

RAVeL et Schéma directeur cyclable, le rôle des villes

La Région wallonne est l'une des entités de la Belgique fédérale, 3,5 millions d'habitants, 17.000 km². Parmi ses compétences, on notera, entre autres, l'aménagement du territoire, l'équipement et les transports.

Dans ce cadre, elle s'est fait connaître, entre autres, depuis 1996 par son projet RAVeL, acronyme de « Réseau autonome de voies lentes ».

Il s'agit d'un ambitieux programme qui vise, à terme, à aménager pour les usagers non motorisés plus de 1500 km d'itinéraires pour usagers non motorisés, dont 1350 en site propres (anciennes lignes de chemin de fer et chemins de halage le long des canaux et des rivières) et 200 km de liaisons indispensables. Une des caractéristiques de ce réseau en construction (et déjà bien avancé) est d'avoir été élevé au rang de 3^e réseau des voiries régionales, après le Réseau à grand gabarit (RGG) formé des autoroutes et des routes rapides et le réseau interurbain (RESI).

Le RAVeL est géré, et c'est aussi l'une de ses caractéristiques importantes, en coordination entre plusieurs administrations : la Direction générale des Routes et des Bâtiments, la Direction générale de la Mobilité et des Voies hydrauliques, la Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie

Au fur et à mesure du développement de ce projet, la question de la signalisation s'est posée. En plusieurs endroits, des panneaux avaient été placés. On s'est rapidement aperçu qu'ils étaient de types divers, que certains indiquaient le RAVeL comme une destination en soi, d'autre privilégiant l'une ou l'autre localité, mais sans vraie cohérence. Les usagers autorisés (ou interdits) étaient également indiqués de manière très diverse suivant les endroits.

La Région wallonne a, dès lors, chargé l'association Chemins du Rail d'entamer une étude approfondie de la signalisation directionnelle sur le RAVeL. Cette étude, achevée en août 2003 et menée avec de très nombreux partenaires ¹ a conduit à quelques principes de base importants :

- utilisation de panneaux facile à se procurer et peu coûteux ;
- utilisation de panneaux valables à la fois sur le RAVeL (hors circulation motorisée) et sur les voiries ordinaires (pour les liaisons éventuelles), afin de garantir une continuité visuelle à l'utilisateur ;
- utilisation de panneaux dont la forme est facile à distinguer des panneaux destinés au trafic général ;
- détermination des dimensions en fonction de la hauteur des caractères nécessaires à l'utilisateur le plus rapide (en l'occurrence : le cycliste) ;
- conformément aux recommandations allemandes (acceptées par les partenaires de l'étude comme les plus abouties en la matière), indication d'une « destination lointaine » ou « pôle » que l'on retrouve en continuité sur une certaine distance, d'une destination proche (la prochaine localité), des distances (une indication précieuse pour permettre à l'utilisateur de planifier son parcours) et d'une flèche directionnelle.

La tâche la plus délicate fut de trouver une définition aussi scientifique et peu contestable que possible de la notion de pôle. Les auteurs de l'étude ont fait appel au Service de Géographie économique fondamentale et appliquée (SEGEFA) de l'Université de Liège.

Base de la réflexion : les communes belges se répartissent en pôles de 8 catégories suivant une hiérarchie réactualisée en 1998 par E. Van Hecke de la Katholieke Universiteit Leuven, sur base

¹ À l'époque : Ministère de l'Équipement et des Transports, Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, Direction générale des Pouvoirs locaux, Union des Villes et des Communes de Wallonie, Commissariat général au Tourisme, Institut belge pour la Sécurité routière,

d'une étude menée en collaboration avec le Service de Géographie économique fondamentale et appliquée (SEGEFA) de l'Université de Liège, prof. B. Mérenne-Schoumaker.

Les pôles indiqués sur les panneaux seront « la localité centrale d'une commune, identifiée comme importante au sein de la hiérarchie urbaine suivant le niveau d'équipement et de la zone d'influence ». La distance entre les pôles choisis sera de 20 à 35 km sauf cas particuliers

Cette distance de 20 à 35 km, choisie après de nombreuses discussions et comparaisons, a été déterminée car elle correspond, en gros, à $\frac{1}{4}$ de journée pour un cycliste entraîné, $\frac{1}{2}$ journée pour un cycliste moyen et 1 journée pour un cycliste peu aguerri. Elle correspond donc, suivant le cas, à aller prendre un verre, prendre un repas, trouver un logement. Il y a évidemment un certain nombre d'autres paramètres à prendre en compte dans la réalité de terrain.

Dans de nombreux cas, le RAVeL pénètre déjà au cœur de certaines villes. Il en est ainsi, par exemple, lorsqu'il emprunte les chemins de halages des canaux et des rivières. À Namur, capitale régionale, une ligne ferroviaire désaffectée se termine à 500 m de la gare principale.

Mais, dès le début, il était évident que le RAVeL ne desservirait pas d'emblée le centre de toutes les villes. Or, l'accès aux villes est une condition indispensable pour assurer le succès d'un réseau cyclable. Que faire si, par exemple, une ancienne ligne de chemin de fer s'arrête à quelques kilomètres d'un pôle nécessaire au réseau ? Faut-il indiquer le terminus physique du RAVeL ou le centre du pôle, sachant qu'il n'est pas toujours facile de trouver, à l'heure actuelle, une liaison adaptée aux besoins du cycliste ?

