RAVeL

Que signifie le vocable "RAVeL" ?

R
: signifie "réseau" : il s'agit en effet d'une infrastructure qui va couvrir l'ensemble de la Wallonie du Nord au Sud et d'Est en Ouest et ce, sans rupture. Le RAVeL sera également connecter avec des infrastructures similaires dans les pays et régions limitrophes, voire à l'échelle de l'Europe communautaire tout entière. La logique du réseau est donc un critère essentiel dans la conception du RAVeL : c'est un des éléments qui orientent le choix des voies à réaffecter.

A
: signifie "autonome". L'une des caractéristiques fondamentales du RAVeL est en effet son autonomie physique par rapport au réseau routier habituel. Ainsi dans les rares cas où le RAVeL jouxtera une voirie, une séparation physique sera assurée entre les deux infrastructures. La tranquillité et la sécurité des usagers seront donc assurées.

Ve
: comme "voies" : le RAVeL s'appuie essentiellement sur les lignes de chemins de fer désaffectées, les anciennes voies vicinales et les chemins de halage bordant les voies navigables ou anciennement navigables. Il s'agit de voies publiques destinées exclusivement à certains types d'usagers. Elles couvriront à terme 2.000 km dont 750 sont d'ores et déjà disponibles.

L
: L comme "lentes", car ses usagers spécifiques sont principalement les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite, ainsi que les cavaliers lorsque les conditions le permettent. Il s'agit de la catégorie d'usagers que l'on désigne souvent comme "non-motorisés".

"*RAVeL est une expression spécifique à la Wallonie, au niveau international on parle de voies vertes, vias verdes, greenways.*"

Contact : ravel.datu.dgo4@spw.wallonie.be

Informations détaillées

Une infrastructure pour une autre mobilité

Le RAVeL s'inscrit délibérément dans une politique de mobilité, et cette dimension a pris un poids de plus en plus important au cours de l'évolution du programme.

Les analyses montrent que l'engorgement des voies de circulation routière est inéluctable dans de nombreux pays.
Cette évolution de l'utilisation de la voiture découle essentiellement de la baisse d'utilisation constatée pour les autres moyens de transport. Il y a donc une politique de gestion nouvelle de la mobilité qui doit être initiée, à travers des mesures touchant la gestion des infrastructures mais également visant à développer d'autres types de mobilité. On songe aux piétons, aux cyclistes, aux usagers des transports en commun mais également à tout ce qui a trait à la communication d'informations.

Le RAVeL dans cette optique vise à mettre définitivement au cœur de l'infrastructure régionale des déplacements terrestres en Wallonie, les déplacements des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Ainsi en date du 4 décembre 1997, un arrêté ministériel reconnaissait le réseau RAVeL comme troisième réseau de voirie régionale après le RGG, voiries totalement destinées aux déplacements motorisés(en fait autoroutes et routes rapides) et le RESI, voiries consacrées aux déplacements motorisés et accessibles aux autres modes vélos et piétons.

Dans le même souci d'intégration du réseau RAVeL au réseau d'infrastructures existantes, un arrêté royal du 9 octobre 1998 modifiant le règlement général sur la police de la circulation routière, et plus particulièrement l'article 4, inclut au code de la route un nouvel espace : celui réservé à la circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers. Il précise que les « usagers ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner et qu'ils doivent redoubler de prudence e présence d'enfants et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité ». Est ainsi décrit sous forme réglementaire, le principe de convivialité propre au RAVeL.

L' objectif du RAVeL est donc de s'inscrire dans une politique globale de mobilité qui touche à la fois aux déplacements, à la santé, au patrimoine culturel, au patrimoine naturel et au développement local, tout en améliorant la qualité générale du cadre de vie.

Des itinéraires pour le trafic lent

Les lignes de chemins de fer désaffectées, les anciennes voies de chemin de fer vicinales et les chemins de halage présentent des caractéristiques qui conviennent au trafic lent : pentes faibles, croisements peu nombreux avec des voiries. Ils relient entre eux les différentes agglomérations, ce qui permet au RAVeL de répondre non seulement à une demande en déplacements de loisirs mais aussi aux besoins locaux en déplacements utilitaires.

Le RAVeL atteindra sa pleine efficacité lorsque ses voies seront reliées entre elles pour former un véritable réseau. Ce dernier constitue l'épine dorsale des plans de mobilité qui sont établis au niveau local ou régional pour ce qui concerne le déplacement des usagers non motorisés.
Au niveau régional, les pistes cyclables situés le long des voiries régionales devraient, à terme, se connecter au RAVeL. Il en est de même au niveau local où un réseau de voiries spécifiques est à développer afin de permettre un accès sécurisé au RAVeL.

