



Le trimestriel de
l'asbl - Janvier 2021

107



Le RAVeL... du quantitatif
au qualitatif

ÉDITO - p 5

ACTUALITÉS

Gardez la ligne - p22 - 23

ASBL

Vie de l'asbl - p 53

Découvertes Virginal - p 18 - 19

Découvertes Schepdael - p 20 -21

Centre de documentation - p 43

CONVIVIALITÉ

BAMS sur le RAVeL - p 15

INFRASTRUCTURE

D'ici et d'ailleurs - p44 - 45

Pouvoirs locaux, Centre Ardenne - p 12 - 14

JEU

Jeu de piste, vélotourisme - p 54 - 55

LE SAVIEZ-VOUS ?

Règlementation sur le RAVeL- p 34

MOBILITÉ

Découvrir la région - p 30 -31

Sécurité - p 33

OPINIONS

Ce qu'ils en pensent, ce qu'ils en disent - p 46

PATRIMOINE

Les plaques de gare - p 32

POLITIQUE

Questions d'actualité - p 47

SNCB

Intermodalité - p 35 - 37

Déplacement : le vélo dans le train - p 48 - 52

VÉLOTOURISME

Initiatives provinciales en BW - p 42

**DOSSIER
DU TRIMESTRE**LE RAVeL... DU QUANTITATIF
AU QUALITATIF **p.24-29****VÉLOTOURISME**
Traverser Liège
par le RAVeL**p. 38 - 41****CONVIVIALITÉ**
BAMS sur le RAVeL**p. 15****INTERVIEW**Une initiative
supracommunale avec
Jean-Benoît Tonnelle**p.08 - 11****CONNAÎTRE
NOS MEMBRES**
Rencontre avec
Sacha Alex
Korsak**p. 16 - 17****PATRIMOINE**
Les quais
de gare**p. 6 - 7****OPINIONS**L'ÉCLAIRAGE SUR LE RAVeL
INFRASTRUCTURE p.46



Édito : le mot du président



Jacques Botte
Président

2020 a connu un franc succès pour les déplacements par les modes doux. Le bilan de l'année écoulée laisse apparaître en effet un réel engouement dans les diverses actions en matière de mobilité et de tourisme, menées en faveur des déplacements lents. Le public est conquis et demandeur.

Qu'il s'agisse de trajets au quotidien ou pour les loisirs, les lignes réaménagées ont connu une fréquentation accrue. Les comptages de l'été dernier ont conclu que le Réseau Autonome des Voies Lentes est devenu un véritable outil de communication au service de tous. Nous ne pouvons donc que nous réjouir de ce réseau qui permet incontestablement aux utilisateurs de goûter les joies du déplacement en toute sérénité et sécurité.

2021 vient d'être fêté en confinement. Espérons cette fois que cette nouvelle année nous permettra de mener à bien nos différents projets sous des auspices plus favorables, d'autant plus que "Chemins du Rail" fête son 25^e anniversaire. Et ses missions premières d'expertise et de militantisme restent toujours d'actualité.

La preuve : la Commission européenne a proposé de déclarer 2021 « Année européenne des chemins de fer » de manière à contribuer à la réalisation des objectifs du "Green Deal" européen dans le domaine des transports. A ce titre, une série d'événements, de campagnes et d'initiatives viseront ainsi à promouvoir le rail en tant que mode de transport durable, innovant et sûr. Selon la Commission, « les chemins de fer et les tramways, tant leurs bâtiments que leurs infrastructures et leur matériel roulant, constituent un patrimoine industriel important ».

C'est pourquoi l'E-FAITH, « la Fédération européenne des associations du patrimoine industriel et technique, a lancé une campagne pour attirer l'attention sur le patrimoine ferroviaire menacé. L'objectif est d'obtenir un aperçu du patrimoine ferroviaire menacé dans les États membres du Conseil de l'Europe. Les anciennes lignes de chemin de fer sont mises hors service. Les gares, les postes d'aiguillage et les ateliers sont en ruine ou en cours de démolition - alors qu'ils pourraient facilement être réaménagés pour offrir une forme de durabilité. Le matériel roulant déprécié est stocké dans de mauvaises conditions ou finit dans des cimetières ferroviaires. Les ponts ferroviaires en fer désaffectés rouillent ou sont démolis et vendus à la casse. Les anciennes lignes de chemin de fer peuvent être transformées en voies vertes, pistes cyclables et sentiers pédestres tranquilles et écologiques... Les chemins de fer touristiques, souvent gérés par des bénévoles, sont menacés par la perte de revenus due à la COVID-19, alors qu'ils constituent une attraction touristique dans les zones rurales ».

La Wallonie est traversée par un ensemble important de voies vertes que les générations futures ne nous pardonneraient pas d'avoir abandonné. L'asbl "Chemins du Rail" peut ainsi continuer à promouvoir ce réseau autonome de déplacements et aussi à défendre ce patrimoine parfois oublié le long de ces voies lentes.

Donnons à nos projets un enthousiasme certain pour construire un futur meilleur. En ce début d'année nouvelle c'est ce que je souhaite sous le signe du bien-être et du désir. Profitons de cette période de renouveau pour partager nos attentes et nos aspirations au service de la mobilité douce.

Un objet, Une histoire !

LES QUAIS DE GARE

Même s'ils ne sont pas aussi spectaculaires que les viaducs ou les tunnels, les quais font partie de notre patrimoine ferroviaire puisqu'ils sont le lien incontournable entre le train et le monde extérieur. Là où ils ont été heureusement préservés, ils marquent avec bonheur ces lieux de transit que sont les sites de gares.

Sur les « chemins du rail » de nos RAVeL et de nos Pré-RAVeL, on trouve essentiellement deux types de quais : les quais bas d'une hauteur standard de 28 cm et les quais moyens d'une hauteur de 55 cm. La tendance actuelle est de les porter à une hauteur de 76 cm pour un meilleur confort des voyageurs mais, sauf erreur, on n'en trouve pas sur nos anciennes lignes SNCB. On imagine quelle gymnastique les dames en crinolines et les messieurs en gibus devaient effectuer pour monter ou descendre du train avec des quais de 28 cm de haut !

Pour l'usager du RAVeL par exemple, le quai moyen est d'abord un agréable banc public où l'on ne risque pas d'être trop à l'étroit. Une petite pause avant de reprendre sa route. Un cas particulier : celui de l'ancienne ligne 160 entre Bruxelles et Tervuren devenue la Promenade du Chemin de Fer aménagée par Bruxelles-Environnement, une ligne qui a été rachetée par une compagnie privée en 1927. La compagnie l'a aménagée en métro avec des quais d'un mètre de haut. Pour l'usager d'aujourd'hui, une place de repos mais aussi un lieu de rencontre.



Restauration du quai, des clôtures
et de la plaque indicatrice

Mais nos anciens quais nous rappellent encore mieux l'époque où ils étaient le lieu d'une animation essentielle pour nos villes et nos villages lorsqu'ils portent toujours les symboles de l'activité ferroviaire dont nous vous parlions dans notre numéro 105, à savoir les clôtures typiques et les plaques de gare. On ne peut donc que souligner le beau travail qui a été réalisé à l'initiative de la Wallonie sur certains de nos RAVeL, comme, par exemple, à Villers-le-Peuplier sur l'ancienne ligne 127 entre Hannut et Huy. Tout y est : le quai, les clôtures et la plaque avec le nom de l'arrêt. On l'a aussi évoqué dans notre bulletin 105, on trouve ces plaques de gares sur plusieurs RAVeL et des budgets ont été débloqués pour en placer par exemple sur le RAVeL de la ligne 156 entre Chimay et Mariembourg, sur celui de la ligne 109A entre Thuin et Chimay ou sur la ligne 98A dans la région de Roisin.

Un autre élément appartient aussi au quai de la gare : l'abri des voyageurs. Il est surtout important aux simples points d'arrêt où l'on



Gilbert
Perrin

(photo : commune de Modave)



Modave-Village - Abri remarquablement restauré



Un endroit de rencontre sur la L160

ne bénéficiait pas de salle d'attente. On en trouve sur plusieurs RAVeL comme à Faymonville sur le RAVeL de la ligne 48 près de Waimes ou à Petit-Avin sur le RAVeL de la ligne 126 entre Huy et Ciney.

Sur le même RAVeL, celui de Modave-Village avait été restauré par la Wallonie lors de l'aménagement du RAVeL il y a bien des années mais il avait souffert de l'usure du temps. La commune de Modave, grâce à un subside du petit patrimoine wallon, a pu confier sa restauration à une entreprise qui nous a contactés : « Quelles couleurs ? à quelle hauteur ? ». Beau défi : où trouver des références crédibles sachant que, dans le dictionnaire du patrimoine ferroviaire que nous avons édité avec l'Institut du Patrimoine wallon en 2013, on citait simplement ce petit bâtiment mais sans détails quant à son aménagement.

C'est alors le début d'une recherche pas évidente. Nous faisons appel au service patrimoine de la SNCB ainsi qu'à Baudouin Dieu de l'association Patrimoine ferroviaire et Tourisme (PFT) que nous remercions pour sa précieuse contribution. Il nous signalait qu'à sa connaissance, il n'y avait pas de norme pour la peinture de ces abris, dont certains existent encore aujourd'hui. L'initiative était laissée au peintre ou au chef de gare qui avait la dépendance sous sa responsabilité. Pour le reste, il y avait des abris en béton non peint ou peint tout en blanc ou peint en partie seulement. Dès lors, recherche active pour retrouver l'un ou l'autre abri qui présenterait des signes aussi proches que possible de celui de Modave-Village. On en trouve un à Vijfhuizen près d'Alost et un autre à Moustier-sur Sambre. Mesures colorimétriques, prélèvement d'écailles de couleur qui sont en train de se détacher... La cause est entendue : ce sera du blanc RAL 9010 et du bleu RAL 5003.

Mais le projet prévoit aussi de repeindre les panneaux avec le nom de l'arrêt. Quelles dimensions, quel type de caractères, quelles couleurs ? Ici c'est plus simple puisque, comme on le mentionnait dans le numéro 105, nous avons déjà appris comment dessiner à l'identique une plaque de gare selon le modèle du chemin de fer et comment fournir à l'entreprise un dessin aux dimensions exactes de la plaque à fabriquer ou à dessiner, soit dans le cas de Modave 30x135 cm. L'image informatique présente alors un « poids » de 50 Mb, soit 50 fois la plupart des images de ce bulletin. Mais, on le sait, la qualité n'a pas de prix, surtout pour une asbl qui se targue de traiter du patrimoine ferroviaire !

L'entreprise prend bonne note et, quelques semaines plus tard, la commune nous envoie gentiment une photo du résultat. Un grand bravo à la commune de Modave pour ce bel exercice. Le quai de Modave-Village, comme les autres sur le réseau, est un beau modèle de ce qui fait d'un RAVeL plus qu'une simple piste cyclo-pédestre mais aussi un témoin du passé ferroviaire de notre région.



Jacques
Botte

Echos du Terrain

RENCONTRE AVEC JEAN-BENOÎT TONNELLE

Une initiative supracommunale pour l'entretien et l'aménagement du Réseau Autonome des Voies Lentes est actuellement menée le long de l'ancienne ligne de chemin de fer 98. À ce sujet, nous avons interrogé Jean-Benoît TONNELLE, responsable et coordonnateur du projet.

QUI ÊTES-VOUS ?

Monsieur Tonnelle, quelles sont vos fonctions actuelles ?

Je suis chargé de mission « ressources et milieux naturels » pour le projet supracommunal « Entretien RAVeL ». Il s'agit d'un projet pilote qui a été déposé par le Parc naturel des Hauts-Pays avec les communes de Boussu, Colfontaine, Dour et Frameries afin de répondre à un appel lancé par la cellule supracommunalité de la Province de Hainaut. Après validation, il a débuté en octobre 2019 et se terminera en octobre 2021.

Quelle est la nature de ce projet ?

Le projet consiste à appliquer une gestion différenciée, plus favorable à la nature, sur le RAVeL des communes concernées tout en favorisant la réinsertion sociale et professionnelle de personnes en « article 60 » issues des CPAS des quatre communes participantes. Une partie de ce projet consiste également à développer le tourisme du RAVeL par le biais, par exemple, d'une carte présentant plusieurs points d'intérêt : artisans, producteurs, restaurateurs situés juste à proximité. « Entretien RAVeL » s'articule autour de 4 axes :

- Le premier axe a pour objectif la réinsertion sociale et professionnelle de quatre personnes en « article 60 ». Ces derniers bénéficient d'une formation continue lors de leur



année d'engagement. L'apprentissage, l'utilisation de machines thermiques telles qu'une motofaucheuse, une débroussailleuse et une tronçonneuse constitueront de nouvelles compétences que ces personnes en « article 60 » pourront valoriser sur leur CV par la suite.

- Le second concerne la diminution de la charge de travail des communes et plus particulièrement, des ouvriers communaux. En effet, bien que le RAVeL ait été aménagé par le SPW, il incombe aux communes de prendre en charge son entretien. Ce projet permet donc de diminuer la charge de travail au sein des services espaces verts des communes partenaires afin que les ouvriers communaux puissent recentrer leurs efforts à d'autres endroits stratégiques de la commune.

- Le troisième axe concerne la nature. Le Parc naturel des Hauts-Pays étant opérateur du projet, il est important qu'une vision « verte » de la gestion des espaces verts soit appliquée. Outre l'aspect voie cyclable, le RAVeL est un véritable corridor écologique, une voie verte entre les différentes zones Natura 2000 et terroirs de la région. Il permet la circulation de la faune et de la flore au travers de paysages agricoles intensifs et des villes. Il forme un pont entre les zones noyaux de biodiversité sur une grande distance et relie les différents territoires. Le mode de gestion des espaces verts a un réel impact sur la biodiversité des milieux gérés. Plusieurs actions, réalisées lors de ce projet, favoriseront la nature au sein du RAVeL : création de zones de fauche tardive afin de favoriser la faune entomologique et floristique ; ensemencement de zones avec des plantes indigènes et intéressantes pour la biodiversité ; création de mares favorables aux batraciens et insectes aquatiques ; création de vergers communautaires et plantation de haies pour le grand public.

- Enfin, le quatrième aspect concerne l'accueil du public. Pour ce faire, des cadres paysagers seront installés aux endroits clés du RAVeL afin de mettre en valeur le patrimoine paysager. La Maison du tourisme de Mons (visitMons) produit actuellement une carte à destination des usagers afin de mettre en avant les producteurs locaux, les sites à visiter, les chambres d'hôte et bien d'autres à proximité.

En quoi consiste le travail ? Avec quels outils ?

Le travail au quotidien consiste à entretenir les abords des 16 km de RAVeL, à ramasser les déchets, tondre, abattre des arbres tombés ou dangereux, souffler les feuilles et créer des aménagements en faveur de la nature et du patrimoine paysager (creusement de mares, plantation de vergers et de haies, etc.). Nous utilisons principalement un porte-outils, muni d'une barre de fauche et d'une balloteuse afin de faucher de grandes zones et de ramasser les herbes. Nous utilisons également une tondeuse d'appoint pour les plus petites zones, une débroussailleuse, un souffleur, une élagueuse et une tronçonneuse.

Qui finance ce projet ?

- La cellule supracommunalité de la Province de Hainaut finance ce projet à hauteur de 120.000 euros pour les deux années au Parc naturel des Hauts-Pays.
- 20.000 euros sont attribués à visitMons pour la création d'une carte touristique.
- Les communes de Boussu, Colfontaine, Dour, Frameries et leurs CPAS respectifs.
- La cellule supracommunalité de la Province de Hainaut.

Quelles sont vos priorités d'action ?

Notre priorité est l'entretien du RAVeL, de s'assurer qu'il ne présente aucun danger pour les usagers et qu'il soit propre afin de rendre la promenade agréable. Ceci tout en assurant la formation et l'encadrement des personnes en « article 60 ». Nous accordons également énormément d'importance à la mise en valeur du patrimoine naturel, paysager et touristique.

Comment percevez-vous le RAVeL et quels en sont les points forts ?

Le tronçon de RAVeL dont je m'occupe permet de faire la liaison entre Mons et les Hauts-Pays. Il permet donc de relier les villes et villages de la région entre eux afin que les personnes puissent rejoindre leur lieu de travail grâce à la mobilité douce (à vélo, à pied, etc.). Un RAVeL propre et agréable est plus attractif pour les usagers et favorable à la planète.

