



Le trimestriel de
l'asbl - Décembre 2021

110



Une nouvelle vie
pour les bâtiments
des voyageurs !

ÉDITO - p 05

ASBL

Agenda - p 17

Prochaine balade - p 28 - 29

Voyage 2022 - p 30 - 32

Centre de documentation - p 42

Le regard d'Apolline - p 50

INFRASTRUCTURE

Voies vertes indurées ? - p 8 - 9

D'ici et d'ailleurs : L38 - p 10 - 13

Le viciGAL... en bonne voie ! - p 14 - 15

L'entretien des abords du RAVeL - p 34 - 35

Une ligne oubliée - p 48 - 49

ACTUALITÉS

News des voies douces - p 16

Interpellations parlementaires - p 39

25e rencontre de Vélo & Territoire - p 44 - 45

JEU

A la découverte des grands itinéraires wallons - p 51

MOBILITÉ

Expo EUROPALIA - p 18 - 19

Namur et ses voies vertes - p 20- 23

Ces métiers qui s'ouvrent aux femmes - p 36 - 37

OPINIONS

Les bâtiments de gare... vers une nouvelle vie ? - p 38

PATRIMOINE

Un objet...Une histoire - p 6 - 7

"La Station Racour" - p 42 - 43

VÉLOTOURISME

Interview d'un passionné du WaWa - p 24 - 27

1e Prix d'Excellence pour la L38/39 - p 41

Initiatives politiques - p 32

Nouvelle stratégie pour le tourisme wallon - p 33

Un tour de Wallonie peu ordinaire - p 46 - 47

INFRASTRUCTURE

L38/39 : PREMIER PRIX EUROPÉEN D'EXCELLENCE POUR LA WALLONIE !

p.41



SNCB
Ces métiers qui s'ouvrent aux femmes

p. 36 - 37



Patrimoine

Les gares en péril

p. 6 - 7

INTERVIEW

Rencontre avec Monsieur Moulin, passionné du WaWa

p.24-27



Voyage 2022

Des lacs alpestres à la Via Rhôna

p.30 - 32



D'ici et d'ailleurs

Le RAVeL transfrontalier L38-39

p. 10-13



VÉLOTOURISME

UN TOUR DE WALLONIE

p.46 - 47



Édito: le mot du président



Jacques Botte
Président

On le sait ! La Wallonie possède de nombreux atouts patrimoniaux et touristiques incontestables. Le réseau autonome des voies lentes offre l'avantage de les découvrir et de permettre d'y accéder en toute sécurité. Preuve en est l'obtention du premier prix d'excellence pour le RAVeL transfrontalier des lignes 38 et 39 décerné en septembre dernier par l'association européenne des voies vertes.

Qu'il s'agisse de trajets au quotidien ou pour les loisirs, les lignes réaménagées connaissent une fréquentation accrue. Les derniers comptages de l'été ont d'ailleurs conclu que le Réseau Autonome des Voies Lentes constitue un véritable outil de communication au service de tous. Le bilan de l'année écoulée laisse apparaître en effet un franc succès pour les déplacements par les modes doux et de slow-tourisme. Le public est réellement demandeur.

Dans l'optique de la cop26, conférence de Glasgow sur les changements climatiques, notre asbl se doit donc de continuer à insuffler une réelle valorisation des voies vertes. La convention-cadre signée en juillet dernier entre Chemins du Rail et les différents représentants politiques, entame sa deuxième année. Une programmation a été établie conjointement avec le CGT, WBT, le SPW et l'AWaP. Elle définit précisément les missions dévolues et décline une série d'actions concrètes à réaliser sur le terrain.

L'année qui s'annonce permettra sans conteste d'encourager cette politique de déplacements sur les voies vertes en relation avec l'installation des points-nœuds en Wallonie de manière à pouvoir accéder plus facilement encore aux lieux de vie sociale, culturelle et économique dans toute la région par la mobilité douce.

Nous l'avons déjà souligné : « La Wallonie est traversée par un ensemble important de voies vertes que les générations futures ne nous pardonneraient pas d'avoir abandonné ». A travers ses actions, l'asbl "Chemins du Rail" continuera à promouvoir ce réseau autonome de déplacements et à défendre ce patrimoine parfois oublié le long de ces voies lentes.

Donnons à nos projets un enthousiasme certain pour construire un futur meilleur. En ce début d'année nouvelle c'est ce que je nous souhaite sous le signe du bien-être et du bien-vivre ensemble. Profitons de cette période propice aux vœux pour partager nos souhaits au service de la mobilité douce.

Pour ce faire, nous insistons aussi sur le fait que des synergies entre tous les acteurs politiques, économiques et sociaux au niveau régional, provincial, local restent indispensables. L'utilisation judicieuse et pertinente du troisième réseau routier de la région est à ce prix si l'on veut développer encore davantage une image enthousiaste et constructive de la Wallonie.

Un objet, Une histoire !

LES GARES EN PÉRIL



Gilbert
Perrin



Ceci n'est pas une gare

Désolé de vous décevoir dès le début de cet article mais, non, ceci n'est pas une gare. En termes ferroviaires, la gare c'est « l'ensemble des installations comprenant les bâtiments et les voies où se font le débarquement et l'embarquement tant des voyageurs que des marchandises ». Non, le bâtiment ci-dessus n'est pas une gare mais, pour être correct, un « bâtiment des voyageurs », en abrégé un BV.

Sur le réseau belge, on trouve de nombreux types de BV différents : les bâtiments des compagnies privées comme Chimay ou Hesbaye-Condroz ou les bâtiments monumentaux comme celui de Tournai. Quant aux chemins de fer de l'État, ils ont adopté à partir des années 1865 différents modèles standards dits « haltes rurales », « État 1 », « État 2 », « État 3 » ou « État 4 » sans oublier les « gares » des chemins de fer vicinaux.

Inutile sans doute de rappeler à quel point le bâtiment des voyageurs, en plus de son rôle fonctionnel, occupe une place marquante dans l'urbanisme de sa localité et dans son environnement immédiat. C'est dans ou autour du BV que s'est créé le plus souvent un vrai « quartier de la gare » avec ses commerces et ses services : demander conseil à la personne présente au guichet, prendre un café en attendant le train, acheter son journal ou faire quelques petits achats. Un seul article ne suffirait pas à décrire toute la valeur sociétale, mais aussi patrimoniale que représentent les bâtiments des voyageurs qui ont marqué l'histoire de nos chemins de fer et, par conséquent, de notre pays.

Mais il faut s'en faire une raison, ce qui nous touche le plus aujourd'hui c'est qu'une bonne partie de ce patrimoine est en grand danger. Lorsqu'en 2013 déjà, avec Anne Daubechies du Service Public de Wallonie, nous travaillions à la publication du Dictionnaire du Patrimoine ferroviaire publié par ce qui s'appelait alors l'Institut du Patrimoine wallon, nous avons trouvé les chiffres suivants sur le site du Département du Patrimoine de la Région wallon : il y avait alors 3342 biens protégés en Wallonie. Parmi ces biens protégés, on trouve des chapelles, des « potales », des fontaines, des bornes (mais pas de borne ferroviaire), des murs, des carreaux de faïence, un lavabo, des caves, un trottoir, une balustrade, des rochers et même une motte ! Or 8 seulement concernaient le patrimoine ferroviaire soit 0,2 % : 4 « gares », des parties de 2 « gares », les orifices d'un tunnel et une locomotive à vapeur.

On connaît tous les monuments ferroviaires qui ont été démolis au cours des années : Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, Liège-Guillemins pour ne citer que ceux-là. On peut imaginer que les nombreux BV qui ont été vendus à des privés n'ont pas forcément fait l'objet d'une attention patrimoniale excessive en l'absence de toute protection officielle. Or la tendance ne fera que s'accroître.

On le sait, la SNCB vient de décider la fermeture de 44 guichets. Pourquoi garder le bâtiment si plus aucun service n'est prévu pour les voyageurs ? La société a d'ailleurs mis récemment en vente plusieurs BV comme Poix-St-Hubert, Esneux ou Lobbes. Avec quelle protection patrimoniale ?

Soyons toutefois de bon compte : plusieurs « gares » ont fait l'objet d'une belle attention de la part de leur propriétaire, qu'il s'agisse de privés ou d'institutions publiques. Ces bâtiments ont trouvé de nouvelles activités qui leur ont rendu leur rôle de lieu de rencontre pour le public. Quelques exemples : Éghezée (académie de danse, de musique et des arts de la parole), Herve (Maison du Tourisme, boutique, restaurant), Sivry (Centre de Dépaysement et de Plein Air, là même où notre asbl a fêté ses 20 ans en 2016) ou encore Racour (dont la « Station » transformée en gîte propose de loger dans deux wagons réaménagés : voir l'article de notre collègue Morgane Hallé, p. 40 dans ce numéro de notre revue). Sans oublier la quinzaine de « Gares gourmandes », aménagées en cafés-restaurants et reprises dans la brochure du même nom en 2017 par Wallonie Belgique Tourisme et à laquelle notre asbl a largement contribué.

Quelques beaux exemples donc. Et pour le reste ? Comment compter le nombre de bâtiments des voyageurs désaffectés et vendus à qui le veut sans aucune protection patrimoniale ? Rappelons qu'en 1996 notre toute jeune asbl avait alerté le ministre wallon des Travaux Publics sur le danger qui pesait sur les centaines de kilomètres de lignes ferroviaires désaffectées et qui pouvaient être vendues à qui le voulait avec le risque de morceler un important patrimoine qui, au contraire, pouvait constituer la base d'un réseau de mobilité non motorisée. Un an plus tard, notre appel avait été entendu et la SNCB et la Région wallonne signaient une convention-cadre par laquelle une série de lignes ferroviaires désaffectées ou hors services avaient été réservées pour le RAVeL.



Herve, une belle reconversion



Eprave, une "halte" rurale !

25 ans plus tard, ne serait-il pas temps qu'une convention similaire puisse être signée pour que les « gares » désaffectées et mises en vente fassent l'objet d'une protection patrimoniale sérieuse tout en donnant la priorité à des réaffectations qui leur permettent de retrouver leur rôle de lieu de rencontre pour des activités ouvertes au public, que ce soit par des propriétaires officiels ou privés ?



A vendre mais quelle protection patrimoniale ?



**Gilbert
Perrin**

RAVeL : VOIES VERTES INDURÉES ? LA VISION DE CHEMINS DU RAIL

Dernièrement, à la lecture de la presse sur l'asphaltage du RAVeL et l'avis de certains intervenants politiques ou du tout public, il nous est apparu utile de faire le point à ce propos et d'étayer la position de l'asbl Chemins du Rail.

En termes de revêtement, il faut distinguer :

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

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

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

- il reste facilement praticable même s'il pleut ;
- il évite les vibrations voire les risques de perte d'équilibre en cas d'irrégularité ;
- il permet la progression avec un minimum d'effort. Beaucoup de parents ou de grands-parents se souviendront longtemps du désespoir de leurs enfants ou petits-enfants peinant sur leur vélo à petites roues en essayant d'avancer sur un chemin empierré ou irrégulier ;
- il facilite l'entretien. Le département de la Vendée a mené une étude sur 10 ans : sur cette durée, l'entretien d'un revêtement non duré équivaut au surcoût que représente la construction d'un revêtement en dur ;
- il permet aux usagers à vélo d'arriver à destination (travail, école, réunion, manifestation) dans un état de propreté convenable.



Préparation de l'assise du RAVeL sur la L109 en vue de l'asphaltage



Asphaltage sur la L109

Faut-il prévoir qu'aucun habitant n'ira jamais au travail ou à l'école à vélo ? Que la voiture restera toujours le mode de transport de référence et que, pour la voiture, seul un sol dur et lisse peut convenir ? D'un point de vue environnemental, il faudra peut-être s'interroger sur le mode de transport que l'on favorise réellement.

Objections sur l'induration du sol

On objectera que la création d'une piste en dur contribue à l'imperméabilisation des sols. C'est exact. Mais il faut peut-être placer cette remarque en perspective. Il existe en Wallonie environ 70.000 km de routes asphaltées ou bétonnées, soit plus de 400 km².

Imperméabiliser la totalité des RAVeL, existants ou potentiels, revient à ajouter 0,4 % à ce total. Et l'on ne tient pas compte, ici, des parkings commerciaux ou industriels, des pistes d'aéroport, des kilomètres de trottoirs asphaltés dans nos villes et nos villages, etc. Il faut savoir que la surface asphaltée du RAVeL est légèrement inclinée latéralement (env. 2 %). L'eau est donc dirigée de manière à ce qu'elle puisse pénétrer dans l'accotement.

Si l'on asphalté des trottoirs pour les piétons, il doit y avoir des raisons (confort ? sécurité ? propreté ? entretien ?). Dans la plupart de nos communes, la longueur des trottoirs asphaltés dépasse largement la longueur du RAVeL qui les traverse. Tout se passe comme si le RAVeL à lui seul, avec ses 0,4 %, faisait soudain basculer un équilibre environnemental parfaitement préservé jusqu'ici. Si la limite acceptable se situe vraiment à ces 400 km², il suffirait de désasphalter 2 km de route par commune wallonne pour compenser l'asphaltage de tout le RAVeL. On voit mal, en effet, pourquoi il faudrait absolument une surface dure et lisse pour une voiture qui roule sur quatre pneus de 15 cm de large et pas pour un vélo qui roule sur deux pneus de 2-2,5 cm de large et dont le conducteur avance à la seule force de ses muscles et doit en plus veiller à son équilibre. Et, avec une surface en sol meuble, les voitures rouleraient moins vite, non ? A moins qu'on ne considère que seuls les cyclistes qui roulent trop vite causent des accidents et jamais les voitures ?

On remarquera aussi que les chemins de halage de nos canaux et de nos rivières sont asphaltés ou bétonnés et que cela semble normal : il faut bien que les véhicules de service (avec quatre pneus de 15 cm de large) puissent y circuler confortablement... Si notre environnement est aussi fragile, il faudrait aussi renoncer définitivement à faire passer nos autoroutes de 2x2 à 2x3 bandes.

Exemple : l'élargissement de la E42 qui est passé de 2x2 à 2x3 bandes ce qui équivaut à 134 km de RAVeL à 2,5 m de large. Nous n'avons pas connaissance de protestation massive contre cet asphaltage supplémentaire. Mais ceci ne semble pas aussi critique, peut-être parce que, qu'on le veuille ou non, la voiture reste LA référence et que les critiques que l'on adresse à l'asphaltage des RAVeL ne concernent en rien les routes pour voitures.



LES LIGNES 38-39

AU PAYS DE HERVE ET DES TROIS FRONTIÈRES

Un retour à une vie sociale se concrétise progressivement. Les contraintes des mesures Covid ont bien montré le besoin pour chacun de pouvoir s'évader et se ressourcer par ailleurs. La nécessité de modifier nos habitudes de consommation et de déplacements incite bon nombre de personnes à découvrir ou redécouvrir l'usage du vélo non seulement pour ses déplacements de loisirs mais aussi de tous les jours.

Le RAVeL des lignes 38-39 : un parcours international !

Ces lignes font partie de l'itinéraire Européen EuroVelo 3 dit « route des Pèlerins » allant de Trondheim en Norvège à Saint Jacques de Compostelle en Espagne. Dans le cadre de son programme 2020-2024 le Service Public de Wallonie s'est attelé à compléter, rénover et améliorer l'offre RAVeL de Liège à Aix-la-Chapelle en aménageant complètement ces anciennes lignes 38 et 39.

Certes d'ultimes travaux de finition et de signalisation doivent être achevés mais ces infrastructures sont déjà praticables. Nous ne pouvons qu'inciter le public à les découvrir que ce soit au départ de Liège Guillemins (SNCB) ou du site hautement symbolique des « Trois Frontières »

entre l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas à Gemmenich, voire d'une des anciennes gares de ces lignes telle la gare de Herve reconvertie en Maison du Tourisme du Pays de Herve. Cette dernière regorge de documentation touristique sur les richesses de la région en plus d'abriter la Maison des Saveurs où vous pourrez goûter tous les produits locaux.

Allez sur le site "<https://www.paysdeherve.be>" ; procurez-vous ou téléchargez la carte de la ligne 38 ou la carte n°2 des points-nœuds " Pays de Herve " et établissez le circuit de vos envies.

Quelle est l'histoire de ces lignes ?

En 1860, la région de Herve et des trois frontières ne disposait pas encore de sa propre desserte ferroviaire. Il n'y avait à cette époque que la ligne 37 Liège-Aix-la-Chapelle. En 1863 un projet de ligne reliant Tongres à Aix-la-Chapelle est imaginé mais refusé par la Belgique. Un second tracé est proposé au départ de Liège-Vivegnis pour desservir les mines de Plombières. Ce dernier est également refusé car il contournait la ville de Liège. Finalement une concession est accordée au directeur

des mines de Plombières. Nait ainsi la ligne 39 au départ de Welkenraedt qui est inaugurée le 7 décembre 1870. La ligne en impasse 39B desservant le site minier de La Calamine voit le jour le 29 juillet 1872 au départ de Plombières. Les Allemands construisent pour leur part la section reliant Aix à Plombières comportant un important tunnel transfrontalier à double voie de 870 m : le Tunnel de Botzelaer, (ou de Gemmenich). Plombières sera ensuite reliée à la ligne 38 à Aubel après maints palabres en 1895. Un trafic international voit le jour entre l'Allemagne et le bassin liégeois.

