

Lundi 18 février à 14 h

**COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'AGRICULTURE,
DE LA RURALITE ET DU PATRIMOINE**

(M. le Ministre Di Antonio)

INTERPELLATIONS ET QUESTIONS ORALES

Willy BORSUS sur le revêtement et l'entretien des RAVeL

Philippe DODRIMONT sur les conventions RAVeL

Hervé JAMAR sur l'actualisation des systèmes GPS

Caroline CASSART-MAILLEUX sur le contrôle du radar de Cheratte par un organisme spécialisé

Richard MILLER sur la non-ratification de l'accord sur les grandes voies navigables

Willy BORSUS sur les montants non honorés de la Région wallonne à l'égard de la SOFICO

Caroline CASSART-MAILLEUX sur la configuration du tunnel de Cointe

Willy BORSUS sur les contrôles des épandages en période hivernale

Gilles MOUYARD sur l'arrêt du chantier de la E42

Gilles MOUYARD sur la signalisation du principe de la tirette sur le réseau routier

Yves BINON sur l'état d'avancement du dossier de la réalisation du rond-point "percé" définitif de Loverval

Sybille de COSTER-BAUCHAU sur le Plan routes à Bastogne

Caroline CASSART-MAILLEUX sur l'apparition d'un nouveau cas de brucellose

Caroline CASSART-MAILLEUX sur l'avenir de la prime à la vache allaitante

Caroline CASSART-MAILLEUX sur l'évolution des discussions relatives à la politique agricole commune

Anne BARZIN sur l'avenir de l'opération "La ville s'éveille au chant du coq"

Willy BORSUS sur le revêtement et l'entretien des RAVeL

Il me revient que certains tronçons de RAVeL sont particulièrement dommageables aux cyclistes en raison de leur revêtement. Or, ces voies lentes sont principalement destinées à ce type d'usagers!

Il apparaît effectivement que, pour des raisons d'intégration paysagère, de protection de la faune etc., certains types de revêtements soient imposés par le Département Nature et Forêts. Or, ceux-ci entraîneraient quelques inconvénients majeurs pour des cyclistes... à savoir, des crevaisons à répétition.

Pouvez-vous dès lors me donner votre analyse de cette problématique ? Quelles sont les solutions possibles ? Le type de revêtement imposé par le DNF peut-il être modifié ? Des conventions sont-elles adoptées par toutes les communes concernées pour l'entretien de ces voies lentes ? Là où ce n'est pas le cas, quelles sont les modalités pratiques liées à l'entretien du revêtement et des abords ?

Philippe DODRIMONT sur les conventions RAVeL

Les liaisons RAVEL sont de plus en plus nombreuses en Wallonie. Très utile pour les piétons et les cyclistes, le RAVEL est déterminant dans les itinéraires proposés dans le plan communal d'itinéraires cyclables de la ville de Liège.

Dans une déclaration parue début février dans la presse, les autorités liégeoises affirment ne pas vouloir adhérer à la convention RAVEL car celle-ci ne comporte que des charges. Néanmoins, cela n'empêche pas la ville de faire le nécessaire quant à l'entretien des pistes cyclables. Que pensez-vous de ces déclarations venant des autorités d'une commune pilote cyclable de Wallonie ?

Pouvez-vous me rappeler le nombre de Communes qui ont souscrit à la convention Ravel en Wallonie ? Et quelles sont les obligations qui en découlent ?

Ne pourrait-on pas imaginer des incitants wallons, pour les Communes qui souscrivent à la convention RAVEL ?

Hervé JAMAR sur l'actualisation des systèmes GPS

Après avoir, à de nombreuses reprises, interrogé vos prédécesseurs, je vous interpelle aujourd'hui au sujet de l'actualisation des systèmes de GPS.

En effet, la Ville de Hannut a, en 2004-2005, changé le sens de circulation de plusieurs voiries communales.

Cette décision a fait l'objet, à l'époque, de nouveaux arrêtés et règlements de police.

Or, les systèmes GPS n'ont toujours pas enregistré ces modifications ce qui posent de nombreux problèmes de circulation.

De même, à propos de rond-point isolé du contournement...