Malheureusement, mon équipe et moi trouvons quotidiennement une grande quantité de déchets jetés le long de la voie. Je pense que la seule manière de changer les choses est de sensibiliser le grand public, notamment dès le plus jeune âge, par le biais, par exemple, d'animations dans les écoles (notre chargée de mission « éducation au territoire » en réalise). Le faible nombre de poubelles le long du RAVeL pourrait être remis en cause mais nous avons constaté qu'au plus il y avait de poubelles à disposition des usagers, au plus les dépôts de

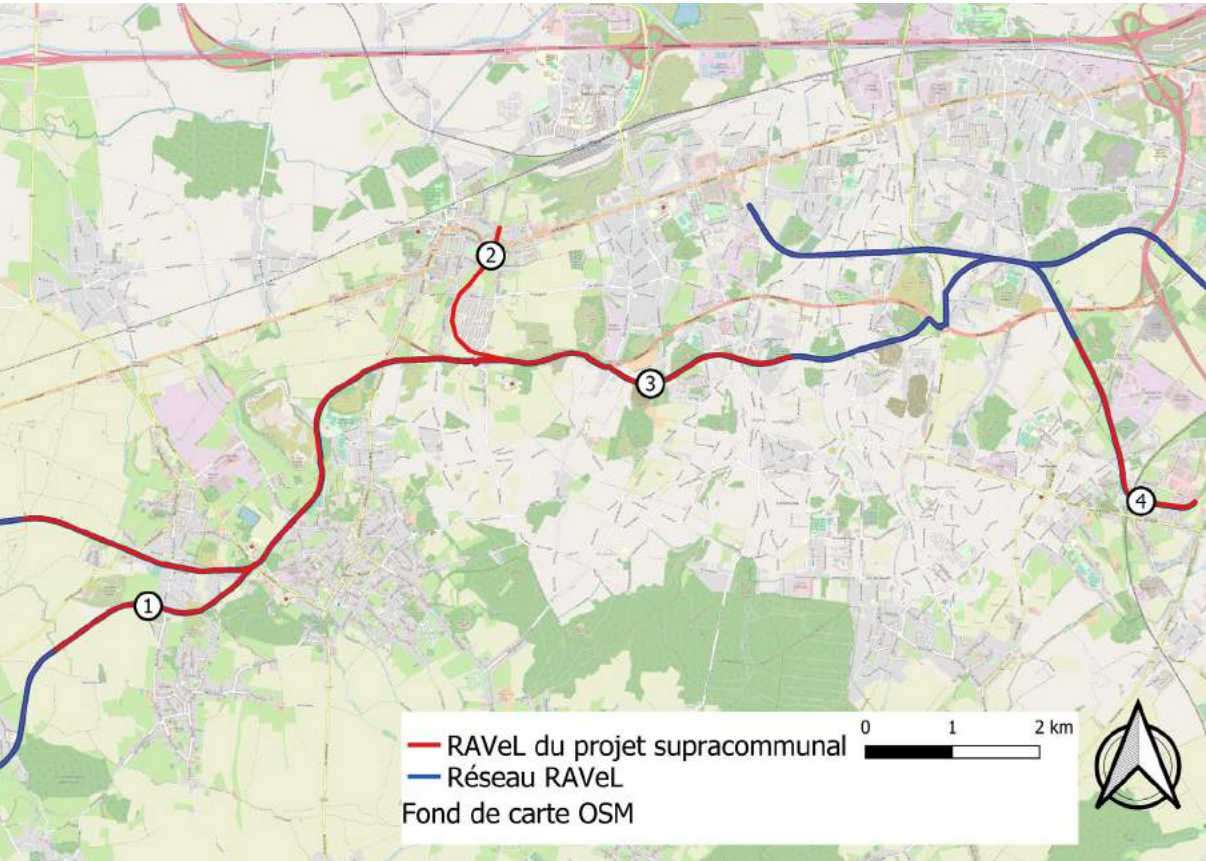
déchets augmentaient.

Pouvez-vous nous faire part d'une anecdote vécue ?

Lors d'une de mes sorties sur le RAVeL, j'ai eu la chance de croiser une salamandre tachetée, une espèce Natura 2000 rare en Wallonie. Cette rencontre me conforte dans l'idée que le RAVeL constitue une zone de biodiversité insoupçonnée. Mon plus grand regret est de voir des déchets jetés volontairement dans une zone que nous venons de nettoyer avec mon équipe.



Équipe au travail



Zone de compétence de l'équipe

CENTRE-ARDENNES : Libramont-Chevigny, un moteur pour la mobilité douce



Freux, la voie verte de la L623 au km 10,800 devenue W7



Jacques Counet

Très récemment, notre asbl a eu l'occasion de parcourir le territoire de cette vaste commune ardennaise :

- à la demande du SPW pour actualiser le descriptif du Pré-RAVeL L163 entre Libramont et Bastogne ;
- à la demande de la commune pour contribuer au descriptif d'un projet de liaison entre ce pré-RAVeL et l'itinéraire de longue distance W7, récemment induré entre Libramont et Tony (commune de Sainte-Ode) et de sécurisation des traversées de 4 villages et d'une route régionale par ce même W7.

Belle découverte que ce tronçon de W7 qui serre de près l'ancienne ligne vicinale L623 Libramont – Amberloup, voire en emprunte des sections de l'ancienne assiette. Superbes villages, splendides paysages. Une belle invitation à y organiser prochainement l'une de nos randonnées.

Ces missions nous ont permis de parcourir à vélo la commune en tous sens et de constater combien celle-ci était dynamique en termes de mobilité douce. Ce qui nous a conduits à vouloir en savoir plus en rencontrant sa cheville ouvrière, Madame Carole JANSSENS, Échevine en charge de la mobilité. Et c'est avec beaucoup de convivialité que l'intéressée a accepté cette interview et m'a accueilli en son bureau de la Maison communale pour nous partager l'enthousiasme qui anime son mandat.

En parcourant la commune et en visitant son site internet, l'on se rend vite compte de votre volonté d'y développer le concept de mobilité douce. Pourriez-vous nous en dire plus sur votre parcours personnel et votre motivation qui vous ont conduit à assumer cette responsabilité au sein de votre Collège ?

Je suis née et j'ai grandi à Libramont. Ma jeunesse a été rythmée par le scoutisme qui m'a appris à aimer, connaître et respecter la nature. Puis j'ai

eu l'occasion de voyager beaucoup durant mes études et mes années de jeune active. J'adore le fourmillement des grandes villes : le nombre de cyclistes et de piétons d'une ville est pour moi un bon indicateur de la vitalité de celle-ci. J'ai envie de voir les Libramontois se promener dans notre commune, se croiser et échanger. Et je pense que les Libramontois souhaitent cette convivialité ! Quand j'ai eu l'opportunité de ce mandat d'Échevine, il est vrai que la mobilité était quelque chose qui me parlait énormément.

Rien ne me fait plus plaisir, lors de mes joggings dans notre magnifique cadre de verdure, que de voir des gens qui se promènent et prennent du plaisir que ce soit à pied, à vélo, seul, en groupe d'amis ou en famille, en marchant ou en courant. Et de constater l'énorme succès de la nouvelle voie lente (Le W7) réalisée dans le cadre de notre PCDR (Plan Communal de Développement Rural). Au sein du Collège, la stratégie de développement de la mobilité douce est une envie partagée. Vous savez, notre Bourgmestre vient à la commune à vélo électrique. Nous avons même un échevin qui se déplace exclusivement à pied.

Pourriez-vous en quelques mots nous décrire l'état des lieux de la cyclabilité au sein de votre entité ?

La cyclabilité à Libramont-Chevigny s'est surtout développée grâce à la réalisation du Pré-RAVeL (Libramont-Bastogne) il y a quelques années et de la voie lente (Libramont-Tony), qui s'est fraîchement terminée au mois d'octobre de cette année. Ces deux tracés cyclo sont magnifiques et terriblement fréquentés. Nous disposons également de quelques voiries communales et régionales aménagées mais le maillage n'est pas complet. En septembre, nous avons organisé des aménagements temporaires de sécurité pour organiser la circulation des cyclistes dans le centre-ville (nous avons obtenu 80% de subsides). Les retours de la population sur ces tracés et aménagements sont tellement positifs que cela nous booste véritablement à continuer notre action !

Et partant les nouveaux projets qui assureront la continuité de cette dynamique ?

Nous venons de terminer notre dossier de candidature pour l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie cyclable 2020 » pour lequel nous pourrions obtenir 300.000€ de subsides de la Région. Notre ambition est triple : sécuriser les traversées de village de notre nouvelle voie lente, relier les deux tracés cyclo par le bois de Bonance au Nord de la ville, aménager les derniers kilomètres entre les 5 écoles secondaires et de promotion sociale (totalisant 3.870 élèves) de la zone et la gare ferroviaire (2000 navetteurs/jour). Ce grand projet nous permettrait de relier une grande partie des villages de la commune aux pôles scolaire, ferroviaire, sportif et culturel (qui se trouvent



Madame Janssens nous explique le projet d'aménagement du quartier de la gare et du centre-ville

dans le même périmètre) à travers les bois. Nous pensons même à créer des parkings aux entrées de la ville pour que les élèves fassent les derniers km à vélo.

Comment intégrez-vous vos projets locaux dans des projets plus vastes à l'échelle provinciale (nous pensons aux réseaux points-nœuds), régionale (Itinéraires de longues distances) voire européenne (Ardenne cyclo) ?

Nous avons tenu plusieurs réunions simultanées avec les chefs de projets de ces 3 initiatives cyclo. Ils ont tout de suite été séduits par nos tracés. C'était important pour nous de les guider au niveau du choix des itinéraires mais également dans le développement harmonieux des concrétisations, notamment en termes de signalisation. L'itinéraire W7 est désormais entièrement balisé depuis La Roche et le sera prochainement entre Libramont et Bouillon. Les points-nœuds et Ardenne cyclo arriveront courant 2021.

Quels sont à votre avis les atouts de votre entité pour s'inscrire dans cette démarche ?

Les nombreux points d'intérêts de notre commune au sein de la province (offre importante de commerces et services : centre hospitalier, zone de secours, entreprises, gares ferroviaire et de bus, nombreuses écoles). Ainsi que notre relief particulièrement plat pour la pratique quotidienne du vélo et nos magnifiques forêts.

Vous avez lancé un marché que vous avez attribué très récemment en vue d'actualiser votre PCM (Plan Communal de Mobilité). Quelles seront à votre sens les idées forces de ce nouveau PCM ?

Nous avons été très attentifs aux approches des différents bureaux d'études en ce qui concerne la multimodalité. Nous avons retenu le bureau Traject, notamment pour leur principe STOP (Stappen, Trappen, Openbaar -et Privé-vervoer). Autrement dit, dans l'ordre de priorité : marche, vélo, transport public et enfin les autres modes motorisés.

En conséquence, quelle pourrait être votre stratégie communale tant à court, qu'à moyen et long terme ?

À court terme, la création d'un nouvel itinéraire cyclable Nord (via le bois de Bonance) et les dessertes vers les points d'intérêts de la zone + la sécurisation des traversées de villages. À moyen terme, la création d'une passerelle au-dessus des voies ferrées, l'élargissement du maillage au centre-ville et le développement vers Lamouline et Neuvillers + la mise en place de mobiliers pour vélos (ex : parking sécurisé). À long terme, nous envisageons un nouvel itinéraire vers les villages au milieu et vers les autres communes + une offre de vélos partagés.

J'imagine que la population de Libramont-Chevigny est preneuse de telles initiatives. Existe-t-il une structure de concertation avec elle et des incitants ciblés (population en général, mais aussi publics cibles : écoles, entreprises, administrations, usagers TEC et SNCB, etc) ?

Oui plusieurs même ... Nous avons déjà réuni un comité technique élargi (PCDR, CCATM, Collège, ...) qui suivra le projet du PCM à chacune de ses étapes. La population sera également consultée dans ce cadre. Il est prévu dans le cahier des charges que le bureau d'études Traject présente son travail dans chacun de nos 28 villages,



Presseux, la Li63 au km 2,250 très fréquentée

Sur une des photos de l'article, nos lecteurs attentifs et perspicaces pourront très certainement y détecter l'intégration d'une infrastructure ferroviaire particulièrement mise en valeur par notre asbl. Réponse dans notre prochain numéro.

laissant à leurs habitants la possibilité d'amender le projet. Nous rencontrons également plusieurs fois par an la SNCB et le TEC, notamment lors des réunions de l'OCBM. Certains contacts ont également été établis avec les Mobility Manager des grandes entreprises de notre commune et un investisseur privé pour un projet commun, mais nous sommes toujours en cours de réflexion.

Pouvez-vous nous préciser ce qu'est cet OCBM ?

Cet Organe de Consultation de Bassin de Mobilité a été récemment mis en place par la Région. Pour notre Province de Luxembourg, il regroupe les Bourgmestres ou Échevin(e)s des 44 communes, et des représentants de la SNCB/INFRABEL, des TEC, de la Région. Il se réunit deux fois par an avec pour objectif de réfléchir et d'agir sur tout ce qui concerne la multi modalité et ce de façon supra communale.

Et cette réflexion avec des «Mobility Managers» ?

Partant d'une première réflexion avec le «Mobility Manager» de l'hôpital, celle-ci s'est élargie avec pour objectif d'implanter un réseau techniquement homogène de racks pour vélos électriques partagés, répartis dans des endroits stratégiques de la commune et d'entreprises intéressées. Le partenaire privé est une société à finalité sociale développant notamment les énergies renouvelables. Son rôle pourrait être de financer les bornes de rechargement des vélos et d'y fournir l'électricité nécessaire en échange de la mise à disposition d'espaces publics (par exemple des toitures de parking et bâtiments publics) pour y implanter des panneaux solaires.



Un petit bonjour sur le RAVeL

LE BAMS SUR LE RAVeL, UNE QUESTION DE BON SENS

Il y a quelques temps en me baladant sur le RAVeL de l'Ourthe vers Hamoir, je me disais : "Tout le monde devrait pratiquer le BAMS". En effet l'utilisation du BAMS devrait tomber sous le sens et tout usager sagace devrait l'utiliser.

Peut-être que de manière naturelle l'utilisez-vous lors de vos déplacements ? Son utilisation fait certainement plaisir aux gens que l'on croise et peut rendre heureux. Il ouvre des portes parfois insoupçonnées et peut être aussi le départ d'une rencontre agréable et d'une petite pause au bord du chemin.

Je ne vais pas vous faire languir plus longtemps. Le BAMS est tout simplement l'utilisation de quatre petits mots magiques qui font partie de notre vocabulaire de base : Bonjour, Au revoir, Merci et S'il-vous-plaît.

Un petit bonjour lorsque l'on croise un autre usager du RAVeL, c'est toujours convivial. N'oublions pas que certaines personnes seules prennent l'air le long du chemin et que ce petit mot peut éclairer et agrémenter leur journée. Et comme un bonjour en général amène un autre bonjour, il peut être l'occasion d'un échange plus long et le début d'une petite conversion parfois bien agréable et surprenante.

Au revoir clôturera cette rencontre improvisée et enrichissante. Et comme le mot le dit bien : au plaisir de se revoir lors d'une prochaine balade au même endroit ou sur un autre RAVeL, pourquoi pas ? Merci, un des plus beaux de la langue française est à utiliser tout simplement lorsque quelqu'un s'est reculé pour vous laisser passer parce que vous êtes plus rapide, plus gênant ou qu'après une interrogation, vous avez obtenu une réponse qui vous permettra de poursuivre votre chemin.

Et enfin "s'il-vous-plaît" à ne pas oublier en terminant une requête, en demandant sa route, par exemple. Mon papa me disait toujours qu'avec un "merci" et un "s'il-vous-plaît" on pouvait aller jusqu'au bout du monde même sans connaître la langue du pays.

Ce BAMS fait partie intégrante de la convivialité que l'on peut rencontrer sur le RAVeL (1) au même titre qu'un petit sourire ou le fait de ne pas laisser traîner des saletés après son passage.

La prochaine fois que vous irez vous promener sur un RAVeL, faites un peu l'expérience du BAMS. Rassurez-vous, ce n'est pas fatigant, cela ne prend pas plus de temps que d'habitude et vous ne pourrez en ressortir que plus heureux. Vous aurez peut-être même brisé la solitude d'une personne qui n'aura vu que vous sur sa journée.

En guise d'illustration, je n'ai pas résisté à l'envie de vous partager cette petite photo prise à l'arrivée de ma balade vers Hamoir. Fort probablement un enfant qui y a déposé ce petit caillou sur la table de pique-nique le long du RAVeL et qui pour moi a tout compris du BAMS.

