

**CONSEIL PROVINCIAL DE LIÈGE**

**BULLETIN DES QUESTIONS ET RÉPONSES**

(Article 86 du Règlement d'Ordre Intérieur du Conseil provincial)

**SOMMAIRE**

**Questions posées par les Membres du Conseil provincial et réponses données par le Collège provincial.**

- QR/1 Question de M. le Conseiller provincial Marc MAGNERY (21.04.2020) et réponse du Collège provincial (M<sup>me</sup> Katty FIRQUET – 14.05.2020)**
- QR/2 Question de M. le Conseiller provincial Marc MAGNERY (01.05.2020) et réponse du Collège provincial (M. Luc GILLARD– 28.05.2020)**
- QR/3 Question de M. le Conseiller provincial Julien VANDEBURIE (22.05.2020) et réponse du Collège provincial (M. André DENIS – 04.06.2020)**
- QR/4 Question de M. le Conseiller provincial Julien VANDEBURIE (22.05.2020) et réponse du Collège provincial (M<sup>me</sup> Katty FIRQUET – 18.06.2020)**

**QR/1 Question de M. le Conseiller provincial Marc MAGNERY (21.04.2020) et réponse du Collège provincial (M<sup>me</sup> Katty FIRQUET – 14.05.2020)**

**QUESTION**

Un citoyen a été interpellé par une publication Facebook sponsorisée faisant la promotion de la page Facebook de la Province de Liège. Il est selon nous plutôt positif que la Province se fasse connaître elle et surtout ses actions auprès des citoyens.

Cependant, en allant un peu plus loin, ce citoyen s'est rendu compte que la publication ciblait l'ensemble de la population belge de plus de 30 ans... Comme me l'a fait remarqué ce citoyen, en quoi la Province devrait-elle être connue de Elke, 53 ans à Turnhout et pas de Nicolas, 22 ans à Stoumont...

Nos informations sont-elles correctes? Si oui, pourquoi ce ciblage? Et pourquoi ne pas le rectifier en ciblant les habitants de la Province de Liège de tout âge (ou majeurs)? Plus largement, combien cette campagne a-t-elle coûté? D'autres campagnes du genre sont-elles prévues?

**RÉPONSE**

Depuis avril 2019, le service communication dispose d'un budget mobilisable pour la diffusion de contenus sponsorisés sur la page Facebook de la Province de Liège (@provincedeliege). Ce sponsoring vise à toucher un public ciblé et permet à l'institution provinciale de faire connaître, de valoriser et de promouvoir ses activités. L'objectif étant bien de gagner en lisibilité en utilisant un média devenu incontournable pour une large part de la population.

La publication dont vous faites référence dans votre question vise à promouvoir la page principale de la Province de Liège, qui de surcroît, constitue une porte d'entrée vers d'autres pages Facebook qui relaient des informations spécifiques aux activités des différents départements. Elle a été générée en septembre 2019 et tourne, de façon périodique, avec un ciblage adapté. Elle a d'abord été adressée à un public âgé de plus de 18 ans (Nicolas, 22 ans de Stoumont) puis resserrée aux plus de 30 ans car il s'agissait là de la tranche d'âge qui s'était montrée la plus réactive. Vous l'aurez compris, le ciblage est évolutif.

Comme vous le savez, notre institution organise ou est partenaire d'évènements dont la portée dépasse largement les frontières de notre province et même de notre pays (jumping, meeting d'athlétisme, festivals de films internationaux, ...). Elle assure également une politique de relations internationales, la présidence de l'Eurégio Meuse Rhin et dispose de sites touristiques qui attirent de nombreux visiteurs belges et étrangers, dont peut-être Elke 53 ans de Turnhout.

Enfin, pour répondre à votre question budgétaire, de septembre 2019 à ce jour, ce sponsoring a coûté 480,68 € soit une moyenne de 60 € par mois.

---

**QR/2 Question de M. le Conseiller provincial Marc MAGNERY (01.05.2020) et réponse du Collège provincial (M. Luc GILLARD- 28.05.2020)**

**QUESTION**

On le sait, le défi climatique nous impose de réduire drastiquement nos émissions de CO<sub>2</sub>, notamment en matière de transport. Une des sources d'émissions de CO<sub>2</sub> qui est malheureusement en croissance, c'est le transport par avion, avec notamment le développement du low-cost en Europe, un modèle socialement et écologiquement néfaste.

Pour remplir nos objectifs en matière de diminution de notre empreinte carbone, il convient de proposer des alternatives. Le train est une de celles-ci, et plus particulièrement sa version nocturne : le train de nuit. Avec une empreinte carbone nettement moins élevée que l'avion tout en soignant le confort des passagers, le train de nuit constitue une alternative particulièrement élégante et est à nos yeux une solution d'avenir.

