

Lundi 25 novembre 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

Caroline CASSART-MAILLEUX sur l'efficacité de Qualiroutes

Jean-Luc CRUCKE sur la dangerosité du carrefour du Lancier à Quevaucamps (Beloeil)

Caroline CASSART-MAILLEUX sur les travaux de sécurisation de la Nationale 63 à Tinlot

Willy BORSUS sur la dangerosité de la N97 aux abords d'Emptinne

Gilles MOUYARD sur la sécurisation du carrefour de Moignelée

Caroline CASSART-MAILLEUX sur les réparations des voiries régionales suite au dégel

Caroline CASSART-MAILLEUX sur le financement du deuxième plan routes par la vignette autoroutière

Jean-Luc CRUCKE sur l'insécurité de la N 507 à Hollain (Brunehaut)

Jean-Luc CRUCKE sur la piste cyclable de la N60

Willy BORSUS sur l'évolution du dossier relatif aux redevances pour l'occupation du domaine public régional

Philippe DODRIMONT sur la réalisation du nouveau pont de Tilff

Philippe DODRIMONT sur l'étude Transitec abordant la problématique de la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays

Jean-Luc CRUCKE sur les ouvrages d'art destinés à contenir les eaux de rivière

Jean-Luc CRUCKE sur la permaculture sur le territoire wallon

Caroline CASSART-MAILLEUX sur l'évolution de la nouvelle Politique agricole commune (PAC)

Jean-Luc CRUCKE sur l'asphyxie des parcs naturels

Gilles MOUYARD sur le projet de décret prévoyant une révision globale de la loi sur les voiries vicinales ainsi qu'une actualisation des atlas vicinaux

Caroline Cassart, sur l'efficacité de Qualiroutes.

Le 21 juillet 2011, le Gouvernement wallon approuvait le cahier des charges Qualiroutes.

Depuis le 1^{er} janvier 2012, il remplace donc définitivement le CCT RW99 de 2004 pour les marchés de travaux d'infrastructures routières.

Pour rappel, Qualiroutes vise à :

- intégrer davantage d'éléments liés à la durabilité : au-delà des prescriptions techniques, avez-vous une estimation du taux de déchets recyclés utilisés ?
- améliorer les aspects propres à la sécurité : de quelle manière la sécurité a-t-elle pu être renforcée ? Pouvez-vous me citer quelques exemples concrets ?
- mieux prendre en compte les aspects environnementaux : quels changements majeurs ont ainsi été opérés pour davantage protéger l'environnement en terme de construction de routes, de coût et d'empreinte écologique?
- respecter et s'adapter aux nouvelles normes européennes : des contrôles ont-ils été réalisés depuis l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions ?

Vous avez décidé que des contrôles seraient effectués avant, pendant et après les travaux. Est-ce que cela se fait systématiquement pour tout chantier ? Qui est chargé des contrôles ? En cas d'infractions, de négligences ou de défauts, quelles sont les sanctions encourues par l'entrepreneur responsable des travaux ?

Jean-Luc Crucke sur « la dangerosité du carrefour du Lancier à Quevaucamps (Beloeil)».

Le 03 septembre 2013, je questionnais le Ministre sur la dangerosité du carrefour du Lancier de Quevaucamps et la multiplication des accidents dont les riverains sont les témoins.

Le Ministre me répondait, le 24 septembre 2013, que le carrefour était à moyen risque et qu'une prochaine Commission provinciale de Sécurité routière inscrirait le point à l'ordre du jour afin d'envisager les aménagements de voirie à entreprendre.

Lassé par une problématique qui perdure depuis 20 ans et par six accidents comptabilisés rien que sur l'année 2013, le bourgmestre de Beloeil dénonçait, le 04 novembre dernier, l'inertie du SPW et le fait que "certaines personnes se cachent derrière un certain immobilisme qu'il entend débusquer".

