



108

Le trimestriel de  
l'asbl - Avril 2021



La Wallonie  
cyclable

EDITO - p 05

**ASBL**

Agenda - p 14 - 15

Connaitre nos membres - p 20 - 21

**INFRASTRUCTURE**

Echos du terrain - p 10 - 13

Gardez la ligne - p 22

Initiatives locales - p 36 - 37

Le centre de coordination EuroVelo - p 47

**JEU**

A la découverte de notre nouveau site - p 53

**MOBILITÉ**

Opinions - p 18 - 19

Votre avis - p 24 - 26

Dossier du trimestre - p 28 - 35

D'ici et d'ailleurs - p 40 - 41

Déplacements - p 54 - 55

**PATRIMOINE**

Un objet...Une histoire - p 6 - 9

**POLITIQUE**

Questions d'actualité - p 27

**VELOTOURISME**

Découvrir la région - p 16 - 17

Visit Wallonia - p 42 - 43

Enquête - p 50 - 51

**RAVeL**

Le saviez-vous - p 38 - 39

**SNCB**

Enjeu européen - p 44 - 46

Prendre l'air - p 48 - 49

# DOSSIER DU TRIMESTRE.

LA WALLONIE  
CYCLABE. **p.28-35**Visit  
Wallonia**p. 42- 43**

Patrimoine

La numérotation  
des lignes**p. 6 - 9**

## INTERVIEW

Rencontre avec  
**Gianni TABBONE,**  
**Navetteurs.be****p.24 26**Le  
saviez-vous ?**p.38 - 39****INFRASTRUCTURE**  
2021 : l'année  
européenne  
du rail**p. 44-47**

## OPINIONS

CE QU'ILS EN PENSENT ;  
CE QU'ILS EN DISENT | **p.18-19**



## Edito : le mot du président



Jacques Botte  
Président

Comme vous avez sans doute pu le constater, le nouveau site de « Chemins du Rail » est opérationnel depuis la mi-mars. Les rubriques se veulent plus interactives. Ce changement ne s'est pas réalisé en un jour et a nécessité incontestablement du temps. Plus convivial, plus dynamique, il constitue un des liens de communication avec le tout public. Facebook et Twitter complètent l'information. Garder en effet un contact permanent avec les membres ou les personnes demanderesses s'avère pour nous essentiel afin de répondre au mieux aux différentes sollicitations.

Merci à vous, les membres, qui apportez votre soutien et vos encouragements au bénéfice d'une cause commune. Vous le savez, la cotisation ne sert pas uniquement pour l'organisation de balades et de week-ends mais est également la preuve de votre adhésion aux actions et aux valeurs que nous défendons. Merci aux Cabinets et aux Administrations pour contribuer à ce que les activités que nous menons sur le terrain s'effectuent en faveur du RAVeL ainsi que du tourisme et du patrimoine qui le concerne.

Notre association fait donc progressivement sa mutation. Si nos objectifs restent semblables à ceux de sa création, nos actions se sont modifiées au fil du temps. Pour réaliser nos missions et poursuivre nos activités dans toute

la Wallonie, il va de soi que nous continuons à chercher de nouveaux bénévoles qui veulent s'impliquer à leur rythme au sein de l'Association. Bienvenue à ceux et celles qui, de près ou de loin, désirent nous aider et concourir ainsi au bon fonctionnement de l'asbl. Les tâches sont nombreuses et diversifiées. Elles concernent tant les activités de terrain que les tâches de bureau (délégués régionaux, étude de terrain, gestion informatique, gestion comptable).

Lors du premier trimestre de chaque année, « Chemins du Rail » organise son assemblée générale. C'est bien sûr un moment particulier pour se rencontrer et échanger. Mais celle de 2021 a été un peu particulière puisqu'elle s'est tenue en visioconférence. L'approbation des nouveaux statuts réactualisés en « code des sociétés et associations » sera également une étape fondamentale du renouveau ; elle sera proposée ultérieurement en assemblée générale plénière.

En cette période particulièrement chahutée, nous souhaitons à chacun et chacune le meilleur et surtout le plaisir de découvrir et se déplacer sur le réseau autonome des voies lentes, au service de la mobilité active pour le bien-être de tous. C'est ce à quoi nous nous employons quotidiennement.

# Un objet, Une histoire !



Gilbert  
Perrin

## LA NUMÉROTATION DES LIGNES

En matière de RAVeL on distingue ce que l'on appelle les « composantes », à savoir, principalement, les canaux et rivières et les anciennes lignes de chemin de fer. Ces composantes sont identifiées, soit par un nom pour les premières : Canal du Centre, Escaut, Nimy-Blaton-Péronnes ; soit par un numéro pour les secondes.

Pour les lignes du réseau ferroviaire de l'État, ce que l'on appelle parfois le « grand chemin de fer », les numéros indiquent d'abord le type de ligne. De manière très résumée :

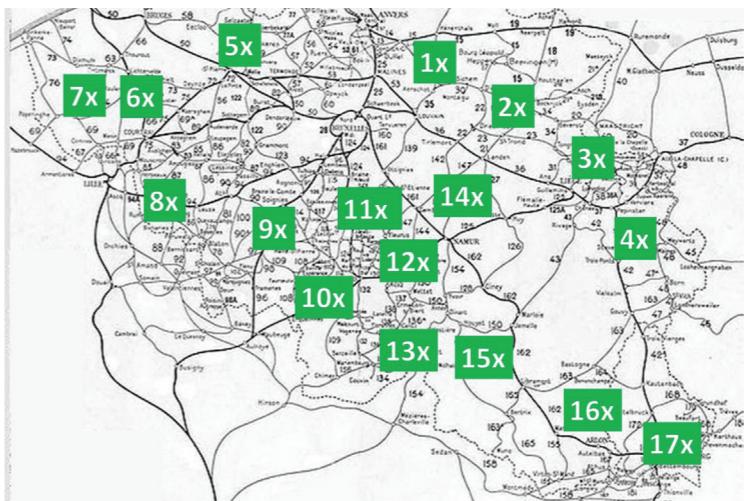
- Les numéros à un chiffre pour les lignes à grande vitesse parcourues non seulement par les TGV mais aussi par certains trains directs de la SNCB. Inutile de dire que cela ne concerne pas vraiment le RAVeL !
- Les numéros à deux et trois chiffres (de 10 à 17) pour la plus grande partie du réseau. En ce qui concerne ces lignes, la carte jointe montre que les numéros ont été plus ou moins répartis par zone géographique (1x = 10 à 19, 2x = 20 à 29, etc.). Pour le RAVeL, on trouve en effet les lignes 141, 142 et 147 au sud et à l'est de Bruxelles, les lignes 38, 39 et 39A en province de Liège ou encore les lignes 163, 165 et 165A en province de Luxembourg. Mais la répartition n'est pas stricte. Un exemple : la ligne 160 qui reliait Bruxelles à Tervuren, la 161 entre Bruxelles et Namur et la 162 entre Namur à la frontière luxembourgeoise, forment une « zone » de 170 km !
- Les numéros à trois chiffres à partir de 200 pour les lignes industrielles.

Sans oublier les lignes vicinales, notre réseau secondaire. Elles sont identifiées par trois numéros différents :

- Le numéro du capital qui a été réuni pour construire et exploiter la ligne. Mais un numéro de capital pouvait concerner plusieurs lignes de la même région. Ce n'est donc pas le numéro le plus utile pour désigner une ligne en particulier ;
- Le numéro que portaient les trains ou les autorails qui les desservaient et qu'on trouve dans les anciens horaires. Mais ce numéro a pu changer plusieurs fois au cours du temps.;
- Enfin le numéro administratif qui désigne bien une ligne précise et qui n'a pas changé au cours du temps (de 411 à plus de 700 pour la Wallonie).

On trouve deux dispositions différentes :

- Sur une ligne à max. 40 km/h, deux chevrons 450 m avant le signal et un chevron 50 m avant le signal ;
- Sur une ligne avec une vitesse entre 40 et 70/km/h, 5,4,3 et 2 chevrons tous les 200 m puis un chevron 50 m avant le signal.



La répartition des numéros de lignes sur le réseau de l'Etat

## Et sur le RAVeL ?

Les lignes aujourd'hui désaffectées ont gardé le numéro qu'elles portaient lorsqu'elles ont été fermées. On le retrouve dans les documents administratifs concernant la remise de ces lignes au Service Public de Wallonie mais aussi sur le site et les cartes papier du RAVeL. En ce qui concerne les lignes vicinales, pour les raisons expliquées ci-dessus, c'est le numéro administratif qui est utilisé.

Sur le site du RAVeL, on retrouve les numéros de ligne sous les onglets « Itinéraires » puis « Itinéraires locaux ». Quand on a « trouvé sa voie » si on peut dire, on trouve évidemment ce que nos lectrices et lecteurs assidus connaissent bien : cartes détaillées, descriptif du tracé, des paysages et des zones traversées, état du revêtement, dénivélés, signalisation, ainsi que des photos mais aussi, plus récemment, toute une série d'informations touristiques (logement, restauration, visites, centres d'information, location de vélos, ...).

Le numéro des lignes se trouve évidemment sur les cartes du RAVeL mais aussi sur le terrain sous forme de « plaquettes de composantes », voir les photos. Il faut noter que les mêmes plaquettes sont apposées sur les Pré-RAVeL aménagés par exemple par les communes mais l'administration régionale a accepté que, même dans ce cas, la plaquette affiche le mot « RAVeL » au lieu de « Pré-RAVeL », l'usager moyen ne percevant pas vraiment de différence quand il parcourt le trajet. Une bonne idée en effet.

Sur les plaquettes de composantes, on trouve aussi, quand c'est le cas, les logos des itinéraires cyclables européens, régionaux, voire, plus rarement, locaux qui empruntent le RAVeL. La photo de la ligne 142 à Namur en est un exemple avec le logo de l'EuroVelo 5, de l'itinéraire régional n° 5 également et de l'itinéraire local namurois C.

Sur le RAVeL, on trouve une quarantaine de lignes des chemins de fer de l'État numérotées entre 31 et



L'indication d'une ligne industrielle (à gauche) et d'une ligne voyageur (à droite)



Tram 90 ou ligne 422

165A. Quant aux lignes industrielles, il n'en reste que trois : la 266 qui reliait la ligne 112A Roux-Piéton au puits Périer des Charbonnages du Nord de Charleroi à Souvret. La 210, ancienne ligne 32, qui reliait la ligne 36 à Ans à la localité de Saint-Nicolas. Et la 212, ancienne ligne 32A qui reliait la ligne 210 et le site charbonnier du Gosson.

Signalons pour les amateurs que le RAVeL des lignes 31, 210 et 212 forment un agréable tracé continu reliant Liers et le Gosson où se trouve la Maison des Terrils. Une jolie balade entre campagne et histoire industrielle. Une précision concernant la photo de la ligne industrielle 212 : il n'y a pas de rapport entre une ligne, industrielle ou pas, et la couleur des panneaux directionnels. Il s'agit ici de l'ancienne signalisation des RAVeL avec la couleur bleue alors que les

nouveaux panneaux sont en vert. Rien à voir donc avec les numéros des lignes.

Dans le cas des lignes vicinales, on en compte 6 sur le RAVeL : la 422 entre La Louvière et Binche, la 518 entre Neupont et Daverdisse, la 523 entre Olloy et Oignies, la 613 entre Bourcy et Houffalize, la 615 entre St-Léger et Châtillon, la 618 entre Vaux-sous-Chèvremont et Martelange et la 620 entre Hotton et Érezée. C'est déjà ça mais quand même peu de chose quand on pense aux 93 lignes vicinales qui parcourraient la Wallonie. Encore quelques projets à imaginer ?

Quelques communes ont mis en valeur, souvent de manière remarquable, le patrimoine et l'histoire de leur ancienne ligne. Mais, sur base des souvenirs ou des anciens horaires, c'est souvent le numéro porté

par les convois de l'époque qui est mis en valeur. Or, comme on l'explique plus haut, ce numéro a pu changer plusieurs fois au cours du temps. Si cette ancienne ligne est transformée en (Pré-)RAVeL et qu'on lui attribue son numéro administratif pour être cohérent avec le reste du réseau, quelques panneaux d'information devront expliquer le pourquoi de ce cas particulier. En photo, un exemple sur la ligne 422 entre La Louvière et Anderlues où l'on a opté pour le bilinguisme ! Et un exemple sur la commune de Vresse-sur Semois où une belle mise en valeur du passé vicinal évoque le numéro 553 des derniers convois (les derniers « trams » selon l'expression populaire) tandis que le numéro administratif est bien le 524.

Bref, la numérotation de nos anciennes lignes est un patrimoine qui accompagne tous les autres, un morceau d'histoire ainsi qu'une information bien utile à plusieurs titres et qui mérite une bonne attention.



L'indication d'une ligne vicinale



Tram 553 ou ligne 524



Jacques  
Botte

## Echos du Terrain

### RENCONTRE AVEC VINCENT PLATIAUX, EXPLORONS LE RÔLE DU SPW POUR LE RAVeL

Vincent PLATIAUX est actuellement Chef de projet à la Direction des Routes du Service Public de Wallonie (SPW). Il supervise avec sa collaboratrice Nicole TOUBEAU le RAVeL et à cet effet, traite les thématiques relatives à sa construction.

#### QUI ÊTES-VOUS ?

##### Quel est votre parcours scolaire et professionnel ?

J'ai suivi des études d'ingénieur des Mines à Mons. Après mon service militaire dans le génie, j'ai été engagé directement au MET qui est devenu par après le SPW. A l'époque, j'habitais Frameries et je me déplaçais à vélo sur le lieu de travail à Mons. Lorsqu'à l'époque, on a désigné des « Monsieur et Madame Vélo » dans chaque direction des routes, mon chef m'a dit « puisque tu viens à vélo... ». Et me voilà à traiter des dossiers RAVeL depuis près de 25 ans maintenant.

La direction des routes de Mons gère, de manière décentralisée et coordonnée, avec l'ensemble des autres directions, les réseaux routiers, autoroutiers et RAVeL relevant de son périmètre géographique.

##### Quel est votre rôle ?

Outre la gestion des routes dans le district d'Ath, je m'occupe aussi des voies vertes dans l'ensemble du Hainaut à l'exception du district de Soignies. C'est une fonction intéressante et très variée. Je prends toujours beaucoup de plaisir à circuler sur le RAVeL. Cela m'a permis aussi de voyager et de découvrir des réalisations de voies vertes dans les pays limitrophes comme la Loire, l'Alsace et plus spécialement Strasbourg, la Rhénanie-Palatinat. J'ai pu ainsi observer les « savoir-faire » de mes collègues européens et d'appliquer ici ce que j'avais pu observer.

##### Quelles sont vos tâches actuelles ? En quoi consistent-elles ?

Pour le RAVeL, le travail commence depuis la conception jusqu'à la réalisation. Il existe bien sûr différentes étapes à respecter : effectuer les plans avec les dessinateurs, établir les ébauches,



faire une reconnaissance du terrain, préparer les métrés, élaborer le cahier de charges, vérifier les spécificités de certains tronçons RAVeL (zone Natura 2000), collaborer selon le cas avec des institutions ou associations (telles que Natagora, l'AWaP, Fluxis), solliciter le permis d'urbanisme, mettre en adjudication, recevoir les offres et contrôler la réalisation. Pour tout cela, Nicole est une alliée précieuse qui supervise l'ensemble des opérations sur les voies vertes du Hainaut. L'ensemble de toutes ces démarches prend environ une petite année.

#### Avez-vous des priorités d'action ?

Le planning prévoit différents travaux dans la région :

- La L109A entre Cuesmes et Spiennes. La seconde section depuis Spiennes jusque Estinnes sera réalisée ultérieurement ;
- La L86 entre Leuze et Frasnes : la réfection des ouvrages avant que les communes réalisent le Pré-RAVeL ;
- La L86 entre Frasnes et Renaix : le déferrage et le débroussaillage ;
- La 78A entre Blaton et Bernissart : la rénovation des surfaces des passerelles du canal pour éviter qu'elles soient glissantes ;
- La L87 entre Flobecq et Lessines ;
- La L87 à Flobecq : élargissement de l'assiette du RAVeL (de 1.5m à 2.5 m) sur l'entité
- La L98 : l'entretien extraordinaire des enrobés sur le RAVeL du Borinage ;
- L'aménagement de certaines aires de repos : préparation des assises afin que la commune puisse placer le mobilier urbain ;
- Le placement des plaques de gare

#### Avez-vous des points d'attention auxquels vous êtes particulièrement attentif ?

Quand on réalise un RAVeL, on défriche généralement sur 8 m pour réaliser une piste de 2,5 m. Ce qui me semble important, c'est de tenter de préserver l'allure de la ligne existante et de faire en sorte que l'usager se déplace dans un environnement accueillant. Il est également important d'assurer la sécurité sur tout le tronçon, surtout par des garde-corps quand certains ouvrages d'art sont en remblai. C'est le cas de la L109A qui présentent trois viaducs imposants. Les traversées de voiries requièrent aussi une attention spécifique.