La ligne 38, elle, est établie en trois phases de 1872 à 1879 par la société «Chemin de fer des Plateaux de Herve» à la sortie de Liège au départ de Chênée. Elle s'extirpe de la vallée de la Vesdre et serpente par Beyne-Heusey et Fléron pour atteindre Herve, pour ensuite redescendre ensuite sur Verviers à partir de Battice. Elle transportera les voyageurs de cette banlieue de Liège et desservira les nombreux charbonnages qui la jalonnent. La construction de la section la reliant à la ligne 39 en fera une véritable ligne internationale. La section Battice-Verviers, reprise comme ligne 38A, très escarpée, perdra rapidement son trafic de transit et sera abandonnée. Elle disparaîtra totalement au vingtième siècle sous l'emprise de l'Autoroute Battice-Prüm.

1913 marquera un tournant pour le réseau ferroviaire dans cette région de l'Est du pays. Un accord est passé entre la Belgique et l'Allemagne pour concrétiser le projet de ligne envisagé 50 ans plus

tôt. La guerre de 1914 en précipite la réalisation par l'envahisseur qui en 3 ans modifie profondément le paysage de la région. Pour preuve, entre autres l'établissement de l'immense gare de triage de Montzen et son corollaire de destruction d'habitations, ainsi que la construction du fameux viaduc de Moresnet et ces 22 travées à plus de 30 m de hauteur (point culminant à 58m). Mise en service en 1917, cette ligne deviendra après-guerre, la route ferroviaire principale entre le port d'Anvers et l'Allemagne. C'est la ligne 24 actuelle. Pour des raisons militaires et atteindre Liège, les lignes 38 et 39 y seront raccordées de part et d'autre de la gare de Montzen.

L'épuisement des gisements miniers conjugué aux difficultés d'exploitation et de profil de la ligne 38 entre Chênée et Fléron provoqueront après la guerre de 40-45, la fermeture des dessertes voyageurs puis l'abandon successif de tronçons de ces lignes et leur démontage. Les lignes 39 et 39B sont fermées dès 1952. La dernière section de la ligne 38 encore en service, Chênée - Battice, survivra jusqu'au 3 janvier 1986.



Inauguration du tronçon L39 en juillet dernier

La reconversion

Quel avenir réserver à ces lignes désaffectées une fois libérées de toutes les infrastructures ferroviaires ? L'Etat les met en vente sans état d'âme. Hormis quelques petits tronçons urbanisables, les Communes acquièrent les assiettes disponibles des lignes 39 et 39B et les affectent principalement en chemins de promenade.

La ligne 39 renaîtra partiellement dans les années 90 et sera électrifiée en vue de permettre un itinéraire de déviation du trafic ferroviaire de la ligne 24 dans le cadre du renouvellement du viaduc de Moresnet et du chantier de la ligne TGV 2 Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle.

La ligne 38 sera démantelée dès 1990. Le monde associatif se mobilise alors pour une valorisation touristique de la ligne. La jeune Chambre économique du Pays de Herve y contribue. Bon nombre d'animations et événements festifs ainsi que des balades équestres et pédestres sont programmés. L'utilisation des médias (presse écrite, radio, télé) est employée afin de faire pression sur les politiques d'abord au niveau local et ensuite régional. Une étude est lancée et une commission voit le jour pour réfléchir au destin de la « transhervienne ». Il faut repenser les infrastructures, envisager un revêtement adéquat, placer une signalisation, etc.

La solution finalement retenue consiste à créer un « couloir écologique », combinant une piste cyclable longée d'un chemin de promenades pour les piétons et les cavaliers. Les premiers

aménagements de la ligne 38 sont réalisés par des bénévoles dans les années 93 en vue d'un usage pour la mobilité lente dont les cavaliers.

La ligne a énormément d'atouts : poumon vert pour les riverains au fur et à mesure de la densification de l'habitat de l'agglomération liégeoise et de l'explosion du trafic routier, elle permet aussi de découvrir des paysages bucoliques et des vues magnifiques du pays de Herve aux plateaux des Hautes Fagnes.

La clôture du litige juridique entre la SNCB et la Région quant à la propriété des anciennes lignes aboutira à la signature d'un contrat-cadre organisant le transfert de gestion à la Région par bail emphytéotique pour permettre le développement progressif du réseau RAVeL.

La Wallonie prend le relais des associations et améliore, avec la collaboration des communes concernées, l'infrastructure et le confort des usagers : sécurisation des traversées, éclairage de certains tronçons en collaboration avec les communes. Un tronçon bénéficie d'ailleurs à l'initiative d'une des communes d'un système d'éclairage intelligent (l'éclairage s'active seulement en présence d'utilisateurs).

Par ailleurs, la Wallonie s'attelle également à relier la ligne 38 au RAVeL de l'Ourthe par la construction de passerelles sur la Vesdre et l'Ourthe. La ligne TGV a en effet utilisé le tracé originel du début de la ligne 38 à Chênée. Un



Espace de convivialité à Herve



Le long de la ligne 38

atout de plus. L'Europe n'est pas en reste et conçoit le projet EuroVelo. Les lignes 38 et 39 deviennent les maillons idéaux pour relier Aix-la-Chapelle à la Meuse, à Liège par l'itinéraire EuroVelo 3.

Aujourd'hui, les L38 et L39 sont considérées comme deux des plus belles voies vertes de Belgique. Ce parcours s'inscrit dans l'important maillage des points-nœuds de la Province visant à relier Aix-la-Chapelle, Hasselt, Liège et Maastricht.

La bataille pour la ligne 38 aura servi incontestablement d'exemple en matière de réaffectation des anciennes voies déferées et contribuera à inspirer de nombreux projets similaires aux quatre coins de la Wallonie. Un grand pas de plus pour le développement progressif du RAVeL, auquel notre asbl est ravie de contribuer.

La candidature des L38 et 39 pour le prix européen des voies vertes a été déposée en juin par le Service Public de Wallonie et a reçu en septembre le premier Prix d'Excellence. La vidéo de l'itinéraire proposé est à consulter sur les sites du SPW et de Chemins du Rail.



◀ Signalétique actualisée

▶ Ouvrage d'art sur le parcours



Xavier
SOHET

LE viciGAL... EN BONNE VOIE !

Six années ont été nécessaires pour aboutir au « dossier final » accepté par le SPW et qui sera soumis prochainement à la signature de la Ministre du Développement Rural, Céline Tellier.

Six années, c'est beaucoup. En même temps, le projet est ambitieux : une liaison cyclable de Meuse à Meuse de 41km, traversant cinq communes en plein cœur du Condroz, à quelques kilomètres de la Capitale wallonne.

Depuis 2015, plusieurs étapes ont été franchies :

- Etudes d'opportunité et de faisabilité
- Concertation avec la population et négociations avec un grand nombre de propriétaires privés (22 dossiers d'acquisition actés aujourd'hui chez notaire)
- Constitution des métrés et donc des cahiers des charges
- Demandes de permis d'urbanisme (accordés)

Le ViciGAL est un projet emblématique car c'est la première réalisation PCDR trans-communale associant plus de deux communes wallonnes. Quatre communes rurales sont en effet partenaires, sans compter la Ville de Huy. Sur le plan budgétaire, un accord quasi gouvernemental a été consigné, pour un montant de près de 5 millions d'euros. Plusieurs Ministres se sont en effet engagés dans le projet : la Mobilité, les Pouvoirs locaux, le Tourisme, les Infrastructures publiques (traversées de voiries régionales) ainsi que le Développement rural, évidemment. Les cinq communes investissent aussi et la Ville de Huy, n'étant pas éligible au développement rural, a pu trouver d'autres financements complémentaires.

Aujourd'hui, le dossier définitif est finalisé. Une fois signé, le marché public pourra être publié et les travaux pourront commencer ! Vivement les premiers coups de pelle, avant les premiers coups de pédale.

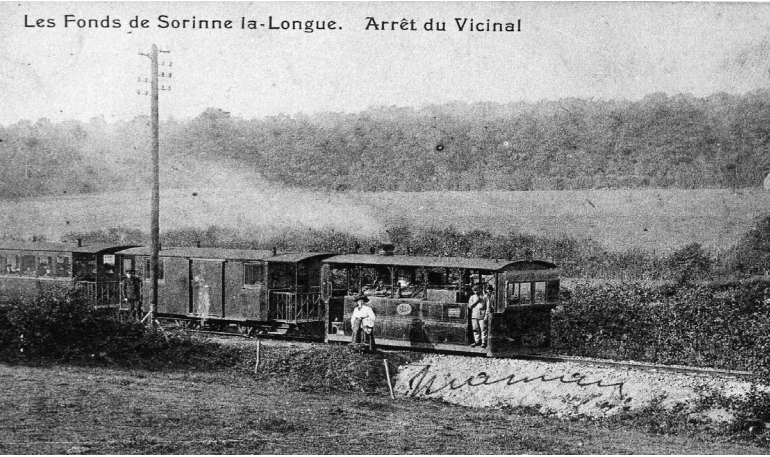
Quelques avancées significatives :

1. Les négociations avec les propriétaires privés (21 dossiers d'acquisition) arrivent à leur terme. Enfin ! Près de 4 années auront été nécessaires mais je suis convaincu que ça valait le coup... Les 2 dossiers oheytois ont été actés chez notaire, et sur les 19 dossiers gesvois, 11 actes ont été signés au Comité d'Acquisition, 6 le seront dans les prochains jours (conventions d'acquisition signées) et pour les 2 derniers, les négociations sont pratiquement finalisées (discussion sur l'un ou l'autre élément technique liés aux aménagements prévus, mais plus de remise en question fondamentale). Certains dossiers collatéraux (échanges entre propriétaires impactés) ont par ailleurs également été signés chez notaire.
2. Des plans d'emprise et d'aménagement (descriptif des travaux qui seront réalisés) ont été édités ; des conventions d'acquisition et actes notariés préparés, des décisions communales consignées,...
3. Les métrés (descriptifs techniques des travaux, prémices des cahiers de charges) sont finalisés à 95%. Deux jours de terrain étaient prévus pour reparcourir l'ensemble du tracé (41km pour rappel) avec Sophie LABOURDIQUE (INASEP - auteur de projet) et vérifier/valider/corriger les métrés. Fondations, revêtements, bordures, dispositif de drainage, clôtures, haies, panneaux signalétiques, barrières de protection, marquage au sol, bancs et tables : tout a été repassé en revue, mètre par mètre !
4. Les marchés publics seront pilotés par la commune de Gesves (décision des cinq communes).

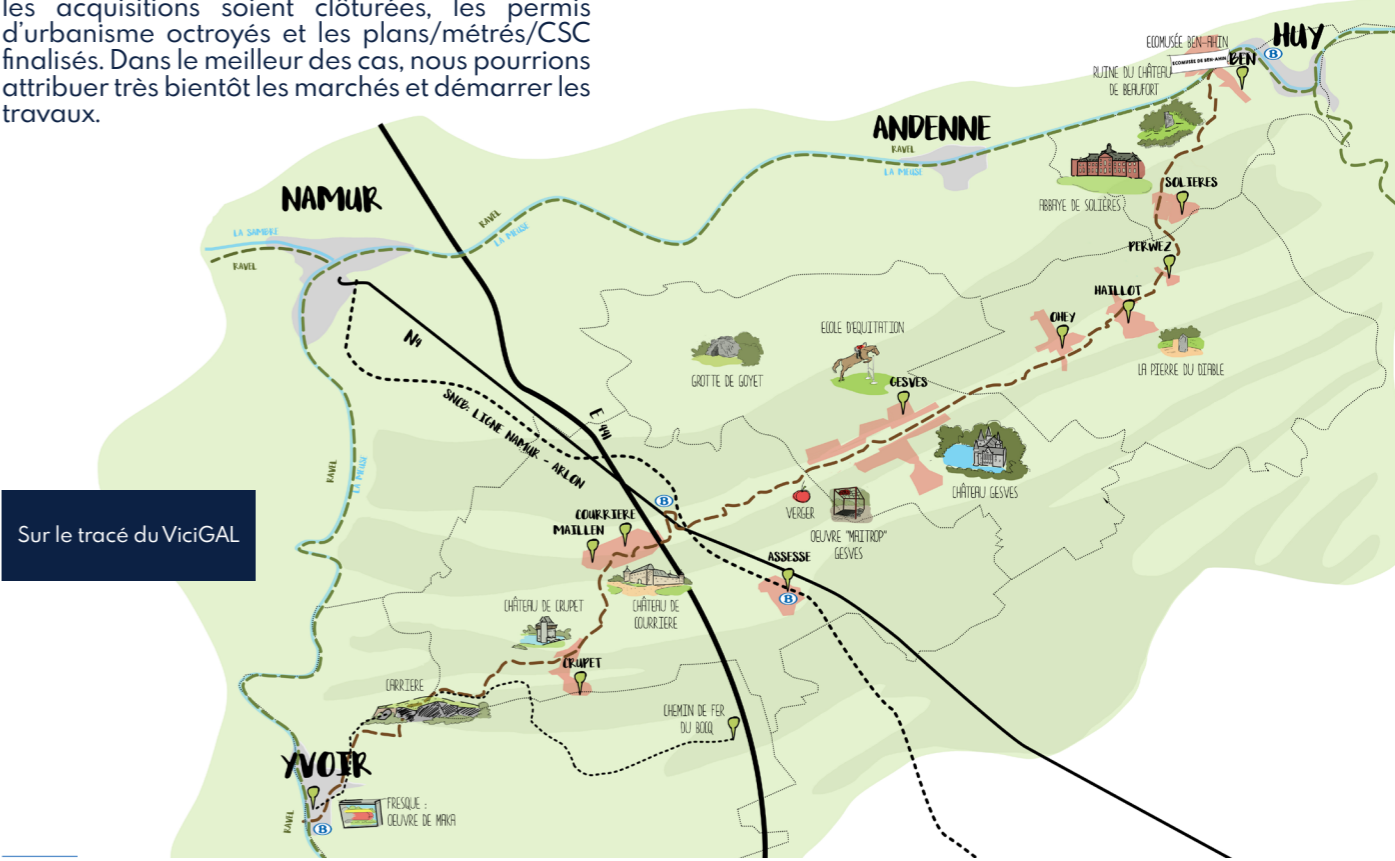


5. Les demandes de permis d'urbanisme ont été introduites pour Huy, Gesves et plus récemment Ohey. Le permis a été octroyé pour Huy. Gesves devrait avoir des nouvelles du Fonctionnaire délégué très prochainement (le délai de 120 jours arrive à son terme). Espérons qu'Ohey suive rapidement. Pour rappel, Assesse et Yvoir ne sont pas concernés.
6. Les essais de sols avaient été réalisés, mais ils doivent malheureusement être réitérés, car la législation a changé depuis.
7. En ce qui concerne les traversées de voiries régionales, les plans techniques sont prêts mais les métrés doivent encore être finalisés). Une rencontre avec les représentants du SPW Mobilité est prévue dans la foulée.
8. En ce qui concerne les panneaux signalétiques et le mobilier « urbain » (bancs, tables de pique-nique, etc.), tous les éléments sont repris sur les plans et un budget est prévu. Afin d'amener un peu de spécificité dans le projet, l'idée est de passer par un appel à projets (type sentiers d'arts) pour confectionner ce mobilier.
9. En ce qui concerne le budget et le plan de financement, ils étaient déjà très affinés dans l'avant-projet, mais nous refaisons le point, une fois le projet quasi-finalisé.

Pour passer le cap « projet », il faut donc que les acquisitions soient clôturées, les permis d'urbanisme octroyés et les plans/métrés/CSC finalisés. Dans le meilleur des cas, nous pourrions attribuer très bientôt les marchés et démarrer les travaux.



L'ancienne ligne de tram et arrêt du ViciGal !





Jacques Botte

DU NOUVEAU POUR LES VOIES DOUCES !

Ça bouge sur le RAVeL, mais aussi sur les liaisons entre villes ou vers les lieux de vie ! 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.

Citons ainsi les projets des aménagements suivants :

L42	Création d'une future liaison pour mobilité douce entre Vielsam et Grand Halleux sur l'assiette de la seconde voie désaffectée
L94	Création d'un Pré-RAVeL entre Bassily et Hellebecq
L98A	Prolongation du RAVeL vers la gare frontière de Roisin
L123	Réflexion à la création d'un Pré-RAVeL ente Braine-le-Comte et Enghien
L136A	Liaison du RAVeL depuis Florennes jusqu'à Ermeton-sur Biert pour rejoindre le RAVeL de la L150
L137	Réalisation d'un RAVeL entre Acoz et Villers-Poterie
L147	Courte liaison pour assurer la continuité du RAVeL vers la gare de Gembloux en venant de Sauvenière
L147	Création d'un Pré-RAVeL entre Fleurus et Ligny
L150	Fosses-la-Ville : connexion du RAVeL de la L150 vers Sambreville et la Sambre
Huy	Aménagement de la rue Nicolas Jadot pour rejoindre le RAVeL en toute sécurité
Statte	Aménagement du port pour permettre de rallier le bord de Meuse jusqu'au centre-ville

Citons ainsi les travaux d'aménagements suivants :

L44A	Achèvement des travaux sur le RAVeL entre Jalhay et Hockai,
L44A	Aménagement du RAVeL depuis la gare SNCB de Spa Géronstère
L86	Travaux de défrichage et de déferrage depuis Frasnes vers Renaix.
L88	Prolongement du RAVeL depuis la rue de Fontenoy jusqu'à la gare d'Antoing
L106	Réalisation d'un Pré-RAVeL entre Henripont et Ecaussinnes
L109A	Achèvement des travaux d'aménagement de la future voie verte depuis Cuesmes jusqu'à Spiennes
L115	Réfection des ouvrages d'art entre Clabecq et Braine l'Alleud
L127	Travaux sur la section Hannut - Huccorgne et prolongation vers Moha
L156	Aménagement d'une passerelle à l'entrée de Mariembourg permettant au RAVeL de la L156 de rejoindre la gare SNCB
L163	Travaux d'asphaltage entre Bastogne et Libramont
L618	Aménagement du RAVeL depuis la L163 vers Fauvillers

QUE NOUS RÉSERVE 2022 ?

