

Question orale
de M. Fournaux
à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des
Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs
locaux,
sur « l'affaire à régler concernant le projet de
RAVeL entre Dinant et Givet »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fournaux à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « l'affaire à régler concernant le projet de RAVeL entre Dinant et Givet ».

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

M. Richard Fournaux (MR). – Monsieur le Ministre, on pourrait parler de sous-localisme, mais dans ce cas-ci, ce n'est pas vraiment cela. Si l'on parle de la ligne ferroviaire Dinant-Givet ou du RAVeL au-delà de Dinant pour rejoindre le sud de l'arrondissement de Dinant, notamment la région de Philippeville pour aller jusqu'à Treignes, Walcourt, Couvin, et cetera, c'est un grand projet de création d'un RAVeL, ou en tout cas de faire en sorte qu'un maillon, qui actuellement n'existe pas entre deux RAVeL, puisse être réalisé.

Ce projet ne l'a pas été dans les faits, puisqu'il y a une espèce de saga – je ne sais pas si c'est le mot qui convient – : d'aucuns étaient favorables à la réouverture d'une ligne ferroviaire entre Dinant et Givet, dont moi, et d'autres souhaitaient tout simplement qu'à la place de la ligne ferroviaire on installe un RAVeL, maillon manquant.

Il y a eu beaucoup de tergiversations. J'en ai été un des acteurs et je l'avoue. Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. Après avoir pris contact avec les autorités françaises – pas plus tard que ce matin, j'ai eu un dernier contact –, la municipalité de Givet par exemple n'a plus eu aucune information de quelque

ordre que ce soit des autorités françaises, que ce soit la SNCF ou de l'ordre de la région Grand Est, voire même du ministre des Communications en France, sur cette réouverture de ligne.

Il faut mettre fin à ce débat qui a assez duré. L'apport du RAVeL pourrait être intéressant, non seulement en termes de mobilité, puisque la route qui relie Dinant à Hastière et à Givet pour remonter vers le sud de l'arrondissement est une route particulièrement dangereuse. Par ailleurs, le RAVeL, qui pourrait être ainsi créé, passant par des sites comme Freyr, Anseremme, Waulsort, deviendrait à mon avis un des plus beaux RAVeL de Belgique et un site extraordinaire, comme le canal de Ronquières, pour reprendre les paroles de notre président ce matin.

Je voulais savoir si une étude avait été réalisée, comme on l'avait dit lors de la précédente législature, et si cette étude avait abouti à quelque chose. Ou si, d'une manière ou d'une autre, en votre qualité de ministre compétent, vous allez devoir trancher définitivement ce débat, le cas échéant, en concertation avec les autorités fédérales compétentes en matière d'organisation des lignes de la SNCB.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Monsieur le Député, c'est un dossier que vous connaissez sans doute mieux que moi, qui date de plusieurs dizaines d'années ; en tout cas, je suis remonté en 2014. Mon prédécesseur, Maxime Prévot, conscient que le tronçon manquant du RAVeL entre Anseremme et Hastière était primordial pour assurer la continuité de l'EuroVelo 19 – c'est un EuroVelo, un corridor, c'est « la Meuse à vélo » entre Dinant et Givet –, avait inscrit ce projet au plan RAVeL 2014-2019.

Une étude d'impact écologique puis une étude technique ont été réalisées. Une dérogation à la loi sur la conservation de la nature sur les zones Natura 2000, avec des compensations et un certificat de patrimoine pour le passage à proximité du château classé de Freyr ont été obtenus.

Le dossier d'aménagement sur le RAVeL de la ligne 154 était prêt début 2019, lorsque, à la demande de plusieurs mandataires locaux, une hypothétique remise en service de la ligne ferroviaire Dinant-Givet a refait surface, bloquant de facto le projet d'achèvement du RAVeL entre Anseremme et Hastière.

C'est vrai qu'aujourd'hui l'administration travaille sur un scénario alternatif, un itinéraire cyclable sur la nationale 6 via une chaussée à voie centrale. Le projet a avancé, mais je dois bien vous dire que je ne trouve pas cela comme étant la solution optimale. En la matière, elle risque d'être onéreuse et de générer des problèmes de mobilité et surtout d'être très loin d'une vélo-voie

agréable permettant de découvrir et de profiter des atouts touristiques de la région.

Aussi, sur la base des échanges et de votre question ici, je décide de remettre en suspens ce dossier et de mettre l'hypothèse d'un retour du RAVeL sur la ligne ferroviaire, après les consultations d'usage à mener avec les autorités françaises – je prendrais contact avec les autorités du nord de la France, le département des Ardennes – et également avec mon homologue en charge des voies ferroviaires SNCB-Infrabel au Fédéral, afin de m'assurer qu'aucun projet quelconque à court, moyen ou même long terme voie le jour. Auquel cas on reprendra le scénario d'un RAVeL sur le site de la ligne de l'ancienne ligne ferroviaire.

M. le Président. – La parole est à M. Fournaux.

M. Richard Fournaux (MR). – En ce qui me concerne, je suis prêt à plaider pour cette manière de voir les choses. Je vous le dis et je le défendrai.

Quand je parlais tantôt de sous-localisme, et cetera, la ligne Dinant-Givet, en soi, n'a aucun intérêt sur le plan ferroviaire. Le grand intérêt, c'était le branchement de Namur vers Paris par Givet. Ce grand investissement n'est cependant pas à l'ordre du jour ni du côté français ni du côté belge. Il y a longtemps que nous sommes, comme sœur Anne, à attendre et ne voir rien venir. À un moment donné, il faut trancher. En tout cas, mon choix est fait et je tenais à vous l'exprimer, Monsieur le Ministre.