Apparemment, d'autres aberrations sont également reprises par les systèmes GPS comme la liaison Tihange-Tinlot qui n'est pas terminée. Interrogé par ma collègue Caroline Cassart à ce sujet, vous aviez promis de demander à vos services de contacter les opérateurs GPS.

Cette situation peut évidemment engendrer des soucis aux automobilistes voire, plus grave, des accidents.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous me préciser à qui incombe la responsabilité d'avertir les entreprises éditrices de GPS (de même pour les cartes routières) des modifications en matière de voiries, sens de circulation, ... ?

Existe-t-il un point de contact central au niveau régional, fédéral ou auprès de l'IBSR ?

Sinon, et dans le cadre de la prochaine régionalisation, un tel point de contact n'est-il pas à envisager ?

**Caroline CASSART-MAILLEUX sur le contrôle du radar de
Cheratte par un organisme spécialisé**

Suite à votre réponse du 14 janvier dernier, je me permets de revenir brièvement vers vous afin d'assurer le suivi complet de ce dossier.

Ce radar flashait-il illégalement ou pas ? Un organisme spécialisé a-t-il procédé aux vérifications d'usage ? Quelles sont ses conclusions de cette analyse ?

De ces réponses découleront celle à cette question : l'entrepreneur risque-t-il des sanctions ? A-t-il respecté les prescriptions du cahier des charges du marché ?

Mis hors service depuis le 17 décembre dernier, le radar est-il à nouveau opérationnel ?

Richard Miller sur la non-ratification de l'Accord sur les Grandes Voies Navigables

Le Sénat a voté récemment l'assentiment à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par les voies de navigation intérieures (Accord ADN), adopté à Genève le 26 mai 2000.

Cet accord, je ne dois pas vous le rappeler, est très important pour la Région Wallonne étant donné le passage de l'axe joignant le Rhin et le Nord de la France, à travers plusieurs provinces wallonnes, particulièrement le Hainaut avec les infrastructures de Strépy.

Cela étant, dans les développements du projet de loi portant assentiment, il est précisé que la Belgique n'a pas ratifié un autre Accord de portée plus générale et qui concerne, lui, les Grandes Voies Navigables d'importance internationale ; accord signé à Genève le 19 janvier 1996 (Accord AGN).

Or, cette ratification incombe aux Régions. Je voudrais savoir quels sont les éléments qui expliquent la position de la Région Wallonne dans un dossier économique et environnemental aussi important.

Willy BORSUS sur les montants non honorés de la Région wallonne à l'égard de la SOFICO

Il y a quelques mois, on apprenait par la presse que la Sofico avait l'intention de mettre en demeure la Région wallonne pour le non-paiement des services de télécommunication en fibres optiques ainsi que des recettes de trafic routier lié au réseau structurant. Le montant évoqué était de 5 millions d'euros.

Il semblerait, Monsieur le Ministre que la Région wallonne continue à avoir une ardoise à l'égard de la Sofico, laquelle compte renouveler sa demande pour que la Région wallonne honore ses factures.

Me confirmez-vous qu'un certain nombre de paiements liés à l'utilisation du réseau structurant, à la mise à disposition de fibres optiques, aux factures de sel de déneigement, d'électricité, etc, ne sont pas effectués ? Quelle est la dette de la Région wallonne à l'égard de la Sofico ? Pour quelles raisons, la Région ne respecte-t-elle pas ses obligations contractuelles mettant en difficulté la trésorerie de la Sofico ? Dans quel délai, ces montants seront-ils acquittés ? N'y a-t-il pas un risque que la Sofico tarde à payer ses fournisseurs et entrepreneurs mettant à mal les entreprises qui travaillent pour le compte de la Wallonie ?

Qu'en est-il plus spécifiquement des factures concernant de sel de déneigement relatives à l'hiver particulièrement rigoureux de 2010/2011 au cours duquel des commandes urgentes ont été passées nécessitant à la fin de l'hiver la conclusion d'une convention entre la Région wallonne et la Sofico pour la répartition des charges financières relatives à l'acquisition de ces tonnes de sel ? Quel est le montant total de ces factures ? Sont-elles toutes honorées ?