Pour 2022, "Chemins du Rail" axera ses activités sur l'année thématique EUROPALIA consacrée aux chemins de fer, qu'il s'agisse d'infrastructure ou de découverte. Ce programme diversifié sera en relation avec l'organisation d'événements historiques, archéologiques, patrimoniaux et touristiques.

Comme de coutume, "CDR" propose de vous faire connaître quelques anciennes lignes ferrées ou voies d'eau réaménagées ou susceptibles de l'être en relation avec la thématique annoncée. Destinées au grand public, ces balades commentées, organisées essentiellement le dimanche, débutent vers 9h pour se terminer vers 17h. Elles permettent d'appréhender le concept de « voies vertes » et de se sensibiliser à leurs différentes dimensions.

En collaboration avec la SNCB, tenant du développement durable, elles partent d'une gare en activité afin que les participants puissent se déplacer par train. La contribution financière demandée sert à couvrir une partie infime des frais engagés par l'asbl. Dans la mesure du possible, un repas de midi est proposé.

Pour annoncer l'événement, une information est adressée par mail aux membres ainsi qu'aux personnes qui en font la demande. La même information plus détaillée est relayée sur le site de l'association (www.cheminsdurail.be) dans la revue trimestrielle et sur la page Facebook. Le lieu de départ, l'accès en train, l'organisation spécifique des journées ainsi que les prix demandés y sont précisés. Ces événements dépendent également des conditions sanitaires du moment imposées par le Gouvernement.

Epinglez dès à présent les dates et lieux suivants :

EN RECHERCHE DE RAVeL (L123) 30.01.22 Départ SNCB : Enghien	DU CHARBON À LA POMME (L466A) 27.02.22 Départ SNCB : Herstal	ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ASSOCIATION AU GRAND HORNU (L98C) 20.03.22 Départ SNCB : Saint-Ghislain
LA VOIE VERTE CENTRISSIME (L109) 03.04.22 Départ SNCB : Mons	ENTRE PIERRES ET PÉPINIÈRES AU PAYS BLANC (L88A) 24.04.22 Départ SNCB : Tournai	D'ARBRES ET D'EAU (L18) 15.05.22 Départ SNCB : Bokrijk
ANNECY ET SES VOIES VERTES 29.05.22 - 04.06.22 Voyage annuel au départ de Namur	UNE GARE FRONTIÈRE AUX HISTOIRES LÉGENDAIRES ! 19.06.22 Départ SNCB : Quévy (L96)	DES THERMES AUX CONFETTIS 04.09.22 Départ SNCBN : Spa Géronstère
CHEZ LES CHTIS 30.09.22 - 02.10.22 Week-end de l'association	TRAM CAMPAGNARD : LE ZAMAN 16.10.22 Départ SNCB : Andenne	PATRIMOINE EN PRIVILÈGE 20.11.22 Départ : Bertrix

EUROPALIA “TRAINS & TRACKS”

L'année 2021 marque de nombreux anniversaires en matière ferroviaire, notamment le 175^e anniversaire de la liaison ferroviaire entre Bruxelles et Paris, reliant pour la première fois deux capitales européennes, les 40 ans du TGV ou les 25 ans de Thalys. 2021 a d'ailleurs été désignée « Année européenne du rail ». C'est donc l'occasion pour EUROPALIA de consacrer un festival à ce monde du train, une invention qui a façonné la société moderne et qui apparaît aujourd'hui à nouveau en mesure d'y occuper un rôle de premier plan.

EUROPALIA TRAINS & TRACKS

propose plus de 70 projets artistiques à découvrir pendant 7 mois en Belgique et à l'étranger, au sein d'institutions culturelles mais aussi et surtout sur le terrain, dans les gares et les trains !

Ce programme multidisciplinaire s'articule autour de trois thèmes. Il se penche d'abord sur l'impact du train sur la société. Cet impact a été énorme lors de son invention. On s'intéresse aussi au temps et au mouvement, ainsi qu'aux rencontres et adieux, des concepts étroitement liés au monde ferroviaire, qui permettent d'approcher ce sujet de manière plus large.

Cette édition d'**EUROPALIA** s'est ouverte le 14 octobre dernier avec l'exposition **Voies de la modernité**, aux Musées royaux des Beaux-Arts à Bruxelles. Elle s'intéresse à l'impact du train, de son apparition jusqu'aux années 1950, et raconte la manière dont les artistes furent hypnotisés par la vitesse, la force et la beauté des machines. Plus de 120 œuvres témoignent de l'enthousiasme et de la peur pour un monde nouveau, pour la modernité. Les gares bruxelloises, la gare d'Anvers-Central, de Liège-Guillemins, mais aussi celles de Bruges, de Verviers-Central, de Louvain, Renaix, Louvain-la-Neuve ou Ostende, ainsi que des trains sillonnant la Belgique et d'autres coins d'Europe, se mueront en scènes pour des concerts, des



Marc
Grieten

rencontres littéraires, des performances ou encore des opéras.

La ligne entre Ostende – Bruxelles – Eupen accueillera quant à elle une exposition à part entière, Endless Express, avec des installations de sept artistes. Cette ligne, qui traverse notre pays et ses différentes régions linguistiques, décrit des histoires que dévoileront ces artistes via des œuvres créées pour l'occasion et installées le long des voies, sur les quais et dans les gares.

TRAINS & TRACKS s'intéresse à l'intrigant passé du train, et de cette façon à celui de l'Europe. Le festival interroge et étudie l'espace public de la gare, arpenté par une multitude de passants. EUROPALIA a invité à cette fin des artistes de différentes disciplines à dialoguer avec un large public— le passant impromptu, l'amateur ferroviaire, le navetteur, le touriste, l'amateur d'art ou encore les familles et enfants.

Le programme se tourne aussi vers le futur du train et son rôle croissant en matière de développement du voyage durable. Des jeunes se pencheront sur la question au cours de workshops et lors de débats avec des décideurs politiques, s'interrogeant sur ce à quoi devrait ou pourrait ressembler le train de demain.

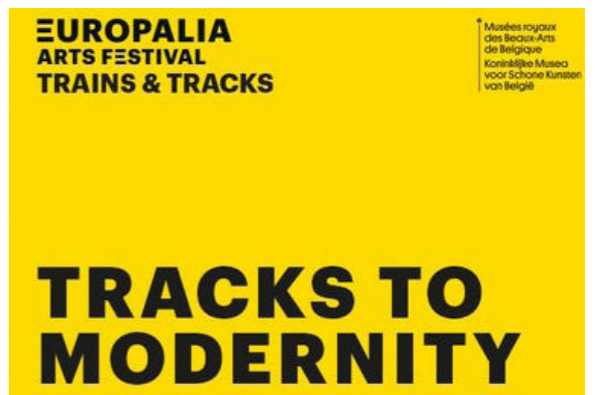
TRAINS & TRACKS invite à la rêverie, explorant les voyages mythiques comme ceux liés à l'Orient Express. L'exposition éponyme à Train World (Bruxelles), joue sur la nostalgie mais se penche aussi sur le contexte social et politique qui a permis la création de ce train de luxe. Pour l'occasion TrainWorld expose des voitures de la compagnie Wagons-Lits, la société ferroviaire fondée par le Belge Georges Nagelmackers.

Découvrez le programme complet sur europalia.eu/fr/trains-and-tracks/programme. Europalia se déroule jusqu'au 15 mai 2022.

Outre l'exposition à Train World et aux Beaux-Arts, 'Chemins du Rail' a épinglé les manifestations suivantes :

- à Renaix en mars/avril 2022 : 'Desire Lines 86' : une vue d'artiste sur cette ligne maintenant Ravel en Wallonie ;
- au Grand Hornu jusqu'au 15 mai 2022 : 'Sur les traces de son chemin de fer'.

Pour la réalisation de cette édition, **EUROPALIA** collabore étroitement avec la **SNCB** et son musée, **Train World**.



La légendaire 'type 12' à Train World



Anniversaire de la liaison internationale Bruxelles – Paris fêté en gare de Bruxelles-Midi le 14.06.21 avec la rame Thalys 4303 et la locomotive diesel 5404 du patrimoine SNCB

LA CAPITALE WALLONNE ET SES VOIES VERTES



Pol Jassogne

Dans la ville de Namur, l'espace Confluence a été inauguré le 18 septembre dernier. Depuis la création de l'esplanade du Grognon et de la passerelle cyclo-piétonne « l'Enjambée » enjambant la Meuse, de nouvelles relations sont possibles entre les différents RAVeLs et les EuroVélos 3 et 5 qui traversent la ville.

Nous vous proposons une découverte en images de ces nouveaux itinéraires cyclables, en démarrant à hauteur du Quai de l'Ecluse à la jonction (3) entre le RAVeL du halage de Sambre venant de Charleroi (écluse de Salzinnes, W6*) (1) et le RAVeL de la LI42 venant d'Hoegaarden (W5*) (2).



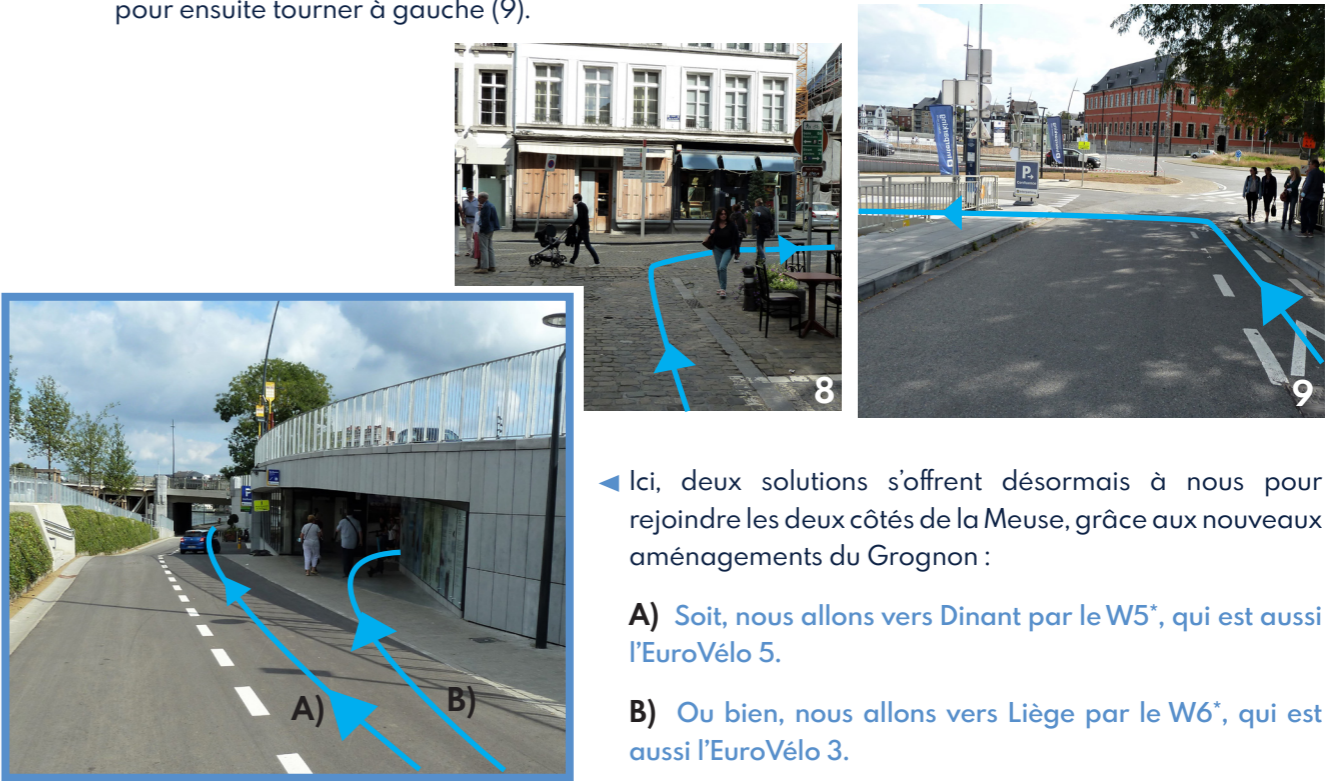
Nous quittons ensuite la rue du Quai de l'écluse pour rejoindre le quai de Sambre (4) jusqu'à la station basse du téléphérique (inauguré lui aussi cette année, au mois de mai) (5).



A cet endroit, nous quittons le quai pour se diriger vers la place Maurice Servais (6). Arrivés sur la place, nous tournons à droite et nous nous engageons dans la rue des Brasseurs (7).



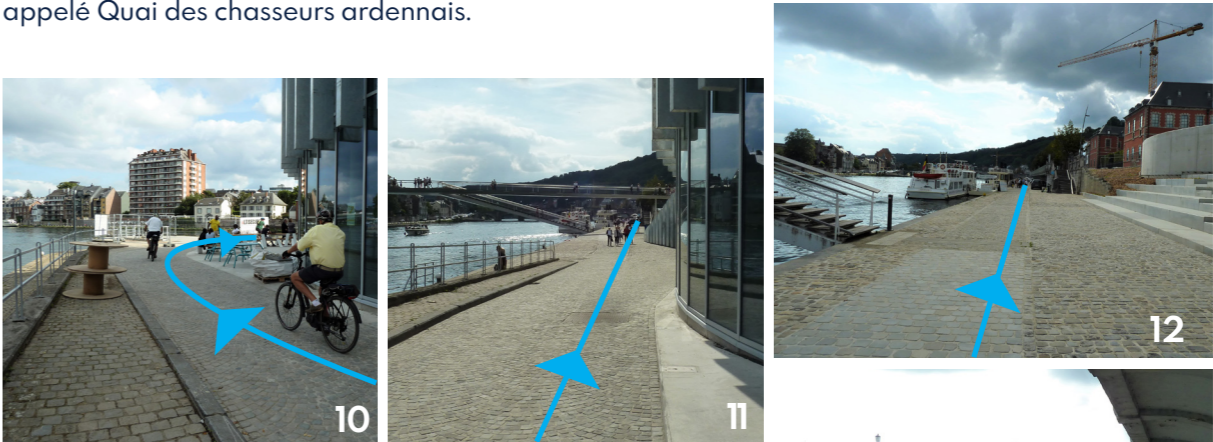
Puis au bout de la rue, nous tournons à droite dans la rue du Pont (8) et nous engageons sur le pont pour ensuite tourner à gauche (9).



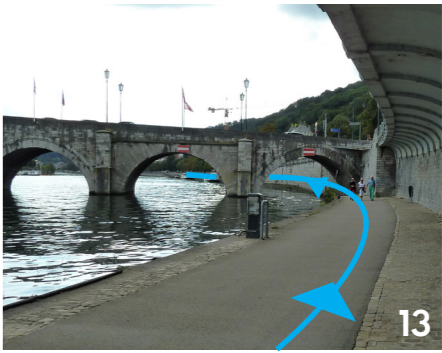
- ◀ Ici, deux solutions s'offrent désormais à nous pour rejoindre les deux côtés de la Meuse, grâce aux nouveaux aménagements du Grognon :
- A) Soit, nous allons vers Dinant par le W5*, qui est aussi l'EuroVélo 5.
 - B) Ou bien, nous allons vers Liège par le W6*, qui est aussi l'EuroVélo 3.

A) Vers Dinant (W5 ou EuroVélo 5)

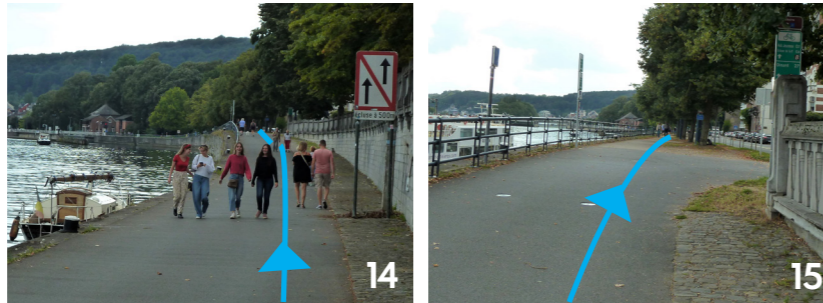
Après avoir pris la rue du Grognon (sur la gauche), nous longeons l'inter parking, passons sous le pont de France, en allant jusqu'à la pointe du Grognon (10) et nous voici sur le halage de la Meuse (appelé Quai des chasseurs ardennais).



Nous poursuivons notre chemin en longeant les zones d'embarquement des bateaux de croisières sur la Meuse (12), puis passons en-dessous du pont de Jambes (13).

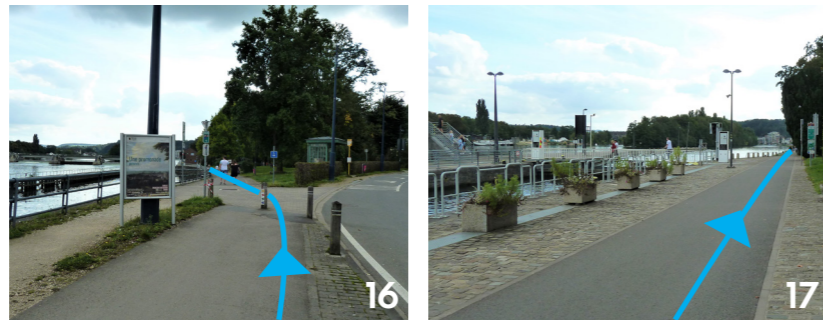


Ce quai (14) (nommé d'après ce pont « Quai régiment commando ») rejoint un chemin en site propre qui longe l'avenue de la Plante (15).