Le BAMS sur le RAVeL... une simple question de bon sens !

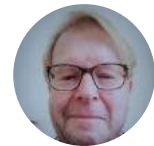


Un petit caillou BAMS

(1) Cette pratique ne doit pas seulement s'appliquer sur le RAVeL, mais aussi dans tout lieu public.

CONNAÎTRE NOS MEMBRES

Rencontre avec Sacha Alex Korsak



Olivier
Gernay

Olivier Gernay le temps d'une soirée s'est transformé en journaliste pour Chemins du Rail et n'a pas hésité à interviewer un de nos plus fidèles membres, Sacha KORSAK au parcours étonnant et brillant.

Quelques repères biographiques

D'origine russe, né belge au Congo le 17 février 1933, Sacha KORSAK, membre de Chemins du Rail depuis une bonne vingtaine d'années, est un voyageur dans l'âme.

Au tournant des années 30 et 40, Sacha entame ses études primaires à Bruxelles, sans avoir fréquenté le « jardin d'enfants », et il a à subir le climat « russophobe » qui règne à l'époque dans nos contrées. Il nous narre l'épisode de son vélo d'enfant de couleur bleue réduit à néant par le passage d'un camion allemand. Son père provoque alors un tel remue-ménage afin d'en obtenir séance tenante le remplacement à charge de l'armée allemande (!) que Sacha a l'immense joie de remonter en selle sur un nouveau vélo ... alors que l'esclandre provoqué par son père aurait pu leur coûter très cher, à l'un comme à l'autre !

Ensuite, durant ses secondaires, à l'Athénée Robert Catteau, au cœur de Bruxelles, certains condisciples lui font sentir, à leur tour, qu'il est « différent ». Cela ne l'empêche pas, que du contraire, de développer sa personnalité, et de mettre un point d'honneur, via les voyages, les conférences, les discussions, ... à communiquer et transmettre avec ferveur tout ce que la vie lui aura enseigné.

Adulte, il opte pour l'automobile - par commodité mais aussi par plaisir, dit-il en soulignant qu'il aura bientôt sa nouvelle voiture - mais il manifeste néanmoins un intérêt tout particulier pour les bateaux et les trains, sans oublier les vélos ni divers autres moyens de locomotion.

Licencié en éducation physique, il entame sa carrière comme professeur en cette matière à l'Athénée royal de Saint-Ghislain, où - bon sang ne saurait mentir ! - il compte parmi ses élèves un futur président des ... Chemins du Rail, Jacques BOTTE. Il termine ce parcours dans l'enseignement supérieur, à l'Ecole Normale de Nivelles, en 1992. Il se décrit lui-même comme « exigeant » vis-à-vis de ses élèves, mais ... pour leur bien, soucieux de faire éclore le potentiel propre à chacun !

Parallèlement, il étudie les langues slaves - vu ses origines - à l'ULB et devient notamment professeur de russe en cours du soir à l'Institut



Chef train CONI-FER

CHOME-WIJNS à Anderlecht. Il possède en outre des notions en langues tchèque et polonaise.

Une fois retraité à 60 ans, il entreprend une seconde « carrière » avec, insiste-t-il, une idée très précise de ce qu'il souhaite accomplir durant celle-ci.

La Russie et la langue russe, et plus largement les voyages, l'histoire sous toutes ses déclinaisons ainsi que la culture étant essentiels pour lui, il ne manque pas les perspectives d'ouverture... à l'Est, nées de la chute du mur de Berlin (09-11-1989). Il n'hésite donc pas à présenter sa candidature auprès de diverses agences et institutions actives dans le secteur du tourisme, espérant, on l'aura deviné, être orienté vers l'Europe de l'est.

Il est engagé par l'agence CARTOUR et, en guise de test, est envoyé à droite et à gauche. Il se forme progressivement à l'organisation et l'accompagnement de voyages touristiques et culturels. Il devient ensuite un spécialiste de Prague où il guidera pas moins d'une septantaine de groupes pour des séjours de 5 jours.

Actuellement, il est toujours « actif », absorbé par l'écriture de ses mémoires (« La troisième salve »). Ce titre évoque le départ de Russie de son père à l'époque où les Russes Blancs affrontaient les Bolcheviques, vers la fin de la première guerre mondiale. Alors que son père tente de gagner un bateau américain, les Bolcheviques pointent leur artillerie vers celui-ci et font feu par deux fois mais, par chance, pas plus la première que la deuxième salve ne feront mouche ... et il n'y aura donc jamais de troisième salve, si bien que le père de Sacha pourra monter à bord et voguer vers l'Europe de l'ouest. Plus tard, le récit qu'en fera Sacha à ses camarades ne leur semble absolument pas crédible, et lui qui espérait être admiré et respecté pour l'héroïsme de son père, ne suscitera que scepticisme et moqueries !

Les trains mais aussi les bateaux ...

À Prague, précise-t-il tout d'abord, le magnifique Musée des transports publics le captive tout naturellement ... Et il se perfectionne dès lors dans le domaine de la photographie grâce aux CONTINENTS INSOLITES. Qu'il ait guidé des voyages en Russie - avec un focus sur Moscou et Saint-Petersbourg - et en Europe de l'Est, qui s'en étonnera ? Mais, aucune autre destination n'est a priori exclue pour lui !

À l'occasion des voyages qu'il organise et guide, il trouve maintes occasions de faire partager à ses « clients » sa passion pour les trains et les bateaux, et il constate bien vite que ce « virus » s'avère incroyablement contagieux ! Il navigue donc sur le Nil (Egypte), la Volga (Russie), le Dniepr (Russie - Biélorussie et Ukraine). Le Danube, quant à lui, lui laissera un souvenir moins heureux, ayant eu à affronter l'incendie qui s'était déclaré à bord du bateau qui les transportait, lui et ses touristes. Il y eut, en définitive, plus de peur que de mal, mais l'épreuve reste inscrite dans sa mémoire.

À la fin des années 90, il découvre la toute jeune association Chemins du Rail. Il s'y inscrit et, parmi bien d'autres, il se souvient de la première visite organisée par celle-ci à laquelle il prit part, à Gedinne-Gare. Tant que ses forces le lui permettront, il continuera à participer aux balades à vélo comme à pied, puis aux activités un peu plus « sédentaires » adaptées à son âge actuel.

Les membres de Chemins du Rail qui ont participé à la balade pédestre, avec voyage et repas à bord d'un train du CHEMIN DE FER DU BOCQ, le 20 octobre 2019, n'auront d'ailleurs pas manqué de constater la présence active d'une équipe du C.F. du BOCQ, dont Sacha KORSAK faisait évidemment partie ! Sa passion des chemins de fer le conduira tout naturellement à s'intéresser à d'autres associations centrées sur les trains et les vicinaux.

C'est ainsi qu'il rejoint l'association CONI-FER, établie en Franche-Comté (France), et qui exploite, dans la vallée du Joux, la ligne touristique Pontarlier (Département français du Doubs) - Vallorbe (Canton suisse de Vaud). Il s'y rend régulièrement, durant l'été.

Si Sacha est également membre, comme on l'a dit plus haut, du CHEMIN DE FER DU BOCQ, c'est tout simplement parce que lors d'une visite au TRAMWAY TOURISTIQUE DE L'AISNE, à Érezée, il avait appris que le CHEMIN DE FER DU BOCQ, basé à Spontin, éprouvait des difficultés à recruter des bénévoles. Il n'en fallait pas davantage pour que Sacha s'y présente et en devienne membre actif. Qu'ajouter sinon que le MUSÉE DU TRANSPORT URBAIN BRUXELLOIS (M.T.U.B.), à Woluwé-Saint-Pierre, ne laisse pas davantage Sacha indifférent ?

De la vapeur d'une cheminée au souffle puissant d'une voix de stentor ...

Ainsi qu'on l'a déjà évoqué, Sacha est aussi conférencier. Et - il en est bien conscient - sa voix porte loin et fort ! Il donne des causeries consacrées notamment, parmi bien d'autres thèmes, à la Russie, à la religion orthodoxe, aux guerres civiles franco-françaises dans l'histoire, ... À propos de ses conférences, il nous révèle un « truc » pour inciter l'assistance à prendre la parole et oser poser des questions sans être intimidé : il pose lui-même les questions à la salle en confessant - d'une voix presque caressante, cette fois - son ignorance ou ses doutes quant à la réponse à y apporter ... Et cela marche, les gens s'engouffrent et en viennent à - se - poser des questions !

Lorsque Sacha ajoute, avec modestie, qu'il est - aussi - journaliste accrédité de l'U.B.J.E.T. (Union Belge des Journalistes et Écrivains de Tourisme), on ne s'en étonne plus.



Sacha Korsak lors de l'interview

Le mot de la fin ?

En dépit de ce que ce survol de son curriculum vitae pourrait donner à penser, le parcours et les centres d'intérêts de Sacha KORSAK sont particulièrement cohérents. Partout, on retrouve ce besoin irrépressible d'apprendre et d'enregistrer sans cesse et, surtout, de transmettre, de susciter la curiosité, de fédérer, peu important les domaines et les moyens à mobiliser pour atteindre ces objectifs, nobles entre tous, reconnaissons-le. Merci à Sacha !

SUR LES TRACES DU VIEUX TRAM NOIR DE BRAINE-LE-COMTE À BOIS-SEIGNEUR-ISSAC

LE PARCOURS - Balade pédestre

« Le vieux tram noir... il remue un moment de ma jeunesse : « le tram à vapeur ». J'étais fou de ce tram à vapeur, que l'on prenait devant la gare de Virginal, aujourd'hui disparue. Tout m'intéressait, le poêle placé dans un coin du wagon, l'éclairage au pétrole, les plates-formes ouvertes où l'on recevait la fumée de la locomotive. Aaah, ces locomotives... elles m'attiraient et me faisaient un peu peur avec leur souffle, leur sifflet strident, les escarbilles, deux hommes qui les conduisaient et le halètement, surtout au moment du départ. Elles remorquaient sans difficulté quatre remorques, trois voyageurs et un fourgon... Ah oui ! En 1934, on a mis en service des autorails tout neufs, j'en fus contrarié pour mon cher vieux tram... »

Paul Droulans dans « Au fil des arcades vicinales », Les vicinaux-Groupe de Nivelles, éd. Marc Helin, 2018, p.125

Le dimanche 31 janvier, « Chemins du rail » vous invite à mettre vos pas sur les rails du vieux tram noir de la ligne 919, convertie en Pré-RAVeL, et plus précisément sur son tronçon reliant Braine-le-Comte à Bois-Seigneur-Isaac.

La gare de Braine-le-Comte dont l'intérieur a été complètement réaménagé sera notre point de départ. Très vite, nous quitterons la cité, longerons les étangs Joseph Martel et suivrons le « Sentier du tram » au cœur du Bois de la Houssière. Presque totalement classé « Natura 2000 », arbres remarquables, oiseaux sédentaires ou migrateurs rendent sa traversée particulièrement ressourçante ! Les plus dynamiques pourront même en expérimenter le parcours santé. À sa sortie, nous découvrirons Virginal et ferons halte pour nous sustenter après ces 8 km assez aisés.

De Virginal à Ittre, le RAVeL suit la nationale et présente peu d'intérêt pour la balade pédestre même si nous passons devant le lieu de l'ancienne gare de Virginal et devant le site des anciennes papeteries de la même localité. Un bus nous amènera donc au départ du Pré-RAVeL nommé « Sentier des longs prés » à Ittre.

Changement de paysage pour ces 5 km de l'après-midi : les bois laissent ici la place aux doux vallons du Brabant wallon. Les rys chantants y tracent leur sillon. Tantôt, de hauts peupliers, garnis de boules de gui, se dressent fièrement sur leurs berges. Tantôt, des saules têtards étirent l'ombre de leur longue chevelure sur le sol sous le faisceau des rayons obliques du soleil hivernal. L'atmosphère est douce et nous emmène doucement vers Haut-Ittre et sa blanche église Saint-Laurent. Sans nous y attarder, nous arpenterons alors une petite route pavée jusqu'aux hauteurs de Bois-Seigneur-Isaac, de son château et de son abbaye. Notre parcours y prend fin et notre fidèle bus nous ramènera à Braine-le-Comte.

QUAND ?



(en fonction des directives gouvernementales du moment, la journée pourrait être déplacée à une date ultérieure)



Ancienne ligne 919



Bois-Seigneur-Isaac

PARTICIPER

Inscription

L'inscription s'effectue en ligne en complétant le formulaire disponible sur notre site internet. La réservation et le paiement seront obligatoires. Il ne sera accepté qu'un maximum de 40 participants

Coût

Comprenant le repas, le trajet en bus : membres 22€ ; non-membres 27€. Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 27.01.2021 avec mention « journée du 31.01 et le nom des participants ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.

S'y rendre

En train :

- ALLER

Bruxelles-Midi : 08.56 / Braine-le-Comte : 09.15

Mons : 08.14 / Braine-le-Comte : 09.02 (via La Louvière Sud pour cause de travaux)

- RETOUR

Braine-le-Comte : 16.47 / Bruxelles-Midi : 17.05

Braine-le-Comte : 17.18 / Mons : 17.43.

En voiture :

• Par la E429, sortie 24 Quenast-Rebecq, via Hennuyères.

• Par la E19, sortie 18 Nivelles Nord, via Ronquières et Henripont.

Le planning

Le départ de la balade se fait à la gare de Braine-le-Comte : (ouverte en matinée) place René Branquart

09h30 Départ vers Virginal
12h15 Repas à Virginal
13h45 Départ en bus vers Ittre

14h15 En route pour Bois-Seigneur-Isaac

16h00 Arrivée à Bois-Seigneur-Isaac

16h40 Retour vers Braine-le-Comte



Anne-Françoise Deleixhe

LE PAJOTTENLAND ET SES ANCIENS CHEMINS DE FER VICINAUX

LE PARCOURS - Balade pédestre

Le Pajottenland est une contrée du Brabant Flamand, située au sud-ouest de Bruxelles et constituée de gros bourgs agricoles et de châteaux, terre de lambic et de gueuze, au relief quelque peu vallonné traversé de ruisseaux affluents de la Senne ou de la Dendre.

Aucune ligne de chemin de fer ne la traverse, si ce n'est la ligne 50A directe Bruxelles - Gand...sans gare. Ce sont donc les tramways vicinaux qui l'irrigueront vers Bruxelles à la fin du XIXème siècle, permettant d'écouler les produits fermiers mais surtout, permettant à ses habitants de venir travailler ou étudier dans la capitale.

Le 'boerentram' (littéralement, 'le tram des paysans'), supprimé en 1972, y a laissé des traces que nous découvrirons au cours d'un parcours varié de 11 km. Nous en profiterons pour admirer les châteaux de Groenenberg et de Gaasbeek ; nous nous restaurerons dans un estaminet des environs (au menu : potage, stoemp avec boulettes et une boisson) et terminerons notre balade par un parcours en bus historique vers la gare vicinale de Leerbeek et les villages de Oudenaken et de Sint-Anna Pede pour rejoindre le musée du tram vicinal de Schepdaal que nous visiterons. Implanté dans un dépôt 'pure jus' de 1887, ce musée présente l'évolution complète des trams vicinaux, du tram à vapeur au tram électrique en passant par l'autorail et le transport des marchandises.

Le parcours proposé ne présente aucune difficulté et les kilomètres du matin sont à peine supérieurs à ceux de l'après-midi. Chaque participant engage sa responsabilité, se sent à même de parcourir à pied cette balade, assure sa propre sécurité sur le parcours et suit scrupuleusement les consignes données par les organisateurs. Chaque participant emporte avec lui au moins un masque qu'il s'engage à porter lorsque la distanciation sociale ne peut plus être respectée notamment dans le bus, au musée et au restaurant lorsqu'on n'est pas à table.

Cette balade sera organisée en fonction des directives nationales et/ou régionales concernant la pandémie de la Covid-19. Toutes les informations détaillées de cette balade-découverte seront disponibles sur le site de l'asbl (www.cheminsdurail.be) un mois avant la date de l'activité et jusqu'au jour du départ. Vous pourrez aussi joindre l'association par mail (info@cheminsdurail.be) ou par téléphone (081. 657 596).



Site-propre vers Sint-Martens Lennik

QUAND ?



