

Coloque de l'AEVV du 29 juin 2018

Intervention de Marc Bauvin

Mesdames messieurs en vos titres et qualités,

c'est un plaisir pour moi de vous entretenir un instant sur l'aventure du RAVeL et dans sa suite la naissance de l'AEVV et de sa pérénisation.

Loin de moi évidemment de plonger dans un passéisme un peu "gnan gnan" (bravo pour la traduction !!!) mais bien de vous faire vivre une passion à l'égard d'un projet structurant qui anime encore aujourd'hui notre wallonie et surtout fait de plus en plus de nouveaux adeptes.

Lors de sa désignation en 1995, le Ministre Michel Lebrun reçoit les compétences de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports. Quelle belle opportunité de voir réunies des matières qui jusque là, avaient été confiées à des ministres différents ! Vous aller voir comment ces compétences cumulées furent un élément de force pour la suite.

Très rapidement le Ministre inscrit dans son programme de législature une volonté forte en faveur d'un réseau de déplacement consacré aux usagers lents et dans la foulée confie à son Cabinet la mission de rassembler tous les éléments et ressources afin de mettre sur pied cette politique.

Je me retrouve alors chargé de cette responsabilité. Une task force est ainsi constituée, rassemblant les inspecteurs généraux des Routes, Voies hydrauliques et Aménagement du Territoire. Comme point de départ nous avons un réseau de chemins de halage, des expériences de tronçons de voies lentes au niveau des Routes et une réflexion juridique et prospective menée au sein de l'Aménagement du territoire. Restait donc à fédérer ce qui aurait pu être des chasses gardées pour chacun des départements. L'ampleur de la tâche a tout de suite prévalu et les personnalités de Luc Maréchal, Michel Herfurth et Jean-Louis Libotte furent des atouts majeurs dans ce parcours où il fallait convaincre les incrédules et négocier avec les chemins de fer belge pour la récupération des anciennes voies abandonnées.

Quel enthousiasme ! Les réunions se déroulaient à un rythme soutenu, approuvées au fur et à mesure par le Ministre qui en suivait le déroulement pas à pas tandis que les différentes administrations se mettaient à l'ouvrage. Le projet prenait forme et recevait un nom : RAVeL, Réseau Autonome des Voies Lentes.

Une première inauguration se déroule avec l'itinéraire expérimental Doiche-Mariembourg. C'est l'occasion de tester la popularité du projet. Pari tenu ! Après un parcours à vélo, ministre en tête, la petite troupe se retrouve sous le chapiteau dressé pour l'occasion. Il contenait à peine le public venu fêter l'événement.

Des difficultés sont néanmoins rencontrées avec le phénomène NIMBY notamment pour la création de l'itinéraire de la ligne 142 au départ de Namur. Permettez moi à ce propos une anecdote : le Ministre ébranlé par une opposition farouche d'un groupe de

résistants cavaliers pour la plupart et par diverses pétitions et manifestations opposées à l'induration du revêtement et à sa largeur me demande de l'accompagner sur cet itinéraire un jour de pluie pour en saisir toutes les particularités et contingences. Parcourant celui-ci parapluie en main, nous apercevons une dame nous observant et qui d'un coup se dirige franc battant vers le Ministre en le pointant du doigt :

La dame : "Vous ne seriez pas le Ministre Lebrun, le ministre du projet ? "

Le Ministre : "oui Madame !"

(je vous avoue que pour ma part je n'en menais pas large, je ne sais toujours pas pour le Ministre !)

La dame : " vous savez quoi m'sieu l'ministre ? Moi j'habite le long de ce chemin et avec mes voisins nous sommes contents du projet ! N'écoutez pas tous ceux-là ! Continuez ! Allez-y ! Je prépare la barrière au fond de mon jardin pour y accéder !"

La messe était dite, il n'en fallait pas plus pour que la détermination première du Ministre soit confortée et nous recevions au sein de la task force un encouragement nouveau. Ceci étant, l'incident devait être réfléchi. Il manquait un maillon dans le processus !

Nous avons entendu parlé d'un groupe d'action qui avait publié un manifeste pour la défense des anciennes voies ferrées et de leur réhabilitation. A sa tête un certain Gilbert Perrin, directeur à la RTBF Charleroi. Ni une, ni deux, contact est pris pour une première rencontre. Se dessinait ainsi une collaboration intéressante avec le groupe, l'objectif étant au départ de leur confier la mission de créer un lien avec les riverains pour tous les nouveaux projets et ensuite d'assister la task force dans la connaissance terrain des anciennes lignes. Convention était donc signée avec l'Association Chemin du Rail tout nouvellement créée le 26 janvier 1996. Gilbert Perin nous rejoignait et, avec lui, toute l'expérience de son équipe sur le chemin de fer et son patrimoine.