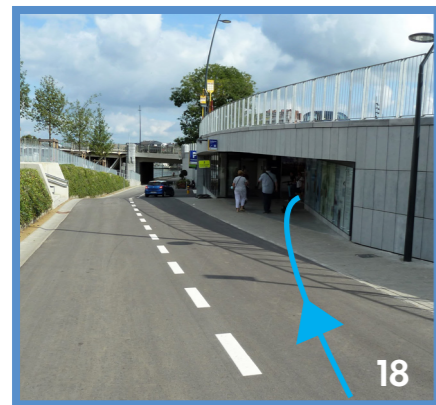
Nous continuons notre randonnée sur le chemin de l'écluse passe près du parc de la Plante (16).

Arrivés à hauteur de l'écluse, nous pourrions continuer tout droit jusqu'à Dinant (17) !...



B) Vers Liège (W6 ou EuroVélo 3)

Après avoir pris la rue du Grognon (sur la gauche), nous descendons puis prenons le petit tunnel directement à droite (AVANT l'entrée de l'Interparking) (18).



Nous traversons ce petit tunnel et tournons directement à droite (19) en empruntant la rampe d'accès (20).



Arrivé au bout de celle-ci, nous tournons directement à gauche (21), traversons "l'esplanade de la Confluence" pour y rejoindre la passerelle cyclo-piétonne « l'Enjambée » (22) et (23).



Nous traversons la Meuse via la passerelle, puis à hauteur du glacier « Glacetrone », sans rejoindre la rue Mazy, nous faisons une oblique à 180 ° à droite (24) par un chemin bétonné pour y rejoindre le halage de la Meuse. Arrivés sur le quai, nous tournons à droite direction Liège (25) et nous pourrions rejoindre la Cité Ardente en gardant ce cap...



* W5 et W6 sont les nominations d'itinéraires régionaux longue distance. Il en existe neuf traversant la Wallonie. (Voir le Jeu en page 51 de ce magazine)



INTERVIEW D'UN PASSIONNÉ DU WaWa, JEAN MOULIN



Jacques
Counet

En résonance de l'article de Daniel Allaigre « Parlons WaWa ... Parlons vicinal » paru dans le numéro 109 de notre revue préférée, nous avons eu le privilège de rencontrer un passionné de cette ligne. Jean Moulin, une personnalité locale attachante, qui n'a pas perdu son temps pendant les confinements du Covid. Arpentant les campagnes de sa jeunesse, époque où il prenait le WaWa pour se rendre à l'école, c'est des semaines durant qu'il en a investigué les moindres coins et recoins. Ayant eu vent de l'existence de notre centre de documentation il nous a demandé un repérage cartographique du tracé de cette ligne. Il a alors entrepris son exploration, me partageant régulièrement ses découvertes consignées au fur et à mesure dans deux descriptions de parcours, l'une à pied, l'autre en vélo, aussi proches que possible du tracé original. Et en conclusion de ces recherches, nous avons passé une bien agréable journée ensoleillée, sur nos vélos, sur les traces du WaWa, admirant au passage le patrimoine ferroviaire encore visible et les magnifiques paysages où il serpentait. C'est ce moment privilégié que j'ai voulu vous partager par cet article.

J.C. Monsieur Moulin, nous venons de faire une bien belle balade. Finalement c'est une heureuse rencontre. Vous avez eu la bonne idée de nous contacter afin que nous vous donnions une idée, d'après les anciennes cartes, du tracé de l'ancienne ligne vicinale 917, celle que l'on appelle le WaWa, et partant de cela, vous avez effectué un repérage de terrain absolument remarquable et complet que nous avons eu le plaisir de parcourir durant toute cette journée, puisque parti à 9h30 ce matin, nous voici à Braine l'Alleud à 3 h de l'après-midi.

J.M. Nous avons un peu musardé en cours de route. Autour et à l'entour de la ligne 917. Qui permet beaucoup de choses. Pour moi-même qui l'ai parcourue de nombreuses fois pour des repérages divers. Et aujourd'hui c'est encore plus

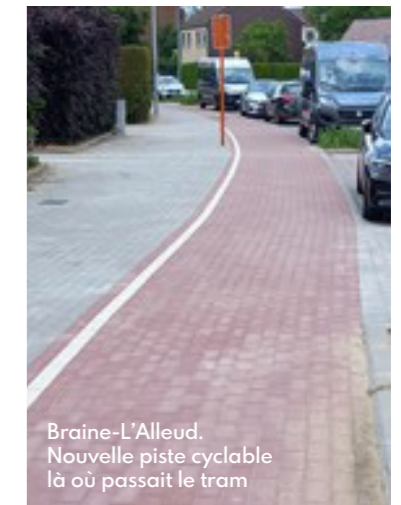


Gare de Lasnes et son dépôt à l'époque



Gare de Lasnes actuellement - Piste indurée et souple

agréable d'être en bonne compagnie, compagnie instruite comme la vôtre. Merci aussi de m'avoir aidé au début de mes recherches. Il y avait ce bout de chemin vicinal dans la campagne près de chez moi aux limites de Bierges et de Limal. Je me demandais, mais par où s'en va-t-il jusque Braine l'Alleud et même par où rejoint-il le centre de Wavre ? Vous m'avez été alors d'une aide bien précieuse en me fournissant les cartes d'un niveau de détail exceptionnel, ce qui m'a permis d'aller voir sur le terrain, d'y prendre des notes, de dessiner des cartes sur la base des vôtres, et de trouver quelques petits trajets alternatifs là où il n'était plus possible d'utiliser l'ancien tracé. Et vous avez vu finalement que sur les 23 km, il en subsiste une quinzaine, donc plus de la moitié, qui sont encore sur l'ancienne ligne.



Braine-L'Alleud.
Nouvelle piste cyclable
là où passait le tram

J.C. J'ai été agréablement surpris de voir que même là où la ligne a disparu, on peut néanmoins s'en rapprocher relativement près. Là où l'on est obligé d'emprunter des grands routes, il y a des pistes cyclables qui par endroit occupent aussi l'ancienne assiette lorsqu'elle se situait en bord de voirie. C'est donc un parcours somme toute beaucoup plus convivial que l'on pourrait se l'imaginer à priori.

J.M. Et la beauté des paysages qui sont traversés, notamment la vallée de la Lasnes, que l'on suit depuis Rixensart jusque Marensart, avec des passages campagnards parfois le long de la grand-route mais qui, comme vous le dites, ne gâche rien au plaisir de la balade.

J.C. Et justement l'un des intérêts de cette balade est que l'on peut aborder bien d'autres sujets que purement la ligne.

J.M. Il y a bien sûr les vestiges de la ligne elle-même qui ne sont pas négligeables. Dès le départ de Wavre, on traverse la ligne de chemin de fer Ottignies - Louvain à proximité de l'ancien pont qui est partiellement conservé. Ensuite, il y a un magnifique ancien pont (viaduc) à arches dans un fond de vallée de la Lasnes, malheureusement au sein d'une propriété privée. Et puis il y a les deux anciennes gares de Lasnes et d'Aywières - Maransart avec aussi un dépôt à la gare de Lasnes dont on espère que l'avenir nous réservera de bonnes choses en termes de rénovation ou de réutilisation. Comme nous en avons parlé, la meilleure chose à faire pour les pérenniser est de leur donner un nouvel usage. Et en guise de petit patrimoine ferroviaire, j'ai découvert une ancienne borne aux sigles « CV » pour Chemin de fer Vicinal qui mériterait d'être sauvée, pourquoi pas dans un musée régional.

J.C. Et d'où vous est venue cette idée de nous contacter et puis d'approfondir vos recherches sur cette ligne. D'où vous est venue cette passion en quelque sorte ?

J.M. Je suis un grand randonneur. Donc je marche beaucoup de plus en plus depuis que je suis à la retraite. La période de confinement m'a poussé à marcher encore plus souvent. Avant, je prenais la voiture et partait loin sur des sentiers de grande randonnée en Ardenne comme à l'étranger. Ici, j'ai beaucoup arpenté le Brabant wallon et, intrigué, je me suis penché sur ce bout de chemin anciennement assise du vicinal en voulant savoir où il allait. Je suis un scientifique de formation comme je l'ai dit et je suis un fureteur, et je dois aussi avoir une fibre d'archéologue quelque part.

J'ai fait des recherches sur internet et je suis tombé sur le site de votre asbl. Je vous ai contacté pour vous demander si vous aviez le tracé de cette ancienne ligne. Vous avez alors comblé au centuple ma demande puisque vous m'avez communiqué non seulement la carte mais aussi des références bibliographiques exceptionnelles. A partir des cartes extrêmement détaillées que vous m'avez fournies, j'ai commencé un travail de repérage. De nombreux tronçons étaient encore accessibles. D'autres l'étant moins, ils nécessitaient des repérages à pied évidemment. Nous avons pu voir au cours de cette journée ces accessibilités. Et à certains endroits on peut encore avoir une idée extrêmement précise des endroits où la voie passait. Elle a laissé une trace visuelle dans le paysage qui est souvent assez remarquable. Et vous qui avez l'habitude de ce genre de choses, il y a là derrière des travaux d'ingénieur, de géomètre et de topographe, des « traceurs de voies », qui ont été colossaux et très bien faits. Ils ont calculé cela au centimètre près à une époque où satellites, gps, etc n'existaient pas. Et lorsque plus rien ne subsiste, il y a au moins un talus ou un fossé qui évoquent l'ancien tracé.

J.C. Nous nous sommes dits par endroits « tient c'est dommage que on n'a pas aménagé ce chemin ou ce sentier en piste cyclable » alors qu'il y a un potentiel. La voie existe, elle est publique, on peut passer à pied ou en VTT, malheureusement pas toujours en VTC. Nous nous disions que les autorités publiques ne s'étaient peut-être pas assez intéressées à cette ligne.

J.M. Il y a eu de nombreux débats à ce sujet, initiées par des associations comme le gracq et d'autres dont la vôtre, qui ont rompu des lances nombreuses en faveur d'une mise en valeur de cette ligne. Malheureusement, les autorités communales ou régionales n'ont pas réagi jusqu'ici de façon suffisamment positive. Il faut cependant reconnaître et les féliciter pour le tronçon qui est appelé le WaWa sur le territoire de la commune de Rixensart, extrêmement bien aménagé depuis le rond-point de la maison communale jusqu'à la chaussée de Lasnes. Là il y a quelque chose de vraiment bien dont il faudrait s'inspirer.

J.C. C'est vrai que par endroits, citons le long de la nationale 5 avant d'arriver à la butte du lion, le long du futur RER, à l'approche de la gare de Braine l'Alleud, on peut visualiser l'espace qui était occupé par la ligne vicinale et qui est occupé maintenant par une piste cyclable. L'on sent que petit à petit l'on pourrait arriver à un itinéraire quasiment continu si du moins certaines administrations communales se donnaient la peine de présenter un projet. Il n'y a que quelques kilomètres à aménager notamment à la sortie de Wavre.

J.M. Il y a bien sûr quelques tronçons irrémédiablement perdus parce que privatisés. Nous n'allons pas remettre en cause ici les décisions prises il y a 50 – 60 ans alors que l'on ne parlait qu'automobile et plus vélo. Mais il y a là des moyens de contournement, des moyens alternatifs qui sont extrêmement intéressants et qui aideraient à encore augmenter la beauté du parcours. Et bien sûr sauver ce qui peut l'être. Notamment à Couture-Saint-Germain où l'on peut accéder sans suivre la route nationale.



Le viaduc sur la Lasnes hier



Le viaduc sur la Lasnes en 2021

Et en aller-retour, on peut d'ailleurs faire une combinaison avec un trajet à pied qui permet d'avoir avec du recul une vue sur la ligne.

J.C. En fait, vous avez dessiné une triple carte. La première indique la ligne vicinale là où elle était, vous avez tracé un itinéraire cyclable au plus proche possible de la voie vicinale et vous avez tracé un itinéraire piéton dont nous avons d'ailleurs parcouru également certains tronçons.

J.M. On peut d'ailleurs déposer de temps en temps sa bécane au bord du chemin et faire comme nous l'avons fait dans ces magnifiques endroits tels que l'ancienne carrière de sable où nous avons jeté un petit coup d'œil sur le site Natagora protégé, ou l'église de Couture-Saint-Germain d'où nous avons une vue panoramique sur la vallée où passait le tram, ou encore l'ancienne abbaye d'Aywières.

J.C. Je pense que cela vaudrait vraiment la peine de partager ces itinéraires, de les mettre en version publique sur des sites cartographiques tels que Open Runner, sitytrail, Base Camp, etc ... Je suis sûr que nombre de personnes seraient intéressées de les découvrir et de les commenter.

J.M. Comme vous le savez, j'ai rédigé une feuille de route détaillée où j'ai donné les différentes indications topographiques pour trouver le chemin et j'y ai ajouté les curiosités touristiques intéressantes.

J.C. En parlant, vous m'avez partagé quelques anecdotes vécues lors de vos rencontres. Comme ce monsieur sur le site de l'ancienne gare de Rixensart qui nous y a indiqué le tracé exact, nous a raconté des souvenirs du temps où il avait connu le tram.

J.M. Par exemple, j'ai rencontré des fermiers dont les propriétés étaient traversées par le vicinal dans la vallée en contre-bas de leur exploitation. Il passait sous une ancienne sablière devenue réserve naturelle Natagora. Le chemin est en cul-de-sac. L'agriculteur m'a aimablement aiguillé vers ces anciens vestiges. Au-delà d'un bâtiment datant de l'exploitation du sable, dont le tram a sans doute transporté les produits à une certaine époque, la ligne aujourd'hui disparue longeait un petit bois, passait sous le nouveau quartier « des Pèlerins », puis montait dans les champs pour rejoindre un chemin dit de Camuselle. Invisible maintenant sur cette section où 50 ans de bons et laborieux labours ont fait disparaître toute trace de la voie. Et donc cet agriculteur me racontait qu'il se souvenait encore des rails qu'il avait vus quand il était gamin et qui ont été enlevés par la suite.

J.C. Je pense que vous avez même eu des contacts avec des propriétaires extrêmement complaisants...

J.M. ... et qui m'ont donné accès à des tronçons de l'ancienne voie dont on voit encore parfaitement le remblai et qu'occupe encore un chemin privé carrossable. Et j'ai pu approcher au plus près, au péril de mes genoux qui ont été bien griffés dans les ronces, ce pont à arches multiples dans la vallée de la Lasnes qui est un magnifique ouvrage d'art dont on imagine qu'il sert de terrasse privée, de lieu de barbecue.

C'est amusant aussi d'avoir rencontré tout au long de notre balade les bus du TEC N°36 qui ont pris la relève et qui suivent, eux de plus loin que nous, l'ancien tracé.

J.C. Un tout grand merci et pour la visite et pour le parcours et pour l'interview. Et buvons un verre à la santé du WaWa sur cette agréable terrasse de Braine-L'Alleud d'où nous pouvons imaginer le va-et-vient des anciens trams.

LA SENNETTE PAR LA L106

LE PARCOURS - Balade pédestre

La Ligne 106 reliait jusqu'en 1984 Ecaussinnes à Lembeek. C'est en 1870 que le « chemin de fer des Écaussinnes à Ronquières » figure dans la liste des nouvelles concessions accordées. Depuis la gare d'Ecaussinnes (1842) sur la L117, la ligne est progressivement mise en service dès 1884 et reliée par la suite à Lembeek via Clabecq.

Un siècle plus tard, en 1984, la L106 est abandonnée et défermée dès 1989. Les voies sont toujours présentes entre Lembeek et Clabecq. A l'heure actuelle, ce chemin de fer est transformé progressivement en Pré-RAVeL entre Ecaussinnes et Ronquières où il rejoint le canal Charleroi -Bruxelles.

Les travaux de rénovation de cette ligne 106 ont débuté par la réhabilitation des cinq ponts. La commune a notamment apporté une attention toute particulière au respect de l'architecture de l'époque. La voirie sera bientôt équipée d'aménagements spécifiques comme les glissières de sécurité et les barrières de protection.

Le parcours proposé de 15 km est en forme de boucle et nous permettra de partir de la gare d'Ecaussinnes (autrefois Ecaussinnes Carrières) vers Ecaussinnes Nord, puis Henripont et Ronquières où le repas de midi est prévu dans l'ancienne gare. L'échevin en charge de l'urbanisme à Ecaussinnes, Arnaud GUERARD nous accompagnera le long de l'itinéraire.

Ce parcours ne présente pas de difficulté particulière ; il est néanmoins conseillé de respecter les consignes, surtout sur les ponts et les traversées de voiries.

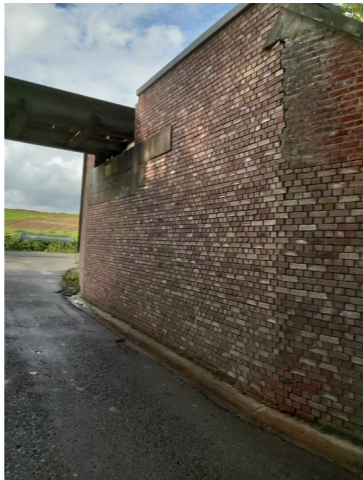
Chaque participant engage sa responsabilité, se sent à même de parcourir à pied cette balade, assure sa propre sécurité sur le parcours et suit scrupuleusement les consignes données par les organisateurs. Il emporte avec lui au moins un masque qu'il s'engage à porter lorsque la distanciation sociale ne peut plus être respectée.

Cette balade est organisée en fonction des directives nationales et/ou régionales concernant la pandémie de la Covid-19. Toutes les informations détaillées et réactualisées de cette balade-découverte seront disponibles sur le site de l'asbl (www.cheminsdurail.be). Vous pouvez aussi joindre l'association par mail (info@cheminsdurail.be) ou par téléphone (081. 657 596).

