



Le trimestriel de  
l'asbl - Juillet 2021



Quel patrimoine pour  
les anciennes gares ?

EDITO - p 05

**ASBL**

Agenda prochain week-end - p 14 - 16

Agenda balades à venir - p 34 - 37

Jeu - p 49

**INFRASTRUCTURE**

Gardez la ligne - p 12 - 13

Parlons WAWA - p 20 - 21

Les sonnettes - p 38 - 39

Suivi de l'appel à projets du ministre de la mobilité - p 40 - 41

Echos du terrain - p 46 - 48

Le concept « fietssnelweg » - p 54 - 55

**MOBILITÉ**

Les comptages - p 22 - 23

Opinions, Les barrières - p 24 - 25

La nouvelle passerelle L518 - p 44 - 45

Votre avis : la 44A - p 52 - 53

**PATRIMOINE**

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

Quel patrimoine pour les anciennes gares ? - p 26 - 29

**POLITIQUE**

Questions d'actualité - p 30

**RAVeL**

Le saviez-vous ? - p 8 - 9

**SNCB**

Les métiers méconnus - p 50 - 51

**VELOTOURISME**

Voyages Léonard - p 10 - 11

La province de Liège développe le vélotourisme - p 17

Virton - p 18 - 19

Le Beau Vélo de RAVeL - p 31 - 33

Rencontre avec Kristien Hansebout - p 42 - 43

# DOSSIER DU TRIMESTRE

QUEL PATRIMOINE POUR LES  
ANCIENNES GARES ?

p. 26-29

**VÉLOTOURISME**Découvrir la  
région : Virton

p. 18 - 19

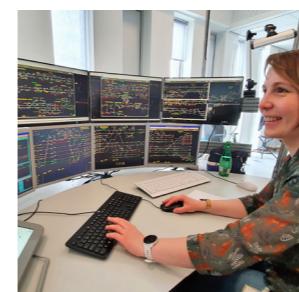
**PATRIMOINE**

Les signaux

p. 6 - 7

## INTERVIEW avec la journaliste **Kristien Hansebout**

p. 42 - 43

**SNCB**Les métiers  
méconnus

p. 50 - 51

**INFRASTRUCTURE**Échos du terrain :  
Boris Nasdrovsky

p. 46 - 48



## OPINIONS

LES BARRIÈRES p. 24 - 25  
MOBILITÉ



## Édito : le mot du président



Jacques Botte  
Président

Peu à peu, au fil du temps, nous commençons à retrouver progressivement le plaisir de nous revoir, de nous réunir et de pratiquer à nouveau ensemble, de multiples activités.

Durant cette longue période de confinement, les concepteurs et réalisateurs de voies vertes ne sont toutefois pas restés inactifs. De nouveaux investissements destinés à la mobilité active ont vu le jour ; de nouvelles liaisons sont apparues. Des changements significatifs se sont opérés en matière de RAVeL.

La réalisation du maillage de voies vertes se traduit concrètement dans les demandes de plus en plus nombreuses de la part du public, quel que soit l'âge, d'effectuer des randonnées de plus en plus longues qui traversent notre Région. L'organisation de comptages en différents points, prévus au cours de cet été, donnera à coup sûr des indications précieuses en matière de fréquentation quotidienne mais aussi sur les attentes des usagers.

Les dernières réalisations ont certes permis à l'usager de rencontrer un confort de route accru qui se traduit par des conditions de parcours optimales : sécurité dans la traversée des carrefours ; éclairage lors de tronçons spécifiques (tunnels, traversée de quartiers, amélioration de la signalétique et de la signalisation directionnelle ; revêtement induré souple. Avec l'arrivée de points-nœuds sur l'ensemble du territoire wallon d'ici peu de temps, les déplacements n'en seront que facilités.

Le réseau de voies vertes de Wallonie connaît un engouement certain. Si ces changements significatifs se sont concrètement opérés, il n'en demeure pas moins que tout n'est pas parfait : la réalisation d'infrastructures de qualité en Wallonie sur l'ensemble du territoire se doit d'être accompagnée d'hébergements adaptés à la clientèle, de lieux d'accueil pour l'ensemble du public, d'informations régulières sur les lieux à visiter et à découvrir.

Associer le tourisme et le patrimoine à la construction de ce troisième réseau s'avère primordial si l'on veut développer encore davantage et encourager un véritable outil de communication. Les habitudes évoluent ; les demandes changent. Le transport des vélos par train doit aussi être une pièce centrale d'un ensemble de propositions. À « Chemins du Rail » la mise en place d'une « task force vélo » nous paraît indispensable afin de coordonner les initiatives, fixer une politique d'intervention prioritaire et une cohérence d'actions mais bien plus, aider ainsi à booster l'économie wallonne.

A l'entame des vacances d'été que je vous souhaite agréables, je vous engage à flâner sur ces voies vertes qui offrent une détente bienfaisante dégagée des soucis quotidiens, à l'abri des vicissitudes de la vie, à la rencontre de l'inattendu et de l'émerveillement.



# Un objet, Une histoire !

## LES SIGNAUX



Signal lumineux sur un RAVeL

Le long du RAVeL, comme nous le répétons souvent, il s'avère important de conserver mais aussi d'entretenir bon nombre d'éléments ferroviaires qui rappellent l'exploitation passée et qui invitent les usagers à se souvenir qu'ils sont sur une ancienne assiette ferrée.

Quand on circule sur le réseau autonome des voies lentes, il arrive d'observer l'implantation de différents éléments de l'ancienne ligne dont les signaux. Généralement placés à gauche dans le sens du déplacement, ces signaux avaient pour but de réguler le trafic et d'éviter ainsi tout incident.

Il existe bien sûr une gamme très large de signaux avec chacun leur signification précise. Nous renvoyons ici le lecteur au Dictionnaire du patrimoine ferroviaire d'Anne Daubecq et de Gilbert Perrin (I2 Les dossiers de l'IPW) ainsi qu'à l'éventail reprenant tous les éléments rencontrés sur les lignes ferrées.



Jacques  
Botte

En résumé, pour les usagers, distinguons les différents types de signaux :

- signal lumineux d'une hauteur d'environ 3m : les couleurs verte, jaune, rouge et blanche donnent des indications précieuses concernant le passage ou l'arrêt des convois. Ces signaux sont souvent associés à un croisement de lignes, une entrée ou sortie de gare.
- signal lumineux à fleur de sol : ce type d'élément s'observe en voie simplifiée notamment près des passages à niveaux ;
- signal mécanique sur mât : plus rare à observer sur le RAVeL, généralement, le signal à palettes (sémaphore) ou à disque tournant souvent commandé par un système funiculaire au départ d'une cabine située à l'extrémité de la gare, présente la même fonction que le signal lumineux et donne l'autorisation ou non de passage sur la voie.



Siffler - Fluiten / Signal mécanique

Outre ces différents, l'on trouvera aussi :

- des signaux de limitation de vitesse : triangle avec un chiffre précisant la vitesse en dizaine de kilomètres ;
- des signaux d'allège : ALL. L'allège était à l'époque une locomotive qui poussait un train par l'arrière pour de fortes montées lorsque la locomotive en tête du train n'était pas assez puissante pour le faire seule
- des signaux : HL (mouvement de locomotive) - H (halte) ou MR (Manoeuvre - rangeren) Des panneaux complètent aussi la panoplie comme : le STOP (arrêt) - SFO,5 (siffler-fluiten passer à 5 km/heure) - P (pédale, appareil permettant au convoi d'enclencher un signal).

Il est ici impossible de détailler tous ces signaux et panneaux dans cet article qui invite davantage l'usager à observer et se remémorer que nos anciens avaient construit tout un réseau de plus de 5000 km dont près de 1000 km sont devenues RAVeL en y associant en sus les voies hydrauliques.



### Les nouvelles cartes RAVeL

Découvrez la Wallonie à vélo en toute sécurité! Les nouvelles cartes du RAVeL, éditées pour chacune des cinq provinces wallonnes sont disponibles gratuitement. Avec ces nouvelles cartes, osez, testez, savourez, explorez et surtout profitez de ces nouvelles voies. Renseignements sur le site de Chemins du Rail dès parution.

### Combiner le train et la balade

Durant la période des congés scolaires d'été, une navette de bus initiée par Mobilacs relie la gare SNCB de Walcourt (L132) au Lacs de l'Eau d'Heure, une réelle destination de villégiature. Le trajet aller retour coûte 5€. Les horaires de départ sont cadencés avec les heures des trains : depuis Walcourt gare de 8h50 à 20h50, chaque heure en semaine et chaque

## LE SAVIEZ-VOUS ?

deux heures le week-end. Le bus arrête à Walcourt basilique, Falempire, la Platte Taille et l'Aquacentre de Froidchapelle.

### Le Beau Vélo de RAVeL

Comme l'année dernière malheureusement, les étapes du Beau Vélo se déclinent dans un format inhabituel, sans public. Elles sont toutefois susceptibles de modification de manière à s'harmoniser au mieux aux conditions sanitaires du moment qui évoluent positivement de semaines en semaines.

C'est depuis le 26 juin, que nous retrouvons Adrien Joveneau et d'autres personnalités de la RTBF lors des différentes émissions. Grâce à des reportages variés et inédits, l'équipe du Beau Vélo nous propose des moments d'évasion et de découverte à travers notre Région en passant par Chimay, Esneux, Vaux-sur-Sûre, Comines, Ciney, Mettet, Rumes, Visé, et Erezée. Chemins du Rail est notamment associé aux émissions de Chimay, Comines et Rumes. Une dernière étape surprise sera sans doute programmée le dernier samedi du mois d'août.

