



Soutien de la Région wallonne aux déplacements quotidiens à vélo

La Cour des Comptes vient de publier un audit sur la politique wallonne du vélo. Considéré par la Région comme la colonne vertébrale des déplacements à vélo, le RAVEl ne semble pas, selon la Cour des Comptes, parvenu à tenir son rôle de réseau structurant. Selon Chemins du Rail, quelques nuances d'importance s'imposent toutefois.

A. Constats

La Cour des Comptes établit le constat sur la base d'informations recueillies jusqu'en 2019. Elle ignore la nouvelle DPR (2019-2024) qui se veut développer une politique cyclable ambitieuse par l'octroi de nouveaux moyens afin de renforcer notamment des projets transversaux. A ce titre, un nouveau plan Wallonie Cyclable à l'horizon de 2030 est établi et permettra sans aucun doute de pallier les manquements observés par la Cour des Comptes.

Pour l'asbl Chemins du Rail, le RAVEl constitue indéniablement un élément essentiel du réseau cyclable, complété bien sûr par le réseau à points nœuds qui s'étend progressivement à toute la Wallonie. Notre association prône bien sûr la réalisation complète du réseau RAVEl et Pré-RAVEl destiné à la circulation non motorisée tant utilitaire qu'à titre de détente en lien avec les chemins de liaison vers les lieux de vie et de service ainsi que sa valorisation par une promotion touristique et une mise en valeur des infrastructures. N'opposons par de manière archaïque, les déplacements quotidiens aux déplacements de loisir et de tourisme, qui rappelons-le, fournissent à la Wallonie une source de revenus financiers substantiels. Elle prône la finalisation de ce réseau en vue d'un maillage lisible et cohérent, par la réalisation de chaînons de liaison entre les voies vertes, par l'entretien de l'infrastructure du réseau et la valorisation du réseau de voies vertes par la promotion touristique et la mise en valeur des infrastructures.

Le RAVEl constitue de fait un réseau de véloroutes rapides, qui par son caractère autonome (hors circulation) et bien souvent plat et rectiligne, permet notamment des "pénétrantes" vélos intéressantes dans le cœur de nos villes, que ce soit via les anciennes lignes de chemin de fer ou via les chemins de halage le long de nos rivières et canaux. Ces voies sécurisées permettent également pour les usagers au quotidien de diminuer leur temps de parcours du trajet domicile - travail et de faciliter l'intermodalité.

B. Recommandations

Chemins du Rail recommande toutefois certaines améliorations substantielles :

EN TERMES D'INFRASTRUCTURE

1. Intensifier le maillage du réseau de voies vertes

Le RAVEl présente le double avantage d'une voie de communication douce réversible. Elle préserve un axe qui pourrait, en cas de besoin et de nécessité, retrouver sa vocation première (et, dans certains cas, accueillir les deux en parallèle comme cela existe déjà sur certains tronçons). Dans le contexte de changement des habitudes de déplacement et de la volonté de réduire les effets de la pollution, il n'est nullement exclu qu'une ou l'autre liaison RAVEl ne soit à nouveau retransformée en voie ferrée. L'incompatibilité entre une exploitation ferroviaire et l'utilisation en voies vertes dépend essentiellement de la largeur de l'assiette et pourra toujours être examinée au cas par cas. Il est clair que la transformation des anciennes lignes en voies vertes permet de maintenir les assiettes (ainsi que les tunnels, ponts et autres ouvrages d'art : plus le temps passe, plus ils sont abîmés et coûteux à restaurer) et surtout d'en empêcher la dégradation ou l'usurpation, entraînant des frais énormes de reconstitution.

Pour « Chemins du Rail », en matière de cohérence, des priorités d'actions doivent être dégagées. Certaines transformations d'anciennes lignes en voies vertes doivent être réalisées.

2. Impliquer les Pouvoirs locaux dans l'aménagement des Pré-RAVEl

Parfois sans le savoir, certaines communes possèdent des lignes vicinales ou des tronçons ferroviaires laissés à l'abandon. Le fait de négliger certaines de ces lignes nous semble de nature à nuire au projet de développement durable en matière de déplacements doux et actifs. De manière complémentaire, il appartient aux Pouvoirs locaux d'insuffler une valorisation de l'infrastructure cyclable communale spécialement dédiée au Pré-RAVEl par un choix d'une politique cohérente où tous les différents acteurs sont associés et détiennent un rôle fondamental. « Chemins du Rail » souligne ici l'importance de créer un maillage vraiment opérant de voies vertes.

3. Intensifier la visibilité du réseau de voies vertes

La visibilité du réseau de voies vertes fait parfois défaut du fait du manque de connexion ou de continuité entre les sections aménagées.