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

Le RAVeL est une excellente épine dorsale sécurisée pour les usagers dont les enfants, qui favorise le développement des randonnées à vélo. Il est également essentiel pour les déplacements utilitaires afin de rejoindre le cœur des villes. Pensons aussi aux liaisons vers les centres urbains. Il serait également intéressant, tout comme en Bourgogne, en Alsace et aussi sur la Vennbahn, de proposer des boucles thématiques. Pour moi, l'infrastructure du RAVeL se doit d'être dotée d'un accompagnement touristique.

### Quels sont les points où un effort est nécessaire ?

Un effort doit être mené pour les aménagements de balisage et le développement touristique : il y a tant de curiosités à découvrir en Wallonie. « Habiller le RAVeL » me semble primordial. Pour cela, il est nécessaire de créer et de favoriser des synergies entre tous les acteurs, notamment pour ma région avec l'IDEA, les communes, les maisons de tourisme et les associations. Un des exemples d'animation marquant de la voie verte se situe à Quaregnon où l'asbl « Blanc Murmure » avec le concours du SPW a réalisé un parcours artistique remarquable. Une autre initiative : le Parc Naturel des Hauts-Pays participe activement à l'entretien et l'amélioration de la voie verte entre Roisin et Dour.

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

Lors du terrassement de la passerelle « Clara » sur la L98 à Cuesmes, on a dû faire appel au service de déminage de l'Armée car on avait découvert une bombe datant sans doute de la Seconde Guerre mondiale. J'ai pu aussi voir l'envers du décor lors de la réalisation d'une émission TV de la RTBF (Forts en tête) où l'on doit répéter quatre ou cinq fois les mêmes phrases avec des points de vue différents : expérience amusante et fatigante.

### Pouvez-vous nous faire part d'un conseil ?

Lorsque l'on réalise un nouveau RAVeL, les gens sont généralement contents et positifs. Je n'ai jamais été agressé parce que je faisais une voie verte. Je conseille l'installation d'un éclairage dynamique sur des tronçons fréquentés qui traversent les villes et villages, comme à Namur par exemple. En Allemagne, on peut rêver, il existe des pistes distinctes pour les piétons et les cyclistes, et toutes sont éclairées quand on se situe dans un lieu habité.

### Et vos relatons avec les autres districts ?

On se voit quatre à cinq fois par an. C'est l'occasion d'échanger nos pratiques. On utilise des techniques différentes : quand il y a un problème, on essaie ensemble de trouver une solution acceptable. Chez nous à Mons, mais c'est la pratique un peu partout, il y a toujours un ingénieur de projet qui travaille conjointement avec le chef de district, cela me semble plus cohérent.

Il n'existe pas de hiérarchie entre nous. Une programmation pluriannuelle en accord avec le Ministre de tutelle et les différentes Directions territoriales est planifiée. C'est François LERUTH qui coordonne l'ensemble du RAVeL et a donc l'avantage de bénéficier d'une vue globale sur l'ensemble du réseau. Il établit les contacts avec la SNCB et INFRABEL. Isabelle DULLAERT, sa collègue, s'occupe quant à elle également du RAVeL mais aussi des aménagements de l'ensemble des modes doux (pistes cyclables) vers les lieux de vie. Il est en effet important d'assurer la continuité et de permettre aux usagers de se retrouver au cœur des villes en sécurité, en évitant de traverser de grands axes routiers.

### Un souhait, un rêve ?

Pourquoi pas réaliser une passerelle originale sur un RAVeL du Hainaut.



Repérage sur le terrain



Vérification des ouvrages d'art

## PROCHAINEMENT À L'AFFICHE



**Jacques  
Botte**

Le programme des balades-découvertes est véritablement bouleversé depuis près d'un an. L'agenda dépend donc incontestablement des conditions sanitaires du moment qui évoluent de mois en mois. Aussi, il est difficile de prévoir une programmation définitive car celle-ci risque d'être modifiée dans son organisation intrinsèque.

Les prochaines balades de Chemins du Rail portent sur la thématique de la « découverte originale », qu'il s'agisse d'infrastructure, de tourisme ou de patrimoine. En collaboration avec la SNCB, tenant du développement durable, elles partent toutes d'une gare en activité afin que les participants puissent se déplacer par train.

Vous comprenez qu'actuellement, nous avançons avec prudence. C'est ainsi que le voyage annuel prévu en France en mai prochain est postposé en 2022. En effet, à ce stade, nous n'avons pas l'assurance qu'un déplacement



### “En botte du Hainaut”

La prochaine découverte à vélo nous conduira “en botte du Hainaut”, première sortie printanière (postposée) dans une région rurale et boisée aux paysages colorés, sur une distance de 55 km le long du tout nouveau RAVeL de la ligne 156. Ce sera notamment l'occasion d'observer cette remarquable voie verte ouverte au public dernièrement qui a su notamment mettre en évidence la conservation du patrimoine ferroviaire : BV (bâtiment voyageurs) ou PA (point d'arrêt) qui ont été rénovés et aménagés ; hameaux qui ont conservé leur âme. Vous serez charmés par les changements de paysage fréquents entre bois, monts et vallées. La gare de Mariembourg sera notre point de ralliement.



### Libre parcours en Capitale!

Pour cette balade, nous avons rendez-vous dans la Capitale pour une découverte exceptionnelle placée sous le signe de la Capitale autrement, sur les chemins de traverses : décors étonnantes et traces d'autan...pour voyageurs en quête d'histoire et de anecdotes. Avis aux amateurs, nous partons pour un tour de Bruxelles avec escale au musée « Train World » qui comporte de nombreuses richesses ferroviaires et y contempler de très belles pièces uniques. Au départ du Musée du tram, nous emprunterons un tram historique et traverserons le cœur de Bruxelles. La visite de Train World d'une durée de deux heures sera commentée. Il reste quelques places, ne tardez pas

d'une petite semaine avec des trajets en car, remplisse toutes les conditions de sécurité, d'autant plus que la procédure de vaccination suit son cours pour quelques mois encore.

Nous avons bien sûr des suggestions prévues dans les cartons mais en fonction de l'évolution de l'actualité, nous avons opté pour proposer dans les 6 prochains mois, des activités uniquement en Belgique. Mais assurez-vous, le programme proposé est tout aussi intéressant.

Toutes les informations détaillées des balades seront disponibles et réactualisées sur le nouveau site de l'asbl ([www.cheminsdudrail.be](http://www.cheminsdudrail.be)) généralement un mois avant la date de l'activité et jusqu'au jour du départ, sauf si cette dernière est complète.

Epinglez dès à présent les prévisions dates et lieux pour les prochains mois et suivez-nous aussi sur facebook et twitter



### Avenir !

Réservez dès à présent cette date pour une prochaine balade vélos, qui sera confirmée lors de la parution de la revue de juillet. En fonction des conditions sanitaires du moment, le lieu et les modalités de participation seront précisées.



Au



### Weekend dans les Cantons de l'Est

Ce week-end nous apportera un réel dépaysement. A l'heure actuelle, de nouveaux tronçons de voies vertes ont été créés. Ce sera l'occasion de les découvrir et d'allier à la fois sport et détente, nature et lieux de vie, découverte paysagère et sensation gustative. Notre base d'attache sera la sympathique petite ville de Saint-Vith. Les détails seront communiqués lors de la parution de la revue 109.



### Virginal, les lignes oubliées !

Cette balade pédestre nous amènera sur près de 13 km aux confins du Brabant wallon dans une région rurale où nous suivrons plus particulièrement les traces du grand chemin de fer de la ligne 106 et de l'ancien vicinal de la ligne 919 qui reliait Virginal à Nivelles par Ittre. Entre paysage ondulé, entrecoupé de vallées encaissées, nous déambulerons à travers champs et pâtures sur un parcours agréément qui recèle des surprises étonnantes



Balade de Virginal - ancienne L919



Week-end de septembre - viaduc de Born



Corentin  
Marechal

## HAINAUT RANDO, UN OUTIL AU QUOTIDIEN

Corentin Marechal est responsable du Développement & Pôle Numérique au sein de la Fédération du Tourisme de la Province de Hainaut. Il nous explique son rôle lors d'une interview.

### Qu'est-ce que « Hainaut Rando » ?

Hainaut Rando est une cellule en charge du développement et de l'entretien des réseaux à points-nœuds au sein de la Fédération du Tourisme de la Province de Hainaut. Nos bureaux se situent à Mons mais nous intervenons sur l'ensemble du territoire hainuyer. Notre travail a débuté il y a une bonne dizaine d'années avec la plateforme « tourisme GPS » créée par le Centre d'Action Touristique des Provinces wallonnes. A l'époque, nous repérions des itinéraires et nous les mettions en ligne sous format GPS avec des commentaires audio. A l'époque, une seule personne suivait le dossier.

Ces dernières années, pour pouvoir donner suite à la pression croissante de la demande et répondre aux enjeux du développement durable au niveau touristique, la Fédération du Tourisme a étoffé l'équipe qui compte maintenant 4 agents à temps plein au niveau administratif et 4 ouvriers.

Ainsi, nous concentrons nos efforts sur le développement des réseaux à points-nœuds, à vélo ou à pied, qui permettent aux utilisateurs de ce système de créer leurs itinéraires à la carte. Le fonctionnement est le même partout, peu importe le territoire choisi et le planificateur utilisé. Pour les opérateurs touristiques, il facilite grandement la création d'itinéraires thématiques et donne des possibilités de balades à l'infini. Il permet aussi une simplification et une uniformisation du balisage.

### Quel est votre rôle au niveau des réseaux à points-nœuds ?

Notre mission est d'appuyer les Maisons du Tourisme dans la conception de leur(s) réseaux à points-nœuds. Pour ce faire, nous leur mettons une plateforme de gestion et de maintenance à disposition. Si besoin, grâce à notre expertise, nous réalisons les études d'implantations, les repérages de terrain, le piquetage, les évaluations budgétaires des projets. Nous pouvons également les aider dans la rédaction des cahiers des charges et dans le suivi des chantiers. Une fois le réseau terminé, nous vérifions le réseau et coordonnons les tours d'inspection des bénévoles qui se sont engagés à vérifier le réseau 2 fois par an.

Un autre aspect très important de notre métier est la maintenance des réseaux. Nous disposons d'un système de remontée des problèmes qui permet aux utilisateurs des points-nœuds de nous signaler les désagréments sur leur parcours. Nous dispatchons ensuite les interventions aux différents gestionnaires (SPW, Communes, etc.). Notre équipe assure la maintenance et le remplacement des balises sur les 3000 km de réseaux à points-nœuds à vélo et les 350 km de réseaux à points-nœuds à pied existants.

### Quels sont vos projets en cours ?

Actuellement, pour les points-nœuds à vélo, nous collaborons à la mise à jour du réseau de la Wallonie Picarde, à l'extension du réseau « Vhelo » en Cœur de Hainaut, à celle de 1000 bornes à vélo sur le territoire du Pays des Lacs et à la création d'un réseau sur le territoire de la Maison du Tourisme du Pays de Charleroi. L'objectif est que le Hainaut soit entièrement maillé en points-nœuds vélo d'ici peu. Un projet de création d'un réseau points-nœuds à pied virtuel est également à l'étude par la Maison du Tourisme du Pays des Lacs.

### Quelles sont les synergies avec les autres provinces ?

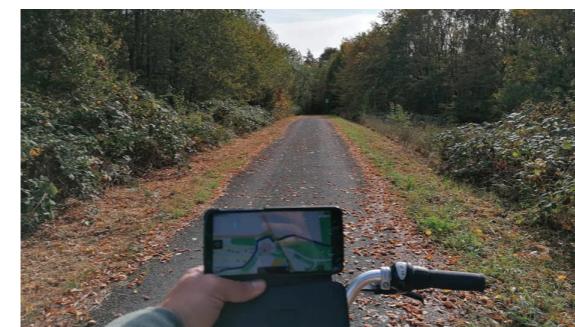
Nous travaillons en étroite collaboration avec les autres provinces aussi bien flamandes que wallonnes. Leur expérience nous a permis de mener à bien nos projets. Nous avons ainsi pu compter sur l'expertise du Brabant Flamand, du Brabant Wallon et de la Flandre Occidentale lorsque nous avons commencé notre travail sur les points-nœuds. A présent, nous avons de nombreux partages d'expériences avec l'ensemble des Provinces belges. Les réseaux points-nœuds créent des ponts entre nos territoires et nos institutions. Nous devons nous mettre d'accord pour assurer la continuité du réseau et garantir les connexions. Nous travaillons au quotidien dans un véritable esprit constructif et collaboratif avec un objectif commun : satisfaire les visiteurs. Nous avons également des contacts étroits avec nos collègues du Nord de la France ainsi qu'avec le collectif citoyen qui a développé le réseau points-nœuds virtuel de Bruxelles.

### Quelle est la place réservée au RAVeL ?

Le RAVeL est utilisé comme épine dorsale des réseaux à points-nœuds. Il est essentiel et fait donc partie intégrante des réseaux à points-nœuds. Ce réseau a l'avantage d'être en sites propres et sécurisés. Ces tronçons sont également une porte d'entrée pour le tourisme de grande itinérance avec notamment les différents « EuroVelo ». En revanche, certains itinéraires du RAVeL sont parfois monotones, c'est la raison pour laquelle nous soutenons des projets artistiques aux abords de ces voies vertes. Les réseaux à points-nœuds offrent aussi un excellent moyen de sortir du RAVeL pour varier les balades.

### Si vous aviez un souhait ?

Que nos visiteurs passent de merveilleux moments de découvertes sur les réseaux à points-nœuds.



Repérage sur le terrain



Placement panneaux points-noeuds



En balade sur le réseau

# MOBILITÉ




Danier  
Charlet

## CONVIVIALITE ET PRATICABILITE DES PMR SUR LE RAVeL

Ils sont discrets ; ils ne sont pas nombreux sur le RAVeL mais puisqu'ils partagent l'espace des voies vertes comme les piétons, les cyclistes et de façon plus restrictive les cavaliers, il nous est donc paru opportun de les solliciter pour leur demander leur ressenti sur ces deux points.

Le terme PMR regroupe l'ensemble des personnes à mobilité réduite tout confondu. On peut y distinguer des handicaps très différents d'une personne à l'autre ; certaines peuvent être relativement autonomes, d'autres doivent être accompagnées. On relève aussi toute personne qui se déplace également avec une poussette.

La plate-forme « ACCES-I » a défini sept catégories de personnes à besoins spécifiques, chacune d'elle a son logo. Celui-ci peut prendre trois couleurs (vert, orange, blanc). Sont concernés par ce label, la voirie, les sites, les bâtiments.

Des associations regroupées sous l'ASBL précitée mettent ainsi sur pied des circuits labellisés répondant à ces normes d'accessibilité. En fonction du type de handicap, un logo colorié labellisé indique les conditions d'accès à un circuit déterminé. A ce jour, il faut reconnaître que l'offre de parcours labellisés est assez limitée ; le chemin à parcourir pour officialiser des sites accessibles est encore long.

A titre d'exemples, on peut ainsi retenir le RAVeL de la L150 de Fosses-la-Ville vers Bambois et le RAVeL de la L48 à Herve. D'autres projets sont cependant en cours de concrétisation dans les mois à venir.

Nous avons contacté notamment deux institutions (G.E.H et Altéo) pour leur connaître leur avis et leur retour d'expérience. Par un document rédigé sous la forme d'un « questions-réponses » préétabli par Chemins du Rail à propos de la convivialité et de la praticabilité, nous avons tenté de cerner les problèmes que peuvent rencontrer les PMR. Nous avons également reçu le point de vue du Docteur Deltombe du service de Médecine Physique de Mont-Godinne. Quelques particuliers nous ont aidés à mieux cerner les difficultés rencontrées.