### Le 10<sup>e</sup> prix européen des voies vertes

La Wallonie via le département Mobilité et Infrastructures du SPW a introduit sa candidature pour le 10<sup>e</sup> prix européen des voies vertes qui sera décerné à Valence (Espagne) le 30 septembre prochain. A cet effet, un focus tout particulier sur les lignes 38 et 39 a permis de mettre en évidence toutes les réalisations techniques, les dimensions touristiques ainsi que les éléments de conservation du patrimoine ferroviaire sur cette voie verte transfrontalière de près de 60 km qui relie presque de bout en bout Liège à Aachen (Aix-la-Chapelle). Il ne reste plus qu'à attendre l'avis du jury international.

### eHubs en Wallonie

Sur Twitter, « Wallonie Mobilité » vient d'annoncer l'arrivée de e-Hubs en région wallonne. « eHUBS » vise à réduire l'utilisation de la voiture individuelle en déployant des pôles physiques de mobilité partagée, durable et électrique. Chez nous, ce projet eHUBS, implique l'Autorité organisatrice du Transport (AOT) du SPW Mobilité et Infrastructures.

Cette démarche s'intègre dans la volonté régionale de mettre en place un système intégré de transport public depuis le plus structurant (réseau ferroviaire national) au plus flexible (mobilité locale), en passant par le réseau régional hiérarchisé de transport public régulier. Le territoire wallon proposé pour le développement d'eHUBS s'articule autour des gares ferroviaires de Namur, Saint-Denis-Bovesse, Gembloux, Ottignies-Louvain-La-Neuve et Wavre. Le concept sera ainsi testé en milieu urbain et rural en lien fort avec le transport public et notamment le redéploiement de l'offre sur la zone pluri-communale autour de Gembloux.

L'intérêt pour l'Autorité organisatrice du Transport de s'associer à ce projet eHubs est d'une part d'offrir des solutions de mobilité pour les premiers et derniers kilomètres (first miles et last miles) autour de lieux physiques identifiés comme nœud intermodal dans des zones où les services de transport public sont repensés. Il s'agit aussi d'autre part et de manière générale de renforcer le lien entre transports publics et nouvelles mobilités. Informations : [transportpublic.mobilité@spw.wallonie.be](mailto:transportpublic.mobilité@spw.wallonie.be).

### De nouvelles plaques de gare sur la L109

Grâce à la collaboration du SPW, au printemps 2021, de nouvelles plaques de gare ont été installées à notre initiative le long de l'ancienne L109 ; ce qui contribue à marquer davantage l'histoire des lieux.



# Les voyages à vélo... autrement !



Jacques  
Botte



La nouvelle remorque pouvant accueillir les vélos

En mai dernier, une délégation de Chemins du Rail s'est rendue sur invitation de la société « Voyages Léonard » à Barchon, pour la présentation d'un nouveau modèle de remorque concernant le transport des vélos. De quoi intéresser un grand nombre de nos membres !

Pour la Société de voyages, « l'avenir, c'est maintenant ». En effet, à l'heure actuelle, un réel engouement pour les balades à vélo est observé ; un public grandissant est en demande de propositions de découvertes à vélo.

## DU MATÉRIEL « NOUVELLE GÉNÉRATION »

La remorque présentée dispose de deux couloirs pour le rangement de 42 vélos normaux ou électriques. Le chargement ou déchargement des vélos s'effectue en toute simplicité en un temps record grâce à la rampe d'accès intégrée à la remorque. Le système de rangement ultra pratique et l'assistance électrique aident au transbordement de l'ensemble des célérifères.

À l'intérieur, les vélos sont fixés de manière flexible à un tirant réglable grâce à des bandelettes velcro. Une fois attachés, ils ne se touchent pas et ne peuvent plus bouger. Un transport en toute sécurité !

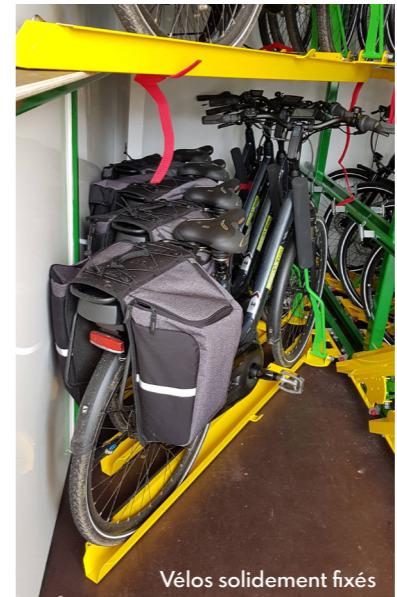
## « BIKOOTRIP », LE VOYAGE À VÉLO

« BikooTrip », marque de la société « Voyages Léonard » propose aussi des voyages à vélo électrique en groupe, en famille et sur mesure qui permettent de découvrir de façon bucolique et originale ; des régions familières ou méconnues sous l'angle nouveau, tout en pratiquant une activité physique adaptée. La remorque offre ainsi l'avantage d'être louée avec, avec soit les 42 vélos de la Société, soit à vide pour transporter les propres vélos des participants.

« BikooTrip » profite de l'expertise des « Voyages Léonard » et vise à promouvoir les modes de transport plus doux et moins dommageables pour l'environnement. Ce spécialiste du voyage en car, peut en outre organiser un voyage d'un jour ou plus, pour une association, un club, une entreprise ou une école.



Vélos placés sur 2 étages



Vélos solidement fixés



Vélos séparés les uns des autres

## RENSEIGNEMENTS :

info@bikootrip.be  
ou 04/377 99 11

**Voyages d'une journée :**  
[www.bikootrip.com/fr/trips/duree/day-trip](http://www.bikootrip.com/fr/trips/duree/day-trip)

**Voyages à l'étranger :**  
[www.bikootrip.com/fr/trips/duree/mini-trip](http://www.bikootrip.com/fr/trips/duree/mini-trip)

## ADRESSE :

Leonard Travel International  
S.A.  
Parc Artisanal 25  
4671 Barchon (Belgique)

# Gardez la ligne

## LE RÉSEAU DES VOIES VERTES SE DÉVELOPPE



Jacques  
Botte

### ANCIENNES VOIES DE CHEMIN DE FER : aménagements et entretiens

L38 (EV3)	Aubel - Plombières	Un éclairage détecteur de mouvements sera prochainement installé sur un tronçon du RAVeL à Herve dans le but de sécuriser la voie verte et de réduire les nuisances environnementales. En outre, une piste reliera la L38 à Val-Dieu.
L39	Plombières - Gemmenich	Le RAVeL est terminé jusqu'à Gemmenich à 1 km de la frontière allemande. Comme la L38, il se présente avec une piste indurée et une autre en dolomie destinée aux marcheurs et cavaliers. La pose de la signalétique prévue tout prochainement.
L44A	Spa - Hockai	Cette ligne est en voie de finalisation. Un projet existe aussi entre la gare de SPA (Géronstère) et l'actuel RAVeL.
L86	Frasnes-lez-Anvaing	On avance sur cette ligne. La section Grandmetz - Moustier devrait être opérationnelle l'année prochaine. De Moustier à Frasnes, la réalisation est prévue dans le cadre du PCDR (plan communal de développement rural). Par la suite, le tronçon Frasnes- Renaix sera progressivement envisagé (déferrage - ouvrages d'art - piste RAVeL) pour être finalisée dès 2024.
L94	Bassily	En août dernier, la commune avait annoncé le début des travaux d'une voie verte sur l'assiette de cette ancienne ligne de chemin de fer d'une longueur de 4 km de manière à pouvoir accéder au home tout proche et à la salle de sports "Sillysports". Mais ces travaux ont été très vite suspendus à cause de l'opposition de certains riverains. La commune compte reprendre les travaux, suite à l'obtention probable du permis.
L98	Boussu	Une piste cyclable sera construite à Boussu-Bois de manière à relier le quartier du stade et la piscine au RAVeL.
L109	Mons	La Ville de Mons poursuit ses investissements au niveau de la mobilité douce. Des travaux ont débuté pour poursuivre le RAVeL depuis Cuesmes jusqu'à Harmignies. Dans un premier temps, la section Cuesmes - Spiennes via l'ancienne gare de Hyon-Ciply sera réalisée.
L138	Acoz	À Châtelet, les travaux pour le RAVeL vont commencer sur un peu plus de 4 km entre Acoz et Châtelet en plusieurs étapes : déferrage, assiette de la voie verte - pose du revêtement hydrocarboné.
L142	Ramillies	Le RAVeL va être rénové et élargi dans la traversé de Ramillies de manière à permettre une plus grande sécurisation des usagers.
L163A (L165A)	Sainte-Cécile	La réfection des ouvrages d'art facilitera tout prochainement la liaison sur le RAVeL vers Carignan et Munro.
L518	Porcheresse	Une nouvelle passerelle permettant de rejoindre Porcheresse depuis Neupont a été installée : elle assure la continuité vers Graide. L'induration en béton ou en asphalte de l'itinéraire de Graide Station à Porcheresse a été réalisé. Cet itinéraire s'est écarté parfois de l'ancienne assiette car celle-ci a été privatisée sur une bonne partie. La signalisation sera réalisée dans les prochains mois.
L524	Bohan	Une piste cyclo-piétonne sera prochainement installée sur l'ancienne ligne de tram entre Membre et Bohan de manière à assurer la continuité de la mobilité douce et de répondre à un projet transfrontalier. Le tunnel de la ligne sera également réouvert. La réalisation finale est programmée pour 2026.
L615		Des travaux sont entrepris entre Arlon et Saint-Léger sur la propriété du futur golf dit du Bois d'Arlon. Le permis d'urbanisme de ce golf prévoit en effet l'obligation d'implanter une piste cyclable autonome le long de la RN82 qui relie ces deux communes. Il reviendra alors à la ville d'Arlon et à la commune de Saint-Léger de réaliser leurs portions respectives de façon à relier Arlon au RAVeL L615 à Châtillon (Commune de Saint-Léger). Cet ensemble constituera un maillon important du W9 vers Saint-Léger et au-delà Etalle, Virton, Rouvroy, Torgny.
L625	Chassepierre	Une nouvelle passerelle au-dessus de la Semois a vu le jour. Implantées sur les pilastres encore existants de l'ancienne ligne vicinale L625, elle donne accès aux prairies du célèbre festival international des arts de la rue et au-delà à l'itinéraire de liaison vers la ligne L165A à Munro.