La Commission provinciale de sécurité s'est-elle réunie ? Quand ? A-t-elle abordé le sujet ? Quelles sont les conclusions et les solutions avancées ? Quand pourront-elles être matérialisées ? Un échéancier peut-il être avancé ? Quel est-il ?

Le cas échéant, pour quelles raisons cette Commission ne se serait-elle pas réunie ou n'a-t-elle pas inscrit la problématique à l'ordre du jour ?

Quelles sont les responsabilités et les défaillances qui devraient être identifiées dans le dossier et que le bourgmestre souhaite débusquer ?

Caroline Cassart, sur les travaux de sécurisation de la Nationale 63 à Tinlot.

Je souhaiterais revenir brièvement sur le dossier de sécurisation de la Nationale 63 à Tinlot.

En août dernier, vous m'aviez répondu que la Direction des Routes de Liège avait obtenu le permis d'urbanisme relatif à la réalisation de cet important projet et ce début 2013.

S'agit-il bien de l'aménagement de deux ronds-points ?

L'administration était en train de finaliser l'étude du projet sur base du permis et des recommandations de la SOFICO.

Ce projet est-il aujourd'hui terminé ? Puis-je en connaître la teneur ?

A-t-il été mis en adjudication ?

Quelles sont maintenant les étapes suivantes ? Avez-vous un calendrier à me transmettre ?

Willy Borsus sur la dangerosité de la N97 aux abords d'Emptinne

Monsieur le Ministre, la dangerosité de certaines routes n'est malheureusement plus à démontrer. Il en va ainsi de la N97 (ancienne route de Charlemagne) à hauteur de Emptinne, commune de Hamois.

On y déplore quelques accidents graves dont un récent qui est survenu début octobre. Cette nationale est un lieu de passage fréquenté qui draine de nombreux véhicules de tous les gabarits. Des aménagements de sécurisation y ont été réalisés.

Aussi, je souhaiterais vous interroger Monsieur le Ministre sur l'efficacité de ces aménagements. Pourriez-vous nous rappeler quand ces derniers ont été réalisés et quel a été le budget dégagé ? Votre département en a-t-il mesuré l'impact en termes d'amélioration de la sécurité, de la mobilité et de la fluidité de la circulation ? Les résultats sont-ils estimés positifs, encourageants ou sont-ils mitigés voire négatifs nécessitant par exemple une réflexion quant à d'éventuelles autres solutions ? La question de l'installation d'un rond-point a-t-elle par exemple été évoquée ?

Quelles mesures pourraient être prises pour répondre à l'inquiétude légitime des habitués de ce tronçon qui considèrent aujourd'hui ne pas disposer d'une sécurité suffisante ?

Gilles Mouyard, sur la sécurisation du carrefour de Moignelée

Monsieur le Ministre, j'ai appris par la presse que le rond-point prévu pour sécuriser le carrefour entre la N90 et la rue de Fleurus à Moignelée ne serait pas construit avant le printemps 2015.

Et pourtant en date du 14 janvier 2013 au sein de cette même commission vous me répondiez, à ma question traitant du même sujet, que techniquement l'ensemble du projet était prêt et que budgétairement il était programmé depuis deux ans dans le plan Routes de la Sofico. Cependant à l'époque il vous manquait toujours le permis d'urbanisme pour commencer les travaux. Mais votre collègue du Gouvernement, monsieur Philippe Henry en charge de l'aménagement du territoire, vous avait répondu que le permis serait délivré dans le courant du mois de janvier 2013 et que les travaux pourraient débuter au printemps 2013.

Mais aujourd'hui il n'y a toujours aucune trace d'un rond-point (et ce alors que le permis d'urbanisme a bien été délivré par l'administration), et pour cause la Sofico et la Direction générales des routes du Service public de Wallonie n'envisageraient pas la construction de ce rond-point avant la mise à trois bandes de la E42. Car des chantiers concomitants sur ces deux voiries provoqueraient d'énormes problèmes de circulation.