Les personnes ayant participé à ce questionnaire sont tantôt malvoyantes, malentendantes, d'autres se déplacent en chaisard à vélo adapté, seules ou accompagnées.

Parfois le vélo est adapté et se concrétise sous la forme d'un tandem, d'un tri-bike ou encore d'un vélo double de forme « cuistax ». Tous sont pour la plupart équipés d'une assistance électrique.



### La convivialité ?

Elle est généralement bien ressentie. Le comportement des cyclistes et piétons est plutôt fair-play et prudent dans l'absolu. Par contre, les groupes de « coureurs » affiliés à des clubs inquiètent ; ils sont dangereux par leur vitesse excessive. Certains cyclistes ne disposent pas de sonnettes, jugées pourtant indispensables par le code de la route. Certains ironnent jusqu'à dire qu'ils ne devraient pas avoir accès au réseau RAVeL !

De l'avis d'un pilote de groupe de PMR à vélo, le fait de circuler en groupe organisé est plus rassurant. Les autres usagers rencontrés sont même prêts à faciliter grandement le passage. La plupart des avis vont dans le sens d'une forme d'empathie rassurante. Un bonjour ou un petit mot échangé est très fréquent. Cette sympathique attitude disparaît dès que l'on quitte la voie verte.

### La praticabilité ?

Accessibilité à la piste du RAVeL : Les parkings d'accès pour voitures ne sont pas assez nombreux et ne sont pas toujours bien adaptés. Le revêtement peut ne pas convenir (présence de graviers, de pavés, de terre) avec parfois une présence d'obstacles (bordures).

Parcours sur la voie lente : En un mot, transcrit tel quel par un accompagnateur de groupe de PMR, « c'est une autre paire de manches ». Les obstacles posés pour empêcher l'accès du RAVeL aux voitures sont de deux ordres très différents. Si les potelets ou plots sont facilement franchissables, il n'en va pas de même des chicanes, des enrochements et des barrières difficiles à franchir pour les tandems et tricycles. Trop souvent il faut, soit bien viser, soit mettre

pied à terre pour manœuvrer et cela engendre immanquablement bouchons et contrariétés. Les distances entre barrières ne semblent pas faire l'objet d'une réglementation (on peut passer facilement d'1,80m à 2,10m). Ces barrières sont verrouillées et il est très peu probable de pouvoir obtenir la clé en vue du passage d'un groupe de PMR. Le SPW, gestionnaire du réseau, renvoie l'organisateur vers les communes qui sont plus que réticentes à agir. Notons que cette situation « loufoque » a été rencontrée par un participant à l'enquête circulant en Angleterre sur le réseau EuroVelo. Le réseau wallon ne serait donc pas une exception.

Dans une moindre mesure, si l'on veut aborder la notion d'aménagement raisonnable, mentionnons aux croisements de chemins et route, des hauteurs de bordure qui devraient être biseautées, des caniveaux et des avaloirs mal positionnés. Quelques passages en pavés le long de la Meuse sont franchement difficiles à parcourir. Le RAVeL le plus dégradé, semble être celui de la L127. En effet, les soulèvements de revêtement de sol par des racines entravent la circulation des PMR.

### Que pourrait améliorer le gestionnaire du réseau ?

Les sensibilités des PMR sont plus marquées et mériteraient d'être analysées par le gestionnaire du réseau. La réalisation d'un audit sur l'état du RAVeL donnerait des indications précieuses sur le niveau d'accessibilité aux PMR. Notons que le collectif association Wallonie-Bruxelles « CAWaB » met un outil à disposition des citoyens leur permettant de signaler un problème d'accessibilité dans l'espace public.



# Connaître nos membres

## RENCONTRE AVEC CLAUDE MAGDELYNS

Chemins du Rail et n'a pas hésité à interviewer un de nos plus fidèles membres, Claude MAGDELYNS au parcours ferrovipathe qui participe souvent à nos activités

### QUI ÊTES-VOUS ?

Aujourd'hui, retraité d'une carrière professionnelle technique comme chimiste auprès d'un grand groupe pétrolier, j'ai toujours eu la passion de la chose ferroviaire. Cela a commencé par la vue des trains circulant en contrebas à l'arrière de l'appartement du grand-père à Etterbeek (vapeur vers Namur ou électrique vers Tervuren) puis par la planche de train électrique créée par mon père et le plaisir de prendre possession d'une des caves de la maison à cet effet. Je suis le seul d'une fratrie de 5 enfants à avoir développé cet intérêt.

Tout ce qui circulait sur rail m'intéressait. Les trams à Bruxelles, la création du métro, la fin des vicinaux – j'étais dans le dernier 35 STIB pour Auderghem en 1977, dans le dernier G SNCV pour Grimbergen en 1978 – sans compter le « grand chemin de fer ».

Ce n'est qu'à partir du début de ma carrière professionnelle en 1976 que j'ai pu m'offrir la participation à des voyages organisés par des associations ferroviaires telles que le GTF, le VeBov, l'AsVi, le MTUB, le PFT et d'autres.

Durant une vingtaine d'année, j'ai ainsi accompagné différents groupes en voyages d'un jour ou plus tant sur les voies en Belgique que sur celles des pays limitrophes de notre Europe. A cette même époque, le plaisir de fonder une famille et de s'occuper de ses enfants limitait le temps disponible. Alors, le grand grenier de notre maison a servi de lieu pour la création d'un réseau à l'échelle HO. Nos enfants – 2 garçons – ont participé à cette aventure. Nous nous fournissions en matériel roulant typiquement belge auprès de la maison JOCADIS à Enghien.



Parfois, une rencontre inattendue m'a permis d'approcher au plus près du monde ferroviaire, comme lors d'un week-end TT (Train-Tram-Bus : billet général toutes sociétés de transports publics en Belgique) où un conducteur m'a proposé un accompagnement en cabine particulièrement inoubliable.

Début des années nonante, lors d'une fête nationale du 21 juillet, nous nous sommes rendus en famille au Parc de Bruxelles ou nous avons découvert un circuit de train à vapeur à l'échelle installé par le club P.T.V.F., et surtout, nous y avons pris place. Après cela, ce furent des visites de plus en plus nombreuses lors des journées d'exploitation du P.T.V.F. dans le parc du Bempt à Forest. Jusqu'au jour où notre fils ainé a été invité à mettre une salopette et participer à une journée d'exploitation. Ceci nous a incités à nous inscrire comme membres. Ce fut le départ d'une longue histoire démarlée en 1998 et qui se poursuit aujourd'hui.

### Quelles sont vos activités prédominantes ? En quoi consistent-elles ?

Aujourd'hui, Vice-Président de l'ASBL du 'Petit Train à Vapeur de Forest – P.T.V.F.', j'ai toujours eu l'envie de m'investir dans cette association en passant par les postes de trésorier, de responsable de la buvette et de secrétaire entre autres. C'est un vrai plaisir que de partager notre passion ferroviaire à l'échelle 1/8 en traction vapeur, électrique et parfois thermique. Conduire un convoi ou le public prend place en est le principal attrait, mais 'jouer' au chef de gare, au signaleur en cabine, au guichetier à la vente des tickets ou encore au contrôleur fait partie des nombreux postes nécessaires à l'exploitation de la quarantaine de journées d'ouverture durant la belle saison.

D'autre part, de nombreux travaux tant techniques que de maintenance générale, font appel à toutes les potentialités de chacun en fonction de ses aptitudes propres. Il y a toujours quelque(s) chose(s) à faire.

Nous sommes, en famille, propriétaire(s) de quelques engins de traction dont un modèle à vapeur typique anglais appelé 'Black Five' qui porte aujourd'hui allègrement ses 50 ans de bons et loyaux services. Peut-être que le nom de Luc Tennstedt (†) dira quelque(s) chose(s) à l'un(e) d'entre vous. Il fut un pionnier de l'échelle 7 1/4 pouces à l'échelle en Belgique. Père et mère, enfants et petits-enfants se retrouvent régulièrement sur place pour y profiter tant de l'ambiance ferroviaire que de la quiétude du parc.

### Qu'attendez-vous de l'asbl Chemins du Rail en tant que membre ?

C'est en écoutant la radio RTBF de l'époque lors de mes retours en voiture après le travail que j'ai fait la connaissance de 'Chemins du Rail' via les capsules présentées par Gilbert Perrin. C'était très intéressant pour moi qui recherchais de la matière à comprendre l'avènement et l'existence du monde ferroviaire en Belgique. Amateur cartographe j'avais déjà eu l'occasion de repérer sur les cartes de l'IGM (époque du scoutisme) et actuel IGN, de nombreuses traces des lignes démantelées et disparues. Je me suis alors fais membre de CDR en privilégiant les découvertes pédestres en morte saison, la saison estivale étant consacrée au PTVF. D'où le grand plaisir de découvrir l'idée des voies vertes, soutenu par une équipe dynamique.

### Quel est votre avis sur le réseau de voies vertes ? Comment percevez-vous le RAVeL ?

Le RAVeL d'aujourd'hui permet de découvrir notre pays, nos régions, (parfois plus loin !) avec un œil différent de celui du conducteur d'une voiture. Le regard peut s'attarder sur tous les détails du paysage parcouru. S'arrêter un instant et observer l'environnement permet de comprendre le pourquoi et le comment de l'évolution de notre société. C'est aussi un regard sur les techniques de construction de l'époque où les bras de l'activité humaine primaient.

### Quels en sont les points forts ? Quels sont les points où un effort est nécessaire ?

C'est en tant que membre et participant que je soutien CDR. C'est l'occasion de découvrir une des nombreuses facettes qui permettent d'appréhender le monde ferroviaire. Et aussi d'y faire de nombreuses rencontres. Cela élargit l'horizon de ma passion pour le chemin de fer.

Claude en famille avec son petit train à vapeur de Forest

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

Les choses sont parfois pointues ou anecdotiques, mais elles peuvent être intéressantes. Je suivais l'histoire de la signalisation ferroviaire belge et la disparition de sa forme dite mécanique lorsque la balade vélo du jour nous mène dans les emprises de la gare de Tertre. Il s'y trouve encore pour quelques jours du moins, les deux derniers signaux mécaniques de Belgique. J'interpelle l'organisateur de la journée en le lui signalant et propose de dire quelques mots sur place à ce sujet. Petite pierre apportée à la connaissance des infrastructures proche du RAVeL.

### Pouvez-vous nous faire part d'un regret ? Pouvez-vous nous faire part d'un souhait ?

Je ne peux malheureusement m'investir à fond dans toutes les associations que je soutiens. Souhaitons cependant que Chemins du Rail puisse encore poursuivre longtemps son travail de mémoire et de promotion et que de nouvelles personnes viennent soutenir l'équipe en place.

Il reste à tenir compte du merveilleux outil qu'est l'internet d'aujourd'hui. C'est une mine impressionnante d'informations pour qui en cherche. Par exemple, « Google Earth » permet de retrouver nombre de traces ferroviaires dans le paysage. En recherche particulière, celles du réseau des voies vicinales en Belgique n'est pas toujours aisée car les lignes qui longeaient les voiries en accotement ont laissé peu de traces.

En guise de conclusion, je vous propose l'idée suivante : les passions sont comme les plus beaux des diamants à multiple facettes ; chacun d'entre nous choisit la/les facette(s) qu'il/elle apprécie et c'est en se réunissant, partageant et échangeant ces différentes approches que l'on en apprend toujours plus.



Jacques  
Botte

## DU NOUVEAU SUR LE RAVeL!

Ça bouge sur le RAVeL ! Plusieurs anciennes lignes ferrées vont bientôt connaître une nouvelle vie et devenir sous peu des voies vertes au plus grand bénéfice de tous. L'objectif du réseau autonome des voies lentes s'inscrit ainsi dans une politique volontariste de mobilité de déplacements utilitaires et de loisirs pour une amélioration de la qualité du cadre de vie.

Le RAVeL comprendra ainsi près de 1620 km : 708 km sur les anciennes lignes ferrées ; 667 km sur les halages le long des voies hydrauliques et 272 km en Pré-RAVeL et chemins de liaison.

Citons pour les prochains mois, la réalisation des aménagements suivants :

L39	L'adjudication et l'aménagement du RAVeL entre Plombières, Gemmenich et les Trois Bornes est programmé sur 4 km.
L44A	Depuis février dernier, des travaux sont réalisés pour que l'ancienne assiette devienne un RAVeL aux normes sur 15 km entre Jalhay et Hockai, le point le plus élevé de la ligne. Cette nouvelle voie permettra aussi aux cavaliers de se déplacer.
L81	Un projet d'aménagement pour un Pré-RAVeL de 3 km, financé en partie par la Ville et le SPW est à l'étude entre Ormeignies et Ath (chaussée de Valenciennes) en vue de permettre au public de se déplacer en sécurité vers le centre d'Ath
L86	Le projet de voie verte se concrétise puisque le SPW commence les travaux de défrichage et de déferaillement depuis Frasnes vers Renaix. Vers Leuze, la réfection des ouvrages d'art est en cours de réalisation : cette section deviendra sous peu un Pré-RAVeL aménagé par les communes respectives.
L88	Le RAVeL sera prolongé prochainement depuis la rue de Fontenoy jusqu'à la gare d'Antoing ; ce site bénéficiera aussi d'un éclairage adapté
L106	Les ouvrages d'art de la ligne sont progressivement réhabilités. Ce Pré-RAVeL entre Henripont et Ecaussinnes sera asphalté sous peu.
L109A	Ici aussi, les premiers travaux d'aménagement de la future voie verte ont débuté ; ce qui permettra de relier le RAVeL du Borinage à celui de Binche (Estinnes). Dans un premier temps, les travaux sont programmés de Cuesmes à Spiennes via la gare d'Hyon. Par la suite, en 2022, un second tronçon verra le jour jusqu'Estinnes où se fera la jonction avec la voie verte déjà existante.
L123	Une deuxième étape des travaux d'aménagement de la ligne ferroviaire qui reliait Enghien à Braine-le-Comte a débuté en mars dernier, sur un tronçon entre la chaussée de Bruxelles et la chaussée Bruneau à Enghien qui deviendra un Pré-RAVeL. Qualifié d'itinéraire pour les déplacements utilitaires, ce trajet permettra de rejoindre la gare SNCB en toute sécurité. Le prolongement vers Braine-le-Comte serait idéal.
L127	Dès cette année, la section Hannut - Huccorgne sera rénovée. Les travaux pour la prolonger vers Moha vont débuter. A terme, le RAVeL permettra de rejoindre Huy.
L138	Le projet de voie verte entre Acoz et Châtellet sur 5 km est en bonne voie puisque les travaux débutent cette année 2021 ; la voie de chemin de fer à Bouffoux sera enlevée ; ce qui facilitera une liaison cyclo-piétonne directe vers la gare SNCB de Châtellet.
L147	L'ancienne assiette sera prochainement aménagée en RAVeL entre Fleurus et Sombrefe ; ce qui permettra aux usagers la continuité optimale vers Gembloux.
L163	Le long tronçon entre Bastogne et Libramont est prévu d'être asphalté dès cette année. Il en va de même pour la voie verte vers Martelange sur la ligne de tram 618.
L287	Une enquête publique a été lancée en mars dernier concernant les futurs aménagements du Pré-RAVeL à Silly. La commune souhaite en effet la réalisation d'une assise qui facilitera la mobilité active sur cette ancienne ligne ferrée.

Jacques  
Botte

## LES CYCLISTES AU RENDEZ-VOUS !

Depuis de nombreux mois déjà, la COVID-19 que nous subissons au quotidien nous entrave bien souvent dans nos modes de vie habituels. Bars, cafés, restaurants sont fermés. Cinémas, théâtres, salles de concert sont clos. Après ce long hiver, il nous est paru judicieux de s'interroger sur les répercussions de cette pandémie sur les déplacements à vélo.

Nous avons interrogé Sandra de l'hôtel « Pip Margraff », situé au centre de Saint-Vith près de la Vennbahn, et qui nous accueillera d'ailleurs pour notre prochain week-end de fin de septembre.

Avant la création du RAVeL, ce confortable hôtel recevait généralement des hôtes en période hivernale (septembre à avril) et fermait généralement l'été. Force est de constater que les choses ont bien changé avec la transformation de la Vennbahn en voie verte. Maintenant, cet établissement reste ouvert l'été où les propriétaires accueillent un flux régulier d'usagers du RAVeL.