Le développement de l'infrastructure de la mobilité active accessible à tous s'agrandit d'année en année. En vue de favoriser et d'améliorer la mobilité au quotidien, de développer le tourisme vert et de compléter le maillage des voies vertes, divers travaux notamment sur des chaînons manquants sont programmés dans les prochains mois. Ces réalisations concrètes présentent l'avantage d'intégrer un ensemble de composantes techniques, économiques, environnementales et patrimoniales ; elles visent à offrir des conditions optimales de sécurité et de confort pour les déplacements vers les lieux de vie, de loisirs et du tourisme.

L165A réfection de l'ouvrage d'art à Sainte-Cécile



L44A tronçon Stavelot Francorchamps, la première couche d'asphalte est posée



L109 construction du RAVeL à Cuesmes avec préservation du patrimoine ferroviaire



L39 RAVeL en cours de finition, piste indurée et souple

Travaux au Bois d'Arlon

L625 passerelle à Chassepierre

### VOIES HYDRAULIQUES : aménagements et entretiens

Escaut	Celles	Une section d'un peu plus de 5 km entre Hérinnes et Avelgem va prochainement être rénovée afin de pallier le mauvais état de cette piste et d'apporter un confort supplémentaire aux usagers.
Lys	Comines Warneton	Des travaux de réfection sur le tronçon depuis Bas-Warneton et Comines qui s'inscrivent dans le cadre du chantier européen « Canal Seine-Nord Europe » débutent. Le RAVeL est donc provisoirement fermé pendant la durée des travaux.
EVI9	Wépion	Les travaux de réfection des berges de la Meuse à Wépion seront achevés tout prochainement ; ce qui permettra d'assurer une liaison directe et sécurisée le long de l'EVI9.
EVI9	Visé	Les travaux sur le halage de la Meuse viennent de débuter et permettront à terme de relier le centre de Visé et sa gare à la Meuse.

## WEEK-END DÉCOUVERTE AUTOMNALE OSTBELGIUM : UN DÉPAYSEMENT AU COEUR DE L'EUROPE

Les vendredi 24, samedi 25 et dimanche 26 septembre prochain, l'asbl « Chemins du Rail » vous convie à un week-end « Découverte de la région des Fagnes. Afin de faciliter l'organisation et de permettre une convivialité, le week-end est réservé à un groupe de 35 personnes membres de l'asbl en ordre de cotisation.

La Vennbahn, véritable paradis pour la petite reine, nous conduira sur environ 115km. Nous musarderons à la découverte de panoramas superbes que nous contemplerons depuis la selle du vélo et qui raviront à coup sûr nos yeux. Nous proposons des parcours de difficulté moyenne avec quelques courtes montées.



### Public

Voyage destiné au tout public

### Nombre de participants

35 participants membres de l'asbl en ordre de cotisation.

### Objectif

- Découverte du réseau du RAVeL de la Vennbahn et du réseau à points-nœuds.
- Approche du patrimoine ferroviaire prussien.
- Politique cyclable de la région et de mise en valeur du vélotourisme local.

### Coût

Ce prix du voyage de 320 € par personne en chambre double (supplément 50 € pour une chambre individuelle) inclut :

- Séjour (2 nuits) en demi-pension (menus gourmets 3 services – boissons comprises) le vendredi soir et le samedi soir
- Repas du dimanche midi (hors boissons pour éviter l'abus d'alcool pour les retours en voiture)
- Collation et lunch du samedi midi.
- Apéritif de bienvenue à l'hôtel Pip Margraff - Accès libre à l'espace wellness (piscine couverte sans réservation, hammam et sauna sur réservation) de 7 à 21 heures,
- Conférence, apéritif le vendredi soir
- Documentation et cartes touristiques.

**Pour ceux et celles qui voudraient réserver un vélo à assistance électrique, merci de prévenir lors de l'inscription (plus ou moins 50 € pour le week-end).**

Ce projet sera l'occasion de parcourir à vélo une très large partie des anciennes lignes ferroviaires 48, 47 et 46 réaménagées en voies vertes. Ce périple nous mènera à la fois au Nord de Saint-Vith vers Butgenbach et Bullange mais également au Sud vers Burg-Reuland et Steinebrück en suivant une grande partie de la voie verte aménagée dans cette superbe région touristique.

Les trajets à vélo seront guidés et encadrés par des administrateurs et des bénévoles de l'asbl. Merci à toutes et à tous d'être ponctuels afin d'assurer au mieux le bon déroulement du week-end. Chaque participant engage sa responsabilité, assure sa propre sécurité sur l'ensemble des parcours et reconnaît qu'il est apte physiquement à effectuer des étapes journalières de maximum 60 km environ. Il est impératif de se munir d'un vélo en bon état de marche et d'un matériel de réparation minimum. Il s'engage en outre à respecter les mesures sanitaires qui seront en vigueur durant ce week-end.



Christine Doucet

### Le planning

#### VENDREDI 24 SEPTEMBRE 2021

**Dès 14.30** Accueil à l'hôtel Pip-Margraff - Hauptstraße 7, 4780 Saint-Vith (parking possible gratuit dans les rues adjacentes)  
Mise à disposition des chambres - Dépôt des vélos dans un endroit sécurisé

**18.15** Accueil du groupe

Intervention à propos des projets de vélotourisme dans la région - Réception et verre de bienvenue

**19.45** Repas de soir 3 services : apéritif - petits fours - vin - eau - café



Signalétique

#### SAMEDI 25 SEPTEMBRE 2021

**Dès 07.00** Accès possible à la piscine

**Dès 07.30** Petit-déjeuner (directives en fonction des mesures sanitaires du moment)

**08.45** Préparation des vélos

**09.00** Rendez-vous et départ pour la balade du jour prévu en grande partie sur le RAVeL Nord. Parcours de 63 km via Montenau – Waimes – Butgenbach – Bullange – Honsfeld et retour par les points-nœuds.

Ici, la voie verte traverse les contreforts des Ardennes sans présenter de difficulté majeure le long de paysages verdoyants dans un décor idyllique. À Born, le RAVeL passe sous l'impressionnant viaduc de Freiherr-von-Korff, créé en à peine 8 mois pendant la Première Guerre mondiale. Il arrive ensuite à Montenau où l'odeur du jambon en ravira plus d'un. Le parcours se poursuit le long du lac de Butgenbach jusqu'à la frontière allemande pour ensuite revenir par une pépite de villages et hameaux via une série de points-nœuds

**16.15** Retour temps libre (wellness – découverte de la ville)

**19.15** Accueil au restaurant

**19.45** Repas de soir 3 services : apéritif - petits fours - vin - eau



### DIMANCHE 26 SEPTEMBRE 2021

- Dès 07.00** Accès possible à la piscine
- Dès 07.30** Petit-déjeuner (directives en fonction des mesures sanitaires du moment)
- 08.30** rangement des bagages dans les voitures - remise des cartes d'accès aux chambres
- 08.45** Préparation des vélos
- 09.00** Rendez-vous et départ pour la balade du jour prévu en grande partie sur le RAVeL Sud.  
Parcours de 46 km via Lommersweiler – Burg-Reuland – Oudler et retour vers Steinebruck  
Ici, la voie verte s'enfonce dans la vallée de l'Our en traversant des petites plaines alluviales le long de paysages pittoresques et en passant notamment par le tunnel de Lommersweiler. Nous traversons le village neutre d'Hemmeres. L'imposante ruine du château de Burg-Reuland s'offre à nos regards. Le RAVeL est jalonné de ruisseaux et de petites rivières qui agrémentent l'environnement rural. Le retour s'effectue le long de la frontière allemande. Amateurs de photos bienvenus lors de ce passage de 4 km. Une dernière côte brève nous ramènera à notre point de départ.
- 13.15** Retour à Saint-Vith
- 13.30** Accueil au restaurant et repas de midi 3 services (les boissons sont à charge des participants)
- 16.00** Fin de week-end et retour

### INSCRIPTIONS OUVERTES SUR LE SITE DÈS LE 01.07.21

Renseignements : 081.657 596 ou [info@cheminsdurail.be](mailto:info@cheminsdurail.be)  
 Acompte : 100€ pour le 20.07 sur le compte BE51 0682 1681 7962 de Chemins du Rail avec la mention : acompte inscription WE Saint-Vith + nom des participants  
 Solde : pour le 05.09 sur le compte BE51 0682 1681 7962 de Chemins du Rail avec la mention : solde inscription WE Saint-Vith + nom des participants

## LA PROVINCE DE LIÈGE DÉVELOPPE LE VÉLOTOURISME



Morgane Hallé

D'autres brochures comme « La traversine » et « La Vallée du Geer » sont prévues dans les prochains mois.