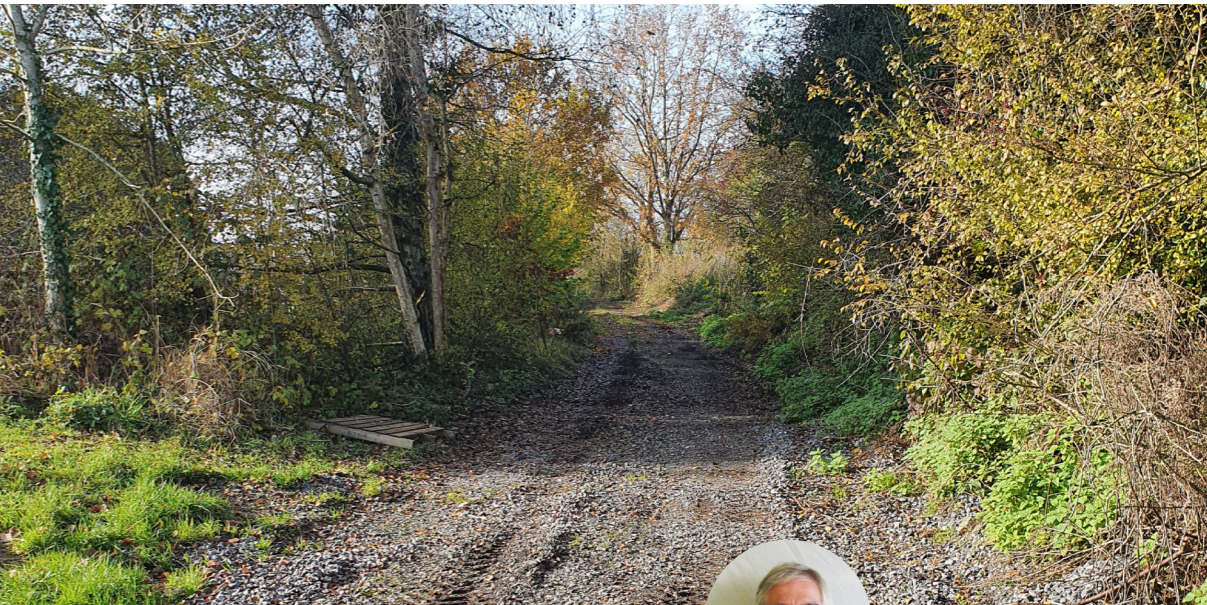
QUAND ?



Rénovation des ponts



Borne hectométrique sur la L106



Parcours sur la L106



Michel Jacques

PARTICIPER

Inscription

L'inscription s'effectue en ligne en complétant le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdurail.be) dès le 05.01.22. La réservation et le paiement sont obligatoires. Il ne sera accepté qu'un maximum de 45 participants.

Coût

Comprenant le repas : membres 20€ ; non-membres 25€. Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 26.01.2022 avec mention « journée du 30.01.22 et le nom des participants ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.

S'y rendre

En train :

ALLER

Bruxelles-Midi : 08.30
Ecaussinnes : 09.06

Binche : 08.12
Ecaussinnes : 08.54

RETOUR

Ecaussinnes : 16.55
Bruxelles-midi : 17.30

Ecaussinnes : 17.07
Binche : 17.48

En voiture :

Avenue de la déportation 61
- 7190 Ecaussinnes - parking disponible gratuitement à la gare

Le planning

Le départ de la balade se fait à Ecaussinnes.

- 09h00 accueil en gare (toilettes possibles) et explications
- 09h30 départ de la balade de 8 km
- 12h15 repas à la gare de Ronquières (en fonction des contraintes sanitaires qui seront en vigueur à cette date)
- 13h15 retour vers Ecaussinnes via les chemins de campagne
- 16h30 arrivée à Ecaussinnes

DES LACS ALPESTRES A LA VIA RHONA



Piste cyclable sur la via Rhôna

La crise sanitaire de la COVID-19 qui nous frappe depuis l'an dernier a déjà entraîné à deux reprises le report du voyage annuel en Rhône-Alpes. Nous sommes maintenant déterminés à l'organiser en 2022 !

Nous gardons la même temporalité, à savoir du dimanche du week-end de l'Ascension au samedi du week-end de la Pentecôte, soit du dimanche 29 mai 2022 au samedi 04 juin 2022, sous réserve des conditions sanitaires et de voyage à ce moment-là. Par défaut, les inscriptions au voyage en 2020 et 2021 ont été reportées automatiquement au voyage 2022. Toutefois il reste des places pour ce voyage !

L'asbl "Chemins du Rail" invite à vous émerveiller devant les paysages envoûtants de la région Rhône-Alpes. L'itinéraire global d'environ 200 km à vélo vous emmènera du Lac d'Annecy au Rhône, en passant notamment par Annecy (la petite Venise des Alpes), Chambéry (la capitale

de la Savoie), le Lac du Bourget (le plus grand lac naturel de France), les côtes du Bugey pour se terminer par les Balcons du Dauphiné tout en suivant la Via Rhôna.

Le parcours à vélo est constitué de voies vertes (chemins de halage ou anciennes voies ferrées) ou de Véloroutes (routes à faible densité de trafic) sans grande difficulté. Des visites culturelles et de découverte du patrimoine ferroviaire local ainsi que la dégustation de produits régionaux accompagneront notre escapade.

Un car transportera les vélos depuis la Belgique et nous accompagnera tout au long du voyage pour assurer le transport des bagages et la sécurité du groupe. Le programme initialement prévu est globalement maintenu mais avec de légères modifications, notamment suite à la fermeture définitive d'un des hôtels. Aussi vous trouverez le contenu du programme de ce voyage.



- Départ de Namur tôt le matin avec embarquement des vélos dans la remorque du car.
- Repas libre en route.
- Arrivée à Annecy en fin d'après-midi. Repas en ville



- Départ en car vers Ugine.
- Trajet à vélo de 35 km sur la voie verte Ugine-Annecy avec pique-nique en cours de route.
- Rembarquement des vélos dans la remorque.
- Fin d'après-midi et repas du soir libre à Annecy.



- Départ en car vers Chambéry.
- Trajet à vélo de 30 km sur la véloroute 63. Repas libre à Chambéry.
- Visite guidée de la rotonde ferroviaire de Chambéry.
- Poursuite du trajet vélo sur la même véloroute 63 et le long du Lac du Bourget.
- Arrivée à Aix-Les-Bains en fin d'après-midi. Logement et repas à l'hôtel.



- Croisière sur le Lac du Bourget entre Aix-Les-Bains et Chanaz.
- Trajet à vélo de 20 km entre Chanaz et Belley sur la Via Rhôna.
- Pique-nique en cours de route et visite d'une cave à vins du Bugey.
- Arrivée à Belley en fin d'après-midi. Logement et repas à l'hôtel.



- Trajet à vélo de 50 km entre Belley et Morestel sur la Via Rhôna.
- Pique-nique en cours de route.
- Arrivée à Morestel en fin d'après-midi.
- Stationnement sécurisé des vélos. Transport des participants en car. Logement et repas à l'hôtel.



- Trajet à vélo de 50km entre Morestel et Lagnieu sur la Via Rhôna.
- Pique-nique en cours de route et parcours en Train touristique du Haut Rhône à Montalieu.
- Rembarquement des vélos dans la remorque. Arrivée à Villebois en fin d'après-midi. Logement et repas à l'hôtel.



- Retour vers Namur. Repas libre en route.
- Arrivée à Namur en fin de journée.

Attention ce programme est susceptible de modifications en fonction des conséquences de la crise de la COVID-19 et des protocoles sanitaires en vigueur à ce moment-là ! Afin de faire face à ces modifications et aux augmentations inévitables dues à l'inflation en deux ans, le prix du voyage initialement fixé en 2020 a été majoré de 25€ (+2.7 %) pour s'établir par personne à :

950 € en chambre double | 1150 € en chambre single.

► Ce prix inclut :

- les trajets aller-retour en car ;
- le transfert des bagages ;
- les logements avec petit déjeuner (6 nuits) ;
- les repas du soir avec un forfait boissons (excepté le lundi soir à Annecy) ;
- les pique-niques (avec boisson) du lundi midi au vendredi midi (excepté le mardi midi à Chambéry) ;
- la croisière sur le Lac du Bourget ;
- la visite de la Rotonde ferroviaire de Chambéry ;
- la dégustation dans la cave viticole ;
- le parcours en Train touristique du Haut Rhône.

Ne sont pas compris dans le prix du voyage :

- les repas libres sur les trajets autoroutiers en car aller (dimanche midi) et retour (samedi midi) ;
- le repas libre du lundi soir à Annecy ;
- le repas libre du mardi midi à Chambéry ;
- le pourboire du chauffeur du car.

Via Rhôna à Sault-Brenaz



Rappel des conditions de participation :

1. Le voyage est exclusivement réservé aux membres de l'asbl « Chemins du Rail » en ordre de cotisation, et qui auront participé, soit au moins à une balade dominicale à vélo endéans les douze mois précédant l'inscription au voyage ; soit à un week-end ou à un voyage de l'asbl. 2. A l'inscription, les participants remettront un certificat médical attestant de la capacité physique d'effectuer, à allure modérée, des trajets à vélo quotidiens d'au moins 50 km durant 5 jours consécutifs, et ce par tous les temps. 3. Les trajets à vélo seront guidés et encadrés par des administrateurs de l'asbl. Chaque participant engage néanmoins sa responsabilité, assure sa propre sécurité sur l'ensemble du parcours. 4. Il est impératif de se munir d'un vélo en bon état de marche et d'un matériel de réparation minimum. Une chambre à air de rechange est vivement recommandée. Nous déclinons toute responsabilité en cas de dégâts aux vélos. Le cas échéant, chaque participant y apposera ses protections personnelles. 5. Les vélos voyageront dans une remorque. Vu désormais le nombre important de vélos à assistance électrique, ceux-ci pourront être retournés et suspendus au plafond de la remorque. Le nombre de participants au voyage est limité à 36. Chemins du Rail" décline toute responsabilité en cas d'accidents, dommages corporels, problèmes de santé, pertes ou retards qui seraient causés aux participants et ne peut prendre en charge les frais qui en résulteraient. L'asbl recommande que chacun(e) soit couvert(e) par une assurance annulation.

En outre, les participants s'engagent à satisfaire aux obligations et à respecter les consignes sanitaires en vigueur au moment du voyage, tant en France qu'en Belgique. Ainsi, actuellement, le Pass Sanitaire est obligatoire en France pour les voyages en car, les visites et l'HORECA. Renseignements et inscriptions : "Chemins du Rail" : inscriptions par téléphone (081.657 596) ou par courriel (info@cheminsdurail.be). Pour les nouvelles inscriptions : Dès le 05.01.21 (préciser le type de chambre souhaité). Toute inscription ne pourra être prise en considération et versement au plus tard le 31.01.22 d'un acompte de 200€ par personne sur le compte BE51 0682 1681 7962 de l'ASBL avec mention "acompte voyage 2022 + nom des participants". Le paiement de cet acompte marque l'engagement du participant à se soumettre aux conditions de participation. Pour les anciennes inscriptions : Un mail vous confirmera sous peu votre inscription. Pour tous et toutes : Paiement du solde au plus tard le 31.03.22 avec mention "solde voyage 2022 + nom du participant".

STRATÉGIE TOURISME 2030 CONCLUSIONS DE LA MINISTRE



Morgane Hallé

En octobre dernier, Valérie De Bue, ministre de la Fonction publique, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière a exposé les **Stratégies Tourisme Horizon 2030** pour la Wallonie. Cette annonce fait suite à deux études du secteur réalisées en 2021 : l'une portant sur la stratégie à adopter et l'autre axée sur le numérique.

Ces études ont permis d'établir les diagnostics suivants :

- La Wallonie s'inscrit dans une logique de tourisme de proximité avec une clientèle majoritairement belge et issue des pays limitrophes. Il y a une carte à jouer : celle de l'amélioration de l'offre destinée aux touristes néerlandais.

- Actuellement, l'offre touristique liée aux thèmes Nature et Sport est bien établie. Les offres basées sur la Culture, le Patrimoine ou les loisirs possèdent un fort potentiel pour la région. L'offre touristique sur ces trois thèmes est riche, mais ne serait pas assez structurée ni mise en avant.

- La Wallonie possède plusieurs tendances caractéristiques qui renforcent son positionnement telles que le retour au local, la pratique du « slow tourisme », les expériences authentiques ou encore un choix important d'activités pour construire son propre séjour.

Cependant, certains défis demandent à être relevés par la région comme l'accueil des touristes itinérants (notamment les cyclotouristes), le développement des processus d'information et les outils numériques.

La stratégie approuvée repose sur deux axes :

AUTHENTICITÉ, FOLKLORE, CULTURE. Les territoires wallons sont très diversifiés, leur authenticité représente un fort potentiel d'attractivité auprès des touristes étrangers.

Comment développer cet axe ? Il est indispensable d'établir des liens entre l'Horeca, l'artisanat et le numérique (par la gamification*, la promotion et de nouveaux services...)

*Application de mécanismes ludiques à ce qui ne relève pas du jeu.

NATURE ET ÉVASION. Objectif : renforcer le développement durable par la consommation de produits locaux, la professionnalisation des guides nature ou encore l'augmentation des zones protégées. Ce thème draine de nombreux visiteurs mais la durée des séjours est à rallonger et le vélotourisme doit être déployé (par le développement et la promotion des parcours cyclistes).

Pour soutenir cette stratégie, une nouvelle gouvernance régionale devra voir le jour, portée par la création d'une plate-forme commune entre le CGT et WBT. Elle proposera l'animation des acteurs de terrain (Maisons de tourisme et fédérations) via des tables rondes et sondages, l'utilisation d'outils d'évaluation mesurant la croissance du nombre de touristes ou le taux de satisfaction.



Retrouvez la présentation de la nouvelle stratégie horizon 2030, disponible en vidéo sur www.tourismewallonie.be/strategies-tourisme-2030

L'ENTRETIEN DES ABORDS DU RAVeL



Etienne Meuleman

Monsieur Xavier SIMON est Docteur en science et biologiste, conservateur de réserves naturelles et traite donc notamment de la biodiversité.

Que pensez-vous de la biodiversité le long des RAVeL, en quoi consiste-elle?

D'une manière générale, la biodiversité d'un milieu désigne sa richesse biologique. Dans ce cas-ci, on parle du nombre d'espèces différentes de plantes, d'animaux, champignons... qu'on peut trouver et rencontrer en y faisant un peu attention au long du RAVeL. D'autant qu'ils ne subissent pas les mêmes contraintes liées à une circulation motorisée dense.

En fonction de la manière dont ils sont gérés, les bords du RAVeL peuvent présenter un intérêt biologique en accueillant une végétation rudérale des bords de chemins où elle peut se maintenir, mais servir de support aux autres organismes qui lui sont attachées, notamment des insectes pollinisateurs. En plus, certains tronçons RAVeL sont bordés de haies qui augmentent encore leur intérêt biologique.

Un autre aspect intéressant est le fait que le RAVeL traverse la région et va permettre à certaines espèces de pouvoir se déplacer entre différentes zones d'habitat. Ces chemins peuvent ainsi participer au réseau écologique et à la dispersion d'espèces entre des zones d'habitats où elles peuvent se maintenir. Par rapport à la dispersion des espèces, il est intéressant de noter que le RAVeL n'est en général pas éclairé. Pour la faune nocturne, il ne joue donc pas le rôle de barrière lumineuse que peuvent détenir certaines routes.

Peut-on considérer que le RAVeL participe au maillage écologique?

Tout à fait. Ces bords de chemins qui peuvent être gérés de manière plus écologique, en y pratiquant la fauche tardive par exemple,

participent au maillage écologique. Ce sont des zones de liaisons qui peuvent être intéressantes, notamment lorsque le paysage est fortement morcelé avec des habitats fragmentés. A ce moment, les haies, les bords de chemins un peu laissés en friche permettent de relier les parcelles entre elles. Typiquement aussi, là où l'urbanisation est dense, le RAVeL peut présenter une aubaine pour des espèces pouvoir passer d'une zone à une autre.

Y a-t-il des plantes typiques des bords de RAVeL?

Typique des bords de RAVeL, non. On va y trouver des plantes rudérales, autrement dit des plantes liées à des milieux anthropisés. Concrètement, ce seront les plantes qu'on trouve sur les bords de chemins dans les régions et paysages traversés par les voies vertes. A titre d'exemple, en parcourant un RAVeL dans la région montoise, en traversant une zone en bordure de champs, on va trouver les plantes qui bordent ce type d'exploitation, notamment des coquelicots qui attirent l'attention. Alors que quelques kilomètres plus loin, on va rencontrer une végétation différente quand le chemin longe un ancien site minier avec un couvert végétal plus important. On ne peut pas parler de plantes typiques du RAVeL, mais d'une végétation de bords de chemins typiques des milieux traversés.

Pour assurer la biodiversité, quel type d'entretien prônez-vous (recommandations)?