Le RAVeL doit être compris non seulement comme un projet en faveur des déplacements lents, mais aussi comme un moyen d'améliorer globalement la mobilité des personnes et la qualité de l'environnement.

Sécurité et indépendance

Le sécurité routière est une préoccupation croissante dans notre société. La mise en place du RAVeL permet aux piétons et aux cyclistes de se déplacer de façon nettement plus sure et de manière autonome par rapport au réseau routier habituel. Cette amélioration de la sécurité a des répercussions positives sur l'autonomie des enfants, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

Bien-être et santé

Le RAVeL offre la possibilité de faire un effort modéré dans un cadre agréable et contribue donc à améliorer de façon permanente la qualité de vie de ses usagers
Il sera conçu pour être convivial et favoriser la rencontre et les contacts sociaux, ce qui permettra de lutter contre l'isolement de certaines catégories de personnes.

En favorisant les moyens de transports non-polluants et silencieux, le RAVeL participera également à l'amélioration de la qualité de l'environnement.

Patrimoine culturel

Les voies ferrées et navigables sont les témoins de l'histoire de notre société. Elles ont attiré les établissements humains : artisanat, industries, habitat, activités commerciales,… et ont été le support d'installations, d'équipements et de mobiliers tout à fait spécifiques. Le RAVeL permettra de mettre en évidence ce patrimoine.

Patrimoine naturel

Les voies d'eau comme les lignes de chemins de fer sont des éléments importants de nos paysages, qu'ils ont en partie façonné et dont ils constituent souvent le seul élément encore « sauvage ». Les sites des anciennes voies ferroviaires comportent en outre souvent des essences spécifiques ou rares, ainsi que des richesses géologiques.
Les voies RAVeL participent à la constitution d'un réseau écologique favorisant les échanges d'espèces animales et végétales.

Le réseau RAVeL a reçu en 1995 le label de l'Année Européenne de la Conservation de la Nature consacrée à la protection de la nature en dehors des espèces protégées.

Intégration sociale et développement local

L'ouverture d'une voie RAVeL a un effet positif sur la vie des collectivités locales : nouvelles possibilités de nouer ou de garder des contacts sociaux, amélioration de l'accessibilité des services de base pour les non-motorisés, développement économique local ou régional notamment via les services liés au tourisme et le secteur Horeca.

Le RAVeL sera aussi à la source de toute une dynamique associative. Des projets de réinsertion socio-économique pourront également voir le jour notamment pour les travaux de nettoyage et d'entretien.

De façon plus large, la création du RAVeL apporte une image de marque « verte » aux régions concernées.

Le RAVeL a déjà une histoire

Avant la dernière guerre, la Belgique était dotée du réseau de chemin de fer le plus dense du monde : pas moins de 10.000 km de voies ferrées , soit une densité de 300 mètres de chemins de fer par km². L'essor fulgurant de la voiture individuelle et du transport routier a sonné le glas de ce réseau. Les 5000 km de chemins de fer vicinaux ont pratiquement disparu, et la SNCB a progressivement supprimé la moitié de son potentiel infrastructurel.

En 1987, la Commission wallonne de trafic lent s'interroge sur le devenir de toutes les infrastructures soit désaffectées, soit sous-utilisées comme les voies de chemin de fer et les chemins de halage.
Le Ministre de l'Aménagement du Territoire wallon de l'époque réagit favorablement à la requête de la Commission et charge son administration d'une étude de réaffectation de ces voies.

Quatre années de conflit entre la SNCB et la Région retardent le projet. La réflexion se poursuit.

En mars 1991, cinq lignes de chemin de fer désaffectées sont inscrites au plan de secteur comme « grandes voiries pour le trafic lent ».

En octobre 1995, à Profondeville, le Ministre de l'Aménagement du Territoire, Michel Lebrun, lance officiellement le programme RAVeL.

Ce réseau avait d'ailleurs été annoncé dans la déclaration de politique régionale de juin 1995. On pouvait notamment y lire : « Dans un souci de sécurité, et plus particulièrement pour les usagers plus vulnérables que sont les cyclistes et les piétons, le réseau de voies lentes sera développé et amélioré le long de certaines voiries, mais surtout, en sites privilégiés, tels les chemins de halage et les voies de chemins de fer désaffectées.... »

En juillet 1997, la SNCB et la Région wallonne signaient une convention-cadre d'emphythéoses pour une durée de 99 ans qui concerne un millier de kilomètres de voies, ce qui allait permettre l'aménagement du réseau sur les voies de chemin de fer désaffectées.