Pour les plus aguerris, des cartes sont également disponibles et offrent des randonnées longues et plus sportives :

Terres-de-Meuse : 255 km

Pays de Herve : 340 km

Ourthe, Vesdre et Amblève : 270 km

Pays de Liège : 244 km



Depuis plusieurs années déjà, la Province de Liège (Département Infrastructures-Environnement et Fédération de Tourisme) ainsi que Liège Europe Métropole s'associent pour la mise en place d'un réseau à points-nœuds performant qui se base sur la colonne vertébrale du RAVeL. Ce réseau comporte désormais 7000 balises sur l'ensemble du territoire provincial qui permet à chacun(e) de préparer au mieux son itinéraire.

Depuis ces derniers temps, le vélotourisme a pris un essor considérable et constitue un atout indéniable de l'industrie touristique. En effet, force est de constater que l'usager qui se déplace généralement en slow-tourisme effectue le long de son parcours, des pauses, utilise les services HORECA et prend le temps de visiter des sites touristiques et patrimoniaux. Grâce à des outils d'information mis à disposition, le cycliste emprunte des tracés confortablement aménagés, sécurisés et balisés.

Cette année, la Province innove et combine maintenant « train et vélo ». Elle propose ainsi de petits opuscules « Vélos, Trains et Paysages » qui peuvent être téléchargés ou obtenus dans les Maisons de Tourisme :

- La ligne 38 : de Welkenraedt à Liège : 58 km
- La Vallée de l'Ourthe : de Hamoir à Liège : 42 km
- La Vecquée : de Trois-Ponts à Butgenbach et Aywaille : 102 km



© Fédération Touristique Province de Liège

## VIRTON, UNE VILLE GAUMAISE QUI EN VEUT !



Jacques  
Counet

Nous connaissons déjà depuis longtemps le dynamisme de la Ville de Virton et de sa « Maison du Tourisme de Gaume » en matière de développement cyclable. C'est pour cette raison bien en phase avec les objectifs de « Chemins du Rail » que nous nous y sommes rendus ces 27 et 28 mai. Au menu un parcours à vélo des principales liaisons locales et une rencontre avec ses principales actrices.

C'est à l'Hôtel de Ville que nous fûmes chaleureusement accueillis par Annie Goffin, Echevine en charge notamment de la Mobilité et du Tourisme, entourée de Virginie Mohy, Directrice de la Maison du Tourisme de Gaume et son assistante Gwendoline Egon, responsable des promenades et hébergements. Et nous remercions particulièrement Caroline Toussaint, employée communale pour l'environnement, également présente, et qui nous organisa cette rencontre.

### Et tout a commencé par un petit tour à vélo sur le terrain.

Finalement pas si petit que cela ce tour puisque deux boucles d'une trentaine de kilomètres nous ont permis de découvrir, voire redécouvrir, l'ensemble d'un réseau cyclable impressionnant, que ce soit vers les villages de l'entité et les communes voisines, en particulier Rouvroy, ou vers des pôles d'activité importants tels que la Zone d'Activité Economique de Latour ou l'école d'arts et métiers Pierrard.

Cette excursion nous a permis d'apprécier l'étendue du réseau, sa sécurité, le nombre impressionnant d'abris équipés d'une table et de bancs. Et sur la commune voisine de Rouvroy, un tout nouveau trottoir mixte le long d'une route régionale qui ne demande qu'à lui être relié.

### Virton, une Ville qui anticipe.

Son Plan Communal de Mobilité date déjà de 1999. Il est en cours d'actualisation. Depuis 2006, ce ne sont pas moins de 12 projets qui ont été concrétisés pour un montant total de 2.936.000 € dont 24% sur fonds propres et la réalisation de 12,3 km de pistes cyclables autonomes, physiquement séparées du trafic automobile. Le solde provenant de toutes les sources possibles : Crédit d'impulsion, PCDR, Plan escargot, Mercure, Mobilité douce.

Et tant Madame Goffin que Caroline Toussaint de souligner que quantité de projets sont déjà prêts



Une liaison sécurisée vers le village de Grandcourt



Arrivée du RAVeL L155 au village de Saint-Mard



Les nombreux abris de pique-nique qui jalonnent le réseau cyclable de Virton.

dans les cartons. « Il n'y aura qu'à les sortir lorsque les opportunités de subvention se présenteront ». Déjà candidate à l'appel à projet « Commune pilote Wallonie cyclable » en 2010, cette fois, c'est la bonne, elle est retenue dans l'appel à projet 2020 pour un montant de 300.000 € auxquels viendront s'ajouter 75.000 € de part communale.

### Itinéraire de longue distance W9, ligne vicinale L615 et RAVeL L155.

Chemins du Rail s'est particulièrement investi en 2016 pour repérer et proposer un tracé de 80 km de Martelange à Torgny en passant par Virton. Là où cela était possible, des tronçons de la ligne vicinale L615 et de la ligne de chemin de fer L155 ont déjà été convertis en RAVeL sur les territoires des communes de Rouvroy, Virton et Saint-Léger.

Madame Goffin met en évidence les liaisons examinées à l'époque avec Madame Toussaint et proposées à court, moyen et long terme dans le cadre du nouvel appel à projet. Ces liaisons assureront une continuité cyclable sécurisée du W9 au travers de toute l'entité, tant vers Rouvroy comme évoqué plus haut qu'Etalle et Saint-Léger, tout en reliant plusieurs quartiers, ainsi que des liaisons latérales vers un village de vacances à redynamiser, un centre commercial, la gare.

Et ce seront 5 nouveaux kms de pistes sécurisées qui verront le jour. Puisse aussi l'administration des routes mettre un peu la main au portefeuille pour sécuriser deux traversées de routes régionales et une liaison de 150 mètres vers Rouvroy.

### Des citoyens concernés.

Madame Toussaint nous informe que déjà 41 citoyens ont répondu à l'appel pour participer au comité de suivi de ce vaste projet et contribuer aux choix qui devront nécessairement être faits. Un tel engouement est certainement un indice significatif de l'impulsion forte donnée par les autorités locales.

### Un petit problème de signalisation

Que Madame Goffin évoque spontanément et sans ambages. Comme nous l'avions observé le matin même lors de notre circuit vélo, certaines lacunes de signalisation font que le cycliste de passage sera mal aiguillé ou manquera l'une ou l'autre opportunité cyclable.

Tout à fait conscientes de cela, l'Echevine et son administration préparent une mise à niveau qui inclura la conversion des anciens panneaux à fond bleu en panneau à fond vert auxquels s'ajouteront les panneaux bruns à caractère touristique, les panneaux manquants et les distances à parcourir.

### Une Maison du Tourisme dynamique.

Et Mesdames Gohy et Egon d'embrasser sur le rôle moteur de la Maison du Tourisme de Gaume. Neuf communes gaumaises, 11 syndicats d'initiative, 1 office du tourisme, 5 sections locales. Elles nous expliquent leur rôle pour insuffler une dynamique afin de fédérer les multiples initiatives portées par ces organismes tout en respectant leur autonomie. Un fameux exercice.

Et pour ne retenir que ce qui a trait au vélo, elles soulignent les 16 établissements labellisés « Bienvenue vélo » : bistrots du terroir, chambres d'hôte et gîtes, un hôtel avec la volonté de donner une nouvelle impulsion pour encourager et développer ce concept.

Le réseau cyclable en pleine expansion les a incitées à entamer une réflexion avec le TEC pour redéployer son réseau de et vers des destinations touristiques, de et vers des lieux d'hébergement, en aménageant horaires, fréquences et itinéraires à optimiser et augmenter ainsi la mobilité douce.

La SNCB sera également sollicitée pour mettre à disposition d'une asbl un local « Bienvenue vélo » dans le cadre d'un réaménagement et d'une valorisation des bâtiments de la gare qui, comme souvent ailleurs, ne sont plus utilisés.

Les points-nœuds, elles y ont également contribué par un travail de fond et de terrain pour ajuster une proposition de la Province, compétente pour ce dossier. Gageons que la pertinence de leurs observations améliorera ce réseau toujours en projet.

Et que dire de la valorisation du Patrimoine, du paysage et de l'histoire de cette contrée si attachante. Traversée par une ancienne chaussée romaine, la Maison du Tourisme de Gaume a balisé 16 randonnées cyclo VTC en boucles sur ce thème. Et comme si cela ne suffisait pas, cinq autres boucles thématiques de randonnée cyclo sur le thème du « Patrimoine et Paysages de la Lorraine Gaumaise » sont venues s'y ajouter, débordant parfois sur la France toute proche. Le tout supporté par des fiches claires et didactiques.