Par ailleurs, quel est le montant total pris en charge par la Région wallonne durant cet hiver pour le déneigement (réseaux structurant et non structurants) tant en ce qui concerne les prestataires que les produits utilisés ? Toutes les factures adressées ont-elles été ici également payées à ce jour ?

Caroline CASSART-MAILLEUX sur la configuration du tunnel de Cointe

La presse a relaté dernièrement une réalité plutôt fâcheuse concernant la configuration du tunnel de Cointe.

Deux attitudes de la part des automobilistes ont été constatées. D'une part, les automobilistes qui empruntent la totalité du tronçon, eux roulent majoritairement en respectant la limitation de vitesse de 80 km/h et d'autre part, les autres qui n'empruntent qu'une partie soit qui entrent dans le tunnel après Belle-Ile ou qui sortent avant Burenville, ceux-là semblent dépasser largement la limitation de vitesse autorisée.

Pourquoi ces cas de figures n'ont-ils pas été analysés et pris en compte lors de l'élaboration du projet, du système de comptage ?

Aucun capteur n'a ainsi été installé aux entrées et aux sorties de cette portion d'autoroute.

Pourquoi les habitués de l'endroit qui ont compris la défaillance de la configuration du tunnel changeraient-ils de comportement ? On peut s'attendre donc à ce que la situation « à deux vitesses » perdure.

Que comptez-vous faire pour remédier à cela ?

Quelles sont les possibilités techniques envisageables ?

De nouvelles modifications entraîneraient-elles automatiquement une lourdeur de procédure ?

Quel délai vous mettez-vous pour entreprendre des démarches en vue de revoir la configuration actuelle du tunnel de Cointe ?

Une rencontre est-elle d'ores et déjà organisée avec la Sofico afin d'aborder la problématique ?

Willy BORSUS sur les contrôles des épandages en période hivernale

Nous constatons que des contrôles ont été menés ces derniers temps de façon extrêmement pointilleuse en période d'épandage.

Ce caractère très minutieux des contrôles menés dans plusieurs exploitations agricoles, avec des surveillances effectuées par voie aérienne notamment, est surprenant, d'autant plus pendant une période durant laquelle la météo a été et est toujours très changeante et instable.

Suite à ces contrôles, des courriers annonçant des sanctions, auxquels sont jointes des photos notamment, sont envoyés par l'administration aux agriculteurs concernés.

Mes questions sont les suivantes :

Cette application stricte et excessivement tatillonne de la législation n'est-elle pas abusive et peu appropriée en cette période ?

Connaissant le caractère très complexe du métier d'agriculteur et les nombreuses difficultés auxquelles nos fermiers doivent faire face, ne serait-il pas possible de faire preuve de davantage de souplesse en la matière ?

A titre subsidiaire, pouvez-vous m'indiquer comment s'exerce cette surveillance permanente du territoire wallon ?

D'avance je vous remercie pour vos réponses.

Gilles MOUYARD sur l'arrêt du chantier de la E42

Monsieur le Ministre, le chantier de rénovation de la E42 entre Sambreville et Daussoulx est à l'arrêt depuis novembre. Vous me répondiez à une question d'actualité en séance plénière du 21 novembre 2012 que : « *Cela n'aura pas de grosses conséquences. Financièrement, cela n'en a pas.* »

Mais vous ne ferez pas croire que la mise à l'arrêt des travaux ne coûtera pas un euro. Vous aviez oublié dans vos calculs le coût de la location de la signalisation, la désorganisation du chantier...et les dégâts occasionnés par la neige et le gel sur le chantier. Pour ce qui me concerne, j'estime le coût du retard dans la réalisation du chantier, à un montant avoisinant les 250.000 euros.