Les propriétaires ont donc adapté leur offre et modifié leurs horaires. Pour la saison 2020, malgré les mesures sanitaires strictes (absence



de repas au restaurant - port du masque obligatoire -distanciation sociale) durant plusieurs mois, le nombre de clients avec vélos s'est maintenu et même légèrement augmenté. Preuve en est aussi chez les vélocistes, le nombre croissant de vente, principalement des e-bikes, au cours de l'année dernière.

Ici, à Saint-Vith, force est de constater que les cyclistes sont les bienvenus. Un garage sécurisé est mis à leur disposition pour le rangement de leurs montures qui sont bien souvent des e-bikes ; ce qui favorise de plus longs trajets.

Le public accueilli est varié : ce sont des familles avec enfants jusqu'aux « silver » groupes qui se déplacent pour non seulement profiter de la région mais aussi bénéficier des attractions et des curiosités locales. Généralement, ces usagers réservent pour une ou deux nuitée(s).

A la bonne saison, l'hôtel propose un service de location de vélos. Cette offre rencontre un succès incontestable ; d'autant plus qu'en cette même période, un service régulier de bus allemand numéroté 465 avec transport de vélos (5 maximum par trajet) est organisé entre Saint-Vith et Gerolstein en Allemagne et pourquoi pas dès lors rencontrer la « grande duchesse » ? De quoi réellement profiter aussi de la voie verte vers Prüm. Avis aux amateurs !





## “NAVETTEURS.BE”, VOUS CONNAISSEZ? RENCONTRE AVEC GIANNI TABBONE

Quand la presse veut recueillir une réaction des usagers à une décision prise par la SNCB, elle se tourne tout naturellement vers une personne : Gianni Tabbone, le porte-parole de Navetteurs.be. Mais comment est née cette association ? Nous avons rencontré celui qui l'a créée.

### **Navetteurs.be naît en 2001, il y a 20 ans. D'où vous est venue cette idée ?**

En 2001, je suis « navetteur » depuis 3 ans. Je constate que, quand un train est en panne, l'info est déficiente. À l'époque, pas de portable pour prévenir mon épouse. Je décide alors de créer un forum pour voir ce que d'autres usagers pensent. Très rapidement, le forum évolue en site web pour élargir encore son audience. Je serai « seul » pendant 10 ans à relayer et centraliser les plaintes des voyageurs. Mais en 2012, des personnes comme Gery Baele se portent volontaires pour me donner un coup de main et l'asbl est créée. Trouver des personnes prêtes à s'impliquer n'a

pas été et n'est toujours pas simple.

### **Comment réagit la SNCB à votre initiative ?**

La SNCB trouve celle-ci intéressante. Pour elle, c'est même une bonne idée et les contacts se multiplient. Mais au départ, cela reste une initiative citoyenne.

### **Vos revendications ont-elles évoluées au fil du temps ?**

### **Et celles des « navetteurs » également ?**

À l'origine, c'étaient surtout les retards en cascade, le manque d'information en cas de problème et la suroccupation des trains. Les retards continuent, même si l'info s'est améliorée, mais celle en temps réel reste un problème et la scission Infrabel/SNCB ne contribue pas à sa résolution. Par contre, la suroccupation des places assises a diminué.

### **Vous collaborez avec l'association flamande TreinTramBus. Leurs revendications sont-elles différentes des vôtres ?**

Sur les matières « transversales », elles sont identiques. C'est normal : les trains traversent le pays, d'Eupen à Ostende, par exemple. Mais les mentalités sont différentes. L'usage du vélo, par exemple, y est plus fréquent. C'est à la fois dû au relief et aux équipements. Et puis, ils ont aussi plus de membres actifs.

### **Vous avez réalisé une étude sur l'état des PANG (Point d'Arrêt Non Gardé) en 2013 et en 2019. Quelle évolution avez-vous constatée entre ces 6 années ?**

Après des années de désinvestissement, la situation s'est nettement améliorée. On constate une politique de rénovation, avec des quais rehaussés, notamment sur la ligne 125 (Liège-Namur). Il y a aussi une standardisation des équipements.

### **Pour « Chemins du Rail », la valeur du patrimoine ferroviaire est un élément important. La SNCB y accorde-t-elle l'intérêt qu'il mérite ? Quand on entend que le guichet de la gare de Binche va fermer, on peut s'inquiéter de son avenir...**

Il faut bien reconnaître que l'intérêt patrimonial est absent au sein de la SNCB qui considère les bâtiments comme un fardeau. Et elle est aussi fort gourmande en termes de prix de revente ou de loyer vis-à-vis des personnes ou des organismes intéressés par une utilisation du bien immobilier. Cela freine malheureusement les initiatives de développement.

### **Peut-on favoriser l'usage du vélo en Wallonie pour prendre le train ?**

Favoriser l'usage du vélo passe par une amélioration de la sécurité routière, notamment sur les grands axes où il faut aménager des pistes cyclables. Et puis, il y a la sécurité du vélo qu'on laisse dans les PANG. On devrait envisager l'installation d'abris sécurisés. D'autre part, emporter son vélo dans le train coûte 8 euros. Ce prix est dissuasif. Ajoutez à cela que le matériel de la SNCB n'est pas vraiment compatible pour le transport des vélos. Elle freine donc cette pratique au maximum.

### **Comment améliorer l'intermodalité en Wallonie ?**

Il y a plusieurs aspects. D'abord, par une simplification de la billetterie avec un billet combiné. Je vais d'un point A à un point B, je n'ai qu'un seul billet, quel que soit le transporteur. C'est le principe de l'intégration tarifaire. Il faut aussi un dialogue plus fréquent entre les Régions et le Fédéral et avoir la notion de hiérarchie des transports en commun. Le train est en tête de la pyramide et les TEC arrivent en deuxième position. Or, ces derniers axent leurs horaires sur leur clientèle principale (les écoles). L'idéal serait d'avoir un « Monsieur ou Madame Mobilité » qui coordonne la politique des transports en commun pour l'ensemble du pays. Je ne suis pas sûr que le monde politique entende cette suggestion.

### Quelle sera l'influence du télétravail sur les transports en commun ?

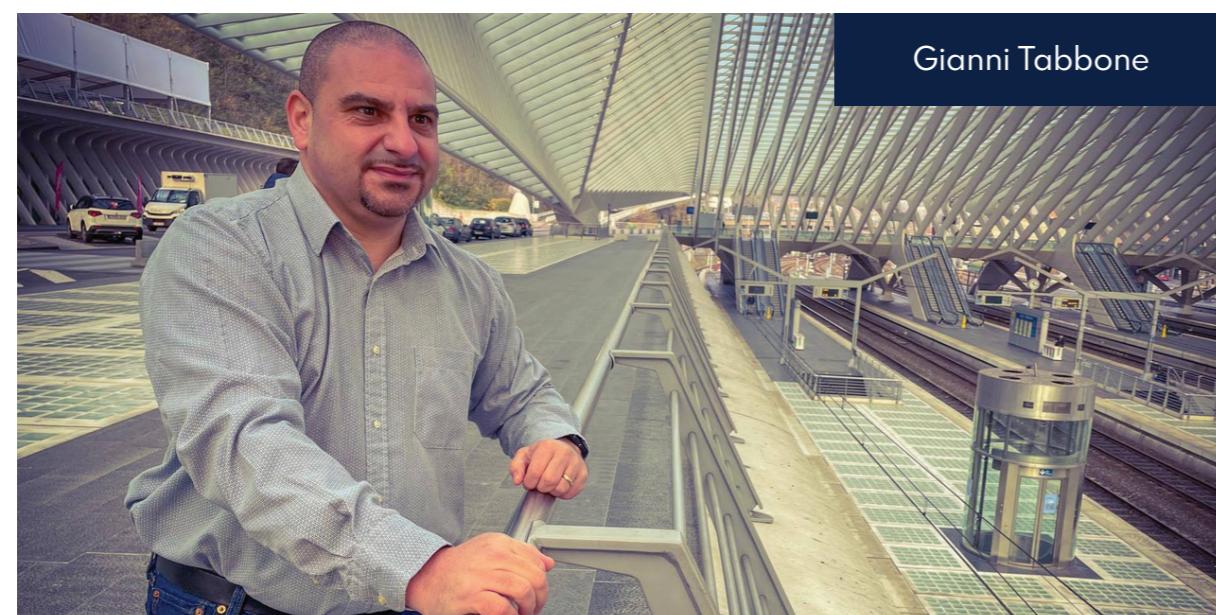
La fréquence des déplacements va changer. On peut s'attendre à ce que le télétravail atteigne 50 % du temps professionnel. Il y aura donc la perte d'une partie des voyageurs. Il implique aussi de revoir la politique des abonnements avec des formules plus flexibles, adaptées au télétravail. Il permettra aussi de répartir le matériel différemment, avec des trains plus courts.

### Et quel est l'avenir des transports en commun en Wallonie ?

L'avenir est dans les mains du monde politique. Avant de pénaliser le déplacement par un moyen de transport individuel, il faut présenter une offre valable. Il faut aussi élargir cette offre à une clientèle de loisirs avec des horaires

plus étendus permettant, par exemple, de se rendre à un spectacle et de rentrer chez soi. Et aussi cesser de ne voir que le côté budgétaire de la question.

Pour de plus amples informations sur Navetteurs.be, consultez leur site web : [www.navetteurs.be](http://www.navetteurs.be)



Gianni Tabbone

### 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.parlementwallon.be](http://www.parlementwallon.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.

01.03.21	NEMES Samuël	PTB	Orale	Le développement des services de mobilité dans les gares wallonnes
01.03.21	DI MATTIA Michel	PS	Orale	La création d'autoroutes pour vélos
26.02.21	BELLLOT François	MR	Ecrise	Le projet du rétablissement de la liaison ferroviaire Dinant-Givet
16.02.21	HAZEE Stéphane	ECOLO	Ecrise	L'aménagement du RAVeL entre Anseremme et Waulsort
15.02.21	KELLETER Anne	ECOLO	Ecrise	La mobilité douce au niveau régional et communal
15.02.21	DEMEUSE Rodrigue	ECOLO	Orale	L'itinéraire choisi pour la liaison des lignes I26 et I27 du RAVeL
11.02.21	KELLETER Anne	ECOLO	Ecrise	les liaisons cyclables vers l'Allemagne
09.02.21	AHALLOUCH Fatima	PS	Ecrise	le renforcement des mesures contre le vol des vélos
08.02.21	HEYVAERT Laurent	ECOLO	Orale	les mesures à prendre par la Wallonie contre le vol de vélos
25.01.21	KELLETER Anne	ECOLO	Orale	la voie cyclo-piétonne « la Vesdrienne »
25.01.21	de COSTER-BAUCHAU Sybille	MR	Orale	le projet de véloroutes en région wallonne
22.01.21	GAHOUCHE Latifa	PS	Ecrise	le plan « Wallonie cyclable »

#### 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.

01.03.21	DI MATTIA Michel	PS	Ecrise	Le développement du tourisme ferroviaire
01.03.21	FONTAINE Eddy	PS	Orale	Le développement d'aires de repos destinées aux cyclotouristes
26.02.21	FONTAINE Eddy	PS	Orale	L'équipement des cyclistes
16.02.21	CREMASCO Veronica	ECOLO	Orale	Le tourisme durable et l'origine des touristes
15.02.21	ANTOINE André	CDH	Ecrise	La promotion touristique des sentiers de promenade
15.02.21	GOFFINET Anne-Catherine	CDH	Orale	Le pass « VisitWallonia »





**Loïc  
Calicis**

# LA WALLONIE CYCLABLE



Depuis deux ans maintenant, j'ai la chance de travailler pour le SPW « Mobilité et Infrastructures », auprès de la Direction de la Planification de la Mobilité, et plus précisément au sein de la Cellule Wallonie cyclable.

Cette Cellule Wallonie cyclable est constituée d'une petite équipe qui a pour mission de promouvoir le vélo dit «utilitaire» en Wallonie. Chez nous, le vélo est encore trop peu ancré dans nos habitudes de mobilité et est généralement perçu uniquement comme une activité sportive ou de loisir. Or il y a un potentiel énorme à développer, notamment dans le cadre des trajets domicile-travail. D'ailleurs, l'objectif avoué de la Wallonie, c'est d'atteindre une part modale vélo d'au minimum 5% à l'horizon 2030. Pour atteindre ce but ambitieux, il faudra bien entendu améliorer l'offre infrastructurelle, c'est-à-dire garantir aux cyclistes potentiels, quel que soit leur âge ou leur niveau de maîtrise, de bonnes conditions pour pratiquer le vélo au quotidien.

Mais il y a aussi tout le volet culturel à ne pas négliger. Ce n'est pas tout de créer des pistes cyclables, encore faut-il donner aux gens l'envie et la confiance nécessaires pour se mettre au vélo. En Wallonie, beaucoup de personnes ne disposent pas de compétences ou de maîtrises suffisantes pour circuler à vélo dans le trafic. Ou encore ne pensent simplement pas au vélo comme à une solution possible pour leurs déplacements quotidiens.

Pour mettre plus de gens à vélo, il faut véhiculer une image positive de ce mode de déplacement, à la fois peu onéreux, excellent pour la santé et l'environnement, et surtout hyper pratique et flexible, surtout pour les personnes qui se déplacent en ville. Il faut permettre de voir le vélo différemment, en fournissant au public des informations pertinentes sur les avantages qu'il représente, et en tordant le cou à certains mythes. Comme par exemple, le fait qu'en Wallonie, le climat et le relief rendraient la pratique du vélo insurmontable. Or les statistiques montrent que les cyclistes quotidiens ne sont importunés par la pluie que 8% du temps. Et avec le développement des vélos électriques, le relief plus ou moins accidenté de notre belle région n'est plus une excuse.

Il y a plein de solutions pour informer et sensibiliser le public. Un élément très important selon moi consiste à permettre aux personnes de se faire leur propre expérience, par exemple de pouvoir essayer un vélo électrique pendant une certaine période pour se rendre au travail quelques jours par mois, avant d'éventuellement se lancer dans l'achat d'un vélo. Un autre élément important est de pouvoir se faire accompagner. Cela peut se faire par le biais de formations, par exemple en petits groupes pour apprendre à circuler en ville ou d'un coaching plus personnalisé. Dans certaines entreprises, il existe des groupes de cyclistes, où les plus aguerris acceptent



d'accompagner les néophytes sur une partie de leur trajet.

À titre personnel, je suis heureux de pouvoir participer, à mon niveau, à la dynamique en faveur du vélo. J'ai toujours eu le souci du bien commun. Travailler pour le service public est pour moi une évidence, particulièrement dans un domaine aussi vaste que celui de la mobilité, qui a des implications dans des tas de secteurs. Car se déplacer est bien entendu un droit fondamental mais notre manière de le faire en dit beaucoup sur nous et a un impact sur le monde qui nous entoure, ainsi que sur nos semblables. Si j'arrive ne fût-ce qu'un tout petit peu à influencer positivement la mobilité en Wallonie, tant mieux.

Même si je n'étais pas vraiment prédestiné à exercer ce métier. Après un master en traduction, au cours duquel j'ai pu développer certaines compétences en communication, mais qui m'a surtout rendu très curieux de tout, j'ai exercé divers petits boulot. Puis, un peu par hasard, et pendant près de six ans, j'ai travaillé en tant qu'accompagnateur de train. Pour exercer ce métier, il faut... de la patience, de l'empathie, mais également une bonne dose d'assertivité et de diplomatie. Et aussi une bonne condition physique ! Après six ans, j'avais envie d'autre chose, et surtout d'un métier avec des horaires plus stables. J'ai eu la chance d'être accueilli au SPW MI, où j'exerce une fonction très variée.

Grâce au SPW, j'ai également pu suivre la formation de Conseiller en Mobilité ainsi que la formation de Mobility Manager. Ça m'a été très utile.

Mon métier se résume à ceci : je supervise des subventions octroyées par la Wallonie à des associations actives dans le domaine de la promotion du vélo ; je renseigne le public pour toutes les questions relatives à la politique cyclable en Wallonie ; je rédige des articles sur le vélo ainsi qu'une newsletter quadrimestrielle qu'on appelle la WaCyNews. En outre, je participe de près ou de loin à divers projets lancés par la Wallonie, comme par exemple, l'opération « Tous Vélo-actifs » ou encore la campagne « Je teste l'électrique ! » qui s'est achevée en mai 2020. Plus récemment, il y a eu le lancement des primes régionales vélo ou encore l'appel à projets des Communes pilotes Wallonie cyclable : deux dossiers qui m'ont énormément occupé.