Un seul petit regret : Mesdames Gohy et Egon souhaiteraient une meilleure mise en valeur de leur territoire par les instances régionales. L'accent n'est-il pas trop souvent mis sur les grosses attractions wallonnes ?

Alors qu'il y a tant de petites perles à faire découvrir et qui mériteraient une meilleure visibilité. Et Virton et ses environs, croyez-nous, est de celles-là et en valent vraiment la peine.

Et mentionnons pour terminer un projet « Zéro carbone de gare en gare » entre Florenville et Virton, initié par le « Parc Naturel de Gaume » et qui viendra compléter les initiatives de la Maison du Tourisme.

### Enchantés de notre visite.

Et c'est vraiment enthousiasmé par tout ce que nous avons pu voir et entendre que se terminent nos deux journées à Virton et environs. Encore un grand merci à nos quatre interlocutrices pour le temps qu'elles nous ont consacré. Et rendez-vous dans trois ans pour parcourir toutes ces réalisations programmées.

Ce qui ne nous empêchera pas d'y revenir entretemps pour profiter des nombreuses possibilités culturelles, patrimoniales et paysagères offertes par ce merveilleux coin de l'extrême sud de notre pays. N'hésitez pas à faire de même.



Piste cyclable sécurisée vers la zone d'activité économique de Latour.

## PARLONS WAWA... PARLONS VICINAL !



Daniel  
Allaire

Ancienne voie vicinale 917 de 23 km entre Braine-l'Alleud et Wavre, reprise à l'horaire L320 et numéro capital 74., cette ligne reliait Wavre et Waterloo, plus communément appeler Wa-Wa. Aménagée en RAVeL actuellement sur une courte section à Rixensart de la rue du Roi au rond-point Kennedy, et de la gare de Rixensart au pont du Pèlerin à Wavre, elle est utilisée par les riverains pour leurs déplacements quotidiens. Cette voie verte relie donc des écoles, un centre commercial, une gare et la maison communale : un bel exemple de RAVeL urbain !

Gilbert Perrin nous raconte la genèse de cet aménagement. : « En 2001, cinq ans seulement après les débuts du projet RAVeL, on inaugurait une nouvelle section du WaWa sur 1,5 km entre Renipont et Rixensart. Pourquoi là ? Parce que, à cette époque, se tenait le 19e Congrès belge de la Route au Château du Lac à Genval. Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports voulait montrer à ses hôtes congressistes ce que c'est qu'un RAVeL mais pas trop loin du lieu de réunion » Comme l'écrivait Le Soir à cette occasion : « D'ici quelques années, on pourra aller à vélo de Rixensart à Braine-l'Alleud en empruntant l'ancienne assiette du tram vicinal ». Encore quelques Congrès de la Route et on y arrivera !

Avant de nous plonger dans les affres du présent, remontons le temps. Depuis la Place Rouppe à Bruxelles vers Braine l'Alleud, en passant par Waterloo, la ligne vicinale W, ouverte le 1er octobre 1891 dessinait sa route sur 23 km via Plancenoit, Maransart, Lasne, Chapelle St Lambert, Rixensart, Limal, Bierges jusqu'à Wavre. Cette ligne à l'usage des voyageurs permettait le développement commercial et industriel. Reliée à la sucrerie de Wavre, elle assurait le transport des betteraves, mais aussi l'expédition des produits d'une soierie de Maransart, des papeteries de Genval et surtout reliait la capitale pour les maraîchers de la campagne brabançonne. Électrifiée en 1932, elle connut les aléas des deux conflits mondiaux et plusieurs accidents. Le roi pétrole arrivant, les trams furent peu à peu remplacés par les bus dans les années 50/60. La gare de Wavre fut fermée en 1956 ; la passerelle du vicinal qui y enjambait la ligne de chemin de fer SNCB Louvain Ottignies sera démontée en 1966. Une page des transports se tourna.

Claude Henin, membre du GRACQ Wavre et de Chemins du Rail, alors jeune écolier se rendait à l'Institut des Frères de Wavre par ce mode de transport. Il se souvient d'une anecdote de ses voyages réguliers. « Un jour, la flèche perdit le contact avec le trolley, suite à une dégradation de

celui-ci, pas d'appel possible au service d'entretien, le wattman monta sur le toit de son tram, démonta l'autre flèche pour remplacer celle-ci et avec l'aide du receveur et de sa perche remit tout en place. Le tram put reprendre rapidement son chemin. Mission impossible aujourd'hui ! »



Ancien et nouveau pont de Bierges



Mais revenons au présent. Suite à la « ravelisation » réalisée sur la commune de Rixensart, le GRACQ de Wavre espère depuis les années 1990 la même rénovation sur le territoire de Wavre. En effet, une section existe encore de la rue de la Terrienne au chemin de Rosières (cf. carte). Sa réhabilitation constituerait un lien touristique avec le site historique de Waterloo (d'autant plus que les dernières années ont réveillé la bataille oubliée des 18 et 19 juin 1815 de Wavre avec le maréchal Grouchy) mais aussi une liaison sûre pour les cyclistes du haut de Limal / Bierges et pour ceux de la cité du Maca.

En octobre 1996, Françoise Marmann, alors jeune membre de notre association, présente un projet d'aménagement de cette ancienne ligne au Ministre Lebrun en charge et initiateur du RAVeL. Depuis lors, à chaque changement d'échevin de la mobilité à Wavre, un espoir de la voir aménager renaît en espérant que les élus politiques de la ville de Wavre se mobilisent autour d'un projet réclamé par un public de plus en plus nombreux !



**Sur la carte ci-dessus, vous observerez les 3 tronçons aménageables sur le territoire de Wavre :**

- ① Du pont du Pèlerin jusqu'à l'Avenue du Fond Marie Monseu, 140m pour rejoindre la piste cyclable déjà en place sur l'ancienne assiette du tram.)
- ② De l'avenue de Nivelles à Rue du Bois Wilmet et rue de la Terrienne de 1,84 km, qualifié par Paul Stevens, d'un « gros morceau » puisque l'assiette a été revendue à plusieurs privés. Cette section peut être aménagée en une assiette bétonnée soit en bi-bande ou mono-bande au profit tant des randonneurs, cavaliers, cyclistes et aussi des usages agricoles.
- ③ De la rue de la Wastinne jusqu'à l'ancienne gare SNCV démolie, soit 736 m. Ce tronçon est tout-à-fait aménageable le long de la ligne SNCB où l'on peut encore apercevoir une partie du pont qui enjambait la ligne SNCB Ottignies - Louvain.

En 2017, nouvel échevin et nouvelle demande du Gracq Wavre ainsi que de notre conseiller technique Gilbert Perrin avec le suivi d'un courrier à l'échevin. Hélas, malgré les démarches, un des propriétaires refuse tout dialogue. En 2019, le nouvel échevin, Paul Brasseur s'avère plus favorable à la mobilité cyclable. C'est ainsi qu'en 2021, la commune s'inscrit dans le projet « Wallonie cyclable » avec 1.200 000€ de subside. Un réel espoir pour la réalisation du WaWa ?

**Pour en savoir davantage, nous posé trois questions à l'échevin de la Mobilité, Paul Brasseur :**

Monsieur l'Échevin,

Vous pouvez observer les 3 tronçons de l'ancienne ligne WaWa. De manière générale, pensez-vous que ces tronçons seront aménagés au profit de tous et spécialement de la mobilité cyclable vu l'intérêt en termes de liaison inter-villages et touristique ? Que pouvez-vous nous dire du tronçon 1: pont du Pèlerin, à l'embranchement de la nouvelle piste cyclable sur l'ancienne assiette du vicinal et s'il y a un espoir de le voir réaliser encore sous votre législature ?

Que pouvez-vous nous dire du tronçon 2 : qui représente la partie la plus difficile du dossier et y a-t-il une perspective ?

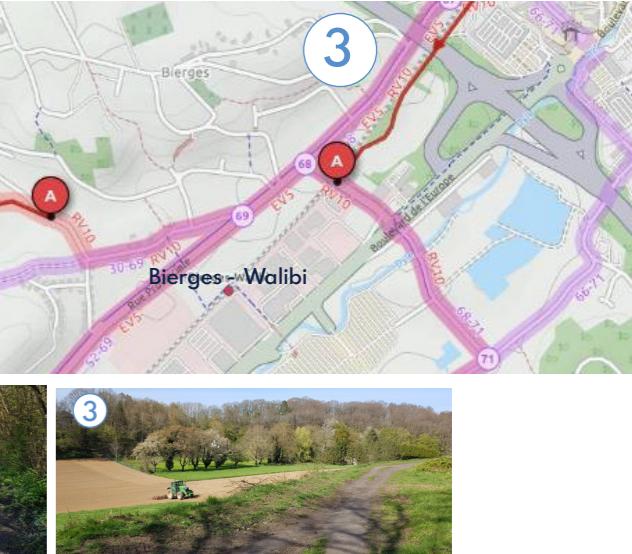
Que pouvez-vous nous dire du tronçon 3 : et à qui appartient cette ancienne assiette ?

Je remercie messieurs, Claude Henin, Gilbert Perrin, Albert Mahieu secrétaire du Gracq Wavre, pour leur participation.

