

Luc MARÉCHALDirection générale de l'Aménagement
du territoire, du Logement et du Patrimoine
Inspecteur général**Anne DAUBECHIES**Direction générale de l'Aménagement
du territoire, du Logement et du Patrimoine
Attachée

© Photo Gilbert Perrin, *Chemin du Rail*.

Le programme RAVeL, une infrastructure pour une **autre mobilité**

Le programme RAVeL voit le jour officiellement en octobre 1995. Dans la déclaration de politique régionale de juin 1995, on pouvait notamment 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".

Déjà en 1987, la Commission wallonne de trafic lent s'interrogeait sur le devenir de toutes les infrastructures soit désaffectées, soit sous-utilisées comme les voies de chemin de fer et les chemins de halage. Monsieur A. Liénard, ministre de l'Aménagement du Territoire wallon de l'époque, avait réagi favorablement à la requête de la Commission et chargea son administration d'une étude de réaffectation de ces voies.

À ce jour, le programme RAVeL occupe une place majeure dans le paysage administratif et associatif. L'information soutenue menée à son sujet par les autorités politiques et administratives n'expliquent pas, à elle seule, l'écho médiatique important. Celui-ci trouve son origine dans des besoins de mobilité non encore rencontrés dans la société et la réponse qui apporte pour partie ce programme.

Le succès même du projet RAVeL et les attentes diverses et contradictoires à son sujet rendent toutefois son image floue. Il importe dès lors de lever quelques ambiguïtés et dresser un premier bilan à l'aube d'une nouvelle législation.

DÉCLINER LE SIGNE RAVeL

Procédons tout d'abord par un rappel en énonçant le contenu du signe RAVeL ; les décisions précises sur le terrain sont en effet dictées par le concept même.

Réseau

- une armature couvrant toute la Wallonie
- en connexion avec les réseaux étrangers limitrophes
- un réseau dans le réseau régional de communication terrestre R.G.G. - R.E.S.I. - RAVeL
- un réseau dans le réseau européen cycliste (projet Eurovélo)

Autonome

- séparation physique des usagers par rapport aux autres infra-structures de communications
- en cas d'interférence avec celles-ci (ex : carrefour): aménagements spécifiques pour garantir la sécurité et le confort des usagers

V[e]loies

- voies publiques (régies par le Code de la Route)

Lentes

- réservées exclusivement aux usagers non motorisés (sauf dispositions strictement locales et réglementées)
- usagers de base : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite

Le réseau RAVeL est constitué à partir d'infrastructures anciennes qui trouvent une nouvelle vocation : les chemins de halage le long des voies d'eau navigables régionales, des canaux ou autour de certains plans d'eau, les voies de chemins de fer désaffectées tant celles utilisées antérieurement par les trains que par les trams. Par ailleurs assurent la continuité là où ces infrastructures font défaut les chaînons de liaisons, c'est-à-dire des tronçons aux caractéristiques techniques du RAVeL qui seront créés à partir de chemins forestiers, agricoles ou ex nihilo, si nécessaire.

Les lignes de chemin de fer vicinales désaffectées

En 1997, à la demande de l'Administration, l'Institut wallon entreprit de digitaliser l'ensemble du réseau wallon des lignes de chemin de fer vicinales désaffectées.

Sur base des plans d'emprise correspondants disponibles à la Société régionale wallonne des Transports, l'Institut wallon a pu repérer 2.227 km de lignes SNCV.

Sur ces 2.227 km, 50% se situent sur des routes dont près de la moitié sont des voiries régionales. 17% de lignes se présentent encore sous forme de traces dans le paysage (talus, rangée d'arbres,...) et 15% se localisent sur des chemins ou sentiers. Le solde de ces lignes a disparu aux profit de propriétés privées (jardin, zones cultivées, etc).

Le RAVeL s'inscrit dans une politique globale qui touche à la fois aux déplacements, à la santé, au patrimoine bâti (bâtiments, infrastructures et équipements divers), au patrimoine naturel et au développement local.