Comme nous avons déjà pu l'évoquer en séance plénière du Conseil provincial, la société de chemins de fer autrichienne OBB fait la démonstration assez fulgurante du possible succès de trains de nuit. Haut taux de remplissage, nouvelles lignes ouvertes, nouvelles voitures commandées, la croissance est au rendez-vous.

Aujourd'hui, c'est au tour de la Suède. En effet, « Le gouvernement suédois souhaite augmenter son service de trains de nuit en Europe. Une connexion ferroviaire entre Malmö et Bruxelles est notamment envisagée, a indiqué l'agence suédoise de la circulation dans une étude. » À ce stade, nous n'avons aucune information sur le fait que ce train puisse s'arrêter à Liège.

Le Collège accepterait-il dès lors d'adresser un courrier au Gouvernement suédois afin de montrer l'intérêt et les atouts de la Province de Liège en terme de liaisons et de point d'arrêt ferroviaire ?

Comme nous avons déjà pu vous en faire part, il nous semble que Liège pourrait constituer une étape sur des lignes à créer mais encore qu'elle pourrait se muer en point de départ voir en « hub », que ce soit depuis la gare des Guillemins, ou en relançant une activité sur le site historique des trains couchettes, la gare de Bressoux. Cette dernière dispose en effet de pas mal d'espace disponible, offre la possibilité d'embarquer des voitures sur le train (ce qui semble impossible aux Guillemins) et très prochainement d'un parking P+R de grande capacité ainsi que d'une connexion au tram.

Inscrire notre Province comme zone en transition passe assurément par le fait d'y redévelopper le train, développement que la qualité de notre réseau ferré (sous-exploité) comme notre position centrale en Europe, permettent clairement.

Ne loupions pas le coche de la transition en matière de mobilité en Europe !

**RÉPONSE**

Selon une dépêche de l'agence Belga mise en ligne sur le site de la RTBF le mercredi 29 avril 2020, « le gouvernement suédois souhaite augmenter son service de trains de nuit en Europe » et planche notamment sur la mise en service d'une relation entre Malmö et Bruxelles. Ce projet s'inscrit dans une perspective de réduction des émissions de gaz à effet de serre et fait notamment écho au phénomène de la « honte de prendre l'avion » qui anime actuellement de nombreux citoyens du nord de l'Europe.

Dès lors que les trains de nuit desserviront la gare de Cologne avant de poursuivre leur route vers Bruxelles, un arrêt à Liège-Guillemins est donc parfaitement envisageable. Par l'entremise de M. le Conseiller Marc MAGNERY, le Groupe ECOLO interroge le Collège

provincial sur la pertinence d'adresser, dès à présent, un courrier au Gouvernement suédois afin de « montrer l'intérêt et les atouts de notre province en termes de liaisons et de point d'arrêt ferroviaire ».

Même si le Collège provincial ne peut que se réjouir de cette intention du Gouvernement suédois, ce projet demeure à ce stade, une simple hypothèse de travail qui doit encore franchir en amont de nombreux obstacles dont le déficit d'exploitation à combler, les négociations avec les différents réseaux traversés, les freins au niveau de l'Allemagne ne sont pas les moindres.

Il paraît donc prématuré, et sans doute en la circonstance inapproprié, voire contre-productif, que le Collège provincial s'engage actuellement dans des démarches de lobbying vis-à-vis du Gouvernement suédois. Au besoin celles-ci pourraient être initiées lors des pourparlers relatifs à l'acquisition des sillons ferroviaires, en rappelant le bien-fondé que Liège-Guillemins figure parmi les arrêts envisagés pour ce train de nuit.

En effet, compte tenu de la configuration du réseau ferré belge, Liège étant un nœud ferroviaire et un point de passage obligé entre Cologne et Bruxelles, mais aussi du poids démographique de l'agglomération liégeoise, la probabilité est grande que ce train de nuit marque de facto un arrêt à Liège, si du moins ce projet venait à se concrétiser.

C'est pourquoi la Province et son département des Relations internationales ne manqueront pas de rester attentifs à l'évolution de ce dossier en interrogeant les différents opérateurs institutionnels et économiques liés à ce projet.

---

**QR/3 Question de M. le Conseiller provincial Julien VANDEBURIE (22.05.2020)  
et réponse du Collège provincial (M. André DENIS – 04.06.2020)**

**QUESTION**

Sur la commune d'Engis se trouve une entreprise de recyclage de ferraille via des opérations de broyage : la Belgium Scrap Terminal. A Courcelles, des riverains se sont émus de retombées toxiques, en particulier de polluants type PCB.

Est-ce que les services environnementaux de la Province (via son laboratoire) ont été contactés pour procéder à des analyses de sols ?