(en fonction des directives gouvernementales du moment, la journée pourrait être déplacée à une date ultérieure)



Entrée du château de Gaasbeek

PARTICIPER

Inscription

L'inscription s'effectue en ligne en complétant le formulaire disponible sur notre site internet. La réservation et le paiement seront obligatoires. Il ne sera accepté qu'un maximum de 40 participants

Coût

Comprenant le repas, le trajet en bus historique et la visite du musée : membres 26€ ; non-membres 31€. Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 22.02.2021 avec mention « journée du 28.02 et le nom des participants ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.

S'y rendre

En train et en bus :

- ALLER

Depuis la gare de Bruxelles-Midi, bus 'De Lijn' ligne 141 à 09h17 (gare bus De Lijn avenue Paul-Henri Spaak au pied de la Tour du Midi), arrêt Sint-Kwintens Lennik Marktplaats, arrivée à 09h48 ; rejoindre à pied la Stationstraat (5') ;

- RETOUR

Bus ligne 128 à Schepdaal à 16h52 pour Bruxelles-Nord, arrivée à 17h25.

En voiture :

Ring de Bruxelles, sortie 16 vers Lennik ; RDV Stationstraat Sint-Kwintens Lennik (1750) où du parking est disponible.

Le planning

Le départ de la balade se fait à Sint-Kwintens Lennik (1750), Stationstraat

- 09h45** Rendez-vous
- 10h00** Départ de la balade
- 12h15** Repas (en fonction des contraintes sanitaires qui seront en vigueur à cette date)
- 13h30** Parcours découverte en bus historique
- 15h30** Visite guidée du musée du tram vicinal à Schepdaal
- 16h55** Trajet en bus historique de Schepdaal à Sint-Kwintens Lennik



Marc Grieten



GARDEZ LA LIGNE

LA L156 AMENAGÉE ENTRE AUBLAIN ET MARIEMBOURG

Elodie
Sartenar

Ingénieure en construction, j'ai commencé à travailler au SPW en 2014 en tant que conseillère en aménagements pour les modes doux. Depuis 2019, je suis cheffe de projets à la Direction des Routes de Namur et correspondante vélo.

Mon travail au SPW comprend la conception de projets relatifs aux travaux publics, leur gestion, leur évaluation après mise en service, et à la maintenance des infrastructures publiques et de leurs équipements. Une grosse partie de mon occupation professionnelle traite du suivi des études d'aménagement. Cela passe par des visites préalables sur le terrain. Je réalise simultanément des missions de conception, coordination et réalisation de projets complexes et pluridisciplinaires. Je supervise l'élaboration de plans et le calcul des métrés estimatifs des travaux et des coûts d'exploitation. Je réalise également un suivi de l'exécution, du contrôle de la qualité et du respect des impositions techniques et réglementaires dans le cadre de l'exécution des marchés publics. Les projets et chantiers que je suis s'étendent du RAVeL aux voiries du réseau structurant en passant par des voiries régionales de gabarit plus petit, mais demandant une attention plus particulière à la mobilité active.

Le projet de réaménagement de la ligne 156 est réalisé.

L'étude de ce projet a débuté en avril 2017. Le marché de travaux a finalement été adjugé en novembre 2019 pour un montant d'un peu plus d'1 million d'euros, et les travaux ont réellement

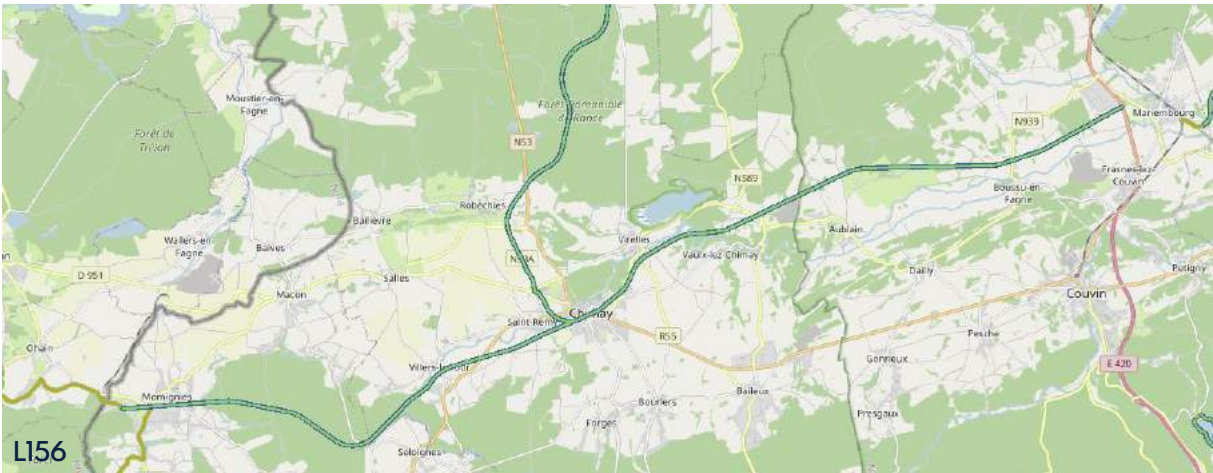
commencé en mars 2020 pour s'achever en cette fin de trimestre avec une ouverture du RAVeL fin novembre, malgré les quelques détails qu'il nous reste encore à peaufiner.

Ce projet est un tronçon manquant de l'ancienne ligne de chemin de fer L156 qui part de Momignies à la frontière française et rejoint la vallée de la Meuse, à la rencontre d'une des plus belles véloroutes d'Europe. Prochainement une passerelle cyclo-piétonne viendra ponctuer cette réalisation et la liaison pourra dès lors se faire de bout en bout depuis Momignies jusqu'à Hastière, puis Dinant ou Givet.

La L156 représente aussi un véritable atout touristique.

Ce tronçon de RAVeL est également un gain énorme d'un point de vue du tourisme vert. En effet, ce chantier est un tronçon manquant de l'ancienne ligne de chemin de fer L156 qui traverse le Parc Naturel du Viroin-Hermeton où alternent des paysages sauvages, pittoresques et de grands bois. L'été, ces décors sont très verts, avec une douceur permanente. Le printemps et l'automne, ils sont très colorés.

Le but poursuivi par ce projet consistait en l'aménagement d'un RAVeL dans le respect de l'environnement Natura2000 et la mise en valeur de celui-ci pour la future utilisation des usagers du RAVeL. Une attention toute particulière a été portée à l'accessibilité de l'infrastructure. Une aire de pique-nique, munie d'une place de parking PMR et de tables et bancs



accessibles, sera créée et ce dans le respect des codes de bonnes pratiques actuellement en vigueur. Une piste cavalière a également été aménagée sur toute la longueur du projet, excepté en approche de la future passerelle cyclo-piétonne.

Le patrimoine ferroviaire est également mis en valeur.

L'aspect historique des lieux n'a pas été oublié. En effet, le patrimoine ferroviaire a été conservé au maximum (1), rafraîchi et mis en valeur afin de rappeler aux usagers qu'avant d'être un RAVeL, un train circulait à cet endroit. C'est un patrimoine menacé. L'objectif ici consistait à repeindre les anciennes bornes (BK) avec le chiffre exact des kilomètres, rafraîchir des signaux et des balises.

Ce marché a été une véritable collaboration

étroite entre le DNF et les Routes. Réaliser une telle construction dans un site Natura2000 était un défi. Le résultat est impressionnant. Ce RAVeL met également toute la nature en lumière et permettra ainsi de sensibiliser le public.

C'est un travail de longue haleine qui demande énormément de temps de préparation et une coordination dès le départ entre chaque partenaire et ce tout au long du marché. Mais c'est un réel plaisir que de voir naître petit à petit ce bébé que nous avons mis tant de temps à concevoir. Le suivi régulier de la mise en œuvre garantit une qualité du résultat recherché. Je me réjouis déjà de profiter de la nature au rythme de mes tours de roues.

(1) Sur la base des fiches techniques réalisées par Chemins du Rail





Jacques
Botte

LE RAVeL... DU QUANTITATIF AU QUALITATIF, QUELLES SONT LES CONCLUSIONS ?



VOUS LE SAVEZ : à la demande des Cabinets du Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité ainsi que de la Ministre de la Fonction publique, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière, en collaboration avec le SPW et le CGT, une opération de comptage des différents usagers du RAVeL a été menée au cours de l'été 2020, et spécifiquement durant les périodes de juillet, août et septembre.

Cette opération avait pour objectif de fournir des indications précieuses sur le type de fréquentation des voies lentes. Au comptage quantitatif s'était adjoint un comptage qualitatif auprès de divers usagers de manière à cerner au mieux le type d'utilisateurs (public local - public « longues distances ») et obtenir une appréciation quant aux différents tronçons RAVeL fréquentés.

Le comptage s'est déroulé en 20 lieux choisis par les administrations respectives, une fois en semaine, l'autre fois en week-end ou jour férié. Les enquêtes qualitatives étaient effectuées dans la langue des usagers (français - néerlandais - anglais - allemand). Ces relevés étaient réalisés entre 8h00 et 17h00 de manière à couvrir un panel important d'utilisateurs.

Les différents districts du SPW ainsi que les communes avaient été avertis de l'événement. Certaines entités ont d'ailleurs marqué un intérêt pour obtenir les résultats. Les tronçons RAVeL choisis afin de couvrir une large partie du territoire, étaient répartis comme suit >>

Pour les anciennes lignes ferrées :

1	L31	Ans	Rue des Ponts
2	L38	Chênée	Jonction avec l'Ourthe
3	L38	Bois-de-Breux	Carrefour de la N3
4	L38	Soumagne	Rue César de Paepe
5	L38	Herve	Maison du Tourisme (gare)
6	L119	Châtelet	Jonction avec la Sambre
7	L141	Nivelles	Traversée de la rue du Sotriamont
8	L142	Namur	Jonction avec la Sambre
9	L142	Ramillies	Jonction Sud de la L142 et L147
10	L150A	Anhée	Jonction avec la Meuse
11	L150B	Rocheftort	Rue Sous le Château (gare)
12	L163	Bourcy	Jonction des lignes 163 et 613

Pour les chemins de halage :

13	Canal Blaton - Ath	Blaton	Ecluse 8 de Grandglise
14	Canal du Centre	Mons	Grand Large : côté Blaton - point nœud 4
15	Sambre	Namur	Passerelle de Salzinnes : rive droite
16	Meuse	Namur	La Plante
17	Meuse	Namur	Pont des Ardennes rive droite : côté Jambes
18	Meuse	Liège	Passerelle de dérivation : quai Mativa
19	Meuse	Liège	Passerelle la Belle Liégeoise : proximité de la volière
20	Ourthe	Poulseur	Rue de l'Ourthe

Il est à relever que plusieurs journées de comptage ont été réalisées en période de canicule, ce qui a influencé le nombre de passages (souvent moins élevée ces jours-là). Les RAVeL ont été très pratiqués durant la période de confinement (de mars à mai) et l'impact de la COVID-19 sur la fréquentation s'est ressenti chez beaucoup d'usagers ayant décidé de passer leurs vacances en Belgique. Force est de constater globalement un relevé accru de résidents belges par rapport aux ressortissants étrangers.



QUELLES CONCLUSIONS ?

Nombre de passages (tous usagers confondus)		en semaine	le week end
Ans	L31	294	464
Chênée	L38	1523	1050
Bois-de-Breux	L38	401	498
Soumagne	L38	718	1078
Herve	L38	518	621
Châtelet	L119	222	350
Nivelles	L141	363	636
Namur	L142	228	347
Ramillies	L142/147	532	660
Anhée	L150A	650	594
Rocheftort	L150B	377	494
Bourcy	L163/613	166	290
Blaton	Ecluse 8	172	591
Mons	Grand Large	493	847
Namur	Salzinnes	331	314
Namur	La Plante	1056	1756
Namur	Pont des Ardennes	712	645
Liège	Mativa	1151	2489
Liège	Volière	570	421
Poulseur	Ourthe	863	714

A partir des différents comptages, il apparaît que le RAVeL dans son ensemble constitue un outil utile pour la plupart des usagers. Il reste néanmoins des améliorations à apporter comme l'entretien, la propreté, l'offre HORECA à proximité et la sécurité.

Dans l'ensemble, les cyclistes représentent la majorité des usagers mais la cohabitation avec les piétons n'est pas chose aisée (excès de vitesse, méconnaissance des usagers prioritaires).

Au total, plus de 1200 enquêtes qualitatives ont été réalisées. De l'analyse des contenus, on peut tirer les remarques suivantes :

- a. Le RAVeL est apprécié pour sa tranquillité, son côté paisible, à l'abri des voitures et en pleine nature. De façon générale, on a dénombré moins de remarques concernant la qualité du revêtement, les problèmes de signalisation et le manque de balisage que lors des opérations de comptage précédentes.
- b. On distingue facilement les « lève-tôt » : piétons et cyclistes qui occupent le RAVeL dès 8h – 8h30, majoritairement pour les déplacements utilitaires (école, travail). En fin de matinée, les promeneurs suivent ; et dans l'après-midi, on retrouve beaucoup les familles avec enfants et les usagers rencontrés entre 8h et 9h qui font le trajet dans l'autre sens pour rejoindre leur domicile.
- c. L'offre touristique est globalement sous-développée le long du RAVeL. Certains usagers ont souligné la difficulté de trouver un endroit pour boire ou manger sans devoir changer de trajectoire. Cette remarque est surtout valable en été lorsque le pourcentage de vélotouristes augmente.
- d. On retrouve des personnes de tout âge et de tout genre. Bon nombre d'usagers sont des locaux mais le nombre de vélotouristes ne cesse d'augmenter. Les résultats obtenus en termes de nombre de passages sont supérieurs

précédemment. Cela s'explique sans doute par l'amélioration continue de l'infrastructure et la promotion renforcée du réseau.

e. Les itinéraires de longue distance (W et EuroVelo) sont très méconnus. Il en va de même pour le label « Bienvenue Vélo » qui nécessiterait d'être promu de façon plus systématique lors de prochaines opérations.

En termes d'avis, on relève surtout le manque :

- d'équipements de confort ou de convivialité (bancs, aires de pique-nique, aires de repos, toilettes, points d'eau)
- d'entretien de certains tronçons (revêtement défectueux, élagage nécessaire...)
- d'offre ou de points d'information touristiques
- de fair-play entre usagers (cyclistes – piétons)
- de liaisons ou le manque de sécurité sur les liaisons existantes
- de propreté

En termes de suggestions, on souligne surtout :

- l'importance de sensibiliser les communes à l'entretien des aménagements existants et à l'investissement dans des aménagements supplémentaires.
- l'importance du développement de l'offre touristique le long du RAVeL afin d'augmenter le taux de fréquentation et d'inciter à la découverte de la Wallonie. Les usagers sont demandeurs d'un lien plus tangible entre le RAVeL et les établissements HORECA. La Vennbahn doit servir d'exemple.
- la nécessité de sensibiliser les usagers à la sécurité routière et à la courtoisie.

QUELLES RECOMMANDATIONS ?

Pour chaque lieu de comptage, un relevé précis des recommandations a été établi par Chemins du Rail. De manière générale, nous pouvons constater que le réseau offre de nombreuses possibilités et ne cesse de s'améliorer. L'un des gros points faibles que nous avons pu mettre en évidence est que l'offre touristique aux abords du RAVeL n'est pas assez valorisée ou développée alors que le réseau attire un public étranger de plus en plus nombreux. En guise d'exemple, le label « Bienvenue Vélo » demeure encore très méconnu et pourrait être boosté grâce à des outils de communication ciblés principalement destinés à un public de vélotouriste.

Par ailleurs, le manque de courtoisie et de respect des règles de sécurité a été souligné à de nombreuses reprises. Cyclistes et piétons ne font pas toujours bon ménage. Les cyclistes sportifs sont souvent pointés du doigt car ils ont tendance à rouler à vive allure sans annoncer leur passage au préalable. Etant donné que la limitation de vitesse à 30 km sur le RAVeL est très méconnue, ne serait-il pas judicieux d'en informer le public de manière plus large et de mettre l'accent sur une campagne de prévention ? L'avènement du « pedelec » et des nouveaux engins de déplacement (segway, overboard, trottinette électrique...) ne va certainement pas arranger ce phénomène.



Convivialité sur le RAVeL

Pour conclure, il est important de souligner que les résultats obtenus lors de cette opération de comptage seront exploités à plusieurs niveaux :

- **Infrastructure** : pour identifier les manquements et les problèmes persistants, afin d'établir des priorités en vue des prochains investissements.
- **Vélotourisme** : pour confirmer la nécessité de se servir du RAVeL comme une « colonne vertébrale » autour de laquelle l'offre touristique devrait davantage se développer. Les résultats seront transmis à l'Observatoire Général au Tourisme.
- **Pouvoirs locaux** : l'entretien et l'aménagement font souvent défaut et les communes y ont leur part de responsabilité, il est donc essentiel de les informer et de les sensibiliser.