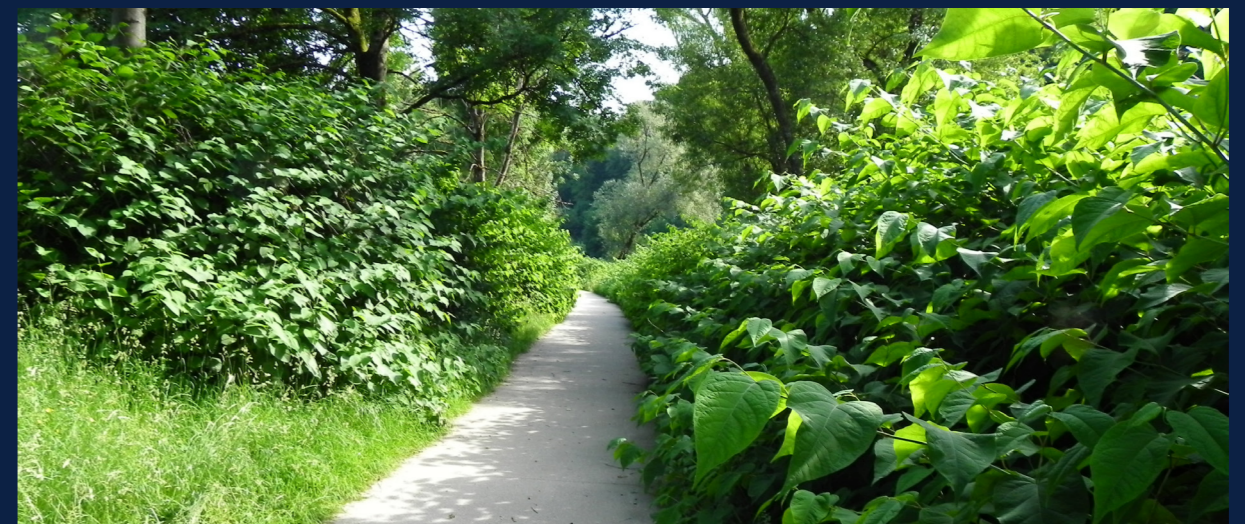
Je ne suis pas gestionnaire de ce type d'infrastructures, mais globalement il s'agit de suivre les recommandations qu'on va pouvoir émettre pour une gestion écologique de ce type de milieux : fauchage tardif, taille d'arbres en-dehors des périodes de nidification des oiseaux, ne pas utiliser d'herbicides... En fait, rien de bien extraordinaire !

Sur certains tronçons RAVeL, nous observons de nombreuses plantes invasives, que pensez-vous de ce problème?

Que c'est le revers de la médaille... A partir du moment où le RAVeL permet aux espèces de se disperser et ainsi de contribuer à la biodiversité de toute une région, les plantes invasives, comme la renouée du Japon ou les arbres à papillons, vont aussi pouvoir profiter de ces zones de liaison pour coloniser plus de milieux et s'étendre

à l'échelle régionale. D'où l'importance du suivi et de la gestion du réseau. Quand la présence d'invasive est repérée, il est important de pouvoir réagir de manière adéquate. Ces invasives sont une menace pour la diversité du bord de la voie verte, mais aussi des zones où ces chemins les conduisent.

Et n'oubliez pas de jeter un petit coup d'œil sur les abords du RAVeL lors de vos prochaines escapades 2022. Vous y ferez sans doute des rencontres intéressantes.



Végétation en fonction du milieu traversé



Un environnement maîtrisé

Ces métiers qui s'ouvrent aux femmes



Marc Grieten



Dans le poste de conduite de l'automotrice 464, Emmanuelle Semal remplit la fiche de suivi, après la prise de poste et la préparation

Rencontre avec Emmanuelle SEMAL, conductrice de train à la SNCB

Le conducteur de train est apparu avec le... train ; assisté par un 'chauffeur' sur les locomotives à vapeur pour assurer la chauffe, le conducteur s'est retrouvé seul sur les locomotives diesel et électriques, tout comme sur les autorails et les automotrices. Longtemps réservé aux hommes, les métiers liés au rail se sont récemment petit à petit ouverts aux femmes. Il en est ainsi pour la conduite de nos trains.

Chemins du Rail a rencontré Emmanuelle Semal, conductrice de train à Charleroi.

Bonjour Emmanuelle, merci d'avoir accepté cette interview. Pourquoi as-tu choisi d'être conductrice de train ?

C'est à 20 ans, en juillet 1999 - cela fait déjà 22 ans ! - que je suis rentrée à la SNCB comme conductrice de train marchandises. Je cherchais une orientation professionnelle et sur conseil de mon papa lui-même conducteur, je me suis dit 'pourquoi pas ?' et je me suis lancée. Si je me rappelle bien, la première conductrice était entrée à la SNCB un an auparavant.

Il n'a pas été facile de me trouver un conducteur-moniteur dans ce milieu cheminot masculin, mais finalement, alternant cours théoriques et conduite, j'ai réussi les examens. C'était une impression 'sympa' d'être ainsi à la commande de locomotives dominant les rails en tête de

trains parfois longs et lourds, et cela m'a plu, malgré le travail essentiellement la nuit. Après plus de trois années aux marchandises, j'ai cependant opté pour les trains de voyageurs : on est seul à la conduite mais il y a toujours un accompagnateur-trice dans le train lorsque qu'il est ouvert aux voyageurs et il y a de la présence sur les quais ; c'est moins technique mais cela exige une attention soutenue notamment pour le respect des horaires.

Comment s'est organisée ta vie vu les contraintes du métier ?

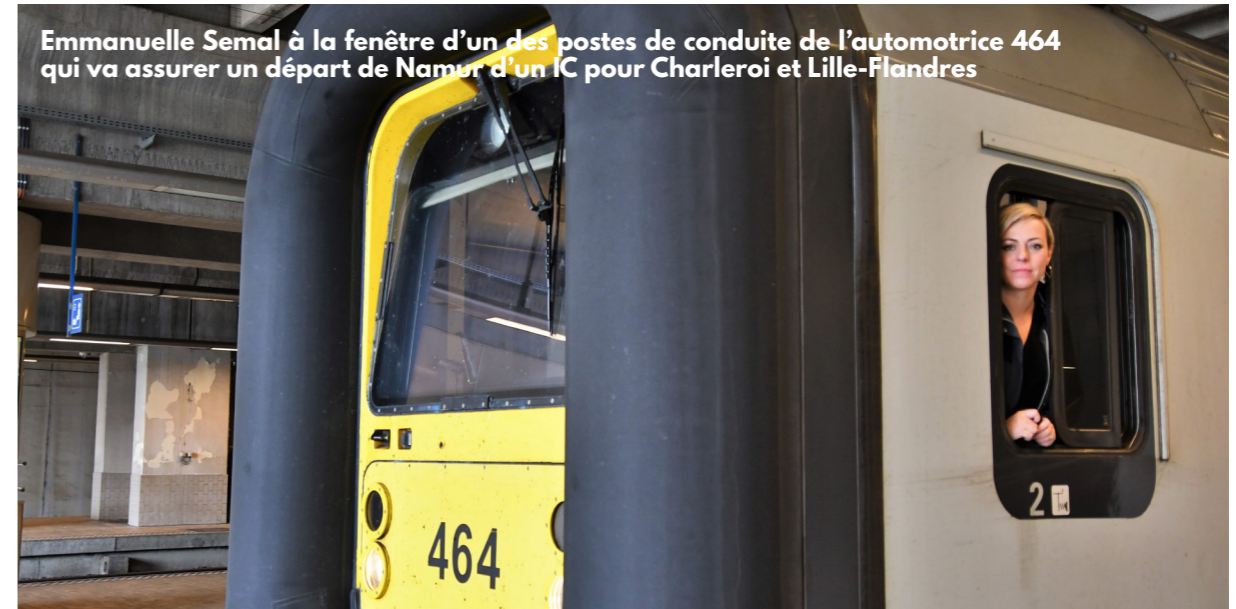
Le travail en roulement est varié : c'est tous les jours différent, avec des heures différentes et maximum 9h par jour. Cela passe très vite : ce n'est jamais monotone. Cela m'a permis d'être plus disponible pour mon fils en semaine, de faire les courses plus à l'aise et de faire davantage de choses mais il faut s'organiser, planifier sa vie en fonction du travail, avoir une hygiène de vie plus rigoureuse : pas question de sortir la veille d'un service !

Au travail, comment cela se passe, notamment avec la hiérarchie ?

L'ambiance est bonne : les collègues sont maintenant habitués à ce qu'il y ait des femmes ; nous percevons cependant un suivi plus grand de la hiérarchie via les nouvelles technologies, notamment les tablettes et le suivi en temps réel : il faut plus souvent justifier les minutes perdues mais cela se passe bien et par rapport à d'autres jobs, nous sommes notre propre chef à bord ; les examens tous les trois ans sont ainsi remplacés par un suivi continu pour maintenir notre licence de conducteur pour les types de trains et les lignes à exploiter de notre dépôt. A cet égard, sur notre tablette, nous recevons des questions auxquelles nous devons répondre : cela nous permet d'entretenir nos connaissances, notamment au niveau de la signalisation.



Emmanuelle Semal à la fenêtre d'un des postes de conduite de l'automotrice 464 qui va assurer un départ de Namur d'un IC pour Charleroi et Lille-Flandres



Peux-tu raconter l'une ou l'autre anecdote ?

Au début de ma carrière 'aux marchandises', un jour un visiteur de voiture ouvre la porte du poste de conduite de la locomotive du train en stationnement dans un faisceau et, étonné de me voir, demande mon papa ! Il croyait que je l'accompagnais et ne s'attendait pas à voir une jeune femme conductrice.

Maintenant, lorsque des incidents ou accidents touchent des collègues, cela interpelle et on ne peut parfois pas s'empêcher d'y penser lorsqu'on passe à l'endroit en question. Actuellement, c'est la chute des feuilles : le train adhère moins aux rails ; on doit être très attentif et l'anticipation est de rigueur, de même quand il y a du brouillard pour la visibilité des signaux ; la connaissance de la ligne est primordiale.

Nous voici à ton poste de travail, dans la cabine de conduite d'une AM96 (AM pour automotrice). Impressionnant.

Oui, on est habitué (sourire !) ; ce n'est pas une routine car il y a différents types de locos et d'AM et la finalité est toujours la même : prendre le poste de conduite, préparer le train, faire les essais d'usage, encoder les paramètres, vérifier les lampes témoins et différents indicateurs. Sur les nouvelles locos 18, c'est même la machine qui nous signale 'perturbation', donc stress, mais elle nous dit ce qu'il y a lieu de faire pour les dépannages. Il y a un monde de différence entre les anciennes AM doubles et les nouvelles 'Desiro', mais on a plus l'impression de mieux tenir son train avec une locomotive plus ancienne 21 ou 27 qu'avec une 18 car tout est électronique. A Charleroi, nous attendons les nouveaux trains M7.

L'interview se déroule pour la revue de 'Chemins du Rail' ; connais-tu cette association et les RAVeL ?

Cette association, non, mais le RAVeL oui. J'ai habité Vitruval, proche de Fosses-la-Ville et j'ai fréquenté la voie verte de la L150 vers Maredsous pour promener le chien et courir. Le RAVeL était même le rendez-vous pour le groupe de marcheurs que j'ai fréquenté et qui s'appelait 'je cours pour ma forme'.

L'heure avance et il faut assurer le départ selon le timing. Merci Emmanuelle pour cette interview et bonne continuation. Un jour peut-être nous aurons l'occasion de nous revoir : j'utilise quasiment toujours le train et les transports en commun pour mes déplacements.

À la SNCB, on dénombre actuellement :

- 200 conductrices, soit 5,78% du personnel de conduite ;
- 927 accompagnatrices, soit 35,05% du personnel d'accompagnement des trains ;
- 10,41% du personnel féminin dans les métiers techniques ;
- 35,88% dans l'administration.
- L'évolution du personnel féminin est de 14% en 2015 et de 19% en 2021.

Remerciements au service Corporate Brand - Communication - Public Relations de la SNCB pour l'autorisation d'interview.

LES BÂTIMENTS DE GARE...
VERS UNE NOUVELLE VIE ?

Témoins d'une époque où le transport ferroviaire occupait une place prédominante sur le territoire, certaines gares ou plus exactement certains BV (bâtiment voyageurs) ou BR (bâtiment recettes) ont été livrées peu à peu à elles-mêmes au fur et à mesure des suppressions de lignes.

Ce phénomène s'est même accentué ces derniers temps avec la suppression de près d'un guichet sur trois sur l'ensemble du réseau.

Principalement en milieu rural, ces bâtiments dont les petites maisons de garde barrière disparaissent progressivement. Que ce soit le long des lignes existantes ou des anciennes lignes transformées en RAVeL, ce bâti vit des heures douloureuses : les murs y sont souvent décrépis ; les fenêtres condamnées et les affiches d'un autre temps.

Mais, il faut le souligner, grâce à des communes,

des associations ou même des privés, certaines d'entre elles vivent toutefois une nouvelle jeunesse et deviennent d'autres lieux de vie. Transformées tantôt en crèches et bibliothèques, tantôt magasins et restaurants, elles réoccupent une place prépondérante dans le tissu urbain et social.

A la demande de l'AWaP, (Agence Wallonne du Patrimoine), Chemins du Rail est chargé notamment d'inventorier en Wallonie, ces anciens bâtiments le long des lignes en activité ou des RAVeL devenus des endroits de vie.

Aussi, l'asbl fait appel aux membres et aux bénévoles. N'hésitez donc pas à nous communiquer (info@cheminsdurail.be) et envoyer des informations à ce sujet en indiquant le nom de la gare (ou BV) ce que le bâtiment est devenu ainsi qu'une ou deux photos illustrant le propos. Le tout sera compilé et diffusé ultérieurement. Grand merci pour vos démarches !

BV de Gilly devenu le relais du RAVeL



BV d'Eghzée devenu académie de musique



BV de Jauche devenu restaurant

INTERPELLATIONS PARLEMENTAIRES

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

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

28.10.21	DESQUESNES François	CDH	Ecrite	L'entretien des RAVeL
28.10.21	ANTOINE André	CDH	Ecrite	Le plan Wallonie Cyclable
01.10.21	DOUETTE Manu	MR	Ecrite	Les conditions de l'appel à projets plan Wallonie Cyclable
22.09.21	KELLETER Anne	ECOLO	Ecrite	L'impact des inondations sur le projet de la Vesdrienne
17.09.21	DOUETTE Manu	MR	Ecrite	La planification des travaux du plan RAVeL
09.09.21	DURENNE Véronique	MR	Ecrite	Les travaux de réfection du chemin de halage entre Hérinnes et Escanaffles
10.08.21	HAZEE Stéphane	ECOLO	Ecrite	L'aménagement du tronçon RAVeL entre Anseremme et Waulsort
07.06.21	BIERIN Olivier	ECOLO	Ecrite	La qualité des itinéraires cyclables à Liège
25.05.21	LEONARD Laurent	PS	Ecrite	Le projet RAVeL EuroVelo 19

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

12.11.21	GOFFINET Anne-Catherine	CDH	Orale	Les menaces pesant sur les trains touristiques
29.10.21	AHALLOUCH Fatima	PS	Ecrite	La collaboration avec Access-I dans le tourisme
20.10.21	AHALLOUCH Fatima	PS	Ecrite	Les VisitWallonia Tourism Days
18.10.21	DI MATTIA Michel	PS	Orale	La prévention des accidents de vélos électriques
18.10.21	DI MATTIA Michel	PS	Ecrite	Les retombées de VisitWallonia Tourism Days pour le tourisme wallon
06.10.21	COURARD Philippe	PS	Ecrite	La circulation sur les liaisons cyclables balisées du RAVeL
21.09.21	SOBRY Rachel	MR	Ecrite	Le développement du réseau points-nœuds en Wallonie
20.09.21	ANTOINE André	CDH	Orale	Le manque de cohérence des points-nœuds en Wallonie
17.09.21	CASSART-MAILLEUX Caroline	MR	Ecrite	Les réseaux points-nœuds cyclables
03.09.21	FLORENT Jean-Philippe	Ecolo	Ecrite	Les points-nœuds cyclables en Wallonie



NOUVEAUTÉ

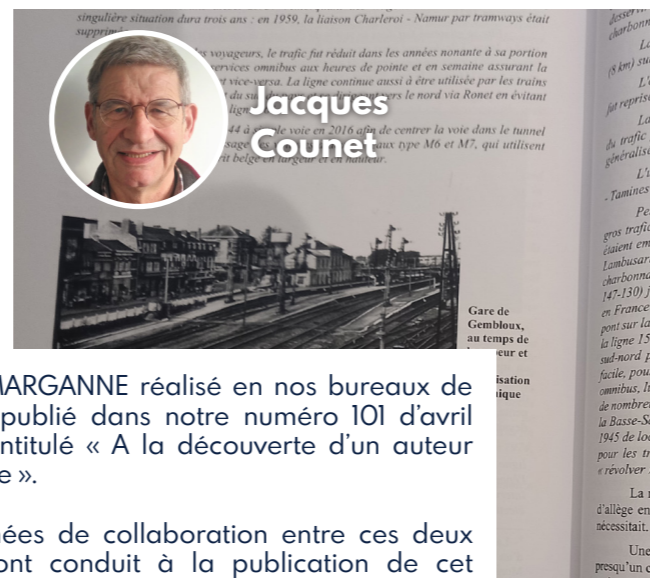
« PETITE ENCYCLOPÉDIE DES LIGNES DE CHEMIN DE FER BELGES DE LA VAPEUR À NOS JOURS »

Qued'informations condensées dans cet ouvrage qualifié de « petite » encyclopédie mais couvrant un si « grand » pour ne pas dire vaste sujet. Deux approches complémentaires d'un même sujet par deux auteurs réputés dans leur domaine.

Philippe PIRNAY, tombé dans cette potion magique lorsqu'il était petit, il y a plus de 80 ans. Et pour cause, le tram vicinal passait devant sa porte et une gare toute proche lui diffusait ses bruits ferroviaires à toute heure. Manifestement pas besoin de transistor pour occuper ses loisirs autour d'un réseau électrique miniature.