Références : <http://retro-rixensart.skynetblogs.be/tag/ligne+vicinale.ou> à l'article de STEVENS Paul, quand le tram vicinal passait à Rixensart, Bulletin trimestriel du Cercle d'Histoire locale Genval-Rixensart-Rosières, n° 30, 2ème trimestre 1997. Une étude ([www.agora-urba.eu/...Wavre/432-Ravel-wawa-917-](http://www.agora-urba.eu/...Wavre/432-Ravel-wawa-917-)) a été diligentée voici quelques années par la Région Wallonne, mais rien de concret, jusqu'à présent !

Affaire à suivre donc au cours des deux prochaines années !

## Tronçons



**Voici quelques éléments de réponse de Mr l'échevin :**

**Tronçon 1** Une étude a été réalisée pour effectuer une piste cyclo-piétonne séparée le long de l'avenue de Nivelles, dans la continuité du tronçon déjà réalisé sur le territoire de Rixensart. L'avenue devrait être reconfigurée à cette occasion pour sécuriser les lieux et ralentir le trafic, souvent très dense. Les travaux devraient se dérouler sous cette législature et je m'en réjouis vivement. Il s'agit de travaux nécessaires dans le cadre du maillage cyclable.

**Tronçon 2** Il s'agit effectivement d'un tronçon compliqué puisqu'il n'appartient pas à la ville de Wavre. Personnellement, je ne suis pas favorable à y réaliser des aménagements cyclables, qui dénatureraient la beauté des lieux et imperméabiliseraient le sol. Il s'agit d'un de nos derniers sentiers encore bucoliques qui doit, selon moi, être réservé aux promeneurs et aux VTT. Il existe cependant une option pour les cyclistes quotidiens qui peuvent emprunter l'avenue de Nivelles et le Vieux Chemin du Poète, dont l'assiette a été réaménagée dans le cadre d'un appel à projets de la Province du Brabant wallon. Et ce trajet est plus direct.

**Tronçon 3** Ce tronçon sera réalisé dans le cadre de la construction du Pôle technique communal sur le site de la Wastinne. La Ville de Wavre a acquis les terrains nécessaires et est en dialogue constructif avec les autres propriétaires (dont la Région wallonne), dans cet objectif. Ce tronçon s'inscrit également dans le cadre du projet cyclable de la vallée de la Dyle, qui fait partie des itinéraires promus par la Région wallonne.



Jacques  
Botte

## LES COMPTAGES SUR LES VOIES VERTES, UNE NOUVELLE ÉDITION

En ces temps où de nombreux spécialistes insistent sur la nécessité de développer des activités de plein air, force est de constater que les déplacements doux mais actifs recèlent un pouvoir d'attractivité chez les personnes de tous âges.

Depuis quelques années déjà, il existe une volonté affirmée des pouvoirs publics et spécialement des acteurs de l'infrastructure, du vélotourisme et du patrimoine ferroviaire de cerner les enjeux propres à la mobilité active. Identifier les besoins des usagers en matière de déplacements

doux s'avère un atout précieux pour mener à bien une politique cohérente et adéquate d'investissements. Une nouvelle opération de comptage est donc envisagée : elle doit servir à la fois d'outil d'anticipation (diagnostic de la situation actuelle, analyse des demandes) et aussi d'outil de contrôle (justification des dépenses publiques, validation de politiques des modes doux). Notre asbl « Chemins du Rail » est donc chargée d'effectuer au cours de cet été 2021, cette nouvelle opération de comptage sur une série de voies vertes de Wallonie.

### Quels types de comptage ?

Par comptage quantitatif, on entend le relevé du nombre de passages des usagers à un point donné du RAVeL. On distingue ainsi les piétons, les cyclistes (VAE ou non), les rollers, les cavaliers et les PMR. Par PMR, il convient de comptabiliser dans cette catégorie : les chaisards, les enfants avec des petits vélos, les personnes accompagnées d'un enfant en poussette, les personnes âgées se déplaçant difficilement, les voitures de handicapés et les personnes malvoyantes.

L'étude qualitative permet quant à elle d'identifier les avis sur base d'opinions et d'attitudes. Elle sert à cerner les besoins et les motivations ainsi que les valeurs qui les sous-tendent. Généralement effectuée par un entretien individuel, l'interview repose sur une conduite préétablie (questionnaire) pour baliser les échanges. Le contenu de ce questionnaire proposé se base sur les recommandations européennes et a été établi conjointement avec l'ensemble des acteurs des administrations concernées. Le choix du formulaire constitue un élément important. Clair et simple d'utilisation, il contient l'ensemble des informations nécessaires demandées et est présenté en quatre langues abordant les diverses thématiques.

### Quel choix méthodologique ?

La réalisation de comptages à différents endroits précis permet de tirer des conclusions globales. Il est ainsi convenu de procéder à un relevé des différents usagers du RAVeL en 21 lieux de Wallonie afin d'obtenir des indications pertinentes sur le type de fréquentation sur ces voies vertes. Les Pouvoirs locaux sont donc informés de l'existence de la réalisation de comptage sur le territoire de la Ville ou de la Commune.

Chaque comptage journalier est découpé par tranche horaire d'une heure, depuis 8h jusqu'à 17h afin d'observer l'intensité du flux selon les moments de la journée ; il est réalisé à deux reprises aux mêmes endroits, l'un en semaine, l'autre le week-end de manière à couvrir un panel important d'usagers. Les dates sont programmées (à découvrir sur le site de l'asbl : [www.cheminsdurail.be](http://www.cheminsdurail.be)) mais sont susceptibles de modifications, notamment en fonction des intempéries ou des événements locaux.

### Où procéder ?

Différents endroits stratégiques ont été choisis. C'est ainsi que les comptages se déroulent :

### VOIES VERTES SUR LES ANCIENNES LIGNES FERRÉES

31	Rocourt	Gare
38	Plombières	Site Minier (Bifurcation L38-L39)
38	Soumagne	Rue César de Paeppe
38	Chênée	Intersection avec l'Ourthe
48	Waimes	Gare : intersection des RAVeL L45/48
98-98A (W1)	Élouges (Dour)	Bifurcation des deux lignes
126	Hamois	Office de tourisme
141	Nivelles	Gare du Nord (rue de Sotriamont)
142	Namur	Place Hastedon (bifurcation avec la liaison vers la Sambre)
150A	Anhée	Jonction avec la Meuse
156	Chimay	Bifurcation LI09 / LI56
EV5	Marche	Bd urbain - Face à la MT
W7	Libramont	Voie verte vers Saint-Ode



À partir des entretiens qualitatifs estimés à 30 par journée de comptage pour tous usagers, on peut ainsi aborder les thématiques suivantes : les caractéristiques de ce RAVeL ; ses atouts et inconvénients ; les avis à propos de l'infrastructure et des services ; les pistes éventuelles d'amélioration proposées ; le type de public rencontré sur la voie verte et sa connaissance des réseaux de voies vertes. Une synthèse des données recueillies sera ainsi remise aux Cabinets et aux Administrations respectives dans le courant du mois d'octobre.

**Cet été, n'hésitez donc pas à nous contacter pour cette opération et à nous rencontrer sur les différents lieux de comptage !**



## LES BARRIÈRES, Ces obstacles pour les PMR sur le RAVeL

Suite à la rédaction dans l'édition précédente (I08) de l'article consacré à la mobilité des PMR sur le RAVeL, nombreuses ont été les personnes de ce groupe participatif à mettre en évidence les difficultés rencontrées lors du franchissement de ces différents obstacles. Ce constat peut sembler étonnant alors que ceux-ci sont installés pour assurer la sécurité des usagers circulant sur nos voies vertes.

Il faut savoir que cette problématique n'est pas neuve et qu'elle fait aussi l'objet de multiples interpellations dans d'autres pays comme en France par exemple. L'association française AF3V (qui est un peu l'équivalent Chemins du Rail), ouvre le débat en sollicitant les départements pour le remplacement/la modification de ces barrières amovibles par des systèmes plus adaptés pour les personnes pratiquant la mobilité douce (vélos adaptés avec remorque, encombrement lors de passage en groupes de PMR, etc...).

### Et chez nous qu'en est-il ?

Il nous paraît nécessaire de passer en revue ce qui est mis en œuvre en Wallonie en tenant compte du fait que chaque district du SPW mobilité- infrastructure est un peu maître en la matière. Sur les nouveaux tronçons de RAVeL, la tendance s'oriente plutôt vers le placement de barrières amovibles doubles et décalées formant une chicane. En parallèle, côté administration du SPW, de nouvelles recommandations sont à l'étude.

Actuellement trois types d'obstacles sont principalement rencontrés :

- les enrochements de part et d'autre de la partie indurée et la pose d'un potelet central verrouillé ;
- la pose de potelets avec ou sans monticule de terre de part et d'autre ;
- la pose de barrières oscillantes verrouillées avec des gabarits d'installations quelquefois différents.

Chaque système apporte ses avantages et ses inconvénients tant pour l'utilisateur que pour le personnel chargé de l'entretien des voiries. Le passage doit rester aisément accessible aux utilisateurs non motorisés (tous types de vélo), mais doit, par contre, rester un obstacle important pour les engins motorisés (motos, quad, etc...). Si la tendance à l'installation de barrières s'avère plutôt la solution retenue, elles ne sont cependant pas des plus simples à franchir pour des vélos adaptés avec remorque (vélos-cargos) et pour les PMR (tricycle, tandem). Ces personnes sont réellement pénalisées.