Vous justifiez le retard du chantier en déclarant : « *...dans les premières semaines de ces travaux, quelques problèmes ont été rencontrés, des choses qui n'étaient visibles lors de l'inspection préalable, qui n'avaient pas non plus été détectées par les gens qui ont reçu ce chantier, notamment, la base de certains ouvrages d'art qui nécessitaient des travaux supplémentaires. À deux ou trois endroits – vous avez pu les voir en passant – on a dû aller beaucoup plus en profondeur, c'est la sous couche qui a dû être enlevée. Tout cela, nous a amené quelques jours de retard et a donc empêché la phase terminale qui consistait à mettre la couche finale, l'hydrocarboné final.* »

La notification du marché ayant eu lieu fin juillet, à partir de ce moment il était impossible de terminer les travaux avant l'hiver. Dès lors, vous saviez qu'en commençant les travaux en septembre ceux-ci devraient-êtré arrêté.

J'ai aussi appris que la validité du permis pour la réalisation des travaux prenait fin le 14 septembre 2012. Dès lors est-ce normal que l'on ait attendu trois ans pour réaliser les travaux ? Ne sommes nous pas de nouveau devant une décision politique dictée par la mauvaise entente au sein du Gouvernement wallon.

Il semblerait aussi que l'épandage hivernal aurait fragilisé la base sur laquelle doit-êtré posée le revêtement hydrocarboné final. Avez-vous des informations à me fournir à ce sujet ?

Monsieur le Ministre, à combien estimez-vous le coût de l'arrêt du chantier ? Qui devra payer cette note ? Pourriez-vous m'indiquer quels étaient les critères prépondérants pour le choix de l'entrepreneur ? Est que l'adjudicataire respecte bien les termes du marché, à la vue du retard dans la réalisation du chantier ? Comment expliquez-vous le retard pris par le SPW dans la rédaction du cahier spécial des charges ? Afin de limiter l'impact des travaux sur les usagers, pourquoi ne pas avoir renforcé la bande d'arrêt d'urgence et déboisé avant la période hivernale pour recommencer le chantier au printemps ?

Gilles MOUYARD sur la signalisation du principe de la tirette sur le réseau routier

Monsieur le Ministre, la législation imposait dans le passé au conducteur qui voulait s'insérer sur l'autoroute d'attendre d'en avoir la possibilité, quitte à continuer sa route sur la bande d'arrêt d'urgence en cas de bande de droite trop encombrée.

Mais depuis janvier 2011, le principe de la tirette est applicable sur l'ensemble du réseau routier. Aujourd'hui, « c'est donc un sur deux » : une voiture qui est sur la route doit être complétée par une voiture venant de la route secondaire. Outre l'aspect courtois, ce système permet également de réduire les files.

La tirette doit donc être appliquée chez nous. Mais pour le moment elle l'est seulement à certains endroits du nord du pays ou un panneau des plus explicites est bien compris depuis longtemps. En région wallonne, il n'y aurait pas de panneau du genre.

Il y a eu diverses campagnes d'information à ce sujet. Nonobstant de cela, le message n'est pas toujours passé clairement et la majorité des usagers ne sait toujours pas comment s'insérer alternativement dans la circulation.

Monsieur le Ministre, des panneaux routiers sont-ils présents sur nos routes pour informer les automobilistes de l'obligation du système de la tirette ? Afin de rappeler l'existence de cette règle ne serait-il pas utile de placer d'avantage de panneaux sur nos routes ?

Yves BINON sur l'état d'avancement du dossier de la réalisation du rond-point "percé" définitif de Loverval

Si mes préoccupations pour sécuriser la N5 dans son ensemble et particulièrement à hauteur des communes de Loverval et Nalinnes remontent à très longtemps, c'est aussi un des premiers dossiers que j'ai porté à la tribune du Parlement wallon.

Dès 2009 (le 23 novembre), j'ai interpellé votre prédécesseur pour lui demander quelles mesures concrètes de sécurisation il comptait prendre à court terme et surtout à hauteur du rond-point « percé », théâtre de nombreux accidents dont plusieurs mortels. Le Ministre m'a annoncé qu'il allait mettre en place une fermeture provisoire à titre de phase de test. Il ajoutait que si le test était concluant, il demanderait la construction d'un rond-point normal et définitif.

Au mois de juin 2010, le rond-point était effectivement fermé. Nous ne pouvions que nous réjouir de la concrétisation sur le terrain d'une intervention d'un député au Parlement.