Des tronçons stratégiques doivent être ciblés et aménagés dès que possible :

- la L107 entre La Louvière et Ecaussinnes
- la L114 entre La Louvière et Soignies
- la L123 entre Braine-le-Comte et Enghien
- la L127 entre Huccorgne et Statte
- la L141 entre Manage et Seneffe
- la L154 entre Anseremme et la frontière française
- la L155 entre Marbehan et Croix Rouge
- la L163A entre Orgéo et Muno (partiellement aménagée)
- le RAVeL de l'Ourthe

4. Entretenir et "habiller" le réseau de voies vertes

« Chemins du Rail » souligne de réelles interrogations quant au budget de la Wallonie affecté à l'entretien de ces voies vertes existantes. En effet, certaines sections sont d'ores et déjà âgées de 20 ans ; un entretien en profondeur s'avère indispensable si l'on veut conserver un réseau attractif et performant.

« Chemins du Rail » souligne l'importance d'entretenir et d'agréments les tronçons existants afin de préserver l'environnement, de favoriser les déplacements en toute sécurité et de développer un cadre de déplacements agréable à tous. Qu'il s'agisse de gros entretiens réalisés par le SPW (ouvrages d'art...) ou de petits entretiens réalisés par les provinces ou les communes, la survie d'une infrastructure n'est assurée qu'à cette condition. Bien souvent, par négligence ou faute de budgets alloués, les voies vertes existantes ne sont pas suffisamment entretenues; ce qui occasionne à court terme, des risques accrus d'incidents.

Respecter la charte d'entretien du "bien-vivre" permettrait d'attirer l'attention sur la nécessité de fauchage et de débroussaillage, de balayage de la piste, du nettoyage des fossés ainsi que des débris, des dépôts clandestins, des graffitis et des poubelles, de l'entretien du mobilier (barrières et poteaux).

EN TERMES DE MOBILITÉ

1. Encourager une politique de déplacements au quotidien sur les voies vertes

La mobilité évoque en général pour l'ensemble des usagers un défi au quotidien. Le RAVeL constitue de fait un réseau « d'autoroutes cyclables », qui par son caractère autonome (hors circulation) et bien souvent plat et rectiligne, permet notamment des « pénétrantes vélos » intéressantes dans le cœur de nos villes, que ce soit via les anciennes lignes de chemin de fer ou via les chemins de halage le long de nos rivières et canaux.

Insuffler des déplacements via les voies vertes qui représentent un véritable outil de communication en modes doux, pouvoir accéder aux lieux de vie sociale, scolaire, culturelle et économique dans toute la région par une mobilité autre constituent des lignes de conduite à développer, d'autant plus dans le contexte de lutte pour le climat que nous connaissons aujourd'hui et que, in fine, la Wallonie offre au cœur des villes des infrastructures accessibles. Selon les données de comptage ainsi que les avis qualitatifs des usagers récoltés par l'asbl en 2020 et 2021, le nombre croissant de personnes qui empruntent notamment le RAVeL, réelle ossature du réseau de voies vertes, représente un des indicateurs d'une politique de changement significative où toutes les composantes, -qu'il s'agisse de déplacements au quotidien, du tourisme, de l'écologie- entrent en jeu.

2. Favoriser l'intermodalité efficace

La meilleure intermodalité que l'on puisse imaginer entre une voie verte et le transport ferroviaire est celle d'une ancienne ligne de chemin de fer qui a pu être préservée en totalité jusqu'à proximité immédiate de la gare où elle se connecte à la ou aux ligne(s) restée(s) en activité. Dans le cadre de déplacements intermodaux, il serait donc cohérent sur le plan politique de sensibiliser et coordonner au mieux toutes les forces vives afin de faciliter une transversalité au bénéfice de l'utilisateur.

Dans le cas du RAVeL, il existe plusieurs exemples où la voie verte donne accès directement à la gare, voire même, dans certains cas, directement aux quais où stationnent les trains. Citons comme exemple, les RAVeL des lignes suivantes : L150-Gare de Gemme (connexion avec la ligne Bruxelles-Luxembourg) ; L86-Gare de Leuze (connexion avec la ligne Bruxelles-Tournai-Lille); L141-Gare de Court St Etienne ; L142-Gare de Namur (à 300m). Ces tronçons facilitent l'intermodalité, c'est-à-dire le fait de changer assez facilement et rapidement de moyen de transport (vélo + train). Un parking avec râteliers à vélos est d'ailleurs aménagé. Une intermodalité transports en commun - vélo performante est une des solutions d'avenir pour contribuer à la décongestion de la Région. Si l'infrastructure existe, le public se déplacera facilement sur des distances entre 2 km et 8 km pour rejoindre éventuellement un autre moyen de transport : bus, tram ou train.