## Qu'est-ce que l'appel à projet des Communes pilotes Wallonie cyclable ? En quoi consiste-t-il ?

Ne pas confondre le Plan Wallonie cyclable et l'Appel à projet « Communes pilotes Wallonie cyclable ». Le Plan Wallonie cyclable est un document stratégique, en cours de construction, qui devrait être finalisé et avalisé par le Gouvernement avant l'été. Ce plan définira toute une série d'objectifs stratégiques à poursuivre afin de développer le vélo utilitaire en Wallonie ainsi que des mesures concrètes à mener. Le but général de ce plan : le transfert modal. Le Plan Wallonie cyclable se déclinera en différents volets : gouvernance, réseaux/infrastructures/équipements, communication/culture/formation... Bref, tous les axes d'une politique cyclable intégrée et cohérente seront pris en compte.

Une task force a été mise sur pied à cet effet au sein du SPW MI et un Manager Modes actifs a été récemment engagé, qui prendra ses fonctions le 1er avril. Son rôle sera entre autres de mettre en musique toute l'action publique wallonne en lien avec les enjeux de la mobilité active et de mettre en œuvre le Plan Wallonie cyclable.

L'appel à projet des Communes pilotes est une des mesures qui sera intégrée au Plan Wallonie cyclable. Cette mesure était d'ailleurs un engagement du gouvernement dans sa Déclaration de Politique Régionale (DPR).

**L'appel à projet des Communes Pilotes WaCyc, késako ?** Au mois de septembre 2020, la Wallonie a lancé un appel à candidatures aux 262 villes et communes de la région. Le but consiste à sélectionner un certain nombre de communes ayant un beau potentiel en matière de développement du vélo utilitaire, et surtout qui ont l'envie et la stratégie nécessaires pour mettre en place, sur leur territoire, les conditions pour réussir à capter le potentiel cyclable. La Région a ainsi réservé un budget de 40 millions d'euros qui servira à financer des infrastructures cyclables ainsi que du stationnement vélo sur le

territoire des différentes communes pilotes.

## Ce n'est pas le premier je pense, en quoi se différencie-t-il du premier ?

Les premières communes pilotes (appel à projet 2010) étaient au nombre de 10 et se sont partagé un budget global d'un peu moins de 20 millions d'euros.

L'objectif de FAST 2030, pour ce qui concerne le vélo, c'est de voir son usage atteindre au moins 5% de part modale d'ici 2030. Un axe de travail essentiel pour développer le vélo utilitaire, c'est la mise en œuvre d'un réseau cyclable utilitaire hiérarchisé. Un réseau cyclable est composé d'itinéraires interconnectés, du plus structurant au moins structurant. Grossièrement : au sommet, on a des itinéraires principaux collecteurs, très drainants, très structurants, comme par exemple, ce qu'on appelle des corridors cyclables (ou « autoroutes vélo » pour reprendre l'expression flamande). Tout en bas, on a des itinéraires dits « de voisinage », très « capillaires ». Entre les deux, il y a bien sûr un niveau intermédiaire, on parle parfois de niveau « local supérieur ».

L'appel à projet des communes pilotes vise à encourager les villes et communes de Wallonie à développer leur réseau cyclable local, un réseau pensé pour la mobilité de proximité.

En bref, ce subside régional permettra de financer des réalisations sur le domaine communal. Les différents aménagements financiers sont très divers : cela va d'une simple piste cyclable marquée à un chemin réservé de type RAVeL, en passant par des pistes cyclables séparées, des rues cyclables ou, encore, du stationnement vélo sécurisé. L'important étant que l'aménagement réalisé soit le plus adapté au contexte et aux besoins des cyclistes. Il faudra absolument éviter, dans certains cas, de mélanger les cyclistes et les voitures, lorsque la vitesse pratiquée par les automobilistes est supérieure à un certain seuil, où lorsque la charge de trafic (en gros, le nombre de véhicules motorisés) est élevée.

Dans d'autres cas, on pourra sans problème faire cohabiter les modes, moyennant certaines mesures, comme c'est le cas par exemple dans une rue cyclable.

La qualité d'une infrastructure vélo se mesure selon plusieurs critères. Il y a bien sûr la sécurité, qui est sans doute la base de tout. Mais il faut aussi veiller à ce que l'itinéraire à vélo soit direct, continu et facilement identifiable, qu'il offre dans l'idéal un certain avantage au cycliste par rapport à un itinéraire prévu pour les voitures. Il faut aussi que le trajet à vélo soit confortable et agréable. Bref, il y a une composante objective importante et une dimension plus subjective, importante elle aussi. Il existe toute une série de recommandations et de bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables que le SPW édite et met gratuitement à disposition des gestionnaires de voiries ou de toute personne que cela intéresse. Les communes pilotes devront bien entendu les suivre.

## Qui est à la manœuvre ?

C'est le Ministre de la Mobilité Philippe Henry qui est à l'initiative de l'appel à Projets des Communes Pilotes. Mais vu le budget prévu, le Gouvernement wallon dans son ensemble a dû donner son accord. L'appel à projet était d'ailleurs prévu dans l'accord de Gouvernement, dans la Déclaration de politique régionale (DPR).

Dans la pratique, c'est le SPW Mobilité et Infrastructures qui est chargé de la mise en œuvre du projet. Trois directions sont impliquées. En ce qui me concerne, je me suis surtout occupé du volet administratif, de l'interaction avec les communes, et de la communication autour du lancement de l'appel à projets. Il y a eu notamment un gros travail d'information auprès des communes et autres partenaires. Ensuite, l'analyse des nombreux dossiers de candidatures a demandé beaucoup de temps et d'énergie à toute l'équipe. Une fois les communes sélectionnées, mon implication

sera moindre ; ce sera surtout le travail des spécialistes des infrastructures du SPW MI, qui devront veiller à ce que les investissements réalisés par les communes pilotes soient de qualité et rencontrent bien les objectifs de la Wallonie.

## Pour quels montants octroyés ?

Il y a six catégories de subsides différents, qui vont de 150 000 euros pour les petites communes de moins de 6500 habitants, à 1 700 000 euros pour les grosses communes de plus de 80 000 habitants.

Toute une série de critères sont pris en compte. Dans l'ensemble, le but est de mesurer le potentiel de la commune en matière de développement du vélo utilitaire, et sa capacité stratégique à développer ce potentiel. La stratégie, c'est bien sûr la conception du réseau et des infrastructures cyclables, mais il y a aussi tout l'aspect ressources humaines affectées à la politique cyclable, ainsi que la sensibilisation, l'information... Le jury de sélection est composé du SPW MI, ainsi que du cabinet du Ministre de la Mobilité Philippe Henry, du cabinet de la Ministre de la Sécurité routière Valérie De Bue et du cabinet du Ministre des Pouvoirs locaux Christophe Collignon.

## Quelle est la grille d'analyse des projets remis ? Qui décide ? Quand ?

Il y a une grille d'analyse prédéfinie reprenant toute une série de critères pondérés pour un total de 60 points maximum.

Les 262 villes et communes de Wallonie ont été invitées à se porter candidates ; les communes ne pouvaient pas remettre de candidature groupée. 173 candidatures ont été reçues, dont 171 considérées comme valables. Les dossiers étaient dans l'ensemble de grande qualité puisque 112 dossiers ont obtenu au moins la moitié des points.

### A quelles difficultés êtes-vous confrontés ?

173 candidatures, c'est colossal ! Réceptionner, encoder les candidatures, vérifier leur recevabilité. Coordonner le travail des différents intervenants, s'assurer que les critères d'analyse soient interprétés de manière uniforme. Mettre d'accord les intervenants, qu'ils soient de l'administration ou des cabinets politiques... Et puis, il y a toute l'interaction avec les communes : répondre à leurs nombreuses questions, les informer, les orienter vers les bonnes ressources, leur rappeler leurs obligations, les délais... les rassurer aussi !

173 candidatures reçues, le SPW MI a établi un classement qu'il a proposé au jury de sélection. La décision du Gouvernement a été publiée en mars.

Dans un projet comme celui-là, il y a toujours des choses auxquelles on n'a pas pensé, des détails qu'on a oubliés. On est souvent obligés de trouver des solutions en urgence. Et surtout, cet appel à projet vient s'ajouter au travail habituel, qu'il ne faut pas négliger. Quoi qu'il en soit, c'est enthousiasmant de constater l'engouement que cet appel a suscité auprès des communes wallonnes.

Le comité de sélection comprenait : 3 directions du SPW MI ; un représentant du cabinet du Ministre Henry, du cabinet de la Ministre de Bue et du cabinet du Ministre Collignon.



### Le projet des communes pilotes fait l'objet d'une belle collaboration au sein du SPW MI :

- Direction de la Planification de la Mobilité : supervision du lancement de l'appel à projet, communication (avec les communes), gestion administrative des dossiers de candidatures, analyse des dossiers ;
- Direction des Espaces subsidiés : a fourni son aide pour le lancement de l'appel à projet et lors de l'analyse des dossiers ; elle sera, en tant que spécialiste des subventions aux pouvoirs locaux (notamment dans le cadre du PIC), le service qui suivra et accompagnera les communes pilotes pour la concrétisation de leurs projets ;
- Direction des déplacements doux et de la sécurité des Aménagements de Voirie : avis en matière de sécurité routière, de règles et bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclo-piétons.

### Et le RAVeL dans tout cela ?

Le subside aux communes pilotes a pour objectif premier de financer, dans une optique de mobilité utilitaire quotidienne et locale, des projets vélo uniquement sur le domaine communal. Le RAVeL est donc a priori exclu de ce subside. Il n'est toutefois pas impossible que, dans certains cas, le subside permette de financer l'aménagement d'un Pré-RAVeL. A condition, notamment, que le tronçon aménagé dispose d'un revêtement induré et soit propice à un usage de type quotidien.

Mais pas de panique, le RAVeL n'est aucunement mis de côté par la Wallonie, au contraire. Le Plan RAVeL 2020-2024 réserve ainsi 75 000 000 d'euros uniquement pour le développement de ce réseau, avec un accent particulier sur les liaisons avec les gares ferroviaires.

L'intermodalité est un axe qui a beaucoup été mis en avant dans le cadre de cet appel à projet. Il est évident que le vélo, en tant que mode de déplacement, doit être envisagé aussi bien dans un usage monomodal (notamment pour des trajets de courte ou moyenne distance) que dans une utilisation multimodale, notamment en combinaison avec les transports en commun sur des trajets plus longs. Raison pour laquelle les communes qui disposent sur leur territoire de gares ou autres nœuds d'intermodalité partaient avec un petit avantage. Les candidatures ont également été évaluées en fonction de la volonté des communes de favoriser l'intermodalité vélo + transports en commun, via par exemple le développement de stationnement vélo sécurisé aux abords des gares.



# LA L115, CA AVANCE!



**Willy  
Dermont**

**2023, c'est la date fixée pour rendre praticable l'ancienne ligne 115 qui reliait Braine l'Alleud à Tubize.**

A terme, aucun maillon ne devrait être manquant ; la continuité de ce RAVeL serait dès lors assurée entre Clabecq, Braine-le-Château, Wauthier-Braine et Braine-l'Alleud. Cette ligne de près de 20 km, fractionnée en divers tronçons deviendra une voie verte. Diverses instances ont la responsabilité de sa réalisation.

**Tronçon 1 :** De fait, c'est la Province du Brabant Wallon qui se charge de la réalisation de cette section d'une longueur de 2 km qui part à hauteur du canal près des anciennes forges de Clabecq. Ce tronçon sera opérationnel dès 2022. Une passerelle manquante placée par le SPW, fera le lien avec le tronçon 2.

**Tronçon 2 :** Ici, c'est la commune de Braine-le-Château qui conduit le projet jusqu'au centre de Wauthier-Braine.

**Tronçon 3 :** Le démarrage du chantier de cette section est actuellement en cours. Également à l'initiative de la commune de Braine-le-Château, ces travaux se termineront dans le courant de l'hiver 2021-2022.

**Tronçon 4 :** Cette section d'environ 700 m appartenant à Braine-le-Château est déjà aux normes d'un RAVeL.

**Tronçon 5 :** La commune de Braine-l'Alleud est propriétaire de cette section. Suivant la convention de mise à disposition, la commune se doit d'aménager un Pré-RAVeL mais rien n'est programmé à ce jour.

**Tronçon 6 :** Finalement, le tronçon 6 qui permettra à terme de rejoindre la gare de Braine l'Alleud comprend la construction d'une passerelle à hauteur de Sart-Moulin et la réhabilitation et la sécurisation du viaduc de l'Estrée.

Le potentiel de ce nouveau RAVeL est important et très diversifié.

Dans les prochains mois, cette voie verte permettra incontestablement aux usagers de se déplacer à vélo en toute sécurité vers les lieux de vie dont les établissements scolaires. De toute évidence, ce sera une possibilité d'éviter le carrefour de Mont-Saint-Pont, trop dangereux dans sa configuration actuelle. Ce RAVeL constitue la colonne vertébrale pour les déplacements est-ouest de la jeune Province.

N'oublions pas aussi la dimension touristique puisque que son arrivée à Braine-l'Alleud n'est qu'à un jet de pierre du site du lion de Waterloo.

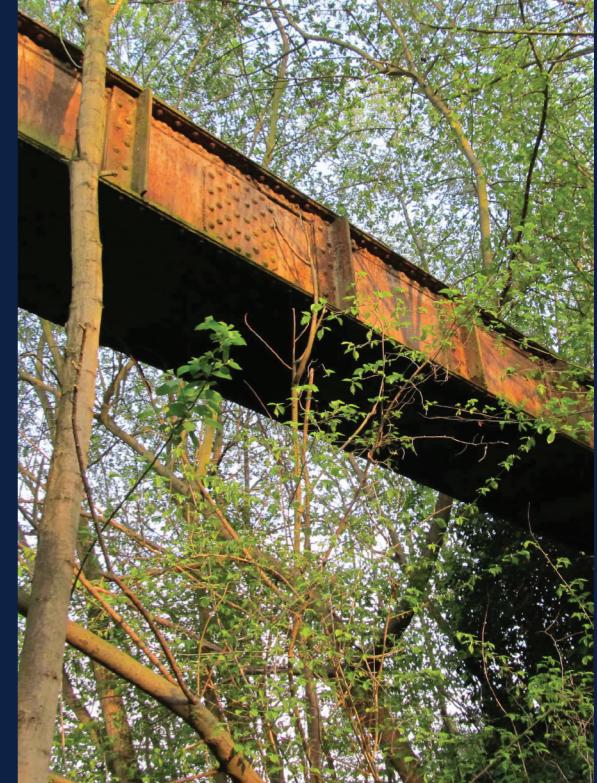
Ce nouveau RAVeL de la L115 sera incontestablement une sérieuse amélioration pour les cyclistes quotidiens circulant à l'ouest de Braine-l'Alleud. Atteindre à vélo, les entreprises, comme UCB, situées dans le zoning industriel constituera une véritable alternative à la voiture. Il en est de même pour de nombreux commerces.

Il est impossible d'énumérer au risque d'en oublier toutes les entreprises et tous les commerces qui seront en liaison avec l'important nœud de communication qu'est la gare SNCB et les TEC Braine-l'Alleud. Rappelons que la gare SNCB de Braine-l'Alleud est située sur la ligne Bruxelles-Charleroi et que la gare des TEC dessert une dizaine de destinations.



Il en est de même pour la partie de ce RAVeL situé sur la commune de Braine-le-Château : les écoles, les centres sportifs, les locaux de l'administration communale, des commerces... sont proches de cette voie verte structurante. De même, un cycliste aguerri partant de Braine-le-Château devrait atteindre en une bonne demi-heure la gare de Braine-l'Alleud, distante de 10 km.

Du côté de Clabecq, le RAVeL de la L115 sera en liaison directe avec le halage du canal Bruxelles Charleroi qui constitue une liaison rapide vers Bruxelles et sera également une voie importante du réseau des modes actifs, inclus dans les plans de réhabilitation des forges de Clabecq.



# LE SAVIEZ-VOUS ?



Jacques  
Botte

## Les nouvelles cartes RAVeL

Découvrez la Wallonie à vélo en toute sécurité et prolongez votre escapade dans des établissements labellisés « Bienvenue Vélo » ! Les cartes du RAVeL, éditées pour chacune des cinq provinces wallonnes seront disponibles gratuitement dans les organismes touristiques dès le mois de mai. Cette nouvelle version est le fruit d'une collaboration entre le SPW Mobilité & Infrastructures, le Commissariat général au Tourisme, Accueil Champêtre en Wallonie et Wallonie Belgique Tourisme. Cerise sur le gâteau : elles seront bilingues et vous indiqueront également où se situent les établissements labellisés « Bienvenue Vélo » ainsi que les attractions touristiques wallonnes. Nous ne manquerons pas de vous informer de leur sortie ainsi que des modalités pratiques pour vous en procurer.