Dès 14 ans il fréquentait les milieux associatifs où il rencontrait les passionnés des locomotives à vapeur, machines, et je le cite, « qui respire, vit, et parle même au repos ». « Dans un voile de brume, toujours en éveil, nimbée de ces parfums qui ne s'oublient pas quand on y a pris goût ». Et c'est clair qu'il y a pris goût puisqu'il est à l'heure actuelle l'un des derniers spécialistes de la traction à vapeur belge. Et un spécialiste soucieux de nous transmettre ses souvenirs accumulés par tant d'années au contact du monde des cheminots. C'est cette passion qu'il nous partage dans l'ouvrage que notre centre de documentation vient d'acquérir et qu'il a voulu structurer en s'adjoignant la collaboration d'un autre grand spécialiste du monde ferroviaire.

Roland MARGANNE, bien connu des membres de notre asbl pour ses nombreux ouvrages publiés et présents dans notre bibliothèque, s'est donc vu confier la tâche d'ordonner ces précieux souvenirs. Et de les situer ligne par ligne dans leur contexte historique : « motifs de sa construction, son tracé, l'évolution de sa desserte, de son équipement et de sa situation actuelle ». Voir très actuelle puisque j'y relève par exemple l'avenir assuré de la gare de Fleurus, sur la ligne 140, destinée « à devenir en quelque sorte le terminal ferroviaire de Charleroi ». Et cette gare, modulaire, est en construction ! Nos lecteurs se souviendront par ailleurs de l'interview de



Roland MARGANNE réalisé en nos bureaux de Jambes, publié dans notre numéro 101 d'avril 2019 et intitulé « A la découverte d'un auteur ferroviaire ».

Cinq années de collaboration entre ces deux auteurs ont conduit à la publication de cet ouvrage qui ne pouvait manquer dans notre bibliothèque et que j'invite chacun d'entre nous à consulter par exemple en préparation de nos balades. Il fourmille de « grandes et petites histoires de nos lignes de chemin de fer », qu'elles soient toujours en service, ou abandonnées, ou mieux reconverties en RAVeL.

Références : Cet ouvrage broché, format A4, 295 pages, 90 illustrations, une douzaine de cartes géographiques est disponible au prix de 47€, frais d'envoi de 8€ inclus, par versement au compte IBAN BE39 0354 9436 8019 de Roland MARGANNE à Liège en indiquant en communication « ENCYCLOPÉDIE ».



L38/39 Premier Prix Européen d'Excellence

Le 30 septembre dernier à Valence (Espagne), le Service public de Wallonie a reçu le Premier Prix de la 10^e édition du prix européen des voies vertes décerné par l'AEVV (Association Européenne des Voies Vertes). En compagnie d'Isabelle Dullaert [SPW MI] et de Gilbert Perrin, j'ai assisté à la remise du prix.

Au printemps dernier, Chemins du Rail a proposé au SPW de mettre le RAVeL à l'honneur en rentrant une candidature. Le choix s'est porté sur la ligne 38/39. À la suite d'un repérage sur le RAVeL des éléments importants à valoriser, un clip vidéo a été réalisé par Laurent Busine puis envoyé aux jurys. Vous trouverez ce petit film en page d'accueil de notre site web. Cette année, l'AEVV a reçu un nombre record de candidatures : 31 en provenance de 11 pays différents.

Lors de la cérémonie de remise de prix, le jury a expliqué son choix du projet wallon en saluant « la haute qualité de la voie verte dans son ensemble -issue de la transformation de deux voies ferrées désaffectées- qui privilégie la mobilité quotidienne, les loisirs et le tourisme dans un environnement agréable. Le nouvel itinéraire long de 53 km permet de découvrir le patrimoine ferroviaire et de partager l'espace public en toute sécurité pour tous les types d'usagers, en empruntant des tronçons urbains et ruraux. En outre, des services variés sont proposés dans les anciennes gares transformées. Sa composante transfrontalière a aussi été prise en compte. »

Une belle récompense donc, et une reconnaissance pour tous ceux qui ont collaboré et collaboré à son aménagement, son entretien, sa mise en valeur et sa promotion. Cet itinéraire est un exemple d'infrastructure durable et de travail collectif de tous les acteurs de la Région wallonne, que nous remercions.

La Belgique a eu la chance de recevoir deux prix lors de cet événement grâce à la Station Racour, gîte 5 étoiles situé en Flandre, à quelques pas de la Province de Liège. Le projet a obtenu le Prix Spécial créé à l'occasion de l'Année Européenne du Rail 2021. Pour plus



Isabelle Dullaert et Gilbert Perrin présentent le réseau RAVeL et son fonctionnement lors du séminaire de l'AEVV à Valence

d'information, lire l'article à la page suivante de ce magazine.

La suite du palmarès pour le prix d'excellence est composée des projets suivants :

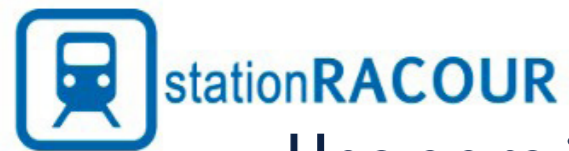
- **2^e prix** : "Waterford Greenway", par Waterford City & County Council (Irlande)

- **3^e prix Ex aequo** : "Radrevier.Ruhr", par Ruhr Tourismus GmbH [Allemagne] et "Via Verde Ojos Negros" par Tramo Comunitat Valenciana [Espagne]

Le séjour s'est clôturé par la visite à vélo de cette voie verte primée. « Ojos Negros » est un itinéraire charmant, quoique sportif [piste majoritairement en graviers], aménagé sur une ancienne ligne ferroviaire qui acheminait le charbon jusqu'à Valence, sur la côte. Retrouvez, en anglais, le contenu du séminaire ainsi que la cérémonie de remise de prix [à partir de 9:00:00] sur les sites de l'AEVV ou du RAVeL (<https://aevv-egwa.org> ou <https://ravel.wallonie.be>)



Visite technique sur la voie verte "Oros Negros"

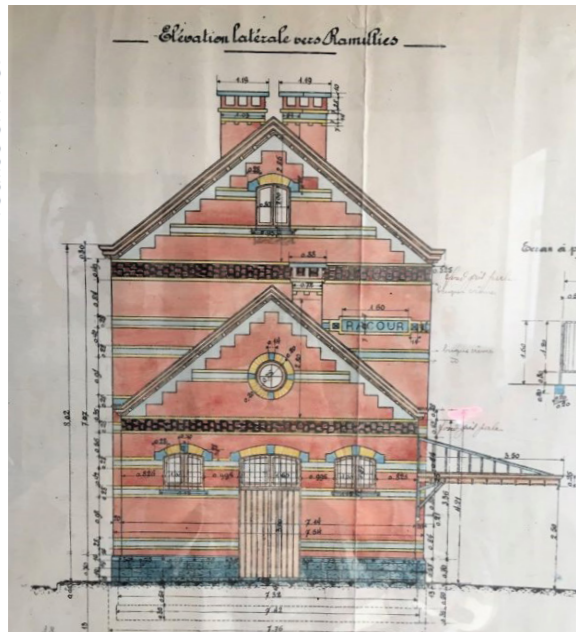


Une gare idéale



Morgane
Hallé

Plan original à l'aquarelle
réalisé en 1907



Le couple de propriétaires de l'ancienne gare de Racour, située sur le RAVeL de la ligne 147, a reçu cette année le Prix Spécial décerné par l'AEVV (Association Européenne des Voies Vertes). Ce prix, créé à l'occasion de l'Année Européenne du Rail 2021, avait pour objectif de récompenser « les initiatives valorisant le patrimoine ferroviaire et/ou les initiatives ou produits touristiques favorisant l'utilisation du train, y compris le transport de vélos, pour accéder aux voies vertes ». Jo et Hilde, m'ont accueillie dans leur petit paradis, à la frontière linguistique, pour me raconter comment ils ont, depuis leur acquisition en 1988, converti cette ancienne halte et ses alentours en lieux de vie et de loisirs, proposant à leurs hôtes une expérience hors du commun...

Un peu d'histoire !

La ligne 147 est mise en service dès 1865 par « La Cie de Taminés à Landen » pour relier le bassin charbonnier de la Basse Sambre à la Hesbaye où elle forme, avec la ligne 142, la « croix de Hesbaye » autour du nœud de Ramillies. L'Etat belge érige la halte de Racour en 1907 et la ligne lui est cédée en 1971. Fait particulièrement curieux : le bâtiment se trouve sur le territoire flamand de Landen bien que la gare desservit, à l'époque, le village de Racour en Wallonie.

En 1989, les sections de la ligne 147 Sombreffe - Landen et Fleurus - Taminés sont déferées. Aujourd'hui, la SNCB a restauré le court tronçon Fleurus - Auvélais pour le trafic de marchandises et le reste du tracé est aménagé en RAVeL jusqu'à la frontière régionale. En 2012, la gare de Racour accueille finalement l'inauguration du nouveau tronçon cyclable flamand raccordant le RAVeL (la frontière) à la zone industrielle de Landen. Une liaison cyclable suggérée et peu fréquentée relie la voie verte à la gare de Landen, desservie par le train.

De l'abandon à la réaffectation

La gare est abandonnée en 1959, puis acquise par un propriétaire privé qui y réalise plusieurs modifications comme la suppression des noms « RACOUR » en pierre gravée sur les façades de la halte ou encore de larges ouvertures sur la façade arrière permettant l'entrée de véhicules : l'intérieur de la halte sert alors partiellement de marché. Ces modifications seront restaurées parmi bien d'autres, par les propriétaires actuels, bien décidés à valoriser le patrimoine du lieu.



La halte de Racour, construite en pierre et briques aux couleurs nationales : noir, jaune et rouge

En effet, lorsque Jo et Hilde achètent la propriété en 1988, la voie qui passe dans leur jardin est déferée un an plus tard. Il faudra attendre 2011 pour qu'ils en réinstallent une section de 180m, à l'emplacement exact de l'ancienne voie : les rails proviennent de l'association des Chemins de fer du Bocq et leur pose est réalisée bénévolement par deux ouvriers cheminots de Waremmes durant leurs congés. Les rails installés, c'est au tour des deux voitures-pilotes M2 (1958), acquises à la gare de Schaerbeek et sauvées de la casse, de venir prendre place dans le jardin, lui rendant ses allures de gare ferroviaire. Leur transport est réalisé par camion en convoi exceptionnel : la vidéo « Aankomst M2 rijtuigen aan Station Racour » disponible sur la plateforme YouTube montre cette épopée.

Ces voitures seront ensuite sablées par une entreprise spécialisée et repeintes en vert et jaune par Jo, sur la base d'un modèle réduit. Il en aménage les intérieurs en gîtes pour que chacune des voitures puisse accueillir 6 personnes.

Outre les wagons-gîtes, la halte est aménagée après 1988 en logement pour le couple et plus récemment, l'ancien atelier et lampisterie est transformé en gîte tout équipé pour 5 personnes. Enfin en 2015, l'ancien logis de piocheurs - petite bâtisse de 3x3m, désormais

Prochain projet potentiel pour la station : l'installation de drains sur les rails ...



Voitures M2, converties en gîtes 5 étoiles



Logis de piocheurs, entièrement reconstruit en 2015



Verger : un espace public aux abords de la voie verte

classée - est entièrement reconstruit en colombage et maçonnerie pour accueillir 2 personnes. Ce logement est d'ailleurs idéal pour les randonneurs ou cyclistes itinérants. Bien que l'ensemble des gîtes 5 étoiles proposés sont spécialement équipés pour l'accueil des cyclistes.

Pour les hôtes qui n'auraient pas amené leurs vélos, un choix de 21 véhicules de trois tailles différentes leur est proposé gratuitement : de quoi profiter du RAVeL en famille ou entre amis en toute sérénité.

Voici un bel exemple de réaffectation d'ancienne gare par des propriétaires privés qui ont su garder son esprit de convivialité et valoriser son patrimoine. Ajoutons que Jo et Hilde ont mis à disposition du public un verger non clôturé, en prolongement du RAVeL vers Ramillies juste à côté de leur gare. Des bancs et des arbres fruitiers sont à disposition des usagers du RAVeL mais aussi des habitants de Racour qui en profitent : voilà un autre type d'espace qui améliore les abords du RAVeL.

Merci à eux pour leur accueil. Je vous invite à visiter le site de la Station Racour (stationracour.be) qui regorge de photos actuelles et passées ainsi que d'autres informations pratiques pour un séjour éventuel.



**Gilbert
Perrin**

25^e RENCONTRE À PRIVAS (FRANCE)

VÉLO & TERRITOIRES

Vélo et Territoires est une collectivité française de 140 adhérents, régions, départements et autres collectivités publiques, visant à développer la mobilité à vélo sous toutes ses formes, par exemple à développer le réseau cyclable national ou à porter la France au premier rang des destinations mondiales du tourisme à vélo. C'est d'ailleurs Vélo et Territoires qui est le correspondant de la France auprès de la Fédération européenne des Cyclistes et, par là-même, centre de coordination français pour le réseau EuroVelo. Chaque année les partenaires sont invités à participer aux Rencontres de Vélo et Territoire, l'occasion de faire le point sur l'évolution des dossiers en cours et d'en apprendre plus sur l'évolution du réseau et des méthodes de travail.

Vélo et Territoires est membre de l'Association Européenne des Voies Vertes (AEVV) dont Chemins du Rail est, rappelons-le, membre fondateur. Dès lors, 2 membres de l'AEVV sont régulièrement invités à titre gratuit pour les Rencontres. Comme toutes les séances se tiennent en français sans traduction, ce sont donc les seuls francophones membres de l'AEVV qui sont choisis. Cette année les délégués étaient Isabelle Dullaert qui représente la Wallonie à l'AEVV et qui en est la vice-présidente et la trésorière et Gilbert Perrin au nom de Chemins du Rail qui est membre du Comité de Direction de l'AEVV.

Traditionnellement, la journée des Rencontres est précédée d'une Journée nationale du Tourisme à Vélo. Quelques sujets particuliers ont retenu notre attention. On note une importante avancée dans le domaine train + vélo. Dans certains TER on a posé des bâches sur des sièges pour permettre de poser les

vélos entre les sièges ! Les décisions sont cependant parfois difficiles à coordonner entre régions qui peuvent prendre des options différentes. Non, on n'est pas en Belgique, on est en France ! Comme en Wallonie, on est conscient de l'importance des comptages pour convaincre les élus. Enfin, en matière de destination vélo-touristique, plusieurs participants préconisent de promouvoir plutôt les régions que les itinéraires. Mais que seraient les régions sans leurs itinéraires. Réflexion à poursuivre.

Le lendemain se tenaient donc les Rencontres annuelles de Vélo et Territoire. Très riche journée également, impossible de la résumer en quelques lignes. Ici aussi quelques sujets particuliers ont retenu notre attention. Tout d'abord le fait que, sans conteste, l'usage du vélo est en pleine croissance en France, que ce soit pour l'usage quotidien ou pour le loisir ou le tourisme. Plusieurs intervenants ont insisté sur l'importance de promouvoir le vélo également dans les zones à faible densité d'habitat et pas seulement dans les villes. Un responsable du Département d'Ille-et-Vilaine a présenté leurs critères pour des voies cyclables vraiment utiles qui incitent à prendre son vélo au lieu de sa voiture : 3 m de largeur, sol induré (asphalte ou béton), des couleurs bien visibles aux carrefours, pas de potelets, pas de chicanes. Si on en vient à aménager des voiries qui fassent que le vélo soit aussi facile à utiliser que la voiture, où va-t-on ?

Plusieurs exposés montrent que de gros efforts ont été faits pour encourager les gestionnaires à poser une signalisation directionnelle bien lisible et compétente. On a enfin renoncé à des panneaux qui n'indiquaient qu'un vélo et une flèche sans la moindre destination ou le moindre numéro d'itinéraire. Un document complet sur le sujet est en cours de préparation par Vélo et Territoires et va paraître à la fin de l'année. Il sera bien utile entre autres au conseiller technique qui, pour Chemins du Rail, doit parfois contribuer à une signalisation transfrontalière ! Les Rencontres sont aussi l'occasion de plusieurs contacts bien utiles tant pour la promotion des relations internationales dans le cadre de l'AEVV que de nos relations transfrontalières dont les Hauts de France. On en parlera le moment venu.

Comme de coutume, les Rencontres sont aussi

l'occasion de visiter le lendemain une voie verte dans la région qui nous accueille. Dans ce cas, nous avons pu visiter la voie verte de la Payre, l'ancienne ligne qui reliait Privas à la vallée du Rhône. Une voie verte au revêtement exemplaire, des aménagements très soignés, un patrimoine ferroviaire étonnants (ponts, tunnels, tranchées d'une hauteur exceptionnelle), un site de repos avec de magnifiques photos sur l'ancienne ligne mais aussi sur l'énorme chantier qu'a nécessité cette belle réalisation.

Camille Thomé, directrice de Vélo et Territoires, confirme la croissance impressionnante de l'usage du vélo

Les Rencontres de Vélo et Territoire, une belle occasion de faire le point sur les sujets qui nous concernent



Passage à la gare, un beau chemin du rail

Pour être précis, signalons que les déplacements et les logements du représentant de Chemins du Rail pour les réunions de l'AEVV à Valence (voir l'article à ce sujet) et pour les Rencontres de Vélo et Territoire à Privas se sont faits à ses frais, les relations internationales au sens large ne faisant plus partie de nos subventions. Mais le bénévolat sert aussi à ça !



Tour de Wallonie



Parcours le long des canaux



Daniel Charlet

ET 825 KM PLUS LOIN ... UN TOUR DE WALLONIE À VÉLO PEU ORDINAIRE !

La tendance est au goût du jour et la volonté s'affirme lentement : nous sommes de plus en plus nombreux à penser qu'il faut adapter nos loisirs et nos déplacements en réduisant notre empreinte écologique. Entretien avec un homme hors du commun qui allie passion et usage du vélo à la recherche d'alternatives sécurisées pour ceux et celles qui se déplacent en mode doux.