EN TERMES DE PROMOTION ET DE VALORISATION

1. Penser "voies vertes " en tant qu'atout touristique

Le RAVeL constitue une source de revenus à travers les retombées économiques et financières engendrées par ceux qui l'empruntent (horeca, campings, location de vélos, achats divers, etc). La Wallonie possède un réseau de voies vertes que bon nombre de pays envient et

qui pourrait être davantage exploité. A ce titre la Vennbahn, promue par la Communauté germanophone avec des retombées très positives pour l'Est de la Belgique jouit d'une réelle notoriété allant bien au-delà des frontières de la Wallonie et avec une fréquentation estivale nettement supérieure aux autres lignes du RAVeL (cf. comptages sur les RAVeL effectués par notre asbl en 2018 à la demande du SPW).

Suite aux différents contacts que nous avons avec les usagers, notamment lors des opérations de comptages le long des RAVeL et lors de la tenue de stands dans des salons, force est de constater qu'il existe manifestement un vif intérêt et une forte demande pour des « produits touristiques » (balades en boucle, circuits de quelques jours avec découvertes touristiques). Cette constatation est relayée par des acteurs du tourisme (fédérations touristiques provinciales, maisons du tourisme, syndicats d'initiative). Des initiatives locales existent, mais une coordination entre tous les acteurs et opérateurs, en y associant le secteur privé dont les entreprises, doit être effective. Au-delà des numéros attribués (W1 à W9), les grands itinéraires wallons doivent être déclinés en appellations qui attirent le chaland, comme c'est le cas sur le site Internet du RAVeL d'ailleurs.

2. Développer une signalisation performante et une signalétique lisible

La Wallonie se dote progressivement d'un réseau à points nœuds qui complète la structure du RAVeL. Il semble donc urgent de mettre en place une planification et un appui régional structurés. En effet, le public cible est demandeur d'une signalisation performante (distances - difficultés - indications précises ...) aussi bien de rabattement (comment atteindre le RAVeL) que directionnelle (le long des RAVeL). Des efforts sont entrepris en la matière par le SPW. Ils doivent absolument être poursuivis. La signalétique vers des lieux attractifs, singuliers et innovants doit être adaptée.

3. Favoriser une visibilité numérique et cartographique

Pour le grand public, il serait judicieux de développer des outils numériques et cartographiques cohérents qui reprennent sur des supports identiques les RAVeL, Pré-RAVeL, itinéraires « longue distance » ainsi que les réseaux à points nœuds de manière à garantir une plus grande lisibilité pour tous.

4. Encourager le vélotourisme

"Chemins du Rail" demande aux instances en charge du développement du vélotourisme d'intensifier leur approche en la matière et de promouvoir à travers les médias notamment, une politique volontariste et séduisante.

EN TERMES DE COHÉRENCE POLITIQUE

1. Favoriser une cohérence d'actions de tous les acteurs

Il importe à l'heure actuelle de poursuivre les efforts de façon à finaliser le maillage de voies vertes wallonnes reliées aux autres régions limitrophes. Le fait de négliger ou d'abandonner carrément certaines lignes serait de nature à nuire au projet initial. Il appartient au futur gouvernement d'insuffler cette valorisation de l'infrastructure des voies vertes par le choix d'une politique cohérente où tous les acteurs locaux (tourisme, aménagement du territoire, infrastructure, ...) sont associés et détiennent un rôle d'ampleur manifeste.

Aujourd'hui plus que jamais, on se doit de favoriser les modes actifs sur les anciennes lignes ferrées et les chemins de halage, sur ces voies vertes qui assurent au randonneur ou au cycliste un confort en matière de sécurité, des déplacements en douceur à l'abri du trafic routier. Développer ce maillage contribuera à coup sûr à montrer une image enthousiaste et constructive de la Région.

2. Réunir tous les acteurs

Qu'il s'agisse de trajets au quotidien ou pour les loisirs, les lignes réaménagées connaissent une fréquentation accrue. Les derniers comptages de l'été ont d'ailleurs conclu que le Réseau Autonome des Voies Lentes constitue un véritable outil de communication au service de tous. Des synergies entre tous les acteurs politiques, économiques et sociaux au niveau régional, provincial, local manquent et restent toutefois indispensables.

On le sait : allier tous les acteurs du tourisme, de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure, de la mobilité et du patrimoine... où chacun, dans son domaine de compétences détient un rôle majeur, constitue à coup sûr pour notre Wallonie, un atout majeur. Donnons ainsi aux projets un enthousiasme certain pour construire un futur meilleur. L'utilisation judicieuse et pertinente du troisième réseau routier de la région est à ce prix si l'on veut développer encore davantage une image dynamique et constructive de la Wallonie.

En annexe de ce document : Rapport des comptages quantitatifs et qualitatifs 2020-2021.

Lien du rapport sur le site de Chemins du Rail : <https://www.cheminsdurail.be/les-resultats-des-comptages-2021-sur-le-ravel/>