Au cours du temps, il est donc apparu nécessaire d'élargir la réflexion. Si le RAVeL offre déjà de très intéressants accès à des centres-ville (par exemple le long des canaux et des rivières), il devrait être considéré comme le support d'un projet plus vaste et plus ambitieux. C'est ainsi qu'en 2007, un projet de « Schéma directeur cyclable pour la Wallonie » a été proposé par l'association Chemins du Rail et une des administrations wallonnes .

Il s'est agi de créer, sur l'ensemble du territoire régional, un maillage théorique reliant la totalité des « pôles » correspondant aux critères évoqués ci-dessus. La proposition présentée aux administrations puis aux cabinets ministériels comportait un argumentaire complet et une carte identifiant une quarantaine de pôles, ainsi que toutes les liaisons à identifier ou à créer pour qu'ils soient reliés un jour selon des conditions adaptées à la majorité des cyclistes.

Des pôles ont également été identifiés hors Wallonie, dans les zones frontalières. À l'heure de l'Europe, il est peu raisonnable d'ignorer les liaisons vers les régions ou pays voisins.

Le 19 avril 2007, le Gouvernement wallon adoptait un « Plan d'action pour le développement de l'usage du vélo en Région wallonne ». Ce plan inclut, bien entendu, le développement du RAVeL, le Schéma directeur cyclable ainsi que d'autres mesures telles que les infrastructures cyclables le long des voiries régionales, la sensibilisation et la promotion du vélo, etc.

L'étude fine vient de commencer. Elle a pour objectif, entre autres, de déterminer :

- un niveau de qualité minimum (continuité, caractère direct, sécurité, confort)
- des critères techniques ;
- les itinéraires physiques qui formeront le réseau cyclable régional ;
- les liaisons prioritaires en développant une programmation par phase.

Ces liaisons utiliseront comme il se doit un maximum d'itinéraires RAVeL, mais également, lorsque nécessaire :

- les voies vertes communales et autres itinéraires cyclables mis en place par les communes, par exemple dans le cadre des Plans communaux de Mobilité ;
- les itinéraires Rando-Vélo (équivalent des Sentiers de grandes randonnées mais pour les cyclistes) ;

- les pistes cyclables existantes ou à créer le long des routes régionales (Schémas directeurs des Directions territoriales des Routes) ;
- au besoin, des liaisons à créer de toute pièce

Ainsi, l'une de tâches capitales de ce Schéma directeur cyclable sera de s'assurer qu'à terme toutes les villes importantes de Wallonie seront reliées par des itinéraires adaptés au plus grand nombre de cyclistes. Cela suppose bien entendu d'utiliser au maximum les liaisons RAVeL existantes et, pour le reste, de fixer des priorités et d'investir dans les aménagements nécessaires.

Nous ne distinguerons pas, comme on le fait trop souvent, les diverses raisons que l'on peut avoir de se rendre en ville. Que ce soit pour l'usage quotidien (travail, écoles, gares, services administratifs, loisirs sportifs ou culturels, ...) ou à l'occasion d'un voyage à vélo.

Se pose-t-on la question de savoir si une autoroute est destinée au travail, aux loisirs ou aux voyages de vacances. Le réseau autoroutier accueille indifféremment de courts trajets d'échangeur en échangeur, des trajets moyens entre villes proches ou des parcours plus longs pour les affaires ou les vacances. Il semble totalement normal que l'utilisateur puisse passer d'un point à un autre d'un pays, quel que soit son objectif.

Pourquoi devrait-il en être autrement pour le vélo ? Les Pays-Bas, pour ne prendre que cet exemple, signalent à peu près systématiquement les liaisons entre villes les plus adaptées aux cyclistes, c'est-à-dire à la fois les plus directes, les plus sécurisées et les plus agréables possible. C'est l'un des objectifs du Schéma directeur cyclable pour la Wallonie.

L'objectif est aussi de permettre aux pouvoirs locaux de créer des liaisons plus fines entre les villes, les villages et les lieux de vie, tout en bénéficiant déjà d'un maillage régional sur lequel ils pourront s'appuyer.

À ce titre, nous prendrons l'exemple de trois communes de Wallonie. Gembloux, une ville de 22.000 habitants, Sombreffe et Perwez, deux communes de 8.000 habitants. Elles sont traversées par une ancienne ligne de chemin de fer en cours d'aménagement dans le cadre du réseau RAVeL.

Comme de nombreuses autres communes wallonnes, ces trois entités ont bénéficié également de subventions pour aménager des chemins en faveur des usagers non motorisés, le projet PICVerts (ou Plan d'Itinéraires communaux verts) ? Chaque commune a pu, ainsi, rendre cyclables deux tronçons de quelques kilomètres chacun.

Elles ont choisi des tronçons permettant de relier 5 villages au futur RAVeL. En combinant ces liaisons, de petites routes à faible circulation et le futur RAVeL, il a été ainsi possible de concevoir un réseau cyclable reliant deux villes et 11 localités d'importance variable. Total du réseau : 70 km. Tout ceci en aménageant une dizaine de kilomètres au maximum.

La création d'un réseau cyclable régional dépasse donc largement une vision limitée au tourisme à vélo, comme pourrait y conduire une réflexion hâtive.

Créer un vrai réseau cyclable régional, c'est se doter d'un outil structurant, favorisant la mobilité non motorisée jusqu'au cœur des plus grandes villes mais aussi jusqu'au plus petit de nos villages. C'est l'objectif que s'est fixé la Région wallonne pour les années à venir.