Vous m'indiquiez aussi, en date du 14 janvier 2013, au sujet de la sécurisation de la RN 90 avec le croisement de la rue Sartel à Auvélais, que tous les carrefours entre les limites du Hainaut et de Floreffe faisaient l'objet d'une étude de sécurisation de la part de l'administration, et que vous attendiez la finalisation de cette étude pour prendre des décisions.

Monsieur le Ministre, quel est votre analyse de la situation ? Comment expliquez-vous les changements de décisions de la Sofico et du SPW ? N'y-a-t-il pas d'autres explications à ce retard dans la construction du rond-point de Moignelée ? Envisagez-vous des alternatives pour avancer la date des travaux ? Avez-vous reçu les résultats de l'étude concernant la sécurisation des carrefours situés entre les limites du Hainaut et de Floreffe ? Dans l'affirmative, quels sont les décisions prises et plus spécifiquement pour la sécurisation de la RN 90 avec le croisement de la rue Sartel, à Auvélais ? Dans la négative, comment expliquez-vous cette situation ?

Caroline Cassart, sur les réparations des voiries régionales suite au dégel.

Je vous avais interrogé en avril dernier sur les conséquences négatives dues à la rigueur de l'hiver. Le printemps me paraissait une période propice à un état des lieux et à une estimation budgétaire de la remise en état des voiries régionales qui avaient souffert.

Mais, mis à part m'expliquer la technique utilisée pour effectuer les dites réparations, vous n'avez pas répondu à mes questions. Je reviens donc aujourd'hui vers vous, d'autant que nous sommes à l'aube d'un nouvel hiver qui engendrera à son tour de nouveaux dégâts – un minimum je l'espère.

Etes-vous enfin en mesure de me fournir une estimation précise des dégâts causés par l'hiver 2012-2013 ?

Les réparations ont-elles pu couvrir l'entièreté des zones abîmées ?

Votre Administration a-t-elle terminé son recensement des zones dégradées ?

Quel budget avez-vous consacré en 2013 pour ces chantiers de réparation ?

Enfin, pourriez-vous m'indiquer l'état d'avancement du logiciel pour les motards ? Une réunion était prévue le 18 avril dernier en présence de représentants de votre cabinet et de la Fédération belge des motards.

Caroline Cassart sur le financement du deuxième plan routes par la vignette autoroutière.

Sur les 8000 kilomètres de voiries régionales, quel en est le pourcentage qui a connu ces dernières années, de sérieuses dégradations ? Un pourcentage élevé, vous ne me contredirez pas.

Un premier plan routes entamé par votre prédécesseur a ainsi pu réparer certaines routes les plus abîmées ainsi qu'un tiers de ponts et d'ouvrages d'arts.

Aujourd'hui ce plan est derrière nous, laissant la place au plan routes 2 ! Objectif : réparer les 6000 kilomètres de voiries restantes !

Dans ce cadre, vous avez récemment déclaré que ce deuxième plan routes serait financé par la vignette autoroutière à raison de 50 ou 60 euros par an et par véhicule. Annuellement, le montant dégagé atteindrait les 100 millions d'euros. Vous avez rappelé que les usagers wallons verraient le prix de la vignette déduit de leur taxe de circulation.

Face à ces déclarations, permettez-moi d'être quelque peu perplexe. Ma réflexion pourrait presque se résumer à une seule question.

Pourquoi avancez-vous de tels chiffres alors que le dossier « vignette » est au frigo voire au congélateur jusqu'en 2016 minimum ?

Vous ajoutez par ailleurs que ce financement ne sera pas suffisant pour assumer le plan route 2. Vous n'avez, en outre, aucune certitude d'obtenir ces rentrées financières de plus en plus hypothétiques.

Vous êtes-vous concertés récemment avec vos collègues associés à ce dossier vignette, à savoir les Ministres Antoine et Furlan. Cela a-t-il permis d'esquisser des avancées concrètes ?

