

Brabant wallon. Ce qu'il faut aussi, c'est en prévoir pour l'ensemble du territoire, de façon équilibrée, mais ici aux portes de Bruxelles, avec une ambition d'augmenter significativement la part modale du vélo, conformément à la vision FAST 2030.

Comme vous avez pu le lire dans la presse, la Région a effectivement délégué la maîtrise d'ouvrage de cette cyclostrade de la Dyle à la Province du Brabant wallon, assortie d'une subvention – c'est donc la Région qui paie – destinée à couvrir les premières phases des travaux.

À ce stade, ce sont les permis d'urbanisme qui ont été délivrés pour cinq tronçons. Sur cette base, les marchés de travaux vont pouvoir être lancés. La rédaction des cahiers des charges étant en cours, il est trop tôt pour donner un calendrier précis sur les travaux. La durée des chantiers, même si l'on fixe des délais dans les cahiers des charges, est toujours sujette à des aléas de réalisation ou de conditions météorologiques.

En ce qui concerne les trois tronçons prioritaires, le premier tronçon s'inscrit dans le cadre d'un marché conjoint avec la Ville de Wavre qui aménage un nouveau hall technique. Le calendrier dépend de la ville. L'estimation des travaux est d'un peu plus de 1 million d'euros TVAC pour 750 mètres.

Le deuxième tronçon relie la rue de la Wastinne au passage à niveau de la nationale 239 à Limal, le long des voies du chemin de fer. C'est un premier marché qui sera adjugé et estimé à 5,2 millions d'euros pour 3,2 kilomètres. Le démarrage des travaux est prévu dans le courant 2025.

Le troisième tronçon s'étend de la gare d'Ottignies à la rue Montagne du Stimont à Ottignies et nécessite plusieurs ouvrages d'art. Le coût des travaux est donc nettement plus élevé puisque l'on estime un montant de 7 millions d'euros pour une longueur de 750 mètres environ. Le début du chantier est attendu pour fin 2025 ou au printemps 2026.

L'aménagement du quatrième tronçon est lié au chantier de la nouvelle gare d'Ottignies et à celui du site Samaya. Il ne peut donc démarrer tout de suite, mais, dans l'attente, une connexion sécurisée par la nationale 239 est prévue par le SPW MI.

Le cinquième tronçon consiste à améliorer une section déjà opérationnelle par la rue des Technologies et l'élargissement du RAVeL à Ottignies. Il est à noter qu'une partie de la cyclostrade à l'arrivée sur Court-Saint-Étienne est prise en charge d'urbanisme par le promoteur. Pour que la cyclostrade soit complète, il reste à étudier le passage par les sites des anciens Bétons Lemaire, sur lesquels j'ai eu l'occasion d'aller il y a quelques semaines.

Le budget de 14,3 millions d'euros correspond à un montant TVA comprise qui inclut les travaux, mais aussi

les études, les essais géotechniques et les frais d'assistance à la maîtrise d'ouvrage assumés par la province et qui concernent les trois tronçons prioritaires évoqués précédemment.

Les autres tronçons doivent encore trouver une source de financement, mais j'entends bien assumer la complétude de ce projet.

Les communes sont impliquées dans l'accompagnement de l'ensemble des études. La cyclostrade emprunte de courts tronçons de voiries communales dont la réfection du revêtement sera prise en charge dans le cadre de ce projet.

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

M. Olivier Maroy (MR). – J'aime bien le principe de la Région qui paie et de la Province du Brabant wallon qui pilote. J'ai pleine confiance dans la manière dont elle va continuer à le faire.

C'est une avancée importante pour la mobilité douce en Brabant wallon. Cela coûte, mais cela ouvre un potentiel énorme pour les déplacements au sein de notre belle province. On a toujours l'impression que le Brabant wallon, c'est petit, mais c'est une espèce de « banane » tout le long de Bruxelles. Aller de l'est, dans la région de Jodoigne, vers l'ouest, dans la région de Nivelles, ce n'est pas toujours simple.

Je me réjouis sincèrement de cette belle avancée et je vous remercie pour les efforts réalisés.

**Question orale
de M. Dodriment
à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des
Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs
locaux,
sur « le RAVeL de l'Amblève »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodriment à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le RAVeL de l'Amblève ».