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, voies consacrées aux déplacements motorisés et accessibles aux autres modes vélos, 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 en présence d'enfants et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité". Est ainsi décrit sous forme réglementaire, le principe de convivialité propre au RAVeL. Concrètement le comportement des usagers se rythme sur le plus faible, le moins rapide.

On n'insistera pas assez que l'objectif est de couvrir les déplacements quotidiens comme les déplacements de loisirs. Ceci a des répercussions immédiates sur les caractéristiques techniques du RAVeL (notamment nature du revêtement, dimensionnement de la voie, éclairage de certains tronçons, signalétique).

Quantitativement, le réseau RAVeL, qui s'étendra sur 2.000 à 3.000 kms, peut paraître mineur face aux 831 kms d'autoroute, aux 7.587 kms de routes régionales et provinciales et aux 67.300 kms de routes communales (chiffres pour la Wallonie en 1995). Par contre, le RAVeL est l'épine dorsale des plans de déplacement ou des plans de mobilité qui sont établis au niveau local ou régional. Si en effet,

L'association européenne des voies vertes Greenways - Las Vias Verdes

En janvier 1998 était créé à Namur l'association européenne des voies vertes. Celle-ci a pour objectif de :

- contribuer à la préservation des infrastructures telles que les voies de chemin de fer désaffectées, les chemins de halage et les itinéraires culturels (chaussées romaines, routes de pèlerinage) afin d'y développer des voiries autonomes réservées au trafic non-motorisé et de préserver le domaine public ;
- encourager le transports non-motorisé, dresser des inventaires d'itinéraires potentiels et rédiger des rapports techniques ;
- favoriser et coordonner l'échange de compétences et d'information entre les différentes associations et les organismes nationaux et locaux qui développent de semblables initiatives en Europe ;
- informer et conseiller les organismes nationaux et locaux sur les moyens à mettre en œuvre pour développer ces voiries pour le trafic non-motorisé ;
- collaborer avec les autorités européennes pour soutenir leurs politiques en matières de développement durable, d'environnement, d'équilibre régional et d'emploi.



Adresse de contact :
Association européenne des
Voies Vertes,
Gare de Namur boîte 27
à 5000 Namur

déjà au niveau régional le RAVeL n'épuise pas toutes les possibilités de déplacements cyclistes (on songe aux pistes cyclables le long des voiries régionales), il en est de même au niveau local où c'est l'ensemble du réseau des voiries qui doit être conçu "cyclistes admis" ; les modalités techniques variant naturellement d'un type de voirie à l'autre en fonction du contexte urbanistique et fonctionnel ; le RAVeL étant quant à lui spécifiquement dédié à certains usagers.



© Photo Gilbert Perrin, *Chemin du Rail*.

Eurovélo

Depuis 1995, la Fédération des Cyclistes Européens (ECF) s'est fixée pour objectif de définir un réseau de routes cyclable à travers l'Europe, appelé EUROVELO. Ce réseau serait composé de 12 routes trans-européennes. Le but de ce projet est double : encourager le vélo comme mode de transport et promouvoir le tourisme cyclable.

La Wallonie est pleinement intéressée par ce projet. En effet, deux routes la traverse de toute part :

- l'itinéraire n°3 : Paris – Aix-la Chapelle, composé d'ouest en est par le chemin de halage de la Sambre d'Erquelines à Namur, de la Meuse de Namur à Liège et des lignes SNCB désaffectées n°38 et 39 de Liège à Gemmenich.
- l'itinéraire n°5 : Londres-Strasbourg via un maximum d'itinéraires RAVeL disponibles à défaut des chemins ruraux ou de petites voiries locales peu fréquentées principalement entre Namur et Bruxelles, Jemelle et Tenneville.

LE RAVeL EST MIS EN ŒUVRE DANS UNE OPTIQUE DE RÉSEAU

La sélection des tronçons à aménager sur les anciennes voies ferrées et sur les chaînons de liaison répond à un premier impératif : assurer la **continuité maximale** (soit relier des tronçons déjà réalisés soit que le tronçon ait une longueur significative et intéressante pour l'utilisateur). Dans cette optique, le Ministre M. LEBRUN qui a lancé le programme s'était fixé comme priorité de partir des chemins de halage des voies navigables et des canaux. En effet, ils forment une ossature couvrant une grande partie du

territoire wallon, ils sont propriété de la Région et il "suffit" de réaliser des travaux là où la continuité des chemins avait disparu (absorption par une voirie, occupation à des fins industrielles) pour créer de longs itinéraires rapidement utilisables, sur lesquelles viennent se brancher les tronçons sur voies ferrées.