De plus, vous souhaitez trouver des moyens pour aider les communes à réaliser des travaux sur leur propre réseau. Je partage cette idée, mais pouvez-vous me dire comment comptez-vous les soutenir ?

**Jean-Luc Crucke, sur "l'insécurité de la RN507 à Hollain
(Brunehaut)"**

Interpellé, lors du dernier conseil communal, sur l'insécurité de la RN507, sur le territoire de Hollain dans l'entité de Brunehaut, le Bourgmestre n'a pu que constater sa totale impuissance : "Cela fait plus d'un an et demi que le Collège met tout en œuvre pour persuader le SPW de réagir, mais nos démarches ne servent à rien".

Qu'en est-il ?

Quelles ont été les démarches entreprises par l'autorité brunehautoise et quand l'ont-elles été ?

Comment expliquer l'absence de suivi aux sollicitations de la commune de Brunehaut ? Où se situe le problème et quelles sont les responsabilités ?

Une solution est-elle prévue à brève échéance ? Laquelle et pour quelle dépense budgétaire ?

Jean-Luc Crucke sur « la piste cyclable de la RN60 ».

Lors d'une visite récente à Leuze-en-Hainaut, le Ministre s'est fait interpellé par le Gracq qui a attiré son attention sur la portion manquante (1,3 km) que présentait la piste cyclable entre le carrefour de la Croix au Mont, à l'entrée de la ville de Leuze, et le carrefour de Thieulain, en direction de Frasnes-lez-Anvaing.

Sans qu'il convienne d'opérer des aménagements onéreux, le Gracq propose une solution basique qui se limite à l'installation de panneaux de signalisation et un marquage au sol sur 1,3 m de large, tout en limitant la vitesse à 70 km/h.

Le Ministre a-t-il pris connaissance de la proposition du Gracq ? Est-il disposé à la suivre et à la mettre cette proposition de bon sens en application sur le terrain ? Quand les aménagements pourront-ils être entrepris ? Quel suivi réservé à cette sollicitation ?

Si le Gracq avait poursuivi son chemin vers Frasnes-lez-Anvaing et la frontière linguistique de Renaix, il aurait vraisemblablement également attiré l'attention du Ministre sur l'état pitoyable d'entretien dans lequel se trouve la piste cyclable de la RN60. J'avais déjà interpellé le Ministre Lutgen sur le sujet en juillet 2010. Des promesses avaient été émises quant à la remise en état des lieux. Force est de constater que la situation n'a guère évolué sur le terrain ! Comment expliquer ce laisser-aller et cette absence de suivi dans la politique régionale ? Existerait-il une Wallonie à deux vitesses, l'une qui dégage des budgets conséquents pour imposer des plans cyclables dans quelques villes, l'autre qui laisse le réseau cyclable existant se détériorer ? Quels sont les engagements que le Ministre peut prendre pour modifier radicalement la situation sur le terrain ? Ne conviendrait-il pas, comme je l'ai déjà proposé, de confier l'entretien aux communes et de les indemniser pour le travail réalisé ? Cette proposition pêche-t-elle par excès de simplicité ? Pourtant, le 15 avril dernier, le Ministre me répondait : "Pour ce qui est du partenariat avec les communes pour plus de propreté, un appel à projets est clôturé et les services mettent en œuvre l'avant-projet avant de revenir vers les communes avec une proposition. J'aimerais bien qu'à la fin de cette année, début 2014 au plus tard, on puisse fonctionner de cette manière, en confiant aux communes des morceaux d'infrastructures régionales, avec une intervention sous forme de PTP et une compensation efficace de la Région". Qu'en est-il ? Qu'est devenu le décret et l'appel à projets ?

Willy Borsus sur l'évolution du dossier relatif aux redevances pour l'occupation du domaine public régional

Monsieur le Ministre, figurait à l'ordre du jour de la séance du Gouvernement du 14 et du 21 novembre derniers un point relatif à l'avant-projet d'arrêté portant exécution du décret du 19 mars 2009 relatif à la conservation du domaine public régional routier et des voies hydrauliques et modifiant l'arrêté du 6 décembre 2012.