Jacques LUYCKX habite le Brabant wallon. Il est notamment « ambassadeur propreté » dans sa commune et connaît donc ce qu'est la problématique des déchets tels que les canettes et autres détritiques qui souillent nos pistes cyclables et autres voiries vertes ! Il réalise aussi de nombreuses escapades à vélo.

Lors de sa dernière en Wallonie à la fin du mois de juin, il a sillonné notre magnifique région par monts et par vaux en empruntant le réseau RAVeL, les pistes cyclables ainsi que de paisibles routes campagnardes et parfois aussi, faute mieux, des routes plus fréquentées.

CdR : Votre dernière randonnée vélo retrace un parcours, de plus de 800km réalisé en 9 jours. Quel bilan en tirez-vous et quels en sont les moments les plus marquants, les plus éprouvants ?

J.L : Pour commencer par l'état de l'infrastructure cyclable, j'en soulignerais la grande diversité, allant du meilleur au pire. Certaines voiries cyclables sont dans un état piteux ; d'autres sont vraiment excellentes. En prenant un peu de recul, je retiens surtout une impression de découvertes inattendues qui ne sont pas visibles en se déplaçant en voiture. Le tourisme à vélo dans sa propre région est fascinant. Les superbes paysages de Wallonie sont généralement vallonnés et dégagés, excepté quelques tronçons RAVeL qui sont devenus des tunnels de verdure. Au détour d'un endroit ou l'autre, on peut facilement se poser pour contempler l'espace offert. Concernant le côté social, j'ai fait quelques rencontres originales dont celle de ces jeunes mariés rencontrés à l'abbaye d'Orval et qui se rendaient en Suède à vélo pour leur voyage de noces !

Côté pratique, grâce à l'entretien soigné de mon fidèle vélo de 15 ans, avec lequel j'ai déjà bourlingué partout en Europe, j'ai évité les avaries techniques. La météo, par contre, ne m'a pas gâté. Quelques averses sérieuses m'auront même incité à prendre, par exemple, le train entre Gedinne et Florenville, me soulageant d'un tronçon très physique et me permettant de profiter d'un après-midi de repos au cœur de la Gaume.

Tous mes logements étaient réservés soit en B&B, soit en abbayes (Maredret, Orval) en qualité d'authentique pèlerin. Dans ce type de déplacement, il est important d'être au sec pour la nuit et d'être bien reposé chaque matin. Mes itinéraires étaient encodés en fichier format .gpx que je visualisais sur une cartographie numérique sur mon smartphone, mais je consultais aussi les bonnes vieilles cartes en papier régulièrement, qui conservent leur charme et leur intérêt.

CdR : Vous êtes une personne connue dans le monde de la mobilité douce : quelles pistes devraient, selon votre expérience, poursuivre le gestionnaire du réseau dans l'évolution du RAVeL ?

J.L : Le réseau RAVeL est une très belle réalisation. J'ai beaucoup de gratitude pour ceux qui ont œuvré à mettre sur pied cette infrastructure, en particulier la Wallonie, et à ceux qui, aujourd'hui, continuent à compléter son maillage en rendant progressivement accessibles les derniers tronçons manquants. Il est, à présent plus qu'utile, de continuer l'accès sécurisé vers les grandes villes.

CdR : Que penser de l'entretien et de la sécurité du réseau des pistes cyclables et en particulier des voies vertes de Wallonie ?

J.L : S'il ne fait aucun doute que la Wallonie demeure une région en retard de développement d'itinéraires cyclables, en comparaison avec les régions et les pays environnants, et que le slogan « Wallonie cyclable » relève davantage de la vision à long terme, force est de constater que d'immenses progrès ont été accomplis depuis ces dernières années. Dans un premier temps il serait, plus que nécessaire de renforcer la sécurité des traversées des chaussées. La « Vennbahn », la piste cyclable des Hautes Fagnes, est la référence dans le domaine (marquage en rouge au sol sur la chaussée et en vert sur la piste). Une meilleure harmonisation des dispositifs tels que potelets et barrières est souhaitable. Je voudrais encore signaler que certains chemins de halage sont difficiles à parcourir tellement le revêtement médiocre (plaques de béton disjointes, surface inégale) est peu adapté aux cyclotouristes - à moins de disposer d'un robuste VTT

CdR : Après ce périple avez-vous déjà imaginé de nouveaux projets ?

J.L : Etant impliqué dans « l'association belge des pèlerins de Saint Jacques de Compostelle », j'ai l'intention de préparer un itinéraire spécifique « vélos », vers ce lieu saint, en utilisant au maximum des voies cyclables.

CdR : Quels sont vos souhaits en termes de déplacements doux ?

J.L : Ils sont nombreux ! En priorité, je retiens qu'il serait bienvenu de proposer à nos enfants des incitants pour se rendre à l'école accompagnés par des adultes. Par exemple, la formule du nom de 'rang-vélo' est déjà d'application dans ma commune (Perwez). Je souhaite également qu'en plus de la poursuite du développement et de l'amélioration de l'entretien du RAVeL, une plus grande attention soit accordée par les communes aux cyclistes locaux, pour encourager leur usage du vélo au quotidien.





**Frédéric
Razée**

UNE LIGNE OUBLIÉE : LA LIGNE VICINALE 431 DE BINCHE À BEAUMONT

Dans la Haute Sambre, entre le RAVeL L108 Binche-Erquelines, L109/1 Fauroeux-Lobbès et L109/2 Thuin-Chimay, subsistent quelques traces d'une ligne vicinale qui devait relier Binche à Beaumont : la ligne 431 (ligne 450 à l'horaire des trains de 1935).

Histoire de la ligne 431

La publication du cercle d'histoire 'PierreWins' de Merbes-Le-Château intitulée « Le chemin de fer vicinal Binche – Solre-sur-Sambre et ses extensions », disponible au Centre de documentation de Chemins du Rail, nous en apprend un peu plus sur l'histoire de cette ligne.

C'est en 1907 que la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux reçut l'autorisation de la création d'une ligne vicinale reliant la ville de Binche à Solre-sur-Sambre ainsi qu'une bifurcation vers Beaumont et une autre, vers Bersillies-l'Abbaye, avec l'intention de prolonger la ligne hors de nos frontières jusqu'à Cousolre, cité marbrière du Nord de la France.

Les travaux de la section de Solre-sur-Sambre à Montignies-Saint-Christophe furent adjugés le 1er novembre 1911 et les travaux débutèrent en mars 1912. Le printemps 1912 vit la mise en exploration de la section de Binche à Vellereille-les-Brayeux, et le premier mars 1914, ce fut l'ouverture des trajets Solre-sur-Sambre vers Bersillies-l'Abbaye et vers Montignies-Saint-Christophe et son raccordement à la carrière frontalière de Féfut.

Quelques mois plus tard, les armées prussiennes déferlaient sur la Belgique et les rails furent rapidement démontés par les Allemands.

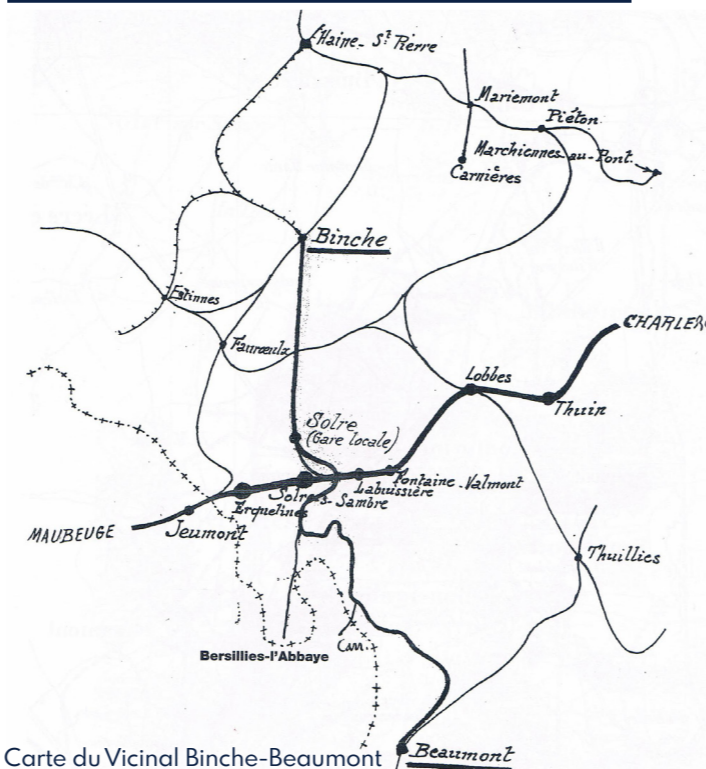
Après la première guerre mondiale, il fallut attendre l'année 1921 pour remettre en service ces antennes dont les prolongements vers Cousolre et vers Beaumont furent définitivement abandonnés. Seuls subsistent entre Montignies-Saint-Christophe et Thirimont des traces de remblais de la ligne inachevée.

La déclaration de la guerre 40-45 entraîne la suppression complète de la ligne de Montignies-Saint-Christophe, tandis que celle de Bersillies-l'Abbaye, démontée partiellement, est inutilisable. Il faut dire aussi que dès le début des hostilités, le pont enjambant la Sambre à Merbes-le-Château, fut dynamité raccourcissant d'autant le trajet au départ de Binche.

S'il semble que le trafic vers Bersillies-l'Abbaye ait pu reprendre pendant quelques années après la seconde guerre mondiale, le service voyageurs n'en fut pas moins supprimé le 1er août 1953 et le trafic marchandises, convoyant essentiellement le bois et les produits



L431 entre Montignies Saint-Christophe et Hantes Wihéries



Carte du Vicinal Binche-Beaumont



L431 repérage à Hantes-Wihéries

des carrières, fut définitivement arrêté le 30 août de l'année suivante.

Traces du passé

Lors de sa suppression, la ligne 431 subit malheureusement le triste sort de nombreuses autres lignes vicinales : les sections situées en accotement furent intégrées dans l'élargissement des voiries, comme entre Binche et Merbes-Sainte-Marie ou entre Solre-sur-Sambre et Bersillies l'Abbaye. Les tronçons en site propre furent vendus, comme entre Merbes-Sainte-Marie et Merbes-Le Château. Seules quelques portions rachetées à l'époque par les Communes subsistent encore dans le Domaine public dans le centre de Merbes-Le-Château et entre Hantes-Wihéries et Montignies-Saint-Christophe.

Au niveau patrimonial, notons le pont sur la Sambre entre Merbes-Le-Château et Solre-sur-Sambre, construit en béton armé après la seconde guerre mondiale et où subsistent les traces d'un quai de transbordement du vicinal vers les bateaux en Sambre.

Le site de l'ancien dépôt de Solre-sur-Sambre, occupé par la SNCV jusque dans les années '80 comprend encore un bâtiment de gare, un château d'eau et une remise abritant des autobus d'un sous-traitant privé du TEC. Le site de l'ancienne gare de Merbes-Le-Château a quant à lui été reconverti en plaine de jeux. Notons par ailleurs qu'un remblai constitué de pierres calcaires présente une grande valeur écologique dans la traversée de Hantes-Wihéries.

Un RAVeL potentiel ?

En 2000-2001, Chemins du Rail, pour compte de l'intercommunale INTERSUD dans le cadre du projet de Parc naturel de la Haute Sambre, avait étudié le potentiel de cette ligne 431.

Deux tronçons encore en site propre se prêtent à une reconversion en RAVeL.

1. Le premier tronçon est situé à Merbes-Le-Château, entre l'ancienne gare à la rue Binche (N55) et la limite avec Solre-sur-Sambre en empruntant le pont en béton armé sur la Sambre. Actuellement un petit sentier, partiellement asphalté, permet un usage pédestre et VTC. Cette liaison permettait de relier la plaine de jeux située à l'ancienne gare vicinale avec la halte nautique sur la Sambre. Au-delà, une piste cyclable, située le long de la N55, permet de rejoindre la gare de Solre-sur-Sambre, encore en service sur la I30A Charleroi-Erquelines.
2. Le second tronçon est situé entre Solre-sur-Sambre (Rue Cavée) et Montignies-Saint-Christophe (Rue Ste Anne) en passant par le village de Hantes-Wihéries. Actuellement il est praticable à pied et à VTC. Une transformation en RAVeL permettrait de relier à vélo le village de Montignies-Saint-Christophe (seulement accessible via la N40 fort fréquentée) et celui de Hantes-Wihéries (assez isolé dans la vallée de la Hantes) à Solre-sur-Sambre. Là une liaison est possible vers le RAVeL de la Sambre (EuroVelo 3) et la gare.

Ce dossier a fait l'objet jadis d'une fiche projet dans le cadre du Plan Intercommunal de Mobilité des Communes d'Erquelines, Merbes-Le-Château et Lobbès. La Commune d'Erquelines souhaite aujourd'hui relancer ce dossier d'aménagement de voie verte en vue d'un prochain appel à projets 'Wallonie cyclable'.



Jacques Botte

À TRAVERS LE PRISME : LE REGARD D'APOLLINE

Apolline, 23 ans, étudiante ayant achevé cette année son master en kiné et réadaptation à Louvain-la-Neuve a été engagée par Chemins du Rail pour organiser et réaliser une série de comptages sur le RAVeL. Au terme de ses activités, nous l'avons interrogée sur le regard qu'elle porte sur ses actions menées.

J'ai participé à de nombreux comptages durant l'été dans des environnements variés, voire contrastés tant urbain que rural. C'était une chouette expérience, une manière de connaître la Wallonie et ses atouts mais aussi de toucher le public qui fréquente les voies vertes. En fait, j'ignorais l'existence du RAVeL qui est de fait peu connu d'un public jeune, surtout l'importance de son maillage en Wallonie. Pour moi, le RAVeL est trop ignoré de ma génération.

J'ai pu constater que le profil des utilisateurs est très varié : de nombreux enfants, des sportifs, des personnes plus âgées. Mais les usagers qui le parcourent ne savent pas toujours toutes les possibilités que la voie verte offre et qu'ils peuvent presque traverser la Wallonie entière, notamment par les itinéraires « longue distance ». Beaucoup ne connaissent pas non plus les points-nœuds.

Des spots TV, des news sur facebook, tiktok, instagram devraient être proposés. Travailler également en étroite collaboration avec le chemin de fer pour le transport de vélos attirerait sans doute un autre public, plus jeune, plus dynamique. Des contacts avec les maisons de jeunes et les



Apolline

mouvementsdejeunessefaciliteraientsansdoute davantage la connaissance du réseau RAVeL et sa praticabilité.

Cela permettrait aussi pour l'ASBL de créer des synergies nouvelles.

Chemins du Rail qui gère les comptages est en effet trop peu reconnu du grand public. Lorsque j'ai travaillé au sein de l'asbl, je me suis rendu compte des différentes activités menées et de l'étendue des connaissances qu'il faut développer. Il y règne une bonne ambiance. On devrait la solliciter davantage, médiatiser les actions et améliorer encore plus la visibilité. Les bénévoles pourraient être plus nombreux; ce qui permettrait de rajeunir davantage les cadres. La relève doit absolument être assurée.



Comptages d'été



Interview des usagers



Etienne Meuleman

À LA DÉCOUVERTE DES GRANDS ITINÉRAIRES VÉLOS DE WALLONIE : DE W0 À W9 !

Le jeu de ce numéro est consacré à la découverte des grands itinéraires vélos de Wallonie. Ces itinéraires régionaux sont au nombre de dix et numérotés de W0 au W9. Chacun présente un thème différent et vous propose de découvrir la Wallonie en toute sécurité.

Grâce à quelques énigmes vous pourrez trouver le numéro de quatre de ces dix itinéraires ; ce qui formera un code de quatre chiffres. La découverte de ce code vous fera peut-être gagner "une balade d'un jour" organisée par l'asbl - repas inclus pour deux personnes. Pour départager les gagnants, il vous est demandé de répondre à la question subsidiaire suivante : combien de réponses exactes recevrons-nous ? Bon amusement.

Les réponses sont à adresser à : info@cheminsdurail.be pour la date limite du 20.01.22 à minuit.

ÉNIGMES :

A. En cheminant le long du premier itinéraire, vous pourrez découvrir un musée qui renferme dans ses collections plus de 14000 œuvres de 2000 artistes différents. Vous y découvrirez par exemple des œuvres de Camille de Teye ou Jocelyne Coster. L'autre ville traversée par cet itinéraire pourrait vous faire croire que vous empruntez le W2 vu son thème mais il n'en n'est rien malgré la renommée de cette bourgade pour le produit qui y est fabriqué.

B. En vous promenant le long du deuxième itinéraire et en entendant le nom du cœur historique de la ville traversée, on pourrait penser que vous êtes d'humeur maussade. Plus loin sur le parcours, vous pourrez y découvrir une ville aux trois grands sites archéologiques toujours visibles dont un est victime d'étranges apparitions à la tombée de la nuit certains soirs d'été.

C. Notre troisième itinéraire croise le premier que vous deviez découvrir. En chemin, vous pourrez déguster une spécialité culinaire qui porte le nom de la ville où elle est confectionnée. Mais attention aux dents!

D. Le dernier parcours est une des plus belles et plus longues voies vertes européennes passant par plusieurs pays. Plus loin sur son tracé, elle vous permettra après avoir traversé de superbes régions, de découvrir un panorama du haut d'un rocher portant le nom d'un oiseau ayant la fâcheuse habitude de pondre dans le nid des autres.

Vous avez trouvé ? Très bien! Notez les numéros des différents itinéraires et vous serez en possession du code. !

La gagnante du précédent jeu est : Liliane NEVEUX



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



Chemins du rail ASBL

Numéro d'agrément: P912268

Rue Van Opré, 97/5 - 5100 Jambes

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

Compte IBAN 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