On note par exemple, un manque d'harmonisation quant à la distance entre ces barrières et un recouvrement quelquefois trop débordant par rapport à l'axe du RAVeL. Il y a de ce fait une vraie difficulté à devoir franchir celles-ci. Il faut mettre pied à terre pour devoir passer en deux fois. Et comme indiqué dans l'article de la revue précédente : avoir en prêt la clé de déblocage de ces barrières pour le passage d'un groupe est impensable.

Dans un autre contexte lié à ces obstacles d'accès, il faut mentionner un fait divers récemment vécu en avril près de Charleroi. Celui-ci relate le passage d'un bus de substitution des TEC qui a emprunté par erreur le RAVeL de Sambre vers Thuin sur plus de 1,5 km (signalisation absente, obstacle manquant ou erreur humaine ?).

Les nouvelles recommandations du service du SPW seront sans doute prochainement validées. Ces diverses propositions prennent en compte les types de croisement suivant :

- voirie à faible trafic
- trafic soutenu et/ou vitesse élevée
- empêchement d'accès aux « motorisés ».

À titre expérimental, une partie de la L38 a été équipée de nouveaux dispositifs.



### “ Et l'avis de Chemins du rail ?

Mentionnons malheureusement que de nombreux systèmes installés sont vandalisés (barrières défoncées, potelets arrachés) ; ce qui ne favorise évidemment pas la sécurité de nos utilisateurs.

Une meilleure harmonisation de tous types d'obstacles serait l'idéal. Pour les barrières déjà installées, il serait sans doute possible que seule l'une d'elles soit verrouillée ; l'autre serait alors partiellement pivotante (angle à définir) et équipée d'un ressort de rappel ou amortisseur agissant après ouverture manuelle. Cette facilité résulterait d'une simple adaptation du matériel existant.



**Marc  
Grieten**

# QUEL AVENIR POUR NOS BÂTIMENTS DE GARE SANS GUICHET ?



L'annonce faite par la SNCB de fermer progressivement les guichets de 44 'petites gares' a défrayé la presse et le monde politique. Mais devant les chiffres d'achats de billets aux guichets de ces gares et la généralisation des achats aux bornes interactives et sur Internet via le plus souvent les téléphones portables, la SNCB, propriétaire et gestionnaire de ces bâtiments de gare, ne veille-t-elle pas à la bonne utilisation de ses moyens ? Et quels moyens faut-il consacrer pour ces bâtiments de gare et tout ce qui touche à l'accueil des voyageurs ?

Car si historiquement, les gares étaient des pôles d'intérêt majeur, à tel point que des communes finançaient l'accès à leur gare, parfois distante de plusieurs kilomètres et partagée avec une autre commune (nous connaissons ainsi les gares de 'Gendron - Celles' entre Dinant et Houyet et sur la ligne touristique du Bocq 'Dorinne - Durnal'), ce n'est parfois plus le cas maintenant : le seul exploitant ferroviaire est souvent livré à lui-même en fonction de la dotation de l'Etat, surtout pour les 'petites gares'.

Le débat touche tous les exploitants ferroviaires. En France où un rapport récent de la Cour des Comptes pointe la carence de l'Etat et recommande de délester la 'SNCF Gares et Connexions' d'un certain nombre de petites gares pour les confier aux Régions dont dépend maintenant l'organisation des transports régionaux ; des appels d'offre pour désigner de futurs exploitants ferroviaires sont lancés, avec ou sans gestion de l'infrastructure.

Et si plusieurs exploitants ferroviaires sont présents dans une gare, qui doit prendre en charge le bâtiment voyageurs ? Dans le monde de l'aviation ou du transport maritime, ce sont des sociétés publiques et/ou privées qui exploitent les aéroports ou les ports et non les transporteurs qui eux paient un loyer pour leurs guichets et services ainsi qu'une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure.

Il n'est pas dans les intentions de 'Chemins du Rail' de prendre position dans ce débat ne touchant d'ailleurs pas rien que les guichets des petites gares mais aussi les services aux personnes. Pour éviter toute polémique chez nous, il est intéressant de publier le tableau ci-après du rapport français comparant les investissements pour les gares en France et en Allemagne.

### Le problème se résume ainsi : si les guichets ferment, que vont devenir les bâtiments qui les abritent ?

C'est une question fondamentale, qui touche directement notre **patrimoine**. Car ne nous leurrions pas, si aucune affectation n'est trouvée, ces bâtiments deviennent vite insalubres, voués aux vandales et puis, sont démolis, comme récemment la gare de Rhisnes entre Gembloux et Namur, gare typique de la Grande Compagnie du Luxembourg construite en 1864.

Que doivent être nos gares « voyageurs » ? Avant tout, un lieu de **mobilité multimodale**. Cela a été ainsi depuis leurs constructions avec notamment le développement des tramways, des chemins de fer vicinaux et puis des routes. Et cela doit le redevenir également pour les petites gares, en fonction de leur implantation, qui, s'y nécessite, devrait être revue pour certaines de façon à les rapprocher des centres des entités qui les desservent. Tout ce qui touche la mobilité doit y être rassemblé et axé autour du chemin de fer, colonne vertébrale maîtresse des déplacements. Il y faut donc :

- une gare d'autobus locaux et régionaux, dont ce doit être idéalement le terminus des lignes pour garantir les correspondances, avec quais couverts et accès directs aux quais du train ;
- des parkings sécurisés pour les voitures, avec accès vers le réseau routier bien pensés pour que cela ne soit pas une gêne pour la mobilité douce et les riverains ;
- une station de taxis ;
- des parkings sécurisés pour les motos et vélos, avec pour ces derniers, un service de location et/ou d'entretien ;
- des chemins et trottoirs pour les piétons, évitant si possible les conflits avec les autres modes ;
- une salle d'attente ou à, tout le moins, des abris dignes de ce nom sur les quais dont l'accessibilité à tous est garantie.

Tableau n° 16 : investissements réalisés dans les gares françaises et allemandes (2019)

	France	Allemagne	
Nombre de gares	3 017	5 384	= 1,79 fois plus en Allemagne
Investissements totaux	411 M€	1 096 M€	= 2,67 fois plus en Allemagne
Fonds propres investis	247 M€ (60 % du total)	219 M€ (20 % du total)	= 1,13 fois plus en France
Subventions d'État	5 M€ <sup>38</sup> (1 % du total) +27,7 M€ supplémentaires sur le périmètre ex-SNCF Réseau	362 M€ (33 % du total)	= 11 fois plus en Allemagne
Subventions des collectivités (Allemagne : <i>Länder</i> )	158 M€ (38 % du total) hors périmètre ex-SNCF Réseau	515 M€ (47 % du total)	= 3,26 fois plus en Allemagne
Subventions totales	163 M€ (40 % du total)	877 M€ (80 % du total)	= 5,38 fois plus en Allemagne

Note de lecture : s'agissant de la France, les données relatives aux subventions versées par l'Etat correspondent aux crédits de paiement. Par définition, ces montants sont inférieurs à ceux des autorisations d'engagement, qui n'apportent aucune garantie de versement effectif.

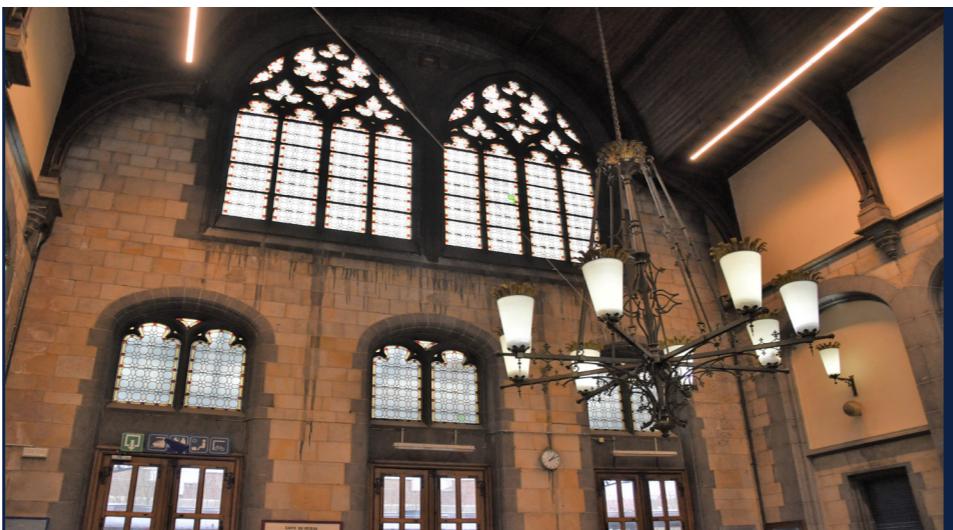
Source : données État (DGITM), données Gares et Connexions, données DB Station &Service AG

Trop souvent nous avons encore des gares ou points d'arrêt en Belgique où il n'y a rien, si ce n'est des quais en cendrée parfois datant de plus d'un siècle comme à Ernage entre Gembloux et Ottignies ou Gouy-lez-Piéton entre Manage et Luttre où l'ensemble n'est pas très accueillant, quand bien même la construction du nouveau pont sur le canal.

Et si un bâtiment de gare existe toujours, quel qu'en soit la valeur patrimoniale, il faut lui trouver une affectation. Si le seul exploitant actuel des relations ferrées voyageurs nationales qu'est la SNCB n'en a plus l'usage, les autorités locales que sont les régions et surtout les communes devraient en reprendre la propriété ou à tout le moins la gestion pour en faire un lieu de service, de rencontre et donc de vie.