Cet avant-projet d'arrêté modificatif a-t-il été adopté en première lecture par le Gouvernement et envoyé au Conseil d'Etat ? Est-il encore envisageable qu'il soit définitivement adopté par le Gouvernement cette année ?

Pourriez-vous me communiquer le contenu de cet arrêté ? Quelles sont les modifications qui interviendront ? Prend-il en considération tous les cas de redevance en prévoyant une indexation limitée pour chaque cas bien précis ? De quel ordre est cette indexation ? Quelles sont les prévisions budgétaires escomptées ?

Philippe Dodrimont sur la sélection de l'auteur du projet concernant le pont de Tilff

Peu avant les vacances parlementaires, vous avez annoncé un calendrier pour la réalisation du nouveau pont de Tilff.

Les offres des candidats bureaux d'études-urbanistes devaient être rentrées pour le 10 septembre 2013.

Combien d'offres avez-vous reçues ? Qui sont les candidats et quelles sont leurs propositions ?

L'auteur du projet devait être sélectionné dans le courant du mois de novembre.

Arrivant au terme de ce mois, je me permets de vous interroger sur le sujet.

La sélection a-t-elle eu lieu ? Quel candidat a remporté les faveurs du jury ? Si la décision n'est pas encore intervenue, pouvez-vous nous en donner les raisons ? Quand le jury devrait-il se réunir afin d'effectuer ce choix ?

A propos du jury, pouvez-vous dire de qui il est composé ?

Philippe sur l'étude TRANSITEC abordant la problématique de la liaison Cerexhe-Heuseux - Beaufays.

Le 1^{er} octobre 2012, le député Michel de Lamotte souhaitait interroger votre collègue, le Ministre Henry, au sujet de l'étude TRANSITEC et de la possibilité de construire une route régionale à une bande par sens de circulation.

Sa question avait été redirigée vers vous. Pourquoi ? Car la Conférence des présidents a souhaité que vous y répondiez ou... parce que votre collègue n'a pas souhaité y répondre, selon vos propos.

Dans les deux cas de figure, personne n'y a répondu ! Monsieur de Lamotte n'a pu s'adresser au Ministre Henry et vous, vous n'aviez pas, à l'époque, connaissance de l'étude TRANSITEC commandée par la DGO2 Mobilité.

En juillet dernier, vous répondiez encore à la question de la députée Christine Servaes en lui indiquant que le Ministre Henry ne vous avait toujours pas ni communiqué les informations, ni consulté sur l'étude TRANSITEC.

Nous sommes maintenant plus d'un an plus tard. Monsieur le Ministre, cette communication est-elle enfin intervenue ? Votre collègue, le Ministre Henry, vous a-t-il enfin informé sur le sujet ? Ou, par souci du dossier, avez-vous pris la liberté de lui montrer l'intérêt que vous portez à la question ?

Bref, l'an dernier, vous étiez clair : « On devra un jour revenir sur cette problématique, parce qu'il y a un problème. Tout le monde sait qu'il y a un souci. Il faudra bien y trouver une solution ».

Une solution est proposée par l'étude TRANSITEC, certes peut-être pas idéale sur certains points, mais elle a le mérite d'exister. Pourtant, personne au Gouvernement ne semble s'en soucier.

La conférence des Bourgmestres de l'arrondissement de Liège du 26 juin 2013 à laquelle le Ministre Henry assistait a pris connaissance des conclusions de l'enquête et acceptait ce compromis proposé par l'étude à condition d'obtenir deux voies par sens de circulation.

Depuis, le Ministre Henry vous a-t-il enfin fait part de cette étude ? Si oui, quel est votre avis sur celle-ci ? Le Gouvernement va-t-il s'inquiéter d'analyser cette proposition ? Cette proposition de route régionale va-t-elle faire l'objet d'une étude plus poussée (fiabilité technique, gains économiques et environnementaux, etc.) ?

