale il n'y a pas eu de report du trafic poids lourds vers le réseau non soumis au péage. Je dis bien « de manière globale ». Il serait surtout souhaitable d'orienter ce trafic autant que possible vers le chemin de fer ou la voie d'eau, sans parler de la nécessité de rendre notre économie circulaire, comme la DPR le prévoit, et donc de réduire aussi les besoins. En attendant, il y a effectivement une quantité assez importante de trafic que nous connaissons et qui n'a pas arrêté de croître. En effet, indépendamment du péage kilométrique, il y a une augmentation générale de ce trafic de camions sur l'ensemble de la Wallonie depuis le début de l'année 2017.

C'est un signe de reprise économique, qui est bénéfique en soi, mais cela a des conséquences en termes de mobilité pour les routes et également en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Pour revenir à votre question, le dernier rapport d'évaluation examinant une dizaine de cas date du dernier mois de mai. Aucune de ces situations n'est liée au péage kilométrique. Ce sont des circonstances locales qui expliquent les plaintes relatives à la circulation des camions, par exemple, une entreprise qui s'est implantée à proximité ou une entreprise qui se développe et augmente son charroi de poids lourds.

Notez que par le passé le réseau soumis à péage a déjà été légèrement adapté en février 2017 et une correction administrative a été prise récemment.

Par ailleurs, face aux diverses plaintes relatives à la N527 dans la région d'Ath et Belœil, des radars tronçons ont été placés, afin d'assurer le respect de la limite de vitesse et, plus généralement, du Code de la route.

Autre situation, de nombreux camions transitent par Pepinster comme liaison entre, d'une part, l'Allemagne et la région de Verviers et, d'autre part, Sprimont et l'autoroute A26-E25 pour rejoindre le sud du pays et le Grand-Duché de Luxembourg.

Une interdiction de circulation des camions de plus de 7,5 tonnes a été instaurée en plein accord avec toutes les autorités locales.

Une signalisation complète et adaptée ainsi qu'un système de contrôle automatique par lecture des plaques d'immatriculation est en cours de déploiement.

Cela fait donc une série de situations qui sont bien suivies, je dirais, précisément à chaque fois.

La Déclaration de politique régionale poursuit cette démarche, en prenant les mesures adéquates lorsqu'une situation anormale est relevée. La Déclaration de politique régionale évoquant également l'analyse du