## Plan de sécurisation du RAVeL dans le cadre de la lutte contre les inégalités hommes-femmes.

Rendre le RAVeL plus sécurisé et plus égalitaire pour l'ensemble des usagers, c'est l'objectif que s'est fixé le Cabinet du Ministre wallon de la Mobilité. En effet, « se sentir bien sur ces tronçons, qu'on soit un homme ou qu'on soit une femme » est un gage de réussite pour permettre à tous et toutes d'emprunter ce réseau.

Pour ce faire, un travail de fond va être mené dans les prochaines semaines. Des discussions vont donc être organisées avec tous les types d'usagers dont les associations féminines afin de lister les problèmes et bien sûr d'envisager des solutions. Identifier les zones à risque, repérer les problèmes d'éclairage, placer les bonnes indications d'itinéraire, réaliser des aménagements particuliers vont considérablement améliorer la qualité de service et faciliter l'usage du RAVeL.



## Le Communes pilotes Wallonie Cyclable

En mars dernier, le Gouvernement wallon a adopté la liste des Villes et Communes sélectionnées, suite de l'appel à projets « Communes pilotes Wallonie Cyclable » qui avait été lancé en septembre dernier. 116 des 173 candidatures déposées ont été déclarées recevables pour un subside global d'environ 61 millions d'euros.

Pour les entités retenues, l'objectif consiste à élaborer une stratégie de développement de l'usage du vélo au quotidien à travers un réseau structurant qui relie différents lieux de vie comme les gares, les commerces, les zonings, les administrations, les hôpitaux et les écoles. L'amélioration du confort et de la sécurité des cyclistes, grâce notamment à l'aménagement d'infrastructures séparées, est également un élément fondamental. Ces entités disposent de quatre mois pour présenter au SPW « Mobilité & Infrastructures » des dossiers d'aménagements concrets à réaliser.

Les communes sélectionnées sont les suivantes :

Ans, Andenne, Arlon, Asesse, Ath, Aubange, Aubel, Baelen, Bastogne, Beauraing, Berloz, Bertrix, Binche, Bons-Villers, Braine l'alleud, Braine-le-Comte, Charleroi, Chastre, Chaudfontaine, Chaumont-Gistoux, Ciney, Comines, Courcelles, Court Saint-Etienne, Couvin, Dinant, Doische, Dour, Durbuy, Eghezée, Ellezelles, Enghien, Esneux, Estinnes, Eupen, Flémalle, Fléron, Fleurus, Florenne, Florennes, Fontane l'Evêque, Frasnes-lez-Anvaing, Gembloux, Genappe, Gesves, Gouvy, Grez-Doiceau, Habay-la-Neuve, Hamoir, Ham-sur-Heure, Hannut, Herstal, Herve, Hotton, Huy, Iltre, Jemeppe-sur-Sambre, Jodoigne, La Bruyère, La Calamine, La Hulpe, La Louvière, Le Roeulx, Leuze-en-Hainaut, Libramont, Liège, Limbourg, Lobbes, Malmedy, Marche-en Famenne, Mons, Mont-Saint-Guibert, Mouscron, Namur, Nassogne, Neufchâteau, Neupré, Nivelles, Olne, Ottignies/Louvain-la-Neuve, Oupeye, Pepinster, Péruwelz, Perwez, Plombières, Ramillies, Rixensart, Saint-Ghislain, Sant-Hubert, Sambreville, Saint-Vith, Seneffe, Seraing, Soignies, Soumagne, Spa, Sprimont, Theux, Thimister-Clermont, Thuin, Tinlot, Tintigny, Tournai, Tubize, Verviers, Viroinval, Virton, Visé, Walcourt, Walhain, Wanze, Waremme, Waterloo, Wavre, Welkenraedt, Yvoir.

Précisons aussi que « Chemins du Rail », par l'intermédiaire de notre administrateur Jacques Counet qui était à la manœuvre, a reçu des remerciements de la part des communes de Fleurus, Libramont et Florennes, pour sa contribution à l'élaboration des dossiers. Manhay, la dernière commune concernée par notre action, n'a malheureusement pas été reçue.

La volonté de soutenir l'ensemble des entités communales en matière d'infrastructure de mobilité active ne s'arrête pas là. Le Ministre de la Mobilité prépare déjà une suite à cet appel à projets pour les prochaines années.



Relier des lieux de vie

## LE RAVeL PAR LES LIGNES TRANSFRONTALIERES 85 ET 87



Michel  
Jacques

Cela fait un an que nous sommes amenés à rester au pays. Il n'est toutefois pas indispensable de s'évader loin pour découvrir les richesses de nos paysages et de notre patrimoine. Dans les articles précédents, nous avons proposé des circuits en parcourant divers RAVeL en connexion avec les régions limitrophes à la Wallonie.

La voie verte ne s'arrête pas aux frontières nationales ou régionales mais se poursuit bien souvent au-delà. Nous suggérons cette fois de découvrir au départ de la Gare de Renaix (Ronse) près du pays des Collines et des Ardennes flamandes, les anciennes lignes 87 et 85 qui ont permis à de nombreux travailleurs de rejoindre pendant près d'un siècle leurs lieux de travail. Ce parcours au très faible relief permettra de découvrir des paysages variés très verts ainsi que l'Escaut en Wallonie picarde. Il vous sera grandement facilité par l'utilisation des points-nœuds mis en place en parfaite entente avec la Flandre.

### RENAIX, POINT DE DÉPART

Renaix a été, à l'apogée du développement des chemins de fer, au carrefour de plusieurs lignes :

- La L87 allant de Tournai à Bassilly via Orroir, Ronse (Renaix) et Lessines, construite entre 1880 et 1883 et en grande partie désaffectée dans les années 1960 ;
- La L83 construite en 1869 venant de Courtrai, supprimée par phases successives entre 1960 et 1991 ;
- La L86 reliant Basècles à Oudenaarde (Audenarde) créée en 1861, ne subsistant malheureusement à ce jour, en traction diesel que le seul tronçon reliant Renaix (Ronse) à Oudenaarde. (Audenarde).

L'importance de la gare de Renaix (Ronse) se constate par l'étendue du site autrefois occupé par les voies et la magnificence de la gare et la taille de son hangar aux marchandises. Le bâtiment des voyageurs est celui d'origine de la Ville de Bruges (Brugge) construit en 1844, démonté pierre par pierre et rebâti à Renaix (Ronse) en 1880... mais à l'envers ! Les deux façades étaient sensiblement identiques et ont été inversées.... Un nouveau parking gratuit (à ce jour) a été construit

récemment et permettra d'y garer votre véhicule si vous ne venez pas par le train.

Le point de départ du circuit proposé est le point nœud (PN) 34 situé en face de la gare. Vous vous dirigerez ensuite vers Avelgem en suivant sensiblement le tracé de la ligne 87 par les points nœuds. A noter que la Flandre s'attelle actuellement à réhabiliter complètement l'assiette de la ligne 87 jusqu'à la frontière linguistique dans le cadre de son programme d'autoroutes cyclistes. Vous emprunterez ensuite les voiries locales jusqu'à Orroir, le tronçon wallon ayant été vendu avant l'élaboration du programme RAVeL. Les gares d'Amougies et de Russeignies un peu à l'écart du parcours ont été restaurées et ont gardé tout leur cachet d'origine.

A Orroir aboutissait la voie venant de Tournai, vous reprenez à cet endroit le tracé de la ligne 87 jusqu'à l'Escaut que vous traversez sur une magnifique passerelle moderne et élégante placée en 2014 et financée partiellement sur fonds européens. Peu après vous aboutissez sur le site de la gare d'Avelgem complètement réhabilité. Le bâtiment est magnifique. Un peu plus loin vous arrivez à une bifurcation. Tout droit voici la ligne 83 menant à Courtrai et renommée « Guldenspoorpad » (en référence à la bataille des

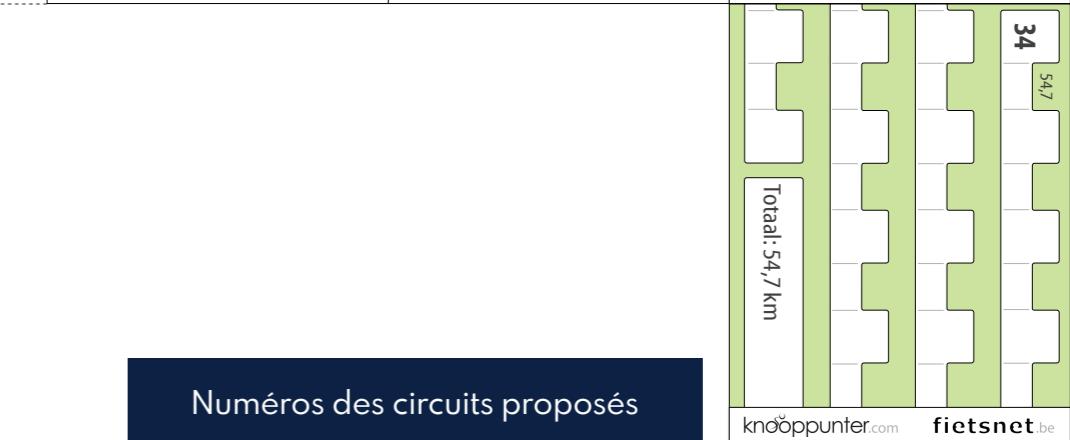
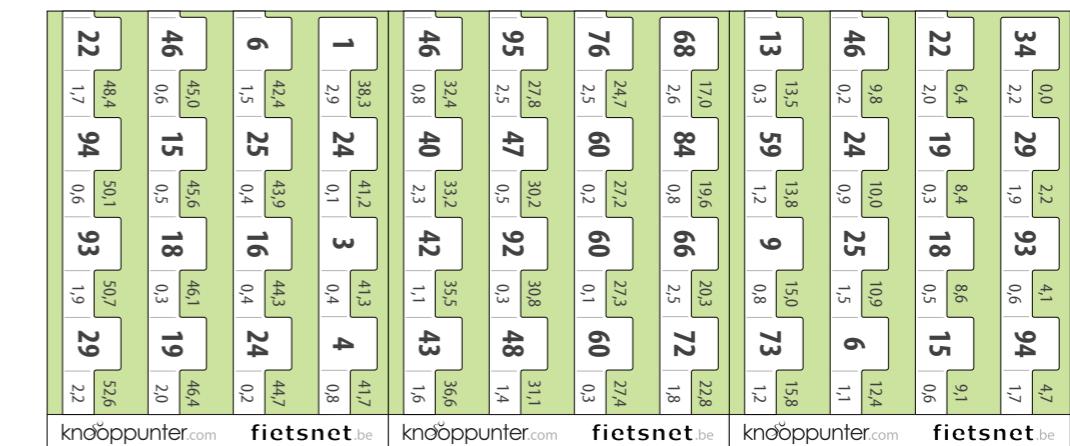


Éperons d'or). A gauche, la ligne 85 reliant Dottignies et Herseaux rebaptisée « Trimaarzate » (transport des saisonniers appelés Trimards). Des balises rouge et blanc avec les kilomètres sont implantées à chaque traversée de voirie.

Nous vous invitons à suivre la ligne 85. Essentiellement rectiligne, elle n'est interrompue qu'à hauteur du canal. Après un petit détour, on la reprend jusqu'aux abords de Dottignies où son tracé a été largement utilisé pour le contournement routier et le développement d'un zoning. Seule la gare de Dottignies a survécu. De même architecture que celle d'Avelgem, elle est devenue une école.

Le parcours proposé vous invite à quitter la ligne au point nœud (PN) 76 pour rejoindre les rives de l'Escaut et remonter en direction d'Avelgem pour reprendre ensuite la ligne 87 jusqu'au lieu de départ à Renaix. Vous aurez ainsi parcouru sans gros effort de l'ordre de 56 km.

Cette balade découverte n'est qu'une suggestion, libre à vous de concevoir d'autres itinéraires, par exemple poursuivre à Avelgem la ligne 83 jusqu'à Kortrijk (Courtrai). Outil plus qu'utile pour composer vos itinéraires : le site « [Fietsnet.be](#) » vous permet de définir le tracé et sa longueur, connaître le type de revêtement, d'imprimer le parcours ou de charger le fichier gps correspondant. De plus il permet de consulter divers sites touristiques pour compléter et enrichir votre périple.



Numéros des circuits proposés



**Pauline  
Bellefontaine**

## VISITWALLONIA... A VÉLO

Depuis 2016, suite au coup de projecteur de l'année thématique « La Wallonie à vélo » sur notre région en tant que destination cyclable, les projets en tous genres ne cessent de se développer. Dotée de plus de 1400 km de RAVeL et de milliers de kilomètres de réseaux à points-nœuds, la Wallonie doit maintenant se positionner davantage comme destination phare du vélotourisme sur les marchés prioritaires grâce au développement de l'offre de services et à une promotion renforcée. En charge de la structuration, de l'élaboration et de la valorisation de produits touristiques, le service Produits de Wallonie Belgique Tourisme vous a concocté quelques nouveautés pour la saison. Bonnes découvertes !

### La Route UNESCO à vélo

**Enfourchez votre vélo à la quête du patrimoine UNESCO !**

Pour une étape ou plusieurs, sur le RAVeL et en suivant les points-nœuds, découvrez à votre rythme les innombrables richesses patrimoniales et culturelles de la Wallonie. De la ville de Tournai au site remarquable de Blegny-Mine à la porte des Pays-Bas, imprégnez-vous des ambiances et contrastes qui règnent entre les paysages des plaines du Hainaut, les rives de Meuse, les collines du Condroz et les vallées secrètes de l'Ardenne. Prenez le temps d'admirer les lieux d'exception inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, témoins privilégiés des influences du passé. Une sélection d'attractions et d'hébergements labellisés « Bienvenue Vélo » ponctuera votre escapade. Ce long voyage de 500 km vous fera voir la Wallonie autrement !

**Plus d'informations : [VISITwallonia.be/routeunesco](http://VISITwallonia.be/routeunesco)**

### La Wallonie sans voiture

**Escapades à découvrir en train, à pied et à vélo.**

Chaque étape est une proposition de country break (séjour nature) en Wallonie et sans voiture et fait partie d'une série d'itinéraires interconnectables entre eux. En combinant ces courts séjours, vous avez la possibilité de passer de magnifiques vacances durables en Wallonie. Cette escapade en itinérance démarre d'une gare, vous aurez alors la possibilité soit de faire le parcours en train et à vélo soit en train et en randonnée à pied. Partez en mode « slow tourism » et prenez le temps de profiter des paysages, de la nature, des produits locaux, des visites, de jolis hébergements accueillants...