Je n'attends pas une réponse qui me redirige vers votre collègue Philippe Henry, car concernant ce dossier, je prends dorénavant le parti de doubler mes interventions... En effet, pour le député libéral que je suis, le temps est précieux et se doit d'être utilement et efficacement utilisé !

Jean-Luc Crucke sur « les ouvrages d'art destinés à contenir les eaux de rivière».

Dans le cadre d'une question écrite que je lui posais, en août dernier, le Ministre me précisait, concernant les ouvrages d'art destinés à contenir les eaux de rivière, "avoir demandé à son administration d'établir des listes prioritaires de travaux et d'études, en mettant en évidence le rapport efficacité/bénéfice destiné à répondre directement de la population et de mettre en œuvre tous les dossiers prêts techniquement".

Un inventaire exhaustif des projets SPW et avant-projets subsidiables était en cours de réalisation et, en fonction de la cartographie des zones inondables, serait délivré à la fin de l'année.

L'inventaire est-il, à présent, réalisé ? Le Ministre peut-il en préciser les lignes directrices et en dévoiler le contenu ? Quelle est la liste des travaux prioritaires et des études établi par l'administration du Ministre ? Le Ministre suivra-t-il cette liste ou entend-t-il y déroger ? Pourquoi et sur quels critères ?

Quelle est la liste des avant-projets subsidiables dont dispose le Ministre ? Quelle est la totalité de la dépense budgétaire que représente cette liste ? Le Ministre dispose-t-il des crédits utiles ? À défaut, dispose-t-il d'une solution alternative ? Laquelle ?

Jean-Luc Crucke, sur "La permaculture sur le territoire wallon"

La permaculture peut se définir comme une agriculture intense en main d'œuvre et peu mécanisée qui travaille avec les écosystèmes naturels, les imite, en reproduisant les interactions que l'on y observe, pour produire en abondance. L'objectif est celui d'arriver à prouver qu'il est possible de générer des rendements supérieurs à l'agriculture traditionnelle tout en créant plus d'emplois.

Quelle est l'importance de la permaculture sur le territoire wallon ? Sa diffusion permet-elle une analyse soutenue et des constats qui ont valeur de référence ? Des études ont-elles été pratiquées sur le sujet ? Quelles sont-elles, quels en sont les résultats, les conclusions et les recommandations ?

Quelle est la pertinence économique et écologique du modèle ? Une microferme en permaculture est-elle économiquement viable ?

Des subventions publiques particulières sont-elles dédiées à ce type de productions ? Lesquelles et quelle en est l'importance ?

Caroline Cassart, sur l'évolution de la nouvelle PAC

Lors de notre dernier échange sur le sujet, Monsieur le Ministre, vous précisiez que les Etats membres allaient avoir la possibilité de transférer au maximum 15% de leur enveloppe nationale destinée aux paiements directs vers leur enveloppe développement rural. Et d'ajouter, travailler sur un modèle où on ne ferait un transfert ni dans un sens ni dans l'autre.

- Confirmez-vous toujours cette approche ?

Le Conseil et le parlement européen devaient adopter, dans le courant du mois de novembre, les textes législatifs finaux, consolidés et traduits ainsi que les dispositions transitoires pour l'année 2014.

- Nous voilà fin novembre, cet agenda est-il respecté ?

Votre administration travaille sur divers scénarii possibles afin de mesurer l'impact et les conséquences de cette réforme sur les aides et les revenus des agriculteurs.

Vous précisiez, en commission, il y a un mois, votre volonté de placer 20% de l'enveloppe pour le couplage.

- Cette position est-elle maintenue ? La prime vache allaitante est-elle envisagée au niveau régional ou au niveau national ? Quel est l'enjeu de cette mesure prise au niveau national ou régional ? Y a-t-il des divergences au niveau des résultats ?
- Avez-vous des contacts avec votre homologue flamand ?
- Concernant le tableau du second pilier, je souhaiterais vous entendre également sur ce sujet. Très concrètement, que ressort-il de celui-ci ?