Bien nous en pris car les permis d'urbanisme des nouveaux projets arrivaient sur la table, les marchés publics de construction et d'aménagement étaient publiés et les perspectives d'un maillage important du territoire se dessinaient.

L'Association Chemins du rail démontrait par son action, l'importance d'une vision globale du projet dans la perspective d'un maillage de la Région wallonne. Les services du Ministère de l'Equipement et des Transports et de l'Aménagement du Territoire s'attelaient à la réalisation des brochures traçant les itinéraires déjà réalisés permettant à l'usager une découverte non seulement des tracés mais aussi des paysages et sites rencontrés.

Le Ministre Michel Lebrun porte alors au Gouvernement wallon la structuration du réseau viaire de la Région en inscrivant le RAVel comme troisième réseau de déplacement conférant à celui-ci ses lettres de noblesses. L'Arrêté du gouvernement wallon était publié le 4 décembre 1997.

C'est aussi en 1997 qu'une nouvelle étape dans la promotion des voies lentes se dessinait. Notre réseau wallon en voie de construction ne pouvait trouver toute sa plénitude sans se préoccuper de son accroche avec les régions et pays voisins. Des

contacts sont alors pris avec la Flandre pour connaître leurs projets en matière de voies lentes et des accroches possibles à l'avenir. Il en est de même avec l'Allemagne pour les lignes de chemins de fer proches de la frontière.

Fidèle à une tradition nationale toujours à la pointe en la matière, sous l'impulsion du ministre Lebrun, il s'imposait donc à la démarche RAVeL de s'inscrire dans une réflexion plus globale encore, celle de nos pays voisins et plus largement européens. Echanger nos expériences, donner cohérence et soutien à nos actions communes, s'enrichir de nos processus réciproques qu'ils relèvent des techniques de construction, du développement touristique, des publications ou des règles juridiques propres à chacun, tel était le défi !. Là encore Chemins du Rail fut pleinement de la partie avec l'enthousiasme de la task force et de l'Administration.

C'est ainsi que débuta une nouvelle aventure celle de l'AEVV, l'Association Européenne des Voies Vertes dont Gilbert Perin vient d'évoquer la naissance avec toute la passion que l'on lui connaît. De cette dynamique permettez-moi de revenir un instant sur le colloque de San Diego et l'impression forte que j'en ai retenu. Autant nous avons pu admirer la force et la passion associative des défenseurs américains des anciennes voies ferrées qui achetaient tronçons par tronçons ces anciennes lignes, autant nous avons pu constater leur étonnement voire leur admiration de constater que le Gouvernement wallon s'impliquait, tant dans la possession du sol, que dans les investissements pour la réalisation des itinéraires wallons. A posteriori, on peut comprendre leur empressement à faire se rencontrer notre ministre et la députée américaine qui assistait à ce colloque en espérant que notre expérience puisse faire des jeunes aux Etats Unis pour une implication plus effective des instances politiques.

La Région wallonne n'arrêta pas là son action puisque de législature en législature les Gouvernements successifs apportèrent un soutien franc et ferme à l'installation et à la vie de l'association par la mise à disposition de locaux, et une aide de fonctionnement indispensable à son développement. L'investissement humain de la Wallonie ne fut pas en reste et au nombre de ceux-ci citons : Isabelle Dulaert, Christophe Lacroix, Anne Daubechie, les infatigables Jacques Botte et Gilbert Perrin, Michel Herfurth, et bien d'autres. Qu'ils soient tous remerciés !

Aujourd'hui le RAVeL se porte bien, son réseau de 1,500 km continue de s'agrandir d'années en années et il n'est pas rare de voir les communes inscrire dans leur programme la réalisation de maillages et itinéraires de voies lentes souvent soutenus par des politiques régionales comme le Développement rural et "Wallonie cyclable", réalisations qui, s'accrochant au réseau structurant du RaVel apporte une offre très positive aux usagers, tant dans les déplacements quotidiens que dans une vision touristique, de loisirs et de santé. Notre réseau wallon s'inscrit pleinement dans les réseaux transeuropéens qu'il intègre avec conviction.

En conclusion !

A posteriori, après ce bref regard dans le passé, je m'interroge encore aujourd'hui sur le comment !

Comment de balbutiement en 1995, notre "petite" Wallonie a-t-elle pu en si peu

d'années avoir construit un réseau d'une telle importance et reconnu par ses habitants mais aussi bien au delà ?

Comment notre "petite" Wallonie a-t-elle été en mesure d'initier une telle association européenne ?

Autorisez-moi une réponse :

La Wallonie n'est pas "petite" quand elle croit dans ses idées, quand elle mobilise ses atouts, et quand, fidèle à son histoire elle fédère, écoute et s'ouvre au monde.