Préalablement à l'utilisation des anciennes voies ferrées, un accord – cadre a été signé le 10 juillet 1997 entre la SNCB et la Région wallonne. Cet accord prévoit la signature de convention particulière de bail emphytéotique pour 99 ans, et ce par ligne.

Les autres critères de sélection¹ sont :

- la disponibilité foncière ;
- la possibilité d'émarger à des subventions européennes essentiellement via des programmes transfrontaliers (Interreg II 1994-1999) ;
- l'intégration dans une perspective générale, à savoir des parcs régionaux ou une démarche commune des autorités communales tout au long d'une ligne [par exemple L 147 (Racour-Gembloux-Tamines), L 126 (Marchin-Ciney), L 127 (Warnant-Moha), L 150 (Anhée-Ermeton-sur-Biert) dans la vallée de la Molignée] ;
- l'accès à des pôles touristiques ou de population importants².

UNE STRUCTURE ADMINISTRATIVE NOUVELLE

Au niveau de la Région, deux administrations interviennent dans le projet, d'une part le M.E.T. avec la D.G.1. (Routes et Autoroutes) et la D.G.2 (Voies Hydrauliques), d'autre part la Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme du Ministère de la Région Wallonne.

Comité de pilotage

- Cabinet des Ministres compétents en la matière
- Ministère de la Région Wallonne, Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme (D.A.U.)
- Ministère de l'Équipement et des Transports (M.E.T.): D.G.1., D.G.2. et le Secrétariat Général

D.A.U. :

- *réseau et esquisses urbanistiques, mobilier public*

M.E.T.:

- *expertise des ouvrages d'art*
- *plans d'exécution*
- *chantiers*
- *gross entretien (petit entretien au niveau de la Commune)*



© Photo MET.



© Photo MET.

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 et de déterminer le profil urbanistique de chacun des tronçons de façon à permettre au M.E.T. d'établir les plans de travaux et le suivi des chantiers. Par ailleurs, le M.E.T. assure la signature de convention avec les communes traversées ; celles-ci assurant la surveillance et le petit entretien et celle-là le gros entretien. En amont de ces prestations, la Direction de l'expertise des structures du M.E.T. réalise l'expertise de "l'état sanitaire" des ouvrages d'art. Ainsi plus de 700 ouvrages d'art ont été analysés et expertisés.³

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 oeuvre du programme RAVeL et composé d'un représentant des Ministres chargés de l'Aménagement du Territoire et de l'Équipement, 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. D'autre part, les agents territoriaux sur le terrain qu'il s'agisse du MET ou de la DAU ont de nombreux contacts techniques.

Au gré des premières analyses de terrain et des chantiers, la démarche de travail de l'Administration de l'aménagement du territoire s'est précisée. Elle peut être synthétisée en trois étapes :

- la pré-esquisse urbanistique ;
- l'esquisse urbanistique et écologique ;
- l'étude d'aménagement.

La pré-esquisse vise soit la reconnaissance de terrain pour la recherche de chaînons de liaisons (par exemple sur le tronçon ex-SNCV 524 Gedinne – Vresse, là où la voie du tram a été partiellement absorbée par la route), soit une étude d'approche d'un tronçon en préalable à l'esquisse urbanistique.

L'esquisse urbanistique et écologique a pour objectif d'effectuer un relevé plus fin de la situation sur le terrain : disponibilité foncière, approche socio-économique, relevé du patrimoine écologique et ferroviaire. L'approche écologique doit être préalable à l'approche urbanistique. Elle est par ailleurs une étape majeure car le RAVeL est un élément du réseau écologique mis en place par la Région (cfr. plan d'environnement pour un développement durable, P.E.D.D.).