Soucieux de savoir si cette mesure provisoire portait ses fruits, le 18 octobre 2010, j'ai demandé au Ministre de me dresser un premier bilan après 4 mois de fermeture du rond-point. Force a été de constater qu'aucun accident avec victime n'était à déplorer depuis. Qui plus est, tant les communes, que la zone de polies que la Direction Générale des Routes étaient pleinement satisfaits par cette mesure. Le Ministre m'a donné rendez-vous au début 2011 pour une évaluation formelle.

Le 16 février 2011, j'ai à nouveau interpellé le Ministre pour m'entendre confirmer la bonne évaluation de la fermeture du rond-point. Il fallait souligner la fluidité du trafic, la diminution des accidents graves et des odeurs d'échappements. Mon objectif devint alors de suivre le dossier qui devait entrer dans une phase de réalisation d'un rond-point normal définitif. J'ai donc demandé au Ministre quand serait construit le nouveau rond-point et il m'a répondu que cela pouvait se faire dans les meilleurs délais pour tout un chacun.

Le 12 mars 2012, je vous interpellais sur ce dossier suite à l'annonce de la présentation des plans du nouveau rond-point. Vous me confirmiez que le permis avait été demandé auprès du fonctionnaire délégué dont on attendait la décision finale pour avril. Le montant estimé des travaux s'élève à 250.000C.

Il semble aujourd'hui que le début des travaux soit prévu pour le printemps de cette année alors qu'il devait commencer en 2012 si toutes les procédures d'adjudication se déroulaient normalement

Une seule question concrète, Monsieur le Ministre : pouvez-vous me dresser un état d'avancement du dossier et me donner un calendrier des travaux ainsi qu'une nouvelle précision sur le début et la fin de ceux-ci ?

Sybille de COSTER-BAUCHAU sur le Plan routes à Bastogne

En 2010, à l'initiative du Ministre wallon des travaux publics, Benoît Lutgen, un «*Plan routes*» avait été mis en place au niveau de la Wallonie. Il établissait, d'une part, une hiérarchisation des travaux à réaliser basée sur un ensemble de critères dits objectifs et mesurables et, d'autre part, voulait apporter une série d'amélioration à la sécurité routière, à la mobilité et à la qualité technique du revêtement des voiries.

Aujourd'hui Bourgmestre et Président du cdH, Monsieur Lutgen a décidé de faire de Bastogne une commune pilote, en mettant en place son propre «*Plan routes – Bastogne plus sûre*» pour les quelque 600 km de voiries communales. En visite à Bastogne, début février, vous vous êtes engagé à soutenir cette initiative et avait décidé d'octroyer une subvention annuelle de 15.000€ pour une période de 3 ans à la ville Bastogne en sa qualité de commune pilote.

- D'autres communes ont-elles fait la demande de participer à ce projet pilote ?
- Quels sont les critères de sélections ?
- Un appel à projet a-t-il été lancé ? Quel budget est réservé à ce projet ?

Caroline CASSART-MAILLEUX sur l'apparition d'un nouveau cas de brucellose

Un nouveau cas de brucellose a été mis en évidence dans la province de Namur dans une exploitation de vaches allaitantes. Il s'agit d'une exploitation reprise dans le screening d'hiver comme exploitation de contact du premier troupeau positif, dans le cadre du suivi à long terme de la brucellose.

Ce foyer est donc lié aux précédents, il ne s'agit pas d'un nouvel épisode. Comme le précisait le communiqué de presse de l'AFSCA du 18 janvier dernier.

Au total 6 cas (5 de *Brucella abortus* et 1 de *Brucella suis*) ont été découverts en 2012.

- à l'instar de ce que la Ministre a obtenu au fédéral pour la revalorisation des indemnisations des bovins abattus avec effet rétroactif au 1er janvier 2012, et donc qui bénéficiera aussi à ce nouveau foyer, la RW accordera-t-elle également à ce dernier une prime de 100€ par bovin abattu ?
- Concrètement, concernant les 6 précédents cas de brucellose et les plus de 400 exploitations qui ont été bloquées en conséquence, la région a-t-elle estimé le coût total des pertes économiques subies ?