**RÉPONSE**

Après vérification auprès des responsables de notre Département Agriculture et de son Laboratoire, je suis en mesure de vous répondre que nous n'avons pas été sollicités, de quelle que façon que ce soit, au sujet de cette entreprise.

Ni la Commune, ni ses riverains n'ont fait de demande d'analyse de sols aux abords du site de recyclage de ferrailles.

Notez que, sans sollicitation formelle – de l'entreprise ou de la Commune –, nous ne pouvons intervenir spontanément, nos contrôles et analyses ne relevant pas d'une quelconque mission de surveillance.

Alors, certes, un riverain inquiet pourrait nous contacter... Mais tout échantillon qu'il nous transmettrait devrait provenir d'une surface (sol, produit) qui lui appartiendrait. C'est d'ailleurs pour s'assurer de l'origine des produits que nous avons une équipe de préleveurs en interne...

Et si le résultat des analyses effectuées sur ledit échantillon se révélait alarmant, encore faudrait-il prouver le lien de cause à effet entre ce résultat et la proximité de l'entreprise.

---

**QR/4 Question de M. le Conseiller provincial Julien VANDEBURIE (22.05.2020)  
et réponse du Collège provincial (M<sup>me</sup> Katty FIRQUET – 18.06.2020)**

**QUESTION**

Le chômage est un facteur dégradant la santé, mentale d'abord, physique ensuite. Des initiatives sont prises en France pour développer des « territoires zéro chômeur ». La Région wallonne s'en inspire et a la déclaration de politique régionale prévoit : « La Wallonie fixera le cadre légal pour développer l'approche « territoire zéro chômeur de longue durée » sur des territoires volontaires et, sur base d'une démarche volontaire des demandeurs d'emploi, assurera la mise en place d'expériences pilotes dans certains bassins d'emploi, à partir d'un travail avec les acteurs de terrain, notamment avec le soutien des dispositifs d'économie sociale, en mobilisant les outils existants (couveuses d'entreprises, accompagnement par les CISP, etc.).

Dans sa déclaration de politique générale 2018-2020, la Province rappelle qu'elle est : « Soucieuse du bien-être physique, mental et social de ses habitants, (...) [et que] « La qualité de vie d'un individu dépend notamment de son bien-être physique, social et psychologique. (...) Aussi, la Province de Liège encouragera et d'aider le citoyen à devenir acteur de sa santé et de son bien-être en axant ses réflexions sur les principaux piliers de la prévention des maladies chroniques : l'alimentation saine et durable, l'activité physique, la vie sans tabac et la santé mentale positive. (...) En ce sens, elle luttera contre l'isolement et les discriminations en favorisant l'intégration socioprofessionnelle, l'accessibilité à l'information et aux commerces, les aides financières aux plus démunis, les actions intergénérationnelles et l'égalité des hommes et de femmes. »

Quelles sont les intentions de la Province à propose de l'initiative des territoires zéro chômeur et plus particulièrement de la prévention santé envers les personnes affectées par le chômage de longue durée ? Compte-t-elle participer à cette opération qui est sans doute une opération intéressante en matière de santé ? Je me demandais par exemple si l'outil de campagne TipTop ne pourrait pas être décliné sur cet aspect avec les communes participantes au projet régional ? Le Carrefour Santé Social (CaSS) pourrait certainement jouer un rôle dans ce projet : comment l'envisageriez-vous ?

**RÉPONSE**

L'expérience « Territoire zéro chômeur de longue durée » est menée en France depuis 2016 par le ministère du Travail et portée pour sa phase de démarrage par ATD Quart Monde en partenariat avec d'autres acteurs associatifs. La conduite opérationnelle de ce projet est désormais portée par une organisation ad-hoc, l'association « Territoires zéro chômeur de longue durée » (TZCLD) créée le 7 octobre 2016 sur le territoire français.

Sa spécificité majeure est de prendre le contre-pied des pratiques habituelles du monde de l'emploi. Ici, on ne demande pas aux chômeurs de longue durée de s'adapter aux offres de travail. On envisage la manière dont leurs aptitudes et leurs compétences peuvent remplir les besoins non satisfaits du micro-territoire où ils vivent.

De là, sont créées des Entreprises à But d'Emploi (EBE) qui façonnent avec le chômeur son projet professionnel et développent des projets locaux qui n'entrent pas en concurrence avec le secteur public ou le privé. Ces EBE proposent alors un CDI aux chômeurs de plus d'un an, volontaires pour s'engager dans l'entreprise et qui fixent eux-mêmes leur temps de travail. Le paiement de leur salaire équivaut à celui d'un travail ordinaire. Les allocations, coût de l'accompagnement du chômeur, manque à gagner par l'État... sont injectés dans le paiement du CDI : il n'y a donc pas de nouvelles dépenses, juste un déplacement des sommes déjà allouées.