Lors de l'esquisse urbanistique, des contacts opérationnels sont pris avec les autorités communales, les opérateurs locaux comme les syndicats d'initiatives, les mouvements associatifs.

Sur base des données fournies par l'esquisse urbanistique, la DAU et le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports étudient des projets d'aménagement

Les tronçons déjà praticables

Sur les anciennes lignes de chemins de fer désaffectés

- Mariembourg – Doische, La Petite Fagnarde - L 156
- Houyet – Rochefort à l'exception d'un tronçon entre Vignée et Villers-Sur-Lesse, Rencontre avec la Lesse (L150)
- Frizet (Namur) – Hoegaarden, La Croix de Hesbaye (L142)
- Bastogne – Wiltz (L 164)
- Chatelet – Jumet, La Houillère (L119)
- La ligne 38 entre Fléron et Plombières est partiellement accessible. Il s'agit d'une ligne expérimentale, partiellement non revêtue et entretenue par le mouvement associatif.

Sur les chemins de halage

- La plupart des chemins de halage sont praticables à l'exception de l'Ourthe où seuls quelques petits tronçons sont à ce jour aménagés et de la Meuse au-delà de Huy où de nombreuses interruptions subsistent.

de la ligne et élaborent le cahier des charges de réalisation des travaux.

Ensuite, les plans d'exécution, les appels d'offre, le suivi de chantier est assuré par le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports.

Il est des tronçons, tel par exemple les chemins de halage, où la démarche urbanistique ne nécessite pas systématiquement une esquisse urbanistique mais un suivi urbanistique, c'est-à-dire une collaboration continue, au niveau des plans et des chantiers, entre les deux administrations (D.A.U. et D.G.2).

CONCLUSION : **la nécessaire évolution** **permanente du programme**

Politique nouvelle, nouvelle ingénierie administrative, rencontre de nouveaux besoins, le programme RAVeL nécessite un ajustement continu dans sa mise en oeuvre et dans son usage, au regard des objectifs qui ont présidé à sa création. C'est ici que la collaboration de tous, administrations, autorités, mouvements associatifs, usagers est indispensable. ■

Cet article est basé sur une communication au colloque de Gembloux : Les voies ferrées désaffectées, un patrimoine au péril ou en devenir ?, octobre 1997.

Chemin du Rail, asbl

Née en 1996, Chemins du Rail est une association sans but lucratif. Ses objectifs sont de promouvoir la sauvegarde des anciennes lignes de chemin de fer et leur réaffectation à un usage non motorisé, de sensibiliser la population, les autorités locales et les associations à ce patrimoine, et de servir de lien entre les mouvements associatifs et les pouvoirs locaux.

Elle s'est également donné pour mission d'assister toute association locale poursuivant les mêmes buts, d'organiser des réunions d'information et de sensibilisation.

Elle collabore activement avec l'Administration lors de l'élaboration des esquisses urbanistiques et lors de la phase de réalisation des aménagements afin de protéger un maximum de patrimoine encore présent le long des anciennes lignes de chemin de fer désaffectées.

Enfin, Chemin du Rail édite un bulletin bimestriel, organise des visites d'anciennes lignes aménagées en voies lentes et gère un centre de documentation spécialisé.



Adresse de contact :
ASBL Chemin du rail,
Gare de Namur boîte 27
à 5000 Namur

Notes

¹ On a repris ici les principaux. Ajoutons que les critères ne sont pas classés par ordre. Il s'agit d'une "batterie" de critères de sélection.

² C'est ainsi qu'a été donné comme priorité de relier le complexe touristique des lacs de la Plate-Taille à la Meuse, via Cerfontaine, Mariembourg (avec une 1^{ère} connection vers la Meuse via Hastière), Olloy, Oignies, Fumay qui assure la 2^{ème} connection avec la Meuse).

³ Pour l'intervention des différents services du M.E.T., voir la communication de Michel HERFURTH, Inspecteur Général, aux "Premières rencontres européennes du trafic lent et des chemins du rail" (La réaffectation des anciennes lignes ferroviaires, 1^{ère} Rencontres européennes du Trafic lent et des chemins de rail, Etude et Documents, Aménagement et Urbanisme, n° 3, pp.116).