Lors d'éventuels prochains comptages, il serait sans doute intéressant de procéder à une étude d'évaluation sur différentes thématiques assez sensibles telles que :

- l'information à la convivialité ;
- le respect des règles de circulation ;
- les équipements indispensables chez les usagers : piétons – cyclistes – mobilité réduite ;
- l'apprentissage à la circulation et à la sécurité chez les jeunes enfants ;
- la place réservée aux cavaliers ;
- les services proposés aux usagers ;
- l'organisation des secours.



Découvrir la région

LES BUFFETS DE GARE, UN LIEU DE VIE ATTACHANT

Pour bon nombre, la gare constitue incontestablement un lieu de départ et d'arrivée de trains mais aussi et bien plus, un lieu vie et de rencontre qui s'égène au rythme des horaires. Chacune d'elles a son histoire, particulière, discrète ou connue de tous.

Autrefois construites selon l'importance de la ligne et de la ville desservie, les gares ou BV (bâtiment des voyageurs) se composaient généralement toutes de guichets, d'un hall, d'une ou plusieurs salles d'attente mais aussi pour certaines d'entre elles d'un buffet où il faisait bon prendre le temps avant un départ ou une arrivée.

S'il est vrai qu'au cours des dernières décennies les gares ont brassé et accueillent maintenant de plus en plus de monde, voire des milliers d'usagers ou clients, navetteurs quotidiens et voyageurs d'un jour, les bâtiments et par conséquent les buffets de gare ont dû s'adapter aux exigences et aux besoins de la clientèle.

Apparus au XIXème siècle, ces buffets de gare ont souvent été créés avec une architecture bien spécifique. Il suffit d'observer les gares de Bruges ou d'Anvers. Qu'elles soient grandes, comme Liège Guillemins et Leuven ou petites, comme Marloie, Huy et Saint-Ghislain, ces haltes gourmandes ou rapides ont leur charme respectif et procurent bien souvent aux passagers un havre de paix et de détente, ne serait-ce que quelques minutes.

Certes, le concept évolue. Les gares de Bruxelles-Midi ou de Gand Saint-Pierre par



St-Ghislain

exemple, offrent une multitude de services ; on peut ainsi y trouver un salon de coiffure, un magasin d'articles cadeaux, une supérette, une pharmacie, parfois même une crèche et répondent ainsi de mieux en mieux aux besoins d'un public voyageur. Mais prendre un sandwich tout sec à quelques euros et le manger debout dans la gare n'est certes pas toujours une solution. Bien manger en gare même s'il relève d'une image d'Épinal, reste un gage de savoir-être.



Liège Guillemins

Benoît DUTEURTRE, auteur de « la nostalgie des buffets de gare » tente d'explicitier la transformation des trains et des gares. Il montre comment le service de restauration « s'est reconverti en entreprise calquée sur le modèle aérien avec ses réservations obligatoires et ses offres low cost ». Il ne cache pas son regret des buffets de gare transformés en Starbucks Coffee ou des wagons-lits sacrifiés sur l'autel de la rentabilité.

Dans « Petit éloge des gares », Pierre LASSUS évoque quant à lui la magie de la gare qui, selon l'auteur, est un lieu de sa propre histoire : « on y vit des attentes, des séparations, des retrouvailles, des rencontres, des réconciliations ». Le buffet de gare y tient une place prépondérante, voire l'âme de la gare.

Sur le RAVeL aussi, il existe toujours du patrimoine bâti. Même s'il a perdu son rôle

ferroviaire premier, certaines gares ou haltes ont été fort heureusement préservées et tiennent toujours lieu de rencontre et de convivialité. Ici, le promeneur, cycliste ou piéton, s'y arrête le temps de la pause et de la découverte du charme désuet du temps qui passe.

Ces bâtiments ont été réhabilités en lieu de bouche et de dégustation et il en existe pour tous les goûts et les bourses. L'opuscule sur « les gares gourmandes » le long du RAVeL, conçu par notre asbl et réalisé par WBT, illustre à propos le thème. Qu'il s'agisse d'Autre Eglise, Chimay, Court-Saint-Etienne ou encore Flobecq, Gilly-Sart-Allet, Hamois, Jauche, Rebecq et Herve, chaque lieu, généralement labellisé « Bienvenue Vélo », vous offre l'opportunité d'un temps d'arrêt suave et exquis. À goûter sans modération dès que possible !



Marloie



INSTALLATION DES PLAQUES DE GARE

En matière de patrimoine, se souvenir qu'un RAVeL est notamment une ancienne ligne de chemin de fer constitue pour notre asbl une information essentielle.

À ce titre, lorsque l'on aménage une voie verte, il existe sans doute quantité d'éléments à préserver ou à restaurer dans la mesure du possible. Pensons d'abord au site de la gare avec son patrimoine bâti tel que le BV (bâtiments « voyageurs »), le hangar à marchandises et son éventuelle plaque tournante.

Il existe aussi le long du parcours, les ouvrages d'art tels que les tunnels, les ponts et garde-corps, tous ces éléments qui conservent la trace du savoir-faire des anciens. Pensons aussi au petit patrimoine ferroviaire ou vicinal qu'il convient de ne pas négliger : les vestiges de la voie, les clôtures, les balises, les bornes, les signaux.

Sur le site de la gare, la mise en valeur des quais (qui servent souvent d'endroits de pause pour les usagers du RAVeL) adjoints au placement de plaques indicatrices, donne une indication précieuse du lieu où l'on se trouve. Mais bon nombre de ces plaques indicatrices de station ont, pour la plupart du temps, disparu dans les maisons de collectionneurs ou simplement ont été détruites lors des chantiers d'aménagement.

À y regarder de plus près, il en existe différents modèles : imbriquées sur le BV lui-même (Ramillies ou Statte par exemple) ou posées sur des fûts. Leurs écritures se présentent en caractères américains ou contemporains. À ce propos, le dictionnaire du patrimoine ferroviaire d'Anne Daubechies et de Gilbert Perrin (dossier 12 de l'IPW) fournit des indications en matière de relevé et de conservation de l'ensemble des éléments ferroviaires et vicinaux.

L'idée de recréer des modèles de plaques indicatrices du lieu de la station permet ainsi non seulement à l'utilisateur de mieux se situer sur le trajet emprunté mais aussi de se souvenir qu'un bâtiment ou un point d'arrêt existait pour desservir les habitations du lieu.

À Chemins du Rail, nous avons opté pour une réinstallation de plaques indicatrices sur des fûts de 3 m avec des caractères contemporains en y adjoignant le logo du RAVeL de manière à les distinguer des anciennes plaques et préciser que cette installation constitue bien une reconstitution. La plaque est donc située à hauteur de 210 cm du sol ou du quai.

Cette année, les plaques indicatrices seront apposées, grâce au concours des services du SPW, le long du nouveau RAVeL de la L156 entre Momignies et Mariembourg, de la L109 entre Chimay et Beaumont, de la L86 entre Leuze et Renaix ainsi que de la L98A entre Roisin et Dour.

(Photo de fond : Les hommes du SPW en pleine action)



La plaque indicatrice placée



Jacques Botte

Plaque posée face à l'ancienne gare

SÉCURITÉ : F99, VOUS CONNAISSEZ ?



Gilbert Perrin

Le F99 fait partie de la « signalisation de police », celle qui règle la circulation, par opposition à la signalisation directionnelle, celle qui indique à l'utilisateur les destinations et les distances sur son itinéraire. Le F99 est ce signal qui indique sur le RAVeL les usagers qui sont autorisés à y circuler. Selon le code de la route, il désigne un « chemin réservé à la circulation des piétons, des cyclistes et des cavaliers ». Ce que l'on appelle de manière générale sur le plan européen une « voie verte ».

Donc le RAVeL bien sûr mais aussi les « Pré-RAVeL », les voies vertes aménagées par exemple par les communes. Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin. Sur la plupart des chemins de halage par exemple, les cavaliers ne sont pas autorisés ce que d'aucuns regrettent sans doute.

Il faut distinguer le F99a où les usagers se partagent l'espace et le F99b où des pistes séparées sont prévues, par exemple pour les cyclistes d'un côté et les piétons de l'autre ou toute autre variante. Il faut savoir toutefois que chacun peut circuler sur l'autre partie du chemin à condition de céder le passage aux usagers qui s'y trouvent régulièrement.

On trouve également dans la signalisation de police sur le RAVeL les signaux BI (triangle sur pointe « céder le passage »), B5 (signal « STOP ») ainsi que, plus rarement, le signal B15 qui indique que le RAVeL est prioritaire. Les « chemins réservés » peuvent toutefois être parcourus par les véhicules motorisés des services de secours et, sous autorisation, de surveillance, d'entretien ou de livraison. La prudence reste donc de mise.

D'autre part, il est précisé que « les usagers ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Ils doivent redoubler de prudence en présence d'enfants et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. Enfin, les jeux sont autorisés ». Les (rares !) cyclistes qui roulent tête baissée, qui omettent soigneusement d'annoncer leur arrivée, qui frôlent les piétons à quelques centimètres et qui hurlent si on ose les obliger à ralentir un peu (expérience vécue) oublient peut-être qu'ils risquent d'être considérés a priori comme responsables en cas d'accident.

Lorsque la voie verte se termine (ne serait-ce que pour traverser une voirie au trafic motorisé) on appose un F101 (a ou b selon les cas). Signalons aussi pour finir le F99c qui autorise non seulement les usagers non motorisés mais aussi les véhicules agricoles et « les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant ». Ce qui suppose des contrôles réguliers car on est parfois surpris par le nombre de personnes qui doivent aller vérifier l'état de leur terrain avant d'aller conduire les enfants à l'école ! Avec un F99c on n'est donc pas sur un (Pré-)RAVeL. Autant le savoir !



F99a



F99b



F99c



F101a



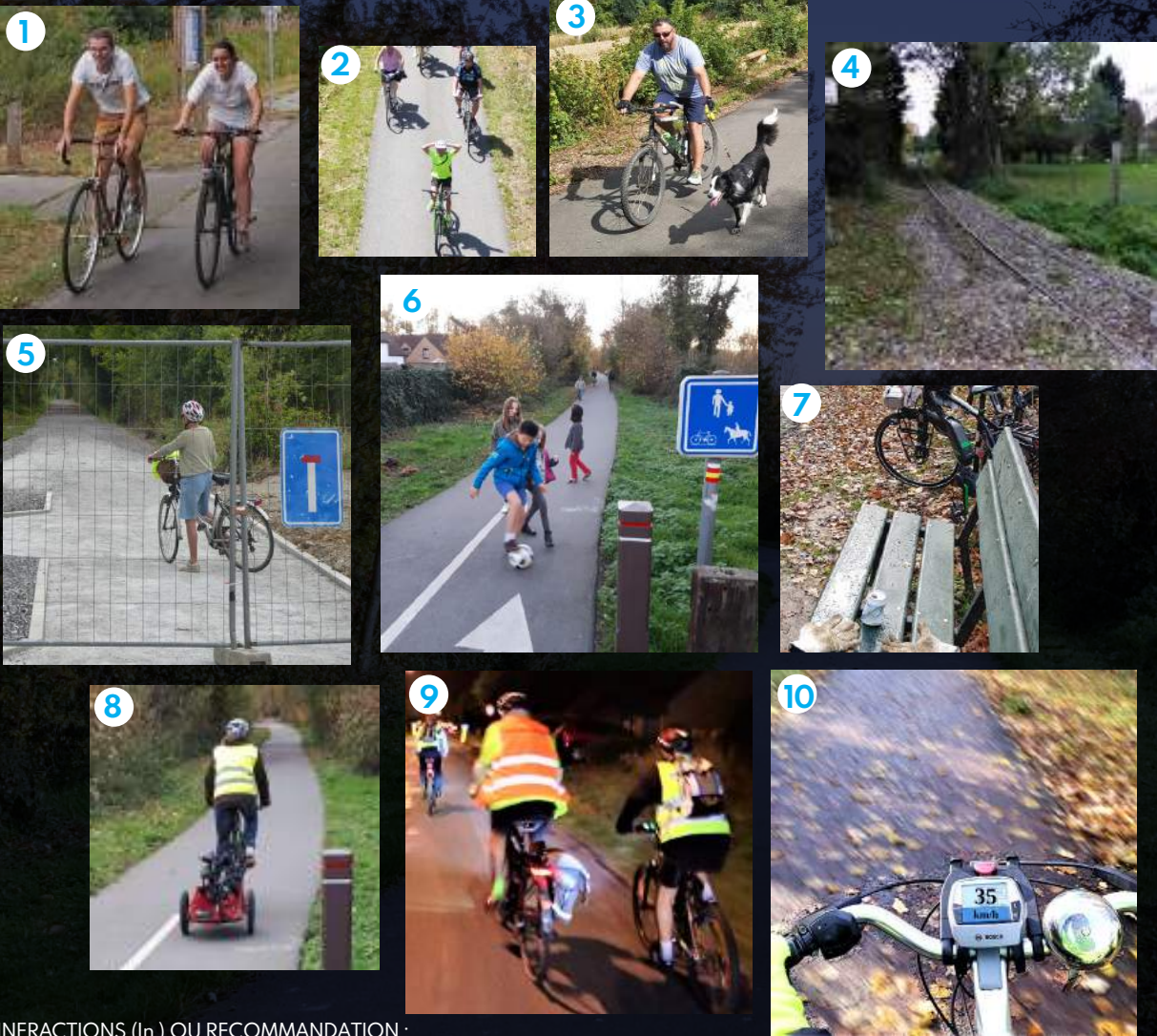
F101b

La réglementation sur le RAVeL



Daniel Allaigre

Se déplacer sur la route et spécialement sur le RAVeL comporte certaines règles à suivre que certains malheureusement ignorent. Observez bien ces images et tentez de détecter en quoi ces usagers observent ou n'observent pas ce qui est préconisé par le code de la route :



INFRACTIONS (In.) OU RECOMMANDATION :

- 1. Absence de sonnette aux deux vélos (In.)
- 2. Interdiction de rouler sans les mains sur le guidon (In.)
- 3. Défense de tenir un chien en laisse à vélo (In.)
- 4. Défense de circuler sur la voie ferrée (In.)
- 5. Recommandations de ne pas emprunter le RAVeL
- 7. Obligation de reprendre ses déchets ou de les placer dans une poubelle (In.)
- 9. Absence de lumière arrière sur le vélo de droite (In.)
- 10. Vitesse limitée à 30 km/h (In.)

AUTORISÉ :

- 6. RAVeL pour tous
- 8. Possibilité de se déplacer avec une remorque n'excédant pas 1m



L'INTERMODALITÉ, UNE IDÉE QUI FAIT SON CHEMIN



Jacques Botte

Dans un dossier "Covid-19, et maintenant ?", La Libre Belgique a réalisé dernièrement une série d'articles sur les leçons à tirer de cette crise sanitaire qui nous préoccupe. Un des thèmes évoqués était consacré à la mobilité.

Depuis l'éclatement de ce désastre, il est indéniable que la mobilité en Belgique s'est modifiée. Avec le premier déconfinement progressif au printemps dernier, la mobilité individuelle a été davantage encouragée. Les vélos ont fait leur apparition remarquée dans l'espace public. Les deux-roues standards et VAE ont vu leurs ventes augmenter. Parallèlement, de nombreuses villes et communes ont mis en place des aménagements tantôt définitifs, tantôt temporaires afin de faciliter, voire d'encourager la mobilité douce.

Selon les données récoltées grâce à une enquête menée par le Service public fédéral Mobilité et Transports sur les habitudes de mobilité des belges, il est apparu que la voiture constituait toujours le moyen de transport le plus important (61% de l'ensemble des déplacements) même pour des trajets courts de moins de 5 km.

Toutefois, ces déplacements courts en voiture pourraient sans doute être transférés vers un mode actif. Si, en dehors des villes, la voiture reste incontournable, l'utilisation d'autres moyens de transport, comme la marche et le vélo, est à envisager et à promouvoir. Selon la FEB d'ailleurs, afin de réduire les embouteillages et d'atteindre les objectifs environnementaux fixés par la Belgique, un changement de comportement s'avère indispensable.

Dans sa stratégie régionale de mobilité (SRM), l'actuel gouvernement wallon s'est fixé des objectifs cruciaux. L'intermodalité y tient une place majeure. L'intermodalité consiste en fait à utiliser plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. La multimodalité quant à elle désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux. On parle ainsi d'utilisation (intermodalité) et de présence (multimodalité) de modes de transport différents.