**Plus d'informations : [VISITwallonia.be/sansvoiture](http://VISITwallonia.be/sansvoiture)**

### La Wallonie à vélo :

**20 balades incontournables**

**Une sélection d'itinéraires pour vous en mettre plein la vue !**

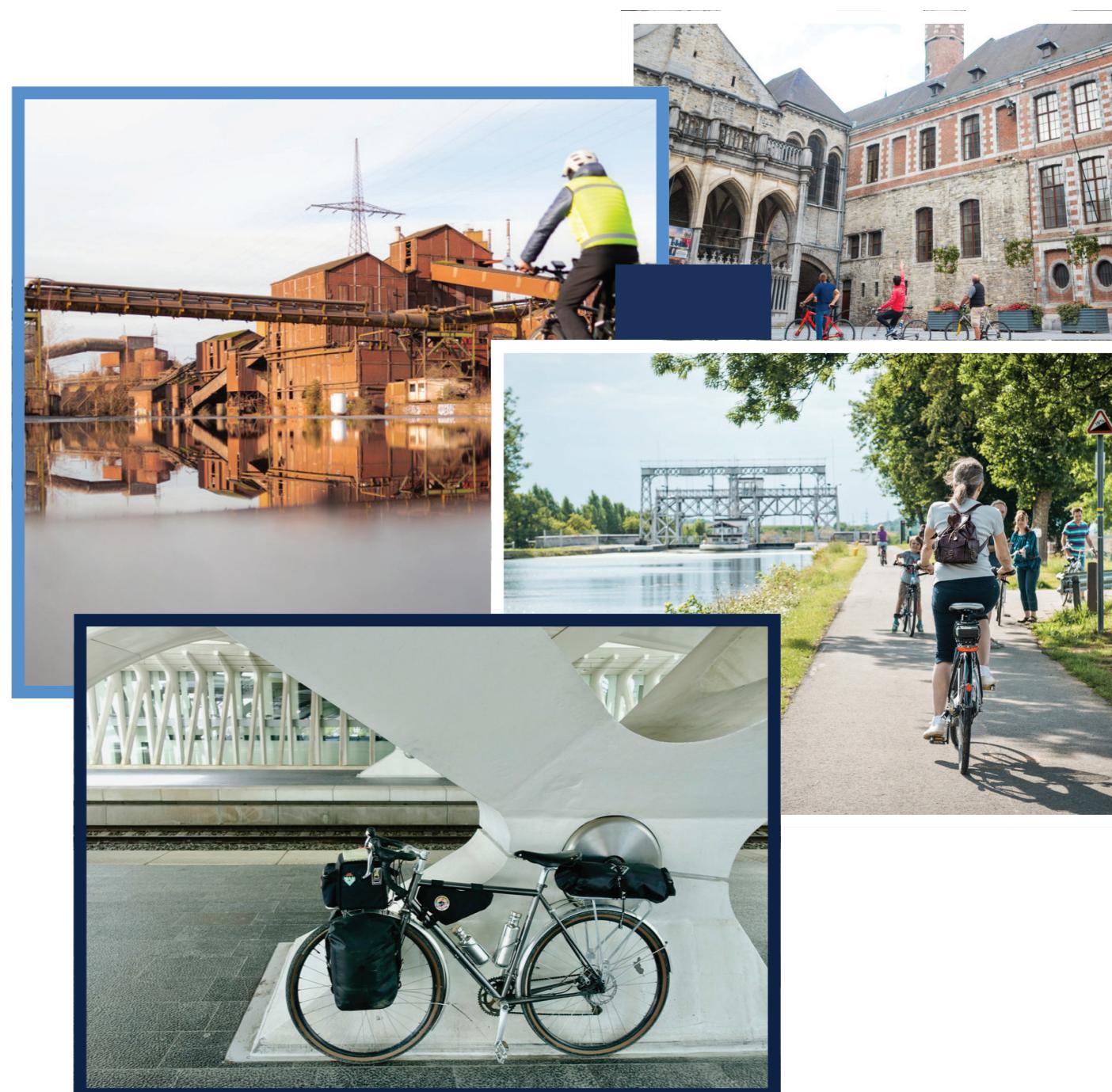
A l'instar de la version précédente, parue en 2019, la réédition de cette brochure papier prévue pour le mois de mai vous présentera 20 suggestions de balades à vélo sur notre territoire. Que ce soit pour un périple de plusieurs jours entre aventuriers ou une excursion en famille, il y aura de quoi satisfaire toutes vos envies de découvertes. Rendez-vous dès maintenant sur [VISITwallonia.be/velo](http://VISITwallonia.be/velo) pour télécharger les circuits soigneusement sélectionnés pour vous !

**VISITWallonia.be**

### Carte des balades à vélo de Wallonie

**Pour multiplier vos envies d'escapades à l'infini !**

A l'ère du « staycation » et des précautions sanitaires, les balades à vélo au grand air rencontrent un franc succès. Vous manquez d'inspiration pour votre prochaine sortie, vous avez déjà testé les balades incontournables et/ou vous souhaitez éviter les lieux les plus fréquentés ? Retrouvez des suggestions de circuits des organismes touristiques officiels à télécharger au format PDF, GPX ou à embarquer dans l'application Cirkwi. Avec plus de 500 propositions sur tout le territoire, vous ne risquerez pas de vous ennuyer... Direction VISITwallonia.be/velo pour pimenter vos temps libres grâce à de magnifiques balades à deux roues !





**Marc  
Grieten**

## 2021 : ANNÉE EUROPÉENNE DU RAIL

Le 29 mars dernier, l'Europe lançait l'année européenne du rail. Promouvoir un moyen de transport vert et sûr dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et la relance économique : très bien ! Des projets de relance des trains de nuit fleurissent.

### **Mais qu'en est-il pour notre pays ?**

En relations internationales, seules existent celles à grande vitesse : Thalys, Eurostar, TGV et ICE, avec réservation obligatoire sauf sur les ICE, si ce n'est la récente réapparition d'un train de nuit pour Vienne exploité par les chemins de fer autrichiens.

Alors qu'un projet de lignes Trans Europ Express 2.0 est discuté du côté des pays alémaniques, les relations avec nos voisins sont réduites à des dessertes omnibus le plus souvent assurées avec le matériel ancien de la SNCF (Spa - Verviers - Aix-la-Chapelle, Liège - Maastricht, Anvers - Roosendaal), sauf pour les liaisons avec Lille-Flandres via Mouscron et Tournai et la lente relation IC avec les Pays-Bas (Bruxelles - Rotterdam - Amsterdam). Même la relation avec le Luxembourg est pour le moment sujette souvent à correspondances à Arlon avec

un temps de parcours de 3h15 depuis Bruxelles-Midi ; ce n'est pas mieux pour la relation Liège - Luxembourg qui a perdu récemment ses voitures internationales IIO pour des automotrices de banlieue 'Desiro' avec un temps de parcours de 2h40.

La responsabilité de l'Europe et de la plupart des états membres est grande quant à cet état de fait, mais le propos n'est pas d'en faire le procès.

### **Alors, pour la Belgique, le slogan « 2021, année européenne du rail » n'est-elle qu'une coquille vide ?**

Il y a beaucoup à faire dans nos relations ferroviaires internationales :

- La réouverture de la ligne Dunkerque - La Panne (ou le prolongement du tram de la Côte) ;
- Le rétablissement de la relation Mons - Quiévrain - Valenciennes (il n'y a que quelques mètres de voies à poser) ;
- Le prolongement de la relation S63 Charleroi - Erquelinnes vers Jeumont, juste de l'autre côté de la frontière, permettant une connexion

avec les TER français; cette relation peut être exploitée temporairement par les autorails '41' de la SNCF qui vont se libérer en grand nombre vu l'électrification prochaine de la relation Anvers - Mol - Hamont / Hasselt ;

- La remise en service d'une relation IC directe entre (Bruxelles) Liège - Verviers et Aix-la-Chapelle ou à tout le moins une amélioration au départ de Liège vers Aix-la-Chapelle ; Arriva qui exploite à la ligne Maastricht - Aix-la-Chapelle s'est vu refuser l'accès au réseau belge pour offrir une relation en boucle via Liège ; à cet égard, qui sait en Belgique qu'il existe un billet 'Euregio' à 19€ pour une journée entre ces 3 villes ?
- Le prolongement des trains IC Anvers - Mol - Hamont vers Weert aux Pays-Bas.

### **Analysons plus en détail deux autres relations.**

#### **Bruxelles - Luxembourg et au-delà**

Les Ministres belges et luxembourgeois de la mobilité se sont entendus pour demander l'aide accrue de l'Europe pour accélérer la modernisation de cette ligne, avec pour objectif un temps de parcours de 2h. Très bien. Mais pour quelle(s) relation(s) internationale(s) sur cette relation où les derniers trains directs circulant au-delà de Luxembourg ont été supprimés il y a 5 ans ? Mystère. Les trois capitales européennes (Bruxelles - Luxembourg et Strasbourg) ne sont pas reliées entre elles. Il y avait un projet qui a apparemment été abandonné pour des relations directes entre la Belgique et la Suisse, assurées par des trains aptes à circuler à 250 km/h sur la ligne TGV française entre Baudrecourt (sud de Metz) et Vendenheim (nord de Strasbourg) et filer sur la plaine d'Alsace à 200 km/h comme les TER200 de la région Grand Est.

Pourquoi ne pas relancer ce projet ? Et en attendant ce nouveau matériel, pourquoi ne pas assurer quelques relations directes Bruxelles - Bâle sans utiliser la ligne TGV française ? Le matériel existe : en Belgique, les voitures internationales I6, IIO et III et les locomotives type 13 (identiques au type 3000 luxembourgeois, dont 7 exemplaires sont mis en vente), le tout apte à 200km/h ; ce matériel assure actuellement des trains IC Bruxelles - Luxembourg.

### **Dinant - Givet**

La demande de permis d'urbanisme pour transformer la ligne 154 Dinant - Heer-Agimont (Givet) en RAVeL a été refusée : Infrabel, notamment, a émis des réserves ; le projet ne permettait plus de rétablir la liaison ferroviaire. Alors, que faut-il choisir ? Une voie verte, certes indispensable pour la mobilité active dans cette région touristique, ou la réhabilitation de la liaison ferroviaire réclamée par les forces vives françaises ? Le choix ne devrait pas exister : il faut faire les 2 ! La plate-forme ferroviaire est à double voie : on en garde une et on adapte l'autre en voie verte, certes avec localement quelques rétrécissements comme dans la tranchée traversant le parc du château de Freyr.

Inutile d'électrifier cette liaison ferroviaire : des autorails et des locomotives bimodes (électriques/diesel) existent ; de tels autorails modulables en nombre de caisses circulent ainsi déjà notamment en France. Et les essais d'autorails à l'hydrogène sont très encourageants.

Cette relation ferroviaire devrait s'inscrire dans une desserte internationale entre Reims (TGV) - Charleville-Mézières -

Givet – Dinant et Namur voire Bruxelles. Cette relation est utile également pour le trafic marchandises, notamment pour le désenclavement de la botte de Givet en permettant une connexion beaucoup plus rapide vers les ports. Voilà deux exemples concrets que nos dirigeants européens, nationaux et régionaux pourraient prendre en compte cette année.

Pour terminer, un exemple de volonté politique : la région française Grand Est en tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux et les autorités organisatrices des transports des lands allemands voisins du Bade-Wurtemberg, de Sarre et de Rhénanie-Palatinat viennent de lancer en commun un appel d'offre pour l'exploitation de toutes leurs relations internationales locales sans rupture de charge, avec du matériel spécifique et réouvertures de liaisons transfrontalières notamment entre Mulhouse et Mülheim et entre Metz et Trèves pour le 8 décembre 2024 et ce pour 15 ans. Si c'est possible entre la France et l'Allemagne, pourquoi cela n'était pas possible de lancer des projets transfrontaliers entre la Belgique et ses voisins en cette année européenne du rail ?

### Affaire à suivre !



**Marie  
Secretant  
Charlotte  
Massage**

## LE CENTRE DE COORDINATION EUROVELO

Actuellement responsable en matière de tourisme à vélo chez Pro Velo, Charlotte et moi travaillons notamment pour le Centre de coordination EuroVelo.

En effet, Pro Velo accompagne les institutions, les entreprises et aussi le public vers une mobilité active sous forme de services. Elle soutient les cyclistes actuels et potentiels et enseigne la conduite à vélo pour des publics adultes, enfants en fonction de leur niveau d'utilisation du vélo. Son siège social est situé à Bruxelles mais l'asbl est décentralisée également sur Liège, Namur, Mons, Gembloux et Ottignies et depuis 3 ans à Anvers.

Une de ses missions importantes consiste à gérer le Centre de Coordination « EuroVelo » (NECC) pour la Belgique, un centre qui a été créé il y a quatre ans à la demande de l'ECF (European Cyclists' Federation) qui est la voix des cyclistes européens depuis plus de trente ans. Ce centre, créé en mai 2018, est amené à suivre le développement des routes EuroVelo dans notre pays en partageant notamment l'information et les bonnes pratiques ainsi que la gestion de la communication et l'animation d'un réseau d'acteurs touristiques de l'EuroVelo. Deux projets européens, financés par le programme Cosme, ont permis le lancement du centre EuroVelo. Afin de coordonner le développement des véloroutes, le NECC collabore en Wallonie avec le CGT (Commissariat Général au Tourisme), le SPW (Service Public de Wallonie) et WBT (Wallonie Belgique Tourisme) à l'occasion de réunions de coordination. Ces réunions rassemblent l'ensemble des acteurs touristiques et mobilité à savoir pour la région de Bruxelles-Capitale « Visit Brussels » et « Bruxelles Mobilité » et plus récemment en 2021, « Visit Flanders » pour la Flandre.

### Qu'est-ce que le réseau EuroVelo ?

La Belgique est traversée par cinq « EuroVelo » numérotés et thématiques. On peut citer en Flandre le numéro 4, le 5 et le 12 ; en Wallonie le 3, le 5 et le 19 et à Bruxelles le 5.

Pour information, les itinéraires belges sont les suivants :

EuroVelo 3 : Route des pèlerins : de Trondheim à Saint-Jacques-de-Compostelle

EuroVelo 4 : Véloroute de l'Europe Centrale : de Roscoff à Kiev

EuroVelo 5 : Via Romea Francigena : de Londres à Brindisi

EuroVelo 12 : Véloroute de la mer du Nord : de Bergen aux îles Shetland

EuroVelo 19 : La Meuse à vélo : de Langres à Rotterdam

### Quel rôle de Pro Velo ?

La tâche de Pro Velo dans ce cas consiste à interroger les différents partenaires belges mais aussi étrangers puisqu'il existe un(e) coordinateur(trice) par pays, et de suivre concrètement le développement de l'infrastructure, de la signalétique et de la promotion des 5 itinéraires. Chaque année une AG européenne est organisée dans un pays cotisant.

Intermédiaire entre le niveau européen et local, Pro Velo tente de développer une vue d'ensemble sur le territoire européen. Marie SECRETANT et Charlotte MASSAGE œuvrent avec différents comités d'itinéraires qui rassemblent les acteurs du tourisme et de la mobilité autour d'un itinéraire EuroVelo.

### Qui fréquente les « EuroVelo » ?

A l'heure actuelle, nous disposons de peu de données pour définir un public précis. Par contre, pour les demandes, nous cernons davantage les besoins : une signalétique claire et les services offerts le long des parcours (hébergement ; restauration ; réparation). Le label « Bienvenue Vélo » est un concept qui doit être davantage développé et connu du public, surtout pour toucher le public international qui fréquente les « EuroVelo ». Actuellement responsable en matière de tourisme à vélo chez Pro Velo, Charlotte et moi travaillons notamment pour le Centre de coordination EuroVelo.



Jacques  
Counet

## DE GARES EN GARES, UNE IDEE QUI FAIT SON CHEMIN !

Fin 2018, notre asbl est mise en contact avec le GAL Ardenne Méridionale qui souhaite développer le concept « Rando zéro carbone de gare en gare » sur son territoire. Il nous est demandé de repérer un itinéraire vélo le plus proche possible de l'ancienne ligne vicinale 617 qui reliait les gares de Poix-Saint-Hubert (ligne SNCB 162) et de Paliseul (ligne SNCB 166).

Le 19 septembre 2020, notre administratrice Anne-Françoise participait à l'inauguration de quatre nouveaux « arrêts verts » créés dans les gares SNCB de Graide, Carlsbourg, Paliseul et Gedinne à l'initiative du Parc naturel de l'Ardenne méridionale. Elle nous en expliquait le concept dans notre numéro 106, pages 42 et 43. Quatre randonnées pédestres, bien documentées dans quatre brochures, relient désormais ces 4 gares.

Et en novembre 2020, l'asbl « Sentiers de Grande Randonnée » frappait encore plus fort en éditant un tout nouveau Topo-Guide : « 20 randonnées en ligne de gare à gare par les GR ». Donc 40 gares de départ ou d'arrivée de ces itinéraires ! Et puisqu'il s'agit d'un « tome 1 », nous pouvons nous attendre à de nouvelles découvertes dans le futur.

Et notre asbl de se procurer cet ouvrage pour enrichir notre centre de documentation. Belle lecture et belle découverte qui nous incite à le mettre en pratique rapidement.

### Et en train pour une randonnée dans la vallée de la Sambre ...

Et en effet, quoi de mieux que de tester l'un des itinéraires proposés. Notre choix se portera sur la « Rando 5 », GR12 et GR129, de Labuissière à Landelies. La voiture reste au parking, départ de notre gare de Fleurus par le train de 8h56. La journée s'annonce bien, le train est à l'heure ! Pas de problème de correspondance à Charleroi, direction Erquelinnes. Pour des raisons d'organisation de notre balade, nous décidons de la faire à l'envers et quittons notre voiture ferroviaire (wagon) à la gare de Landelies. Ce choix s'avérera sans incidence fâcheuse tant le balisage est clair et manifestement entretenu très récemment. En particulier, les liaisons entre les GR et les gares de départ et d'arrivée ont été balisées en parfaite cohérence avec le Topo-Guide. Les sentiers sont bien dégagés.

