

## RAVeL : surtout pas d'asphalte ? Le point de vue de l'asbl Chemins du Rail

En termes de revêtement, il faut distinguer :

- les revêtements qui « permettent au moins le passage » pour certains types d'usagers ;
- les revêtements les plus adaptés à chaque type d'usagers.

Pour les cavaliers ou les joggers, on peut supposer, vu les demandes qui sont formulées, qu'un sol meuble (terre, cendrée, empierrement fin) leur convient le mieux.

Pour les cyclistes, on se référera aux documents de la commission vélo de la Région wallonne, de l'enquête de l'association cycliste flamande Fietserbond ou des recommandations de la Fédération européenne des cyclistes : un sol dur et lisse est considéré comme l'idéal :

- reste facilement praticable même s'il pleut ;
- évite les vibrations voire les risques de perte d'équilibre en cas d'irrégularité ;
- permet la progression avec un minimum d'effort. Beaucoup de parents ou de grands-parents se souviendront longtemps du désespoir de leurs enfants ou petits-enfants peinant sur leur vélo à petites roues en essayant d'avancer sur un chemin empierré ou irrégulier ;
- facilite l'entretien. Le département de la Vendée a mené une étude sur 10 ans : sur cette durée, l'entretien d'un revêtement non induré équivaut au surcoût que représente la construction d'un revêtement en dur ;
- permet aux usagers à vélo d'arriver à destination (travail, école, réunion, manifestation) dans un état de propreté convenable. Faut-il prévoir qu'aucun habitant n'ira jamais au travail ou à l'école à vélo ? Que la voiture restera toujours le mode de transport de référence et que, pour la voiture, seul un sol dur et lisse peut convenir ? D'un point de vue environnemental, il faudra peut-être s'interroger sur le mode de transport que l'on favorise réellement.

### Objections sur l'induration du sol

On objectera que la création d'une piste en dur contribue à l'imperméabilisation des sols. C'est exact. Mais il faut peut-être placer cette remarque en perspective. Il existe en Wallonie environ 70.000 km de routes asphaltées ou bétonnées, soit plus de 400 km<sup>2</sup>. Imperméabiliser la totalité des RAVeL, existants ou potentiels, revient à ajouter 0,4 % à ce total. Et l'on ne tient pas compte, ici, des parkings commerciaux ou industriels, des pistes d'aéroport, des kilomètres de trottoirs asphaltés dans nos villes et nos villages, etc. Si l'on asphalté des trottoirs pour les piétons, il doit y avoir des raisons (confort ? sécurité ? propreté ? entretien ?). Dans la plupart de nos communes, la longueur des trottoirs asphaltés dépasse largement la longueur du RAVeL qui les traverse.

Tout se passe comme si le RAVeL à lui seul, avec ses 0,4 %, faisait soudain basculer un équilibre environnemental parfaitement préservé jusqu'ici. Si la limite acceptable se situe vraiment à ces 400 km<sup>2</sup>, il suffirait de désasphalter 2 km de route par commune wallonne pour compenser l'asphaltage de tout le RAVeL. On voit mal, en effet, pourquoi il faudrait absolument une surface dure et lisse pour une voiture qui roule sur quatre pneus de 15 cm de large et pas pour un vélo qui roule sur deux pneus de 2-2,5 cm de large et dont le conducteur avance à la seule force de ses muscles et doit en plus veiller à son équilibre. Et, avec une surface en sol meuble, les voitures rouleraient moins vite, non ? A moins qu'on ne considère que seuls les cyclistes qui roulent trop vite causent des accidents et jamais les voitures ?

On remarquera aussi que les chemins de halage de nos canaux et de nos rivières sont asphaltés ou bétonnés et que cela semble normal : il faut bien que les véhicules de service (avec quatre pneus de 15 cm de large) puissent y circuler confortablement... Si notre environnement est aussi fragile, il faudrait aussi

renoncer définitivement à faire passer nos autoroutes de 2x2 à 2x3 bandes. Exemple : l'élargissement récent de la E42 qui est passé de 2x2 à 2x3 bandes ce qui équivaut à 134 km de RAVeL à 2,5 m de large <sup>1</sup> .

Nous n'avons pas connaissance de protestation massive contre cet asphaltage supplémentaire. Mais ceci ne semble pas aussi critique, peut-être parce que, qu'on le veuille ou non, la voiture reste LA référence et que les critiques que l'on adresse à l'asphaltage des RAVeL ne concernent en rien les routes pour voitures.

On objecte aussi que l'asphaltage du RAVeL va encourager le passage des motos. Pour empêcher le passage des motos, la seule vraie solution est de placer à l'entrée un dispositif suffisamment dissuasif qui, du coup, dissuadera aussi le passage des cyclistes et l'empêchera tout à fait pour les vélos avec remorque. Est-ce le but poursuivi ? Un RAVeL vraiment sûr ne serait-il pas celui où, comme sur les routes, des contrôles même aléatoires rappelleraient aux usagers qu'il y a des règles à respecter ? Mais va-t-on demander aux policiers d'effectuer des contrôles sur le RAVeL ? Le RAVeL ne serait-il donc pas une voirie comme une autre où l'utilisateur doit respecter des règles comme sur toute autre voirie ? Et le RAVeL ne mériterait-il pas la même attention alors qu'il a pour but d'encourager la mobilité active, la plus favorable en termes de santé publique et d'environnement ?

### Et alors ?

Certes chaque usager du RAVeL peut rêver du seul revêtement qui lui convienne à lui tout seul. Voire de rêver à un RAVeL qui soit interdit aux cavaliers s'il est piéton (ils mettent les enfants en danger), interdit aux piétons s'il est cycliste (ils occupent toute la largeur et nous obligent à ralentir), interdit aux cyclistes s'il est piéton (ils arrivent à toute vitesse sans avertir). Au lieu de rêver du RAVeL que l'on souhaite pour soi tout seul, essayons peut-être de rêver d'un RAVeL où chaque usager non motorisé s'y retrouve le mieux possible.

La largeur des anciennes lignes de chemin de fer, même à simple voie, permet de concevoir presque partout une piste en dur de 2,5 m à côté d'une piste en sol meuble. Ainsi chacun utilise la piste qui lui convient le mieux. Même si la signalisation indique quels usagers sont prévus sur chacune des deux parties, le code de la route précise (art.22 quinquies 3) : « S'il est fait usage d'un signal F99b [...], les usagers empruntent la partie du chemin qui leur est désignée. Ils peuvent toutefois circuler sur l'autre partie du chemin à condition de céder le passage aux usagers qui s'y trouvent régulièrement ».



L'opposition de principe à l'asphaltage du RAVeL mériterait sans doute d'être confrontée à une réflexion plus large concernant les divers modes de transport et la place qu'on leur accorde. Il serait utile de déterminer si l'on s'en tient à la situation actuelle où la voiture reste reine ou si l'on est prêt à considérer chaque mode de transport en fonction de ses besoins réels et de son apport à la mobilité durable.

---

<sup>1</sup> E42 : Daussoulx-Sambreville 21 km – Andenne-Daussoulx 14 km – Huccorgne-St Georges 13 km x 2 = 96 km. 96.000 x 3,5 = 336.000 m<sup>2</sup> = 134 km de RAVeL à 2,5 m. Sources : routes.wallonie.be et Sofico.