Pour une intermodalité réussie, force est de constater que le chemin de fer se situe pour le moins au cœur du débat puisqu'on évoque alors la manière dont le train se combine avec d'autres modes de transport. Or à y regarder de plus près, le constat actuel est que cette intermodalité représente un très faible pourcentage dans les déplacements quotidiens. Outre les points de correspondance à intensifier, à organiser et à sécuriser, plusieurs facteurs côté chemin de fer explicitent ce fait : matériel roulant ancien et insuffisant, zones géographiques mal desservies, gares et points d'arrêt abandonnés.

Faire du réseau ferré une architecture structurante permettrait sans doute de concevoir une offre réellement intégrée où les autres transports en commun (métro - tram - bus) mais aussi les piétons et les cyclistes ont leur place à tenir. Cela est d'autant plus important dans les zones à faible densité de population où le ferroviaire doit détenir un rôle de colonne vertébrale du multimodal et servir de mode privilégié pour le rabattement des autres modes de transport. Cette intégration se doit non seulement de porter sur des liaisons entre entités mais aussi au sein des villes et communes avec un service de qualité sur le plan tarifaire, des horaires et des correspondances.

Et le RAVeL alors ? Vous le savez, le réseau autonome des voies lentes favorise les déplacements touristiques mais aussi les trajets au quotidien. Il participe incontestablement au développement économique de la région. Si des carrefours de correspondance autour des gares et des lieux de vie doivent être repensés, il faut à coût sûr permettre à la mobilité lente



RAVeL et voie ferrée à Court Saint-Etienne

d'y accéder en toute autonomie et sécurité. En ce sens le RAVeL, fort apprécié des usagers, doit bien sûr s'articuler dans cette vaste toile de communication.

Afin d'obtenir un maillage plus cohérent, certaines lignes ferrées doivent sans doute être réouvertes en voie unique. Nous songeons notamment à la LI63 entre Bastogne et Libramont, à la LI64 entre Bastogne et Wiltz, à la LI23 entre Braine-le-Comte et Enghien, et pourquoi pas à la LI54 entre Dinant et Givet.

Pour Chemins du Rail, il est toujours possible de concevoir pour ces lignes abandonnées, un trafic conjoint train - vélos : une voie étant réservée au chemin de fer et une autre à une voie cyclable en parallèle. Des tels dispositifs existent déjà, tels à Puurs ou le long de la L39, et ont prouvé que cet agencement était compatible.

Pour le GRACQ (Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens), on ose croire que l'intérêt pour le vélo ne disparaîtra pas avec

le Covid-19. « Souvent, c'est en testant le vélo qu'on se rend compte que c'est possible et agréable de l'utiliser », a souligné Aurélie Willems, secrétaire générale de l'association. Le point clef, c'est bien sûr la création ou l'amélioration des infrastructures et le développement de l'intermodalité ; ce qui nécessite un plan global d'aménagement et notamment la création d'emplacements sécurisés où garer son vélo dans les gares et aux arrêts de bus.

La SNCB veut d'ailleurs favoriser cet accueil en gare. Dans les années à venir, la STIB et le TEC devraient aussi finaliser les aménagements des arrêts les plus importants pour favoriser l'intermodalité. Parallèlement, un effort de sensibilisation du public aux autres moyens de locomotion et, surtout, à leur combinaison devra être consenti. Dans ses missions, le Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité oriente d'ailleurs l'action de l'Administration wallonne dans la mise en œuvre de la vision et des stratégies de mobilité.

La direction de la Planification et de la Mobilité assure la déclinaison et la mise en œuvre du Plan Vision FAST (Fluidité, Accessibilité, Santé/ Sécurité, Transfert modal) - mobilité 2030, approuvé par le Gouvernement wallon. Dans ce cadre, elle veille à la cohérence globale des actions du SPW en matière de mobilité des personnes. Elle participe à l'élaboration et au suivi des plans de mobilité (documents d'orientation permettant d'organiser et de gérer l'accessibilité, le stationnement et les déplacements, tous modes confondus sur un périmètre déterminé). Elle élabore ainsi et coordonne la « Stratégie régionale de mobilité », le « Plan Wallonie cyclable » et le « Plan Wallonie piétonne », en collaboration avec les autres directions du SPW Mobilité et Infrastructures et d'autres entités ou associations. Cette direction organise d'ailleurs, chaque année, la Semaine de la mobilité.

On le constate : le vélo notamment peut ainsi être utilisé en conjonction avec les transports publics. L'arrivée de nouvelles évolutions dans la mobilité telles que le MaaS (Mobility as a Service) pourrait apporter du changement dans les habitudes de déplacements des Belges et favoriser cette intermodalité tant attendue. Affaire à suivre...



Correspondance du bus de la LI07 avec le train à Ecaussinnes



Que vous empruntiez l'itinéraire « La Meuse à Vélo » soit l'EuroVelo 19, les véloroutes W2 et W7, que vous suiviez le RAVeL de l'Ourthe ou la Ligne 38 venant du plateau de Herve, vous passerez par la ville de Liège.

De fait, la « Cité Ardente » est traversée par le réseau autonome des voies lentes en site propre aménagé ou partagé avec des chemins communs existant depuis quelques années. En plus de longer principalement le fleuve, le RAVeL permet de découvrir de nombreuses curiosités de la ville.

En arrivant par l'Est de Huy par exemple vous serez amené à rejoindre le RAVeL de l'Ourthe dans sa partie terminale à proximité du centre commercial de Belle-île en longeant un vestige du canal historique Meuse-Moselle. Initié par Guillaume Ier d'Orange en 1827 et jamais achevé, il en subsiste à l'heure actuelle de nombreux tronçons.

Par cette voie lente parviennent aussi les usagers de la Ligne 38, qui l'auront rejointe un peu plus en amont au niveau de « l'île aux Corsaires », ancien site industriel calaminaire devenu une petite réserve naturelle au cœur de la ville, cernée d'un côté par l'ancien canal et de l'autre par la rivière. Cet itinéraire vous mènera au lieu incontournable du repos et de la flânerie liégeoise : le Parc de la Boverie.

L'endroit donne l'occasion de croiser de nombreuses espèces d'arbres remarquables, une vie sauvage authentique ainsi que quelques

curiosités telles que la tour Cybernétique, haute de 52m. Œuvre de l'artiste Nicolas Schöffer, elle interagit avec son environnement. Dès que l'on se trouve à proximité, il n'est pas rare d'entendre des sons surprenants ou de voir des lumières scintillantes. Vous y découvrirez aussi le Musée du même nom, bâtiment néoclassique construit pour l'exposition universelle de 1905, abritant des expositions temporaires, comme en ce moment celle consacrée à Andy Warhol.

Le besoin d'une pause se fait ressentir ? Vous trouverez de quoi vous poser, soit pour prendre votre pique-nique dans l'aire dévolue équipée d'une fontaine d'eau potable, soit en vous installant à une terrasse. Par exemple, sur votre cheminement, au début du parc vous trouverez l'Union Nautique, ouverte au public (en fonction de mesures gouvernementales) où il est possible de boire un verre ou vous rassasier sur la terrasse avec vue sur l'eau. Un peu plus loin se trouve la Villa du Parc offrant les mêmes services. Sinon, en quittant le RAVeL vers le centre, vous trouverez une offre avec de nombreux points de sustentation aussi bien originaux que classiques.

Au milieu du parc vous pouvez quitter le RAVeL pour vous rendre à la gare de Guillemins, à un jet de pierre de là. D'ailleurs elle se dessine dans

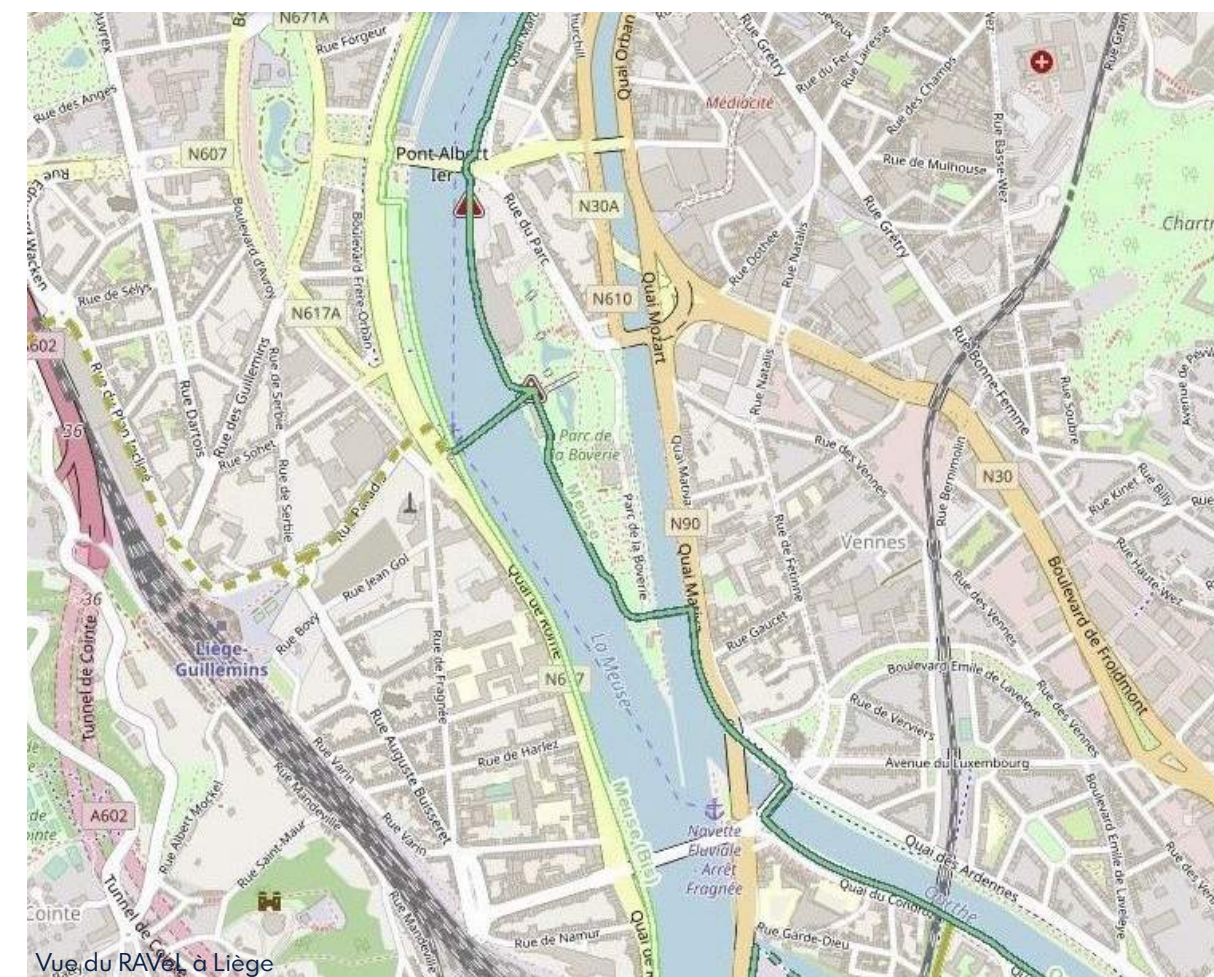
le fond à droite de la tour des finances. Pour ce faire, vous circulerez sur la passerelle « La Belle Liégeoise ». Édifiée en mai 2016, elle fait le lien entre le parc et la rive gauche où ont été créées différentes pistes cyclables. Mais de nombreux liens manquent entre elles et il n'est pas rare d'en voir une se terminer brusquement.

En ce moment, des travaux empêchent l'utilisation du réseau autonome et le passage devant le Palais des congrès. Un itinéraire de déviation à travers le parc a été mis en place et permet de le rejoindre peu après le pont Albert Ier en toute sécurité. Ce dernier est matérialisé par des panneaux orange vif. La difficulté réside dans le fait de repérer ces panneaux et de slalomer entre les nombreux visiteurs.

Lorsque vous retrouvez le RAVeL, vous poursuivez votre balade en direction de Visé en longeant la Meuse par la rive droite. Vous allez bientôt passer devant l'Aquarium de Liège et apercevoir

la « Passerelle » qui relie Outremeuse au cœur historique et commercial de la Cité Ardente. Si la divagation vous tente, que vous traversez la Meuse, l'ancienne poste restaurée se dresse devant vous. Le bâtiment est en cours de réhabilitation en un lieu multiusages (commerces, restaurant, bureaux de coworking). Continuez tout droit, vous arriverez à la Place du théâtre et sur votre droite un peu plus loin, vous trouverez la Place Saint Lambert avec l'ancien Palais des Prince-évêques. Encore plus à droite, se situe le symbole liégeois Le Perron, juste en face de l'Hôtel de Ville. Là, vous découvrirez l'un des cœurs de la cité.

Revenant sur vos pas, vous verrez l'entrée du passage Lemonier, un des plus anciens passages couverts de Belgique, construit en 1836, conservant une architecture typique. En l'empruntant il vous mènera à proximité de la Cathédrale, autre cœur très vivant de la ville ; le



festif « Carré » jouxtant cette place.

Si vous choisissez de ne pas traverser la Meuse, rien ne vous empêche de flâner dans les rues et ruelles « du djû d'la moûse », comprenez Outremeuse. Quartier populaire et « République Libre », île entre le Fleuve et « La Dérivation », patrie de Tchanchè (« Tièss di bwè » marionnette bien connue à la « tête de bois » !) là où le folklore s'exprime intensément. Notamment aux alentours du 15 Août : le « Peket » coule à flot, les hommages aux « Potaies » sont rendus (ce sont de « petites chapelles murales » accrochées aux façades ou dans les coins des bâtiments dans lesquels résident des statues de la vierge très décorées et fleuries) et toutes ces festivités se terminent par un enterrement, celui de « Matî l'ohê » (rien de dramatique : c'est juste Mathieu, l'os du jambon !).

Quand vous poursuivez votre chemin, vous découvrirez sur votre gauche les « Coteaux de la Citadelle » ainsi que l'hôpital du même nom. C'est un espace champêtre abritant de nombreux chemins, jardins et lieux patrimoniaux remarquables. Penser à se munir de bonnes jambes pour gravir la « Montagne de Bueren » avec ses 374 marches. Une bonne journée est nécessaire pour visiter tant il y a de points d'intérêt à y découvrir, musées et autres lieux spirituels.

Bientôt, vous arrivez au « Pont Atlas ». Le RAVeL l'emprunte pour continuer par la rive gauche. Vous longez le quartier de Coronmeuse et son parc des expositions. D'ailleurs vous allez croiser ce grand bâtiment laissé à l'abandon, avec une architecture et des statues avant-gardistes, vestige d'un des pavillons construit à l'occasion d'une autre exposition universelle, celle de 1939 ainsi que l'inauguration du Canal Albert. Il avait été reconverti pour quelques représentations de l'opéra et en patinoire il y a encore quelques années avant que cette dernière ne soit déménagée à la Médiacité. Dorénavant c'est le canal que vous allez suivre. Rassurez-vous, la Meuse vous accompagnera de nouveau un peu plus loin.

À présent, vous longez les arbres, et croisez le dernier portique de l'arrêt de la navette fluviale qui fonctionne d'avril jusqu'en fin septembre et dessert 6 arrêts entre le pont de Fragnée et Coronmeuse. Il y en a une en moyenne toutes les heures. Un arrêt spécial est prévu le dimanche matin pour déposer les promeneurs sur La Batte, le plus ancien et l'un



RAVeL de Meuse

des plus grands marchés du pays. Cette navette est assez pratique et bucolique pour avoir une vue de la ville depuis le fleuve. C'est un peu comme un bus, mais sur l'eau, vous montez à bord - en réglant votre ticket soit au voyage, soit à la journée - et vous choisissez votre arrêt. Cependant seuls les vélos pliables sont acceptés.

Poursuivant votre chemin, vous passez au travers du port et se dessine sur la droite l'île Monsin. Plutôt à vocation industrielle, elle abrite une partie importante du port de Liège ainsi qu'un chantier naval. Elle est desservie par une ligne ferroviaire industrielle. Le temps de la contempler, vous arrivez à Herstal, commune connue pour la légende d'un certain Charlemagne.