Bref, je souhaiterais tout simplement vous entendre sur l'avancée concrète de ce dossier ô combien fondamental pour notre agriculture.

Jean-Luc Crucke, sur "L'asphyxie des Parcs Naturels"

C'est un véritable appel à l'aide qu'ont lancé les Parcs Naturels de Wallonie qui couvrent 48 communes pour une population de 200.000 habitants et occupent 80 personnes.

Faute de budget, plusieurs de leurs projets ont été arrêtés sur l'année 2013. Selon les domaines d'intervention, leurs frais de fonctionnement ont été rabaissés de 10 à 40% et l'année 2014 s'annonce encore plus périlleuse au point que soit envisagé le licenciement d'une vingtaine d'emplois et autant de connaissances et de savoir-faire.

Ce tableau sombre pourrait être occulté si le gouvernement wallon se limitait à garantir les budgets indexés et inscrits à l'AGW du 25 novembre 2010.

Pourquoi le gouvernement wallon ne respecte-t-il pas ses engagements ?

Est-il conscient des risques qu'il fait peser sur la pérennité des Parc Naturels dont l'efficacité souvent vantée ?

Recherche-t-il la disparition d'une expertise inexistante ailleurs et dont la disparition porterait un coup fatal au développement durable de communes rurales ?

Quels sont les engagements que peut prendre le Ministre ?

A-t-il rencontré le secteur ? Quand ? Quels furent les résultats ?

Gilles Mouyard, sur «le projet de décret prévoyant une révision globale de la loi sur les voiries vicinales ainsi qu'une actualisation des atlas vicinaux ».

Monsieur le Ministre, depuis le 1^{er} septembre 2012, la loi sur les voiries vicinale a été modifiée par un décret de telle sorte que les chemins et sentiers sont devenus imprescriptibles, même s'ils ne sont plus utilisés. Ce même décret prévoyait une révision globale de la loi ainsi qu'une actualisation des atlas vicinaux. Pour cette raison un avant-projet de décret a donc été rédigé. Ce dernier figurait en troisième lecture lors de la séance du Gouvernement du 14 novembre dernier.

De nombreuses associations ont été consultées pour l'élaboration de ce texte. Parmi elles, la Fédération wallonne de l'agriculture qui aurait formulé diverses propositions.

Cette dernière qui a récemment organisé une matinée de réflexion sur ce thème relève quelques points d'achoppement susceptibles d'engendrer des difficultés lors de la mise en œuvre de cet avant-projet de décret. Elle considère que la dernière mouture du texte proposé conduit à ce que :

- n'importe qui pourra se créer un chemin à travers les propriétés privées et ce, sans l'obtention d'un permis d'urbanisme, de l'accord préalable du Conseil communal, de l'autorisation du propriétaire ;
- les chemins deviennent une véritable voirie après 10 ans et ce, par simple constatation de la commune et non d'un juge, sans aucune indemnisation en faveur du propriétaire, ni expropriation, ni procédure contradictoire ;
- les chemins et sentiers qui n'ont plus été utilisés pendant une période de 30 ans soient repris dans le nouvel Atlas vicinal, sauf si le propriétaire obtient une décision de justice qui confirme la disparition de la partie du chemin qui traversait sa propriété ;
- les propriétaires doivent, à leurs frais, remettre en état ces « petites » voiries, sauf sur les tronçons qui feront l'objet d'une décision de justice, ce qui pourrait aboutir à la mise sur place d'un réseau de petites voiries incomplet et incohérent.

Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous dire où en est cet avant-projet de décret ? Quel a été l'avis du Conseil d'Etat ? Des adaptations et modifications ont-elles été proposées par le Gouvernement suite à cet avis ? Le texte a-t-il été adopté par le Gouvernement wallon en troisième lecture ? Quelles réponses le Gouvernement apporte-t-il aux interrogations soulevées par la FWA ?