Caroline CASSART-MAILLEUX sur l'avenir de la prime à la vache allaitante

La proposition de Règlement « Paiements directs » de la Commission européenne fixe la date du 1^{er} août 2013.

Vous me précisiez, en octobre dernier, que cette proposition devait encore faire l'objet d'un accord au sein du Conseil des Ministres de l'Agriculture de l'UE et du Parlement européen.

- Monsieur le Ministre, cet accord est-il intervenu ? Quelle est la suite réservée à ce dossier sur le plan régional ?
- La position de la Belgique a-t-elle reçu les faveurs de l'Europe ? Position qui consiste à :

1° octroyer des aides couplées à hauteur de plus de 10% de l'enveloppe nationale belge

2° appliquer ce seuil au niveau régional.

Caroline CASSART-MAILLEUX sur l'évolution des discussions relatives à la politique agricole commune

En juillet 2012, la Commission européenne avait communiqué des données chiffrées assez inquiétante pour le secteur agricole.

En effet, selon elle, la réduction du budget politique agricole commune était de l'ordre de 11%.

En novembre dernier, le Président de la commission, Dacian Ciolos, proposait une réduction de l'ordre de 16% du budget du premier pilier de la PAC.

Et vous, Monsieur le Ministre, en appliquant la convergence externe à vos calculs, vous arriviez à une diminution du budget premier pilier de 24%.

Ces données ont de quoi provoquer le vertige, vous en conviendrez.

- Actuellement, disposez-vous de données chiffrées plus précises ? Entre les 11, 16 et 24%, à quoi l'agriculteur wallon doit-il s'attendre ? Quel est l'état d'avancement des discussions ? Pouvez-vous nous préciser un agenda quant à sa mise en œuvre ?
- Quid de la convergence interne ? Celle-ci sera-t-elle amenée progressivement ? La proposition de convergence partielle (méthode « tunnel ») défendue par la Belgique rencontre-t-elle un support d'autres états membres ? Quel est le positionnement des pays européens ? Une majorité se dégage-t-elle ?
- Quid du verdissement ? Les aides seront-elles conditionnées à cette exigence ? Les contre-propositions faites par la Belgique sont-elles partagées par d'autres délégations (notamment la gestion régionale des mesures, le « plan protéines végétales », la prise en compte des MAE, ...) ? Les aides « vertes » seront-elles conditionnées au respect de la totalité des exigences ? Concrètement, de quelle manière le verdissement devra-t-il se traduire sur le terrain ?

Anne BARZIN sur l'avenir de l'opération "La ville s'éveille au chant du coq"

En 2003, la Ville de Namur organisait dans le cadre de la semaine de la ruralité sa 1^{ère} Ferme en Ville qui a connu dès le début un vif succès tant auprès des enfants, des établissements scolaires que du grand public.

Les agriculteurs locaux, la FJA, l'Accueil champêtre, l'AFSCA étaient associés à cette manifestation devenue récurrente.

La notoriété et l'intérêt évident de cet événement ont fait que sous la houlette des autorités régionales, celui-ci s'est développé dans d'autres villes sous le label bien connu et apprécié de « La Ville s'éveille au chant du coq ».

L'édition 2012 a rencontré une fois encore un franc succès. Organisée sur 3 journées, elle a permis à des centaines d'élèves de l'enseignement fondamental et à des milliers de visiteurs de découvrir ou redécouvrir la ruralité sous toutes ses formes.

Il nous revient que vous auriez décidé de ne pas reconduire l'opération en 2013.

Mes questions sont dès lors les suivantes :

Est-il exact que l'évènement ne sera plus organisé cette année ?

Dans l'affirmative, Monsieur le Ministre peut-il m'apporter les réponses aux questions suivantes :

- quelles en sont les raisons ?
- Cette décision concerne-t-elle bien l'ensemble des communes wallonnes?
- Une subvention aux communes peut-elle être obtenue afin de tenter de maintenir cette activité ?
- Une activité similaire est-elle envisagée de manière à présenter le rôle des acteurs du monde agricole à la population vivant en zone urbaine ?