Et déjà se dresse la friche industrielle de

RAVeL près du pont de Fragnée



Chertal, ancienne aciérie à coulée continue, arrêtée en 2011, dont le site est laissé à l'abandon jusqu'à ce qu'on statue sur son sort. Plus loin à Hermalle-sous-Argenteau, le présent industriel revient avec le déploiement du Trilogiport, pôle multimodal logistique visant principalement à gérer des containers par voies d'eau, rail ou route. Sur cette partie, le RAVeL est récent, correctement aménagé et balisé ; il vous permet de continuer en toute quiétude vers la cité de l'oie, voire de poursuivre votre chemin au-delà.

Vous arrivez à Visé, charmante petite ville, où il ne faut pas hésiter à prendre son temps. D'ailleurs il y a une foule de choses intéressantes à faire, comme par exemple visiter le musée du « Club des Chercheurs et Correspondants Cheminots » situé dans le fond de la rue de l'actuelle gare. Traversez le pont, tournez à gauche, rendez-vous tout au bout, l'ancien petit bâtiment ferroviaire à gauche : c'est là. Prévenez de votre venue car les visites s'effectuent sur rendez-vous.

Bonne découverte.



EN BRABANT WALLON



Daniel
Charlet

La jeune province wallonne n'était déjà pas en reste pour le développement de son réseau points-nœuds ; elle était rappelons-nous, le premier réseau provincial complet à avoir vu le jour en Wallonie. Depuis, de nouvelles idées ont germé ; de nouveaux concepts se sont concrétisés.

Si le nouveau site <https://www.destinationbw.be/> continue de proposer des brochures touristiques s'articulant autour des points-nœuds (PN), de nouvelles suggestions vont dorénavant bien au-delà de ces huit circuits toujours édités et téléchargeables. Il y va cette fois de balades à thème qui sont au nombre de 48 et qui ne serpentent plus nécessairement sur des PN. Ces circuits repris sous l'onglet 'promenades à vélo' peuvent être parcourus par des vélos classiques VTC ou par des VTT.

Nous sommes en Brabant wallon et la région est connue pour son relief qui peut être quelquefois surprenant dans ses dénivelés. Les thèmes varient en fonction des circuits ; leur distance tourne généralement entre 20 et 40 km. Ces descriptifs agrémentés de photos sont téléchargeables au format .pdf et un fichier .gpx (1) est également disponible. Il n'y a maintenant plus de risque de s'égarer ou d'être à la recherche permanente du bon chemin, il vous reste juste à profiter du moment.

Dans l'ensemble de ces propositions, retenons une ou deux idée(s) originale(s) : un circuit de plus de 90 km (circuit des Abbayes) et un second de 117 km avec nuitée prévue à Autre-Eglise en Hesbaye brabançonne. Plus d'infos sur : <https://www.destinationbw.be/escapades/secrets-du-patrimoine>.

Un bémol cependant : seules les cartes PN peuvent vous être envoyées par la poste. Cerise sur le gâteau, la province veut également promouvoir la formule « Bienvenue Vélo » en se faisant le relais de WBT (Wallonie-Belgique-Tourisme). En visitant la page « service pour les cyclistes », une quinzaine de logements labellisés arborant le logo sont proposés. Votre vélo sera en lieu sûr durant votre nuitée que ce soit à l'hôtel, en chambre d'hôtes ou encore en gîte.

Ici, nous n'avons abordé que le côté « initiatives vélotourisme » ; nous n'avons pas décrit les thèmes relatifs aux sorties pédestres ou moto/voiture. Cependant, au moment où vous parcourez cet article, l'hiver étant encore bien à nos portes, rien ne vous empêche de découvrir dans un premier temps la formule « balade à pied ».

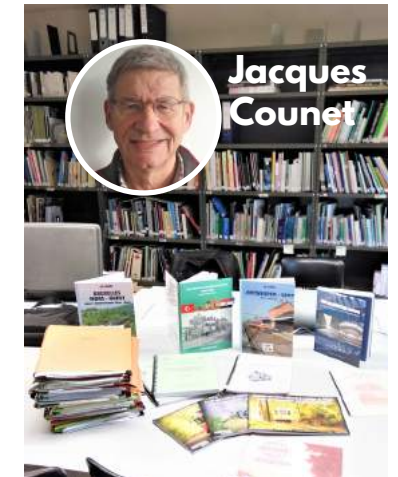
Remerciements à Madame C. Moriot chargée de la promotion à la Fédération et Maison du Tourisme du Brabant wallon pour ses conseils avisés.

(1) Un fichier .gpx est un fichier qui étant reconnu par le logiciel de reconnaissance de parcours (osmand, cirkwi,...) d'un smartphone, d'une tablette ou GPS, indiquera l'endroit où vous êtes et la trace du chemin à suivre. Une mention positive pour l'application Cirkwi qui donne un descriptif des points d'intérêt traversés dès que vous aurez scanné le code QR de la balade.

INITIATIVES PROVINCIALES

Accessibilité - Nouveautés

FOUILLER DANS LES ARCHIVES MÈNE PARFOIS À DE BELLES DÉCOUVERTES



Jacques
Counet

« À toute vapeur sur la ligne 150 entre Jemelle et Houyet 1894 - 1978 », rédigé par un instituteur local en 1993 ! Voilà le genre d'ouvrage qui aiguise votre curiosité. Certes, comme le souligne l'auteur, les historiens purs et les « spécialistes du rail » n'y trouveront probablement pas leur compte. Mais les témoignages et photographies recueillies par « un Homme du cru » dégagent une saveur incomparable que nous ne pourrions sans doute goûter dans un ouvrage plus savant.

Et cet autre instituteur de la vallée de la Semois, passionné d'histoire locale qu'il partageait avec ses élèves, a voulu faire « resurgir un passé relativement proche » dans un livret intitulé « Nous avions un p'tit tram ! », histoire du tram de la Semois. Daté de 1997, résultat de 3 années de recherches, cet « ouvrage qui n'a pas la prétention de vouloir décrocher un prix littéraire » comme l'écrit l'auteur, conclut « Une chose est certaine ... les habitants sont sensibles à la préservation de ce patrimoine et l'intérêt pour les anciennes lignes ferroviaires en vue de créer un réseau vert ne cesse de croître ».

Voilà qui était bien prémonitoire. Après plus de deux décennies de somnolence, voici que ce parcours retrouvera vie dans le cadre du projet « Ardenne cyclo » que sa responsable nous présentait dans notre numéro 106. Et dont les participants à notre week-end 2019 à Charleville ont bénéficié d'un exposé en avant-première par le bourgmestre de Vresse-sur-Semois devant le tunnel recoupant le méandre de la rivière entre les villages de Membre et Bohan.

Voilà le genre de petites pépites bienvenues pour enrichir notre bibliothèque, en particulier son volet « Histoire ferroviaire » qui fait l'objet du plus grand nombre de demandes d'information. Que nos lecteurs et membres de « Chemins du Rail » n'hésitent pas à y contribuer au hasard de leurs pérégrinations : histoire locale, fonds de grenier, brocantes, ... Et inversement, qu'ils n'hésitent pas à nous contacter pour illustrer une balade, une recherche, un mémoire.

Ayant eu récemment accès à quelques archives de la DGO4, nous sommes également en train de compiler des données relatives à d'anciennes lignes vicinales et de chemin de fer. Travail de bénédictin, certes, mais qui pourrait contribuer à réactualiser certains projets qui ne demandent sans doute qu'à ressortir des cartons. Plus récemment, nous organisons une visite d'une exposition au musée de Bois-du-Luc mettant en valeur le savoir-faire ferroviaire de nos industriels, architectes et ingénieurs dans le monde, et en particulier en Égypte. L'occasion d'acquérir quelques ouvrages plus contemporains : « Industriels belges en Égypte (1830 - 1952) », « Les tramways belges en Égypte (1894 - 1960) » et « Une architecture nomade. Les gares belges en métal à travers le monde ».

Les lignes Antwerpen - Gand et Bruxelles - Mons - Quévy ont fait également l'objet de récentes acquisitions. Et terminons en soulignant les trois ouvrages richement illustrés de la collection « Photorail » de notre membre Didier Lemaire dont notre numéro 105 s'est fait l'écho : « Balade en vicinal à Lobbes et Thuin », « trams type S SNCV au TEC Charleroi » et « Au fil des rails du Chemin de fer du Bocq ».

Je ne demande naturellement qu'à partager ces découvertes dont les quelques-unes évoquées ici.



Michel
Jacques

D'ici et d'ailleurs VOIE VERTE TRANSFRONTALIÈRE : L164

Après avoir proposé de parcourir des voies vertes voisines de notre Wallonie, en Flandre et dans les Hauts-de-France, partons à la découverte des charmes du Grand-duché de Luxembourg.

La toile d'araignée ferroviaire s'est évidemment étendue au cours du XIX^e siècle dans tous les pays voisins de la jeune Belgique.

Le Grand-Duché de Luxembourg n'a pas manqué de se construire un réseau irriguant l'entièreté de son territoire avec comme nœud névralgique sa capitale. Situé dans un bassin industriel en plein essor, son réseau s'est inévitablement connecté aux pays voisin. Ainsi trois liaisons avec le réseau belge ont vu le jour : l'une vers Liège à Gouvy, la deuxième à Sterpenich, la troisième à Benonchamps pour rejoindre Bastogne.

Intéressons-nous particulièrement à cette ligne 164 Bastogne-Benonchamps-Wiltz. Longue de 20 km dont 8 en territoire belge, elle voit le jour en 1887 afin de relier Wiltz où aboutissait déjà depuis 1881 la liaison de 9,5 km depuis Kautenbach créée par la Société anonyme luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri.

Après la guerre 40-45 l'exploitation de la ligne périclita et la SNCB ferme la desserte "voyageurs" sur le territoire belge en 1951. Le tronçon Benonchamps-Wiltz est, lui, désaffecté à son tour en 1967. Le déferrage intervient côté belge en 1967 et en 1974 au Luxembourg. La grande gare frontalière érigée à Benonchamps est aussi abattue.

Les mutations successives de l'économie auront raison au fil du temps du pôle ferroviaire bastognard lequel fut totalement délaissé dans les années 90 avec la suppression de la ligne 163 Libramont-Gouvy. Longtemps laissée à l'abandon cette ligne 163 est en passe d'être enfin

en reconvertie sur la totalité de son parcours en un RAVeL digne de ce nom.

L'aménagement par contre de la ligne 164 jusqu'à Wiltz en voie verte prendra lui beaucoup moins de temps sous l'impulsion du Luxembourg, conscient de l'intérêt indéniable de cette reconversion pour faciliter la découverte à vélo ou à pied de ces magnifiques régions que sont les Ardennes Belges et Luxembourgeoises. Les travaux furent réalisés dans les années 90 soit bien avant la concrétisation du Plan RAVeL.

Pourquoi donc ne partiriez-vous pas à la découverte des beaux paysages et richesses patrimoniales luxembourgeoises par cette ligne 164 (renommée au Luxembourg, Piste cyclable de la Wiltz sous le n° 20). Celle-ci débute spécifiquement à hauteur de la gare de Bastogne-Nord en direction du monument du Mardasson. Pour votre facilité, il vous est conseillé de débiter le périple depuis l'ancienne et magnifique gare de Bastogne-Sud (2km en amont sur la ligne 163) où il y a du parking en suffisance.

Le parcours est extrêmement plaisant avec de très belles vues et plusieurs tunnels. A Wiltz, agréable petite cité avec son château comtal du XV^e siècle, il vous est loisible de poursuivre jusque Kautenbach par les pistes aménagées la plupart en site propre ou choisir d'autres itinéraires.

Nous vous conseillons vivement de vous procurer la carte détaillée (2020) du réseau cyclable luxembourgeois téléchargeable en pdf (échelle 1/100.000) ou en commandant la version papier payante à partir du site www.lvi.lu onglet documentation - cartes et guides (2 cartes au 1/50000 réseau nord et réseau sud ou 1 carte au 1/100.000)



Ancienne voie ferrée vers Bastogne - le RAVeL est à droite de l'image



Au départ de Wiltz



La frontière vers Bastogne

OPINIONS

L'éclairage sur le RAVeL

Daniel
Allaigre

L'éclairage sur le RAVeL permet aux usagers (cyclistes, piétons, PMR, cavaliers) d'être vus de tous. Mais il est tout aussi indispensable que ces derniers puissent voir les obstacles. Le jour, la nuit, en toutes circonstances, la sécurité physique est un point très important. S'il n'est pas possible de disposer partout d'un éclairage adéquat, il y a lieu de privilégier un éclairage optimal à hauteur des carrefours ou autres zones qui requièrent une attention particulière. A ce sujet, le SPW « Mobilité et Infrastructures » propose différents types d'éclairage :

- Éclairage fonctionnant en même temps que l'éclairage public.
- Éclairage intelligent.
- Marquage luminescent.

Concernant les deux premiers types d'éclairage, ils sont principalement installés près des lieux publics : gares, centres culturels ou tout endroit où il y a du passage en début de soirée.

1. L'éclairage le plus traditionnel est programmé : il se met en route avec une minuterie et est en règle générale raccordé à l'éclairage public. Sa puissance est égale durant le temps de son fonctionnement.

2. L'éclairage intelligent - comme celui installé à Thy-le-Château - fournit de la lumière à la demande. L'éclairage s'adapte au déplacement de l'utilisateur, en modifiant automatiquement l'apport de lumière autour de ce dernier ; il le suit tout au long de son parcours. La puissance de lumière retombe au minimum s'il n'y a pas de passage. Cette gestion pointue de l'éclairage permet ainsi de diminuer la pollution lumineuse nocturne et de réaliser des économies d'énergie. Évidemment, ce système adaptatif a un coût : l'éclairage d'un km de RAVeL revient à 350 000 €.

3. Le marquage routier luminescent en peinture, fabriqué par la société OliKrom et dont la dénomination commerciale est LuminoKrom, présente quant à lui un tout autre objectif : le guidage dans des lieux très sombres, principalement dans les bois. La peinture routière contient des pigments qui absorbent la lumière et la réémettent en permanence ; ce qui explique son aspect verdâtre en pleine journée. Dans l'obscurité, ce marquage offrira aux piétons et aux cyclistes qui circulent sur la voie verte, un guide visuel continu sur un tronçon non éclairé. Cette peinture LuminoKrom de la société OliKrom coûte environ 4000 € le km, soit une mise en œuvre totale 50 à 100 fois moins chère que celle d'un éclairage public. Elle est actuellement testée sur le RAVeL de la L142 de Namur - Vedrin - Ramillies, entre le hameau de Frizet et Saint-Marc au milieu d'un bois, dans des circonstances idéales pour en juger la valeur.

Ce marquage luminescent devra passer par plusieurs tests avant d'en connaître la réelle utilité. A ce jour (début 2021), les utilisateurs semblent conquis de ce guidage en conditions nocturnes. Faisant suite à mon passage sur les lieux afin de réaliser quelques photos pour cet article, force est de constater que l'automne et la chute des feuilles posent un problème de visibilité du marquage. En outre, la peinture commence à s'écailler sur différentes bandes de marquage, seulement trois mois après son placement, sans doute dû à la non-adhérence de la peinture de fond appliquée sur un support humide. La situation reste donc à suivre avec attention dans les prochains mois !

Un merci particulier au SPW « Mobilité et Infrastructures » et principalement à Monsieur Gauthier Michaux, Direction des Matériaux de Structure pour les renseignements fournis.

Eclairage sur la L141 -
Court-Saint-Étienne

L142 près de Vedrin

INTERPELLATIONS PARLEMENTAIRES

Diverses interpellations (questions écrites - orales) sont régulièrement opérées au sein du Parlement wallon. Nous reprenons ici une synthèse des interventions depuis ces derniers mois pour lesquelles le réseau autonome des voies lentes est de près ou de loin concerné. Pour des informations plus précises, nous renvoyons le lecteur au site du Parlement : www.parlement.wallon.be

Monsieur Philippe HENRY, en sa qualité de ministre du Climat, de l'Énergie, des Infrastructures et de la Mobilité de la Wallonie est amené à y répondre.