### Et nous qui pensions bien connaître cette région ...

Le RAVeL de la Sambre (EuroVelo3, itinéraire de longue distance W6) est au cœur d'un magnifique réseau, que ce soit vers Maubeuge et la France, Binche et La Louvière, Beaumont et Chimay. Pour l'avoir parcouru à maintes reprises à vélo, nous pensions en connaître tous les recoins. Détrompez-vous. Les Sentiers de Grande Randonnée nous ont permis d'en découvrir d'autres perles bien documentées dans le Topo-Guide.

Vue d'en haut, la vallée nous dévoile des charmes méconnus. Plusieurs belvédères plongent notre regard vers la rivière, ses hameaux ou la ville de Thuin sous des angles nouveaux. Le sentier serpente au travers des forêts du plateau, de versants abrupts et de réserves naturelles. Les aires de pique-nique et de repos sont fréquentes et bien réparties.

Vue d'en bas, nous découvrons le hameau de

Hourpes, son étonnant château et son coron témoins d'une activité industrielle passée florissante. Nous parcourons les ruelles de la ville de Lobbes qui nous mènent de la « Portelette » de l'abbaye et du Moulin à eau à la seule collégiale carolingienne de Belgique.

Vue du train, ce sont des vues insolites et fugaces sur la Sambre, l'abbaye d'Aulne, les arrière-cours des villages, des sites industriels qui s'offrent à notre regard.

### Six gares et points d'arrêt ...

... sur ou à proximité de cet itinéraire de 21 kilomètres. Voilà qui, pour cette randonnée particulière, permet bien des combinaisons en fonction des horaires, des flâneries sur l'un ou l'autre site, ou tout simplement de la forme physique des promeneurs. Ce dont nous avons profité puisqu'après 14 km de marche, nous sommes remontés dans le train de 16h16, toujours aussi ponctuel, en gare de Lobbes.

**Particularités:** point de guichet, point de passage souterrain, mais un employé SNCB qui nous fait aimablement traverser les voies en toute sécurité !

Une bien belle journée, bienvenue en cette période de confinement, et qui donne envie de recommencer. Et une manière avantageuse d'utiliser au mieux les possibilités offertes par la SNCB pour pratiquer des parcours en ligne sur les GR et de déjà profiter des paysages qui défilent avant d'arriver dans la région où vous avez décidé de vous rendre.

Références du Topo-Guide : « 20 randonnées en ligne de gare à gare par les GR ». Tome 1. Première édition – novembre 2020. Par l'asbl « Les Sentiers de Grande Randonnée ». 128 pages. 16Euros. Site web : [www.grsentiers.org](http://www.grsentiers.org).





**Morgane  
Hallé**

## « BIENVENUE VELO » : L'OPINION DES LABELLISÉS

Dans le cadre d'une enquête menée par le Commissariat Général au Tourisme (CGT) autour du label « Bienvenue Vélo », Chemins du Rail a réalisé 17 interviews, entre décembre 2020 et janvier 2021, auprès d'opérateurs touristiques labellisés. En présentiel ou en visioconférence, l'objectif de ces interviews consistait à apporter un complément d'information au sondage écrit, envoyé par le CGT au préalable à tous les établissements labellisés de Wallonie.

### Quelques mots sur le concept « Bienvenue Vélo »

Ce label, coordonné par Stéphanie VILLANCE du CGT, observe une série de critères en lien avec les équipements et les services adaptés à l'accueil des cyclistes. On y retrouve par exemple : la fourniture d'un set de réparation et d'une trousse de premiers soins, la situation de l'établissement à moins de 5 km d'un réseau cyclable ou encore la capacité d'informer les cyclistes sur les services et les réseaux cyclables.

La labellisation s'adresse à plusieurs types d'opérateurs touristiques tels que des hébergements, des établissements du secteur Horeca, des attractions touristiques et musées, des organismes touristiques ainsi que des producteurs et artisans. Retrouvez plus d'informations sur la page dédiée sur le site du CGT qui regroupe notamment la liste des labellisés et le dossier d'adhésion détaillant les critères :

**Plus d'infos sur [www.tourismewallonie.be/label-bienvenue-velo](http://www.tourismewallonie.be/label-bienvenue-velo).**

### Quelle interview ?

« Comment faciliter l'adhésion au label des opérateurs et comment leur apporter une réelle plus-value ainsi qu'aux clients cyclotouristes ? » : voici l'angle qui a été adopté pour les interviews qui ont duré entre 20 min et 1h40 min. Les thèmes abordés ont été les suivants :

- A. Procédure d'adhésion au label et critères à respecter. (Identifier les freins lors de la labellisation)
- B. Plus-value du label (Attente d'une répercussion clientèle)
- C. Attentes et nouveaux outils (Attente d'un accompagnement spécifique - de promotion)
  - C1. Accompagnement à la candidature pour la validation des critères.
  - C2. Critères "Informations à destination des clients cyclotouristes" : créer une réelle plus-value par une connaissance suffisante de la part des opérateurs.
  - C3. Promotion et présence en ligne.



**BIENVENUE VÉLO**  
FIETS WELKOM  
BIKES WELCOME  
RADFAHRER WILLKOMMEN

	LA GRANGE D'YCHIPPE	Gîte	Leignon
Namur	LA VILLA BALAT	Chambres d'hôtes	Namur
	LES JARDINS DU LAC DE BAMBOIS	Attractions	Fosses-la-Ville
	DOMAINE DU VIEUX MOULIN	Restaurant	Eprave
	CONDROZ-FAMENNE	Maison du tourisme	Ciney
Liège	LE PUB GRAIN D'ORGE	Bistrot de terroir	Hombourg
	THE OWL DISTILLERY	Producteur	Fexhe-le-Haut-Clocher
Brabant Wallon	7, RUE DES MARCHÉS	Gîte	Jodoigne
	QUATRE QUART	Restaurant	Court-Saint-Etienne
	ABBAYE DE VILLERS-LA-VILLE	Attractions	Villers-le-Ville
	SI DE GENAPPE	Syndicat d'initiative	Genappe
Hainaut	LA CHRYSALIDE	Chambres d'hôtes	Cuesmes
	FERME DES QUEUWYS	Producteur	Froidchapelle
	PAYS DE CHARLEROI	Maison du tourisme	Charleroi
Luxembourg	KALEO	Gîte	Villers-Sainte-Gertrude
	CHEZ TANTE ALICE	Chambres d'hôtes	Heyd
	LEVAL DE L'AISNE	Camping	Blier

### Et les résultats ?

Ces interviews ont permis de compiler des pistes concrètes données par les opérateurs à travers leur expérience de terrain. Le Commissariat au tourisme a reçu un rapport reprenant les différents avis et commentaires et se penche maintenant sur les résultats pour en tirer les conclusions et fixer une politique d'actions ainsi que des orientations futures concrètes à parcourir dans un prochain numéro du magazine.

**Un remerciement particulier à Stéphanie VILLANCE ainsi qu'à toutes les personnes qui ont pris le temps de répondre à cet interview et de s'y impliquer.**



S	S	N	E	I	G	L	E	B	T	S	O
S	D	E	C	O	U	V	E	R	T	E	S
E	N	U	T	E	L	S	H	T	E	P	E
T	O	M	E	I	M	L	N	B	K	R	N
R	B	A	S	O	L	S	E	W	I	O	I
E	R	G	B	B	N	A	I	H	I	V	O
V	E	A	V	E	L	S	U	R	V	E	M
S	S	Z	I	T	A	S	T	T	U	L	I
E	T	I	L	I	B	O	M	N	C	O	R
I	E	N	I	S	R	A	T	U	I	A	T
O	I	E	A	I	I	O	P	I	N	O	A
V	F	E	R	I	A	N	E	T	R	A	P

### MOTS MÊLES : A LA DECOUVERTE DE NOTRE NOUVEAU SITE:

Nous vous proposons cette fois de découvrir notre nouveau site internet au travers de notre jeu. La définition de la plupart des mots à retrouver se réfère directement à notre site. Les mots peuvent être lus horizontalement, verticalement ou diagonalement, à l'endroit ou à l'envers. Les cases non cochées laisseront apparaître le mot mystère.

La personne qui découvrira le mot mystère gagnera "une balade d'un jour" organisée par CDR - repas inclus pour deux personnes. Pour départager les gagnants, il vous est demandé de répondre à une question subsidiaire.

Petite variante, nous ne vous fournissons pas directement les mots à trouver, mais bien leurs définitions. Bon amusement !

Les réponses sont à adresser à : [info@cheminsdurail.be](mailto:info@cheminsdurail.be) pour la date limite du 30.04.20.

DÉFINITIONS DES MOTS À TROUVER DANS LA GRILLE.

1. Titre du quatrième onglet de notre site.
2. Troisième mot du nom de notre association.
3. Association amie basée rue de Londres à Bruxelles.
4. Réseau points-nœuds au cœur du Hainaut.
5. "Douce" sur notre page d'accueil.
6. Premier mot de notre troisième mission.
7. Deuxième mot du troisième onglet.
8. Notre dernier partenaire institutionnel.
9. Réseau cyclable wallon autre que le Ravel.
10. L'ECF ou l'AEVV en est un pour nous.
11. Association amie citée avant le Gracq.
12. Onglet situé après l'accueil.
13. Acronyme de passage inférieur.
14. Deuxième objectif de notre association (CDR favorise le...).
15. Nous en publions un tous les trois mois.
16. Acronyme de certaines bornes rencontrées le long des voies.
17. Wallonie Belgique Tourisme en petit.
18. Vous êtes en train de le consulter.
19. L'autre borne que celle citée dans le numéro 16.
20. Abréviation utilisée pour parler des bâtiments voyageurs.
21. Permet de se protéger quand il pleut sur le quai.
22. Activité organisée depuis quelques années (... du Ravel).

Mot mystère : Vous trouverez le mot en lisant les lettres inutilisées de gauche à droite et de haut en bas.

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

Question subsidiaire : Combien de bonnes réponses allons-nous recevoir ?  
Le gagnant du précédent numéro est : Willy DERMONT



Anne-Françoise  
Deleixhe

## RAVeL POUR TOUS !

### LES BONNES RAISONS D'Y EMMENER VOS ENFANTS.

Vous souvenez-vous des jours où vous avez chaussé des rollers pour la première fois ?  
Vous souvenez-vous de vos premiers tours de pédales ?

Qui sur des trottoirs pavés, un peu secouants, sur le seuil de sa maison ? Qui tel un poisson rouge sur la terrasse du petit jardin urbain ou sur le balcon générant parfois l'ire des voisins ? Qui encore sur de plus ou moins petites routes ou ruelles, de plus en plus fréquentées, sous l'œil inquiet de parents aux aguets ? Il nous fallait souvent attendre des séjours à la mer, sur la digue interdite aux véhicules à moteur, pour pouvoir nous adonner librement à nos expériences cyclistes, sous l'œil rassuré, cette fois, de nos parents.

Depuis 1996, le RAVeL s'est développé et compte aujourd'hui plus de 1400 kilomètres de ruban d'asphalte, surface lisse propice à l'apprentissage du « deux roues » et confortable pour la glisse sur patins ! Revêtement tout aussi adapté à l'apprentissage de la marche pour les tout-petits et aux escapades en autonomie des pré-ados.

Ajoutons-y que le dénivelé est quasi inexistant et ne dépasse jamais les 3%, limite pour les locomotives qui nous y ont précédés ! Pas de côtes épuisantes, pas de descentes périlleuses. Tantôt en surplomb du paysage, tantôt lovés au creux de talus, offrant souvent de longs tronçons loin de toute circulation automobile, les voies vertes déroulent un terrain d'apprentissage insouciant, dont les croisements avec les routes sont le plus régulièrement habilement sécurisés. Tel est dans tous les cas l'objectif, même si tout peut toujours être amélioré.

A la joie du mouvement, s'ajoute le plaisir de la découverte de la nature, de la diversité de la flore et de la faune dont regorgent les flancs des anciennes voies de chemins de fer, quand elles ne longent pas fidèlement des réserves naturelles, bordées de panneaux explicatifs appelant à nommer telle fleur, tel oiseau, insecte ou papillon.

Et l'histoire s'en mêle aussi ! Les pionniers du RAVeL et les amoureux des chemins de fer nationaux ou vicinaux se sont battus et s'emploient encore à préserver le grand et petit patrimoine ferroviaire et donnent ainsi comme le souligne Gilbert Perrin, l'un de ses plus fervents défenseurs, l'occasion d'inscrire les enfants dans « l'aventure économique et industrielle qu'ont représenté les chemins de fer en un siècle et demi, une aventure où la Wallonie tenait une place dominante et qui a contribué à la richesse de la Région ... parce que le patrimoine ferroviaire est un excellent outil pédagogique... occasion pour les enfants de découvrir des termes aussi inattendus dans ce contexte que "crapaud"(1), patin(2), âme(3) ou crocodile(4), de mettre en pratique les notions de relief du terrain, de distance entre une balise et un signal, d'orientation selon une carte, de kilomètres et d'hectomètres ... ».(5)

Nombreux sont les voies vertes où vous pourrez découvrir les traces d'antan, bornes, balises, cabine de signalisation ou ancienne gare, sans compter les multiples trains touristiques en activité qui raviront petits et grands aux quatre coins de la Wallonie, de Mariembourg (Chemins de fer des trois vallées) à Erezée (Tramway touristique de l'Aisne), de Thuin (Tramway historique de Lobbes à Thuin), à Sprimont (Musée du Chemin de fer de Sprimont) en passant par Spontin (Chemin de fer du Bocq).

Vous n'êtes pas convaincus ? Découvrez alors l'offre touristique accueillante et gourmande, enfants admis à portée de RAVeL, pour une heure, une journée, une semaine...

Envie de tenter l'expérience ? Une piste parmi bien d'autres. En province du Luxembourg, rejoignez la gare de Barvaux, emprunter le RAVeL, 5 kilomètres plus loin, vous arriverez à Bomal, et si vous ne souhaitez pas faire le retour, vous pourrez embarquer dans un train qui vous ramènera à votre point de départ. Vous préférez partir dans l'autre sens, dirigez-vous vers Durbuy pour une balade de 13 kilomètres aller-retour. Chacune de ces localités vous accueillera à bras ouverts : leurs plaines de jeux réjouiront les plus jeunes, vous pourrez profiter de la célèbre « petite batte » du dimanche à Bomal, savourez-y les spécialités locales et chinez le long des étals de sa brocante, enfin arrêtez-vous dans un des établissements labellisés bienvenue vélo (6)



(1) Crapaud : pièce métallique en forme de U, percée d'un trou par lequel passe un tire-fond et servant à fixer le rail contre la traverse  
(2) Patin : partie inférieure et plate reposant sur la traverse

(3) Ame : partie centrale et étroite du rail

(4) Crocodile : dispositif métallique de forme allongée placé entre les deux files de rails. Il se compose d'un patin en acier, de 2 m de long environ, sur lequel vient frotter une brosse métallique, fixée sous le châssis des engins moteurs. Il permet de déclencher dans la cabine de conduite un signal attirant l'attention du conducteur sur l'autorisation ou non de franchir un signal lumineux.

(5) In Anne Daubecies et Gilbert Perrin, Dictionnaire du patrimoine ferroviaire, Ed. Institut du patrimoine wallon, 2013, p 84

(6) [https://www.tourismewallonie.be/sites/default/files/media/Bienvenue\\_Velo/cgt\\_liste\\_labellises\\_bienvenue-velo\\_22102020.pdf](https://www.tourismewallonie.be/sites/default/files/media/Bienvenue_Velo/cgt_liste_labellises_bienvenue-velo_22102020.pdf)



chemins  
du rail

## Chemins du rail ASBL

Numéro d'agrément: P912268

Rue Van Opré, 97/5 - 5100 Jambes

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

Compte IBAN IC: BE51 0682 1681 7962 - GKCCBEBB

Editeur responsable : Jacques BOTTE - Clos des artistes - 4, Esplanade Evora 1.4 - 7000 Mons (0498.100.220)

Cotisations : individuelle : 25€ - familiale : 30€ - collective : 50€ - supplément : 4€

[www.cheminsdurail.be](http://www.cheminsdurail.be)