

**QUESTION ORALE DE M. FONTAINE À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « L'OUVERTURE
D'UN TRONÇON DU RÉSEAU AUTONOME DE
VOIES LENTES (RAVeL) TRANSFRONTALIER
ENTRE GIVET ET DINANT »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fontaine à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, sur « l'ouverture d'un tronçon du Réseau autonome de voies lentes (RAVeL) transfrontalier entre Givet et Dinant ».

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

M. Fontaine (PS). – Monsieur le Ministre, depuis plus de 30 ans, les discussions se relancent de manière épisodique sur une réouverture éventuelle d'une ligne ferroviaire qui fait à peu près une quinzaine de kilomètres entre Dinant et Givet. Associé à la réouverture de cette ligne, il est souvent fait mention du développement d'un RAVeL parallèle à la voie ferroviaire pour relier ces deux villes, tout en étant dans le prolongement des voies vertes françaises, pour un véritable axe de mobilité douce transfrontalière.

Malheureusement, plusieurs études de faisabilité sur le « potentiel voyageurs » ne se sont pas révélées concluantes pour la SNCB, constatant les unes après les autres, une baisse de moitié du potentiel depuis 2010. Néanmoins, le projet de RAVeL ne devrait, à mon sens, pas être lié au destin d'une ligne ferroviaire entre ces deux villes. Dans le cas où cette voie ne verrait pas le jour, il me semble qu'il y a même là un potentiel de reconversion d'une voie de chemin de fer désaffectée en un magnifique RAVeL permettant de rejoindre l'autre côté de la frontière et reliant les voies vertes très performantes du nord de la France avec notre infrastructure. Je rappelle aussi que cela n'a pas un côté uniquement de loisirs puisque énormément de travailleurs transfrontaliers pourraient utiliser cette voie verte au vu du nombre de kilomètres relativement limité.

Pourquoi ne pas développer ce projet de RAVeL en dehors de l'ouverture de la ligne ferroviaire afin d'en faire un véritable axe de mobilité douce transfrontalier ?

Dans quelle mesure le développement d'un tel RAVeL rentre-t-il dans les capacités budgétaires dont vous disposez pour le développement de la mobilité douce en Wallonie telle qu'envisagée dans la DPR ? Un tel projet pourrait, comme mon collègue Jean-Philippe Florent l'a dit, être inauguré en 2024 – l'année du vélo européen.

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

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures. – Monsieur le Député, ce tronçon est en effet primordial. Il constitue le dernier chaînon manquant entre Namur, Dinant et Givet. Il s'agit également d'une composante de l'itinéraire cyclable EuroVelo 19 – Meuse à vélo et de l'itinéraire cyclable régional W5. Il est fortement fréquenté par des cyclotouristes.

Non aménagé, c'est le maillon faible de l'ensemble de l'itinéraire. Mon cabinet et mon administration sont régulièrement interpellés quant au non-aménagement des lieux.

À ce jour, mon administration n'a pas connaissance d'une décision ferme de la SNCB quant au devenir de la ligne Dinant-Givet. Quelles que soient les conclusions de l'étude de faisabilité, aucune garantie n'est donnée quant au devenir de cette ligne. Une conclusion négative n'entraîne pas l'abandon définitif de la ligne.

Si la SNCB souhaite poursuivre l'analyse, Infrabel devra débiter une étude de faisabilité technique d'installation d'une nouvelle voie de chemin de fer. Celle-ci prendra au minimum six mois. Avant le démarrage des travaux d'aménagement du RAVeL sur la ligne 154, il faudrait :

- les études géotechniques de sécurisation des rochers surplombant les voies ; encore de nouveau six mois ;
- l'obtention des dérogations patrimoniales et environnementales, ainsi que le permis d'urbanisme. Cela prendrait minimum un an ;
- la mise en adjudication de l'engagement budgétaire du dossier.

Ceci nous amène au mieux fin 2025-début 2026. Les travaux devraient alors durer au minimum un an vu l'ensemble des contraintes physiques, peu d'accès au site, et environnementales, les périodes de travaux étant limitées.

Lors d'une visite en mai 2022 par le SPW MI et les services ferroviaires, plusieurs fragilisations au niveau des falaises, ainsi que des éboulements de murs de soutènement ont été relevés. Ceci entraîne également une grande difficulté quant à l'estimation budgétaire, mais également quant à la planification des travaux.

Rappelons également qu'une demande de permis d'urbanisme a été refusée le 1er février 2021 par le fonctionnaire délégué pour cause d'incertitude quant à une potentielle cohabitation RAVeL-Rail.