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

M. Philippe Dodriment (MR). – Monsieur le Ministre, quelques mots, en effet, pour attirer votre attention sur le dossier du RAVeL de l'Amblève. C'est un peu le monstre du Loch Ness puisque l'on ne voit pas arriver le moindre travail sur ce tronçon. On sait qu'une réalisation a été parfaitement terminée, à savoir le RAVeL de l'Ourthe. Celui-ci est très fréquenté et comporte, à mon sens, un intérêt indéniable pour l'ensemble des touristes qui rejoignent les vallées de l'Ourthe et de l'Amblève. Malheureusement, on peut considérer qu'il y a toujours ce chaînon manquant de

l'Amblève, avec un projet de RAVeL qui, depuis des années, est remis à chaque fois sur la table. On nous a annoncé précédemment des budgets et on nous annonce des études, soit pas grand-chose. J'espère, Monsieur le Ministre, qu'aujourd'hui, nous pourrions en parler avec plus de certitude, avec à l'appui un programme – je l'espère – et des projets concrets.

Puisque l'on évoquait dans le cadre d'une autre question la collaboration entre la Wallonie et une province, je rappelle qu'une autre province a mis la main à la poche pour essayer de faire évoluer le dossier. En effet, 500 000 euros ont été consacrés par feu Liège Europe Métropole – la Province de Liège – pour faire avancer les différentes études. La totalité de ce montant n'a pas été consommée en l'absence de volonté concrète, aujourd'hui, de réaliser cet important tronçon situé le long de l'Amblève.

J'évoquais les chaînons manquants pour pointer du doigt la réalisation, du côté d'Aywaille – commune que je connais bien –, de deux tronçons suite à des projets liés au développement rural. Ceux-ci permettent aujourd'hui de pratiquer le vélo sur trois kilomètres. Ensuite, ce n'est plus possible, il faut rejoindre la grande route en direction de Comblain-au-Pont et emprunter le fameux RAVeL de l'Ourthe. Il s'agit donc à proprement parler d'un chaînon manquant.

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, j'ai compris que vous teniez ce dossier chevillé au corps et au cœur. La réalisation des chaînons manquants du RAVeL est une priorité pour moi. Vous disiez que le RAVeL de l'Ourthe était terminé, mais ce n'est malheureusement pas le cas. Mon objectif est de relier Liège à Durbuy et, pour l'Amblève, de relier le RAVeL existant entre Aywaille et Remouchamps à celui de l'Ourthe et donc aussi à Liège.

Deux tronçons du RAVeL de l'Ourthe doivent encore être réalisés prioritairement. Le premier entre Palogne et Bomal et le second entre Hamoir et Sy. Le tronçon entre Palogne et Bomal a été étudié cette année, son coût est évalué à 2,7 millions d'euros. Le permis vient d'être octroyé et les expropriations utiles sont en cours, tandis que la mise en adjudication des travaux est prévue en 2025. L'étude du tronçon entre Hamoir et Sy est toujours en cours. Elle est conditionnée notamment à l'acquisition de certains terrains, mais l'objectif poursuivi est de permettre de réaliser les travaux d'ici deux ans. Leur coût est évalué à 2,5 millions d'euros.

Concernant le RAVeL de l'Amblève qui vise à rejoindre ce futur RAVeL complet de l'Ourthe, suite à l'étude d'évaluation des incidences, il est prévu en 2025 d'acquérir les terrains nécessaires et d'étudier en détail les tronçons entre le pont de Scay à la confluence avec

l'Ourthe et le pont de la Belle Roche, et entre Raborive et la station d'épuration d'Aywaille, en vue d'entamer la réalisation des travaux correspondants en 2026. L'étude et l'acquisition des terrains sur les trois autres tronçons entre le pont de la Belle Roche et Raborive se poursuivront à partir de 2026. Les travaux de ces trois tronçons sont programmés pour être réalisés sous cette législature.

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

M. Philippe Dodrimont (MR). – Je tiens à remercier M. le Ministre pour sa réponse et pour les bonnes nouvelles qu'il nous apporte relativement au tronçon manquant sur le RAVeL de l'Ourthe. C'est positif. Quand j'ai évoqué qu'il était terminé, je parlais de la liaison entre Comblain-au-Pont, le fameux pont de Scay, et Liège. En effet, pour aller vers Hamoir, Bomal, Palogne, Sy, des tronçons sont encore à réaliser.

Je prends note des autres nouvelles concernant plus spécifiquement le RAVeL de l'Amblève ayant fait l'objet d'une nécessaire étude d'incidences. Maintenant, vous avancez concrètement pour l'acquisition des terrains. On espère en voir le bout durant cette législature, ce serait à mon sens une belle réalisation, pour ne pas dire un bel exploit quand on évoque le sport cycliste.

En tous les cas, merci, Monsieur le Ministre, pour cette réponse pleine d'optimisme.

mentations fiscales, les frais de recharge élevés viennent