30.11.20	MATHIEUX Françoise	MR	Orale	Les stationnements vélos sécurisés et le plan WaCy
30.11.20	CORNILLIE Hervé	MR	Orale	les balises lors d'un réaménagement de voirie pour mobilité douce
30.11.20	MATAGNE Julien	CDH	Orale	les enquêtes techniques et les chantiers relatifs aux autoroutes à vélos
30.11.20	ANTOINE André	CDH	Orale	les autoroutes vélos et leurs alternatives vers Bruxelles
30.11.20	MATAGNE Julien	CDH	Orale	l'actualisation du schéma directeur cyclable
20.11.20	HAZEE Stéphane	ECOLO	Ecrite	la réouverture du RAVeL à Wépion
27.10.20	HAZEE Stéphane	ECOLO	Ecrite	le schéma directeur cyclable
26.10.20	LAFFUT Anne	MR	Orale	l'appel à projets « communes pilotes Wallonie cyclable 2020 »
26.10.20	AGACHE Laurent	ECOLO	Ecrite	l'entretien des zones situées aux alentours de RAVeL
19.10.20	LEONARD Laurent	PS	Ecrite	l'entretien du RAVeL
14.10.20	GALAND Jacqueline	MR	Ecrite	le projet de liaison cyclopédestre entre Quévy-le-Petit et le PA de Genly
14.10.20	DURENNE Véronique	MR	Ecrite	le bilan de la semaine de mobilité
14.10.20	CASSART-MAILLEUX Caroline	MR	Ecrite	l'édition 2020 de la semaine de mobilité
13.10.20	DODRIMONT Philippe	MR	Orale	l'embarquement des vélos dans les bus des TEC
06.10.20	RYCKMANS Hélène	ECOLO	Ecrite	l'étude de ProVélo sur l'usage du vélo par les femmes
29.09.20	CORNILLIE Hervé	MR	Ecrite	...la mobilité douce dans les parcs d'activités économiques
28.09.20	NEMES Samuël	PTB	Orale	les plans du tram liégeois et l'intégration des pistes cyclables
28.09.20	MATAGNE Julien	CDH	Orale	les autoroutes pour vélos entre la Wallonie et Bruxelles
15.09.20	NIKOLIC Diana	MR	Ecrite	le gabarit des pistes cyclables

Madame Valérie DE BUE, en sa qualité de ministre de la Fonction publique, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière est amenée à y répondre.

01.12.20	LEPINE Jean-Pierre	PS	Ecrite	la sécurisation du RAVeL
16.11.20	DI MATTIA Michel	PS	Orale	les indicateurs des accidents impliquant les usagers des modes
27.10.20	AHALLOUCH Fatima	PS	Ecrite	l'avenir du tourisme wallon
26.10.20	WITSEL Thierry	PS	Orale	la mise en place de la « task force » vélo
26.10.20	GALAND Jacqueline	MR	Orale	les projets d'éducation la mobilité et à la sécurité
30.09.20	MATHIEUX Françoise	MR	Ecrite	les nouveaux panneaux de signalisation B22 ET
29.09.20	GOFFINET Anne-Catherine	CDH	Orale	la « task force » vélo
29.09.20	AHALLOUCHE Fatima	PS	Orale	le développement d'un tourisme plus durable



Déplacement LE VÉLO DANS LE TRAIN

La mobilité est plus que jamais multimodale. Nous qui à « Chemins du Rail » arpentons les sentiers, chemins et autres RAVeL notamment sur les anciennes lignes ferroviaires, nous en savons quelque chose. Si nous faisons une balade en boucle, il nous faut rejoindre notre point de départ et si nous faisons une balade en ligne, il faut revenir au point de départ ou à notre domicile.

Le train s'avère être un allié intéressant, certainement lorsque nous randonnons à pied, mais également lorsque nous faisons une balade à vélo. Et c'est vraiment facile d'emporter son vélo dans le train. Certes, pour les trajets quotidiens domicile-travail ou domicile-école, le vélo pliable est bien indiqué et c'est gratuit, ou mieux, un vélo jusqu'à la gare de départ et un vélo à la gare d'arrivée, comme pratiqué avec succès notamment en Flandre.

Mais emporter son vélo en train offre toute la liberté voulue et le trajet en train permet de rejoindre rapidement les 4 coins de la Belgique et de vous reposer lors du trajet retour.

Alors, comment s'y prendre ?

Le site de la SNCB, seul exploitant voyageurs du réseau ferroviaire national, renseigne ceci :

- Veillez à **toujours être en possession d'un Supplément Vélo** avant l'embarquement. Il vous revient à 4€ par trajet simple et est disponible en ligne, aux guichets et aux automates en gare.

- Avant de monter à bord, **consultez l'accompagnateur de train** pour qu'il vous indique si des places vélos sont encore disponibles et où placer votre vélo.

Conseils pratiques :

- Evitez les heures de pointes, notamment en période scolaire et pendant les périodes où les trains sont réputés être chargés, notamment vers la Côte ou les Ardennes par beau temps ; l'accompagnateur peut vous refuser l'accès au train avec votre vélo ;

- Les gares de Bruxelles-Central, Bruxelles-Chapelle et Bruxelles-Congrès ne permettent pas l'embarquement avec un vélo ; de même, les bus de substitution sont interdits aux vélos non pliables : quelques jours avant la balade, vérifiez toujours sur l'application très performante de la SNCB (www.belgiantrain.be) si sur votre trajet, des bus n'assurent pas la desserte : les WE notamment, des trains sont parfois remplacés par des bus suite à des travaux ;

- C'est vous qui embarquez et débarquez votre vélo ; à l'exception du matériel roulant récent, il y a des marches ; veuillez donc à ne pas surcharger votre vélo ;

- Dans le train, attachez votre vélo à une sangle s'il y en a une présente dans l'espace multifonctions ; restez à proximité de votre vélo pour le surveiller (attention au contenu des sacs) ; veillez bien sûr à ce qu'il ne soit pas une grande gêne pour les autres voyageurs ;

- Il va de soi que le transport de vélo n'est pas autorisé pour les groupes.

Mais dans les différents trains, comment savoir à l'avance où se trouve les espaces désignés pour votre vélo ?

En effet, vu la variété de types de trains (voitures tractées ou poussées par une locomotive, automotrices diverses, autorails) et de leur composition (de 4 à 12 voitures, d'une à 4 automotrices ou autorails), il est utile pour ceux qui n'en ont pas l'habitude de pouvoir repérer à l'arrivée du train, quel type de train vous transportera et donc, où en principe vous pourrez ranger votre vélo, tout en vous signalant bien sûr à l'accompagnateur.

Pour repérer les espaces vélos, voici les principaux types de train voyageurs à la SNCB :

• Voitures M4, les plus anciennes

Compartiment fourgon en tête des voitures pilote 1ère classe ou dans certaines voitures 2ème classe (4crochets).



• Voitures II0

Certaines voitures sont adaptées avec un espace multifonctions (4 vélos, 2 sangles).



• Voitures à 2 niveaux M6 (et nouvelles M7 en cours de livraison)

Voiture multifonctions au milieu du train (12 vélos, 6 sangles).



• Automotrices doubles anciennes (AM70)

Compartiment fourgon en tête du côté 1ère classe (1 crochet).



• Automotrices triples 'Desiro' (AM08)

Espace multifonctions dans une des 2 voitures d'extrémité (4 vélos, 2 sangles).



Pictogrammes en cours de pose sur une face de ces automotrices omniprésentes sur le réseau.

• Voitures III

Compartiment fourgon en tête des voitures pilotes, elles-mêmes en tête ou en queue du train (2 crochets).



• Automotrices doubles rénovées 'CityRail'

Espace multifonctions dans la voiture 2ème classe (8 vélos) et compartiment fourgon en tête côté 1ère classe (1 crochet).



• Automotrices triples 'Break' (AM80)

Espace multifonctions dans la voiture centrale (4 vélos, 2 sangles).



• Automotrices triples 'IC' (AM96)

Compartiment fourgon en tête du côté 1ère classe (2 crochets).



• Autorails doubles (AR41)

Plateforme centrale accessible par la double porte centrale (4 vélos).



Remarques : c'est l'accompagnateur qui doit ouvrir la porte du compartiment fourgon ; il en est de même pour la porte spécifique de la voiture multifonctions des voitures à 2 niveaux M6. Dans la pratique, lorsque le vélo est disposé sur une plateforme – pas contre les portes ! – il n'y a en principe pas de problème.

Bonne balade avec votre vélo !

NB : certains types de trains ne sont pas illustrés comme les voitures à 2 niveaux M5, les automotrices quadruples (AM75) et les automotrices doubles de banlieue (AM86)



Jacques Botte

Agenda

Les balades-découvertes ont dû être adaptées. Si certaines sont déjà prévues, elles tiennent bien sûr compte de l'évolution de la pandémie et des mesures prises par les différents gouvernements. Si en matière de mobilité active, certaines conservent la forme des années précédentes, l'une d'elles sera orientée vers le jeune public (3 à 7 ans) afin de mettre en évidence les atouts du RAVeL ; une autre offrira la possibilité aux plus aguerris de parcourir une boucle de plus de 80 km dans le réseau des voies lentes.

Par prudence, nous vous proposons un agenda provisoire. Les deux prochaines balades sont programmées ; les autres seront précisées au fur et à mesure, dans le magazine, le site et facebook. Vous pouvez dès à présent et sous réserve, épingler :

31.01 Marche : Sur les traces du tram de Virginal

28.02 Marche : Le Pajottenland et ses anciens chemins de fer vicinaux

14.03 AG de l'asbl

28.03 Vélo : lieu à fixer

25.04 Vélo : découverte de la W7 à Libramont

16.05 - 22.05 Voyage à Annecy

06.06 Vélo : boucle de 80 km à Olloy

20.06 Nuit du RAVeL (date et lieu à confirmer)

26.06 - 28.08 Beau vélo de RAVeL

27.06 Balade jeune public

05.09 Vélo : lieu à fixer

19.09 Le rail en Europe

01.10 - 03.10 Week-end « découvertes »

17.10 Vélo : lieu à fixer

21.11 Marche : lieu à fixer

Cotisations 2021

Votre affiliation à « Chemins du Rail » vient à échéance. Vous comprendrez aisément que votre aide financière reste précieuse ; elle permet notamment de vous adresser la revue. Persuadés que vous continuerez à soutenir l'association, nous vous remercions dès à présent du soutien que vous apportez à la sauvegarde des lignes désaffectées et du patrimoine ferroviaire en général et vous assurons de nos sentiments les meilleurs. Puisse l'association, par vos encouragements, mener à bien les différentes missions. Un merci particulier aux administrateurs, au conseiller technique, aux bénévoles qui se sont engagés avec enthousiasme et persévérance et qui font vivre notre asbl au quotidien.

• Cotisation individuelle comprenant une assurance lors des événements organisés par l'asbl : **25€**

• Cotisation familiale comprenant une assurance lors des événements organisés par l'asbl : **30€**

• Cotisation collective : soutien de la part d'institutions, d'entreprises et d'associations : **50€**

• Supplément de **4€** pour envoi de la revue à l'étranger.

(informations bancaires au dos de ce magazine)

Site

Comme vous le savez déjà, nous avons pris option il y a un an de refondre le site de l'asbl et offrir ainsi une vision plus accueillante, plus adaptée au grand public et également destinée aux institutions. Le choix s'est concrétisé il y a déjà plusieurs mois et dans les tout prochains jours, ce site sera disponible. Il s'accompagne d'un logo réactualisé. Vous le connaissez maintenant puisqu'il apparaît dans notre magazine depuis juin.

Balilage de l'EV5 sur tout son trajet en Wallonie

Sachez que l'EuroVelo 5, itinéraire cyclable international qui relie Londres à Brindisi est entièrement balisé sur tout son parcours en Wallonie. Bonne balade le long de ce parcours très pittoresque et agréable.



JEU DE PISTE : VÉLOTOURISME SUR LE RAVeL

Pour changer des mots-croisés ou des mots mêlés habituels, je vous propose dans ce numéro, un jeu de piste sur le RAVeL de Wallonie. Au cours du trajet, je vous inviterai à faire quelques petites pauses le long du parcours. Notez bien les villes où nous ferons halte car elles vous révéleront, après une petite manipulation, le fameux mot mystère qui vous permettra de remporter le concours “une balade d’un jour” organisé par CDR - repas inclus pour deux personnes.

Pour départager les gagnants, il vous est cependant demandé de répondre à la question subsidiaire. **Les réponses sont à adresser à : info@cheminsdurail.be pour la date limite du 24.01.21 à minuit.** Pour vous aider, n’hésitez pas à consulter les cartes RAVeL de chaque province ou la carte interactive sur le net : ravel.wallonie.be. Prêt pour l’aventure ?



Etienne Meuleman



Notre point de départ se situe dans un pays frontalier. L’anagramme du nom de cette ville est “Rump”. Vous avez trouvé, très bien, nous sommes partis, empruntez l’Eifel-Ardennen-Radweg vers la Belgique. A peine la frontière traversée, rejoignez l’itinéraire de longue distance que vous rencontrez vers le nord. Nous ferons notre première halte dans une petite ville de la Communauté germanophone où l’on peut admirer la Tour Büchel, unique vestige des remparts de la ville (n’oubliez pas de noter le

nom de la ville, celui-ci vous servira plus tard). Reprenons notre route jusqu’au bout de ce célèbre RAVeL où nous traversons cette grande ville allemande qui nous permettra de regagner l’EuroVelo 3. Petit détour ensuite pour une pause par la charmante petite ville de Bleiberg ou Bleyberg (c’est son nom en allemand, vous n’avez qu’à retrouver son nom en français et le noter sur la liste des étapes). On est reparti sur l’itinéraire de longue distance sur lequel nous nous trouvons.

Un peu avant d’arriver dans la cité ardente, nous bifurquons vers la gauche et nous suivons cette vallée qui nous emmène en terre de vacances. Je vous propose pour une troisième fois, de nous arrêter un moment dans ce village situé avant la boucle de l’Ourthe, pour ensuite continuer notre chemin sur le RAVeL au gré des flots de cette belle vallée jusqu’à la plus petite ville de Belgique où nous ne faisons que passer. Sans hésiter, nous empruntons l’itinéraire de liaison qui rejoint la L126 qui nous amène dans la ville des Hutois. Nous montons sur le RAVeL de la Meuse en nous dirigeant vers l’amont. Zut ! A peine repartis, nous sommes obligés de nous arrêter pour une fuite dans cette ville connue pour son carnaval des ours qui se déroule à la Laetare.

Nous nous dirigeons maintenant vers cette ville où siège le Parlement wallon. Après un arrêt bien mérité, nous poursuivons notre balade en remontant toujours le cours du fleuve. Nous faisons une petite halte de quelques minutes pour reformer le groupe à hauteur du petit village qui se situe entre Profondeville et Godinne. Quelques kilomètres après, nous nous arrêtons une nouvelle fois, pour visiter cette ville “fille de Meuse” qui vit naître Adolphe Sax.

Revenons un peu sur nos pas pour rejoindre la L150 qui nous permet de rejoindre le RAVeL

de Sambre que nous suivons sur une longue distance jusqu’à la France où nous nous arrêtons près de l’ancien poste frontière pour jouir de la vue sur le petit port de plaisance. Remontons vers le nord en empruntant successivement la L108 puis la L422. Au passage, nous apercevons la ville de Binche célèbre pour son carnaval, mais nous n’avons malheureusement pas le temps de nous y attarder.

Courage, nous sommes bientôt arrivés ! Pour finir en beauté cette balade à travers la Wallonie, nous ne pouvons manquer de découvrir ce joyau classé au Patrimoine Mondial de l’Unesco. Nous roulons tranquillement le long du canal. Arrivés au Grand Large, nous finissons notre escapade sur la Grand Place de cette Ville connue pour son Doudou. Ah oui, j’avais oublié, nous nous étions arrêtés quelques kilomètres auparavant dans ce village bien connu pour sa cimenterie.

Vous avez noté le nom de tous les villages où nous avons fait halte ? Très bien, maintenant prenez la première lettre de chacun d’eux (excepté celui de notre point de départ) et reconstituez le mot mystère pour peut-être remporter le concours.



Mot mystère :

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Indice : nous permettent de garder la forme.
Combien de réponses exactes aurons-nous reçu le 24.01.21 à minuit ?

La gagnante du précédent concours est : **PIRONT Ingrid**



PB-PP | B-
BELGIE(N) - BELGIQUE



Chemins du rail ASBL

Numéro d'agrément: P912268

Rue Van Opré, 97/5 - 5100 Jambes

Téléphone: +32 (0)81 657 596 | info@cheminsdurail.be

Compte IBAN - BIC : BE51 0682 1681 7962 - GKCCBEBB

Editeur responsable : Jacques BOTTE - Clos des artistes - 4, Esplanade Evora 1.4 - 7000 Mons (0498.100 220)

Mise en page : Morgane Hallé

Cotisations : individuelle : 25€ - familiale : 30€ - collective : 50€ - supplément pour l'étranger : 4€

www.cheminsdurail.be