Le RAVeL, un montage administratif

Le programme RAVeL est géré par deux départements ministériels : d'une part le Ministère de

l'Equipement et des Transports avec la Direction générale des Routes et Autoroutes et la Direction générale des Voies Hydrauliques, d'autre part la Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine du Ministère de la Région wallonne.

Chacune de ces administrations apportent, dans un système intégré, son savoir-faire et l'angle de vue qui lui est propre. Une répartition du travail a été réalisée sur cette base. Il appartient à l'Administration de l'aménagement du territoire de concevoir l'ensemble du réseau, d'analyser la faisabilité foncière et de réaliser les études écologiques si nécessaires. L'étude urbanistique de chacun des tronçon est réalisée par les agents techniques de deux départements. Ensuite, il revient au MET d'établir les plans de travaux et le suivi des chantier. Par ailleurs, le MET assure la signature de convention avec les communes traversées ; celles-ci assurant la surveillance et le petit entretien.

Toutefois, le cloisonnement est évité d'une part par le fait que le projet RAVeL est dirigé par un comité de pilotage, confirmé en juin 1999 par une circulaire ministérielle relative à la mise en œuvre du programme RAVeL et composé d'un représentant des Ministres chargés de l'Aménagement du Territoire et de l'Equipement, de l'Inspecteur général chargé de la gestion des voies hydrauliques, de l'Inspecteur général chargé du trafic lent au sein de la Direction générale des Routes et Autoroutes, de l'Inspecteur général de la Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme et d'un représentant du Secrétariat général du MET.

Des ASBL participent également à la mise en place du réseau ou à sa diffusion, et plus particulièrement les « Chemins du Rail » et l'Association européenne des voies vertes. Les « Chemins du Rail » fournissent une aide technique aux administrations et sensibilise les communes et la population à ce projet. Quant à l'Association européennes de Voies vertes, elle permet de promouvoir le réseau à l'échelle européenne.

Le RAVeL, à l'échelle européenne

Dés 1995, la Fédération des cyclistes européens s'est fixé pour objectif de définir un réseau de voies cyclables à travers l'Europe, appelé EUROVELO. Deux itinéraires traversent la Wallonie et emprunte en grande partie le réseau RAVeL : le n°3 entre Paris et Aix-la-Chapelle, qui longe l'axe Sambre et Meuse et le n°5 entre Londres et Strasbourg.

En 1999, dans le cadre du programme Interreg II C Aire métropolitaine de l'Europe de Nord-Ouest (AMNO) est présenté, à l'initiative de l'Association européenne de voies vertes le projet REVER pour Réseau Vert Européen. Ce projet regroupait six partenaires : la Région wallonne, la Région de Bruxelles Capitale, la France, le Luxembourg, l'Irlande et le Royaume-Uni.
De ce projet est née en 2000 lors du colloque de Lille une déclaration pour un « réseau vert européen ».

Le réalisation de tronçons transfrontaliers sont également cofinancés par l'Europe via les programmes Interreg, Eurorégio,....

Recommandations pour l'usager

Le réseau parcourt des régions diverses. Le paysage avec sa succession de forêts, de lieux habités et de champs est à chaque moment différent. Pas d'œillères !

Ouvrez les yeux

Sur le RAVeL, ne fixez pas le sol, mais profitez-en pour regarder autour de vous. Tout près, sur les chemins de halage, l'eau voisine les fossés riches en végétation et en petits animaux. Sur les anciennes voies ferrées, vous redécouvrirez les vieilles signalisations, les gares, les nombreux vestiges liés aux trains et aux trams. Au loin, un monument, une large vue, le profil d'un village,…

Seul le bruit du vent

A l'exception des véhicules d'entretien et certains usages autorisés, les déplacements non-motorisés sont les seuls admis. Pas de surprise donc.
Ecoutez-donc les murmures d'un village proche, et ceux de la nature, des arbres qui bruissent, de l'eau qui coule, des oiseaux et le pas des marcheurs, le roulement de vélos, de temps en temps martelé par le sabot d'un cheval.

Soyez cool

Le RAVeL est le royaume du déplacement paisible, pas de crainte d'être face à une meute de vélos ou à un cheval au galop. Cette convivialité pourra être réelle si chacun des utilisateurs respecte l'autre… priorité au sourire, à l'attention à l'autre, tolérance pour celui qui se déplace lentement ou plus difficilement.

Informations complémentaires …

- RAVeL
- La Carte
- La carte "Le programme RAVeL, une infrastructure pour une autre mobilitÃ©"