Tenant donc compte de ces délais, de l'incertitude de l'abandon définitif d'un projet ferroviaire sur la ligne 154 – même si l'étude du potentiel SNCB est négative –, du fait que le RAVeL présenterait également des rétrécissements ponctuels très contraignants pour les usagers, de l'état de la falaise et des murs de soutènement, la Direction des déplacements doux et de

la sécurité des aménagements de voiries a recommandé la mise en œuvre volontariste d'un itinéraire cyclable sur la N96 via une chaussée à voie centrale, des aménagements ponctuels réducteurs de vitesse, une révision du régime des vitesses sur l'axe et des modifications de la signalisation directionnelle pour reporter le transit vers les N936 et N915.

Ces différentes mesures seraient accompagnées par la mise en place de deux radars tronçons.

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

M. Fontaine (PS). – Pourrais-je obtenir la copie de votre réponse, si vous le voulez bien ?

J'entends bien les différentes analyses, mais il me revient comme information – je pense que vous pourrez la confirmer – que le ministre en charge de la SNCB envisage une dixième étude pour ce tronçon-là. Vous me donnez des informations qui me semblent très précises et très pertinentes. J'ai un peu de mal avec les rétrécissements, mais je lirai attentivement. Si c'est pour faire passer un train, je ne pense pas que le rétrécissement devrait poser problème à des cyclistes. Enfin, je peux l'entendre.

Quant à la réalisation d'un aménagement cyclable le long ou au centre de la N96, cette nationale est extrêmement dangereuse. J'émetts quelques doutes et j'attends avec impatience l'évolution du dossier. J'ai bien compris qu'il fallait oublier la proposition d'aménagement pour 2024. Nous ne serons pas prêts pour l'année du vélo en Europe.

**QUESTION ORALE DE M. LÉONARD À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA
COMMUNICATION CONCERNANT LE
CHANTIER DU TRAM »**

**QUESTION ORALE DE M. LIRADELFO À
M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE
L'ÉNERGIE, DE LA MOBILITÉ ET DES
INFRASTRUCTURES, SUR « LA FERMETURE
AUX PIÉTONS POUR 10 JOURS DE LA RUE
FÉRONSTRÉE À LIÈGE ET L'INQUIÉTUDE DES
COMMERCANTS »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, de :

- M. Léonard, sur « la communication concernant le chantier du tram » ;
- M. Liradelfo, sur « la fermeture aux piétons pour 10 jours de la rue Féronstrée à Liège et l'inquiétude des commerçants ».

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

M. Léonard (PS). – Monsieur le Ministre, les commerçants liégeois souffrent terriblement. C'est le moins que l'on puisse dire et leur situation va mettre du temps à s'améliorer.

Depuis le 6 février et pour 15 jours, une partie de la rue Féronstrée, située dans le centre-ville, est complètement fermée à la circulation, même piétonne. Sur ce tronçon, de nombreux commerçants se voient pénalisés encore un peu plus.

Aussi bien les commerçants que les autorités communales ont été prévenus de cette fermeture le 3 février après-midi. Cela leur laissait donc moins de trois jours pour tenter de limiter la casse.

Même si des solutions ont été prévues – des stewards seront en effet mobilisés de 7 heures 30 à 16 heures 30 pour accompagner les riverains et les clients –, on peut facilement concevoir que la situation soit un frein énorme de plus à la fréquentation des commerces.

Ce n'est pas la première fois que Colas et Tram'Ardent sont pris en défaut en termes de communication. Ce n'est pas la première fois que le consortium prend les commerçants et les riverains au dépourvu. Colas n'en est pas à son premier chantier.

Au vu des difficultés éprouvées par les Liégeois à cause de ces travaux, il me semble que la moindre des choses serait que l'entreprise soigne sa communication, surtout dans ce genre de situation.

Pourquoi cette communication est-elle si floue ? Pourquoi n'agissez-vous pas auprès du consortium afin de lui demander des garanties quant à une communication claire et dans des délais raisonnables ?

Je pense que l'ensemble des Liégeois et des commerçants y ont droit après des mois de chantiers.

M. le Président. – La parole est à M. Liradelfo pour poser sa question.

M. Liradelfo (PTB). – Monsieur le Ministre, la rue Féronstrée est l'une des rues les plus touchées par les travaux du tram. Fermée à la circulation automobile depuis cet été, ce sont maintenant les piétons qui sont impactés. En effet, la rue Féronstrée est fermée pendant 10 jours. Les commerçants souffrent et cela commence à faire long. Le problème qui s'ajoute ici est que ces commerçants et les habitants de cette rue ont été prévenus trois jours à l'avance.

On n'ose même plus poser la question de qui est responsable de cette situation. Il ne faut pas rappeler à quel point les commerces et les habitants sont impactés par ce chantier. Le moins que l'on puisse dire est qu'ils ne se sentent pas respectés.