On pense bien sûr :

- à un 'point rencontre' où n'importe qui peut recevoir des informations sur tous les types de transports et y acheter au besoin un titre de transport local (train et bus), mais aussi recevoir des informations sur la commune (contacts avec les services de la population, du Forem, du CPAS, du tourisme,...) ; à l'heure de l'informatique et d'Internet, cela doit être possible ;
- à un point Poste (à cet égard, la récente décision par BPost de ne pas ouvrir ou déplacer des bureaux dans ces bâtiments de gare est assez incompréhensible) ;
- à une crèche (quoi de plus facile que de déposer les enfants avant de prendre le train et de les reprendre au retour) ;
- à un magasin de proximité (l'ancienne gare de La Hulpe ainsi occupée est un succès) ;
- à un établissement Horeca couplé éventuellement au magasin de proximité ;
- à une section locale de la Croix-Rouge, du Cercle d'Histoire locale, d'associations diverses.... ;
- à des toilettes sécurisées ;
- etc.



Hall principal de la gare de Binche



La gare de Binche fait son cinéma, avec la locomotive P8 et une voiture GCI en bois du PFT asbl et 3 autres voitures pour le film 'The Happy Prince' © PFT Gwenael Piérart

Attardons-nous quelque peu sur la gare de Binche dont le dernier guichet va définitivement fermer.

Avec l'arrivée du chemin de fer à Binche en 1857, un édifice est érigé pour y abriter les services administratifs, les voyageurs et les marchandises, nombreuses à l'époque. Devenue trop petite, la gare est reconstruite de manière grandiose entre 1905 et 1910 par l'architecte Pierre Langerock. Au même moment, tout le quartier entourant la station bénéficie d'une réflexion architecturale homogène dans une zone alors non bâtie et située hors du centre historique de la ville. L'ensemble de la place et de la gare a été pensé par le bourgmestre Eugène Derbaix qui a laissé son nom. La gare constitue quant à elle un témoignage exceptionnel de l'architecture néogothique du début du 20e siècle. De style brabançon, elle présente une composition symétrique autour d'un corps central à pignons. De part et d'autre s'étendent deux ailes longues et basses terminées par des pavillons plus sobres. Côté quai, la gare est ornée d'une belle marquise en fer forgé, élément typique des gares de l'époque. L'intérieur, austère mais grandiose, est lui aussi caractéristique de l'architecture néogothique (d'après Wikipédia et infos locales).

**Le site est classé le 24 mars 1978. La gare est l'une des plus remarquables du pays : à ce titre, elle est parfois choisie pour y tourner des films.**

La taille de la gare n'aide pas, le bâtiment étant clairement surdimensionné (1117 m<sup>2</sup> au sol) pour ce que Binche est devenue pour la SNCB, un cul-de-sac ferroviaire avec seulement une liaison horaire dédoublée aux heures de pointe et 3 voies à quai. Des travaux de rénovation de l'enveloppe de la gare de Binche ont démarré en octobre 2019 : il était temps, car des pierres bleues de la façade se détachaient entraînant la pose de clôtures et la fermeture temporaire du hall d'accueil.

Espérons que les forces vives locales trouvent une solution d'avenir avec la SNCB pour faire de la gare de Binche et de ce site, un exemple concret de ce qu'il y a moyen de faire en matière de mobilité mais également de services.

Et espérons qu'il y ait une réelle volonté de rapidement trouver des affectations à tous ces bâtiments de gare qui n'ont plus d'utilité directe pour notre exploitant ferroviaire tout en garantissant un accueil correct à tous les voyageurs.

Dans la mesure de ses possibilités, Chemins du Rail vous tiendra informé de l'évolution de ces dossiers.

Jacques  
Botte

# QUESTIONS D'ACTUALITÉ

## 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](http://www.parlement.wallon.be)

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

08.06.21	HAZEE Stéphane	ECOLO	écrite	la mise à jour du schéma directeur cyclable
07.06.21	ANTONE André	CDH	orale	la réalisation d'une dorsale vélo
07.06.21	BIERIN Olivier	ECOLO	orale	la qualité des itinéraires cyclables à Liège
26.05.21	HAZEE Stéphane	ECOLO	écrite	l'accessibilité de l'écluse de Salzinnes pour les cyclistes
25.05.21	LEONARD Laurent	PS	écrite	le projet RAVeL : EuroVélo 19
21.05.21	MATHIEUX Françoise	MR	écrite	les initiatives de stationnement vélos près des arrêts de bus et dans les gares
11.05.21	MATAGNE Julien	CDH	écrite	le cofinancement ferroviaire régional de l' <a href="#">étude d'opportunité Dinant-Givet</a>
26.04.21	MATHIEUX Françoise	MR	orale	le plan WaCy
07.04.21	DURENNE Véronique	MR	écrite	l'état du chemin de halage entre Hérimnes et Escanaffles
06.04.21	HAZEE Stéphane	ECOLO	écrite	la réouverture du RAVeL à Wépion
18.03.21	DODRIMONT Philippe	MR	écrite	le dossier du RAVeL de l'Amblève
15.03.21	FONTAINE Eddy	PS	écrite	le chainon manquant du RAVeL entre Florennes et Doische
12.03.21	FONTAINE Eddy	PS	écrite	le plan Wallonie Cyclable
12.03.21	MATHIEUX Françoise	MR	écrite	la gestion des stationnements vélos et le plan WaCy

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.

10.05.21	DI MATTIA Michel	PS	orale	le pass « VisitWalonia »
10.05.21	GALANT Jacqueline	MR	orale	la relance du pass « VisitWallonia »
07.05.21	DI MATTIA Michel	PS	écrite	le développement du tourisme ferroviaire
29.04.21	ANTOINE André	CDH	écrite	la brochure WBT « 20 randonnées pédestres incontournables »
26.04.21	DI MATTIA Michel	PS	écrite	la base de données Pivot et la stratégie digitale wallonne pour le tourisme
26.04.21	GOFFINET Anne-Catherine	CDH	écrite	le bilan du Hello Belgium Railpass pour le tourisme wallon
29.03.21	KELLETER Anne	ECOLO	orale	la reconnaissance du système de points-nœuds par la Wallonie



Echappée belge avec Deborah François en Val de Loire © @LexouilleLex

## Le Beau vélo de RAVeL

### RENCONTRE AVEC ADRIEN JOVENEAU

Tout le monde connaît Adrien Joveneau, avec le Beau Vélo de RAVeL et les Belges du Bout du Monde. Mais, au fait, comment ce Tournaisien d'origine, fils d'un officier de l'Armée de l'air, diplômé de l'IHECS (Institut des Hautes Etudes des Communications Sociales, à l'époque établi à Tournai) a-t-il fait ses débuts en radio ?

J'ai commencé à faire de la radio quand j'étais étudiant à l'IHECS à la fin des années 70. C'était l'époque des radios libres et avec des étudiants de l'Institut et des disc-jockeys de Tournai, on avait fondé une radio libre sur la Grand Place de Tournai dans un café, avec un émetteur acheté en cachette en Italie, un côté « jeux interdits » très grisant. Je suis ensuite entré à la RTBF dans les années 83 par la petite porte comme correspondant, puis en 1985, comme animateur cette fois.

Il y aura d'abord les Belges du Bout du Monde et nous y reviendrons, mais comment naît le principe du Beau Vélo de RAVeL ?

Fin des années 90, j'avais fait une émission « les rayons de l'été » avec Marie-Pierre Moulineau et Philippe Lambillon, une espèce de chasse au trésor où les auditeurs qui étaient à vélo devaient nous rejoindre grâce à une série d'indices dévoilés à l'antenne, sans véritable structure.

Quand le RAVeL est né, je voyais fleurir sur les autoroutes les panneaux « Roulez RAVeL » mais personne ne savait réellement ce que c'était. J'ai contacté alors le Ministre Lebrun en lui précisant que le concept n'était pas connu.

Je voulais faire une émission radio en mettant en évidence ce concept RAVeL. Fin juin 1999, on a débuté une première émission à la Cantine des Italiens ; on était une dizaine de participants seulement avec comme invité Marka. J'ai poursuivi l'expérience tout l'été et vu l'ampleur et le succès progressif de l'émission, la direction m'a dit « si tu obtiens 1000 participants à la dernière étape, on te donne le feu vert pour l'année suivante. À Eghezée, on a dépassé ce nombre ? Julos Beaucarne en était état l'invité.

Et le nom de l'émission qui fait qu'on n'écoute plus jamais le Boléro de RAVeL de la même façon, d'où vient-il ?

En juin 99, je préparais l'émission, et je recevais Benoît Mariage et Benoît Poelvoorde qui venaient

présenter un film sur le monde des signaleurs de course à vélo ? En direct, puisque je cherchais un titre, ils m'ont dit « t'as qu'à l'appeler « le beau vélo de RAVeL ».

**Ce sera aussi l'occasion de rencontrer un certain Francis Hubin qui milite à l'époque au sein de notre association. Le Beau Vélo va tellement l'accaparer, qu'il finira par en faire son métier....**

La première année du Beau Vélo, j'ai rencontré par hasard Francis Hubin ; je l'avais invité pour une émission de juillet car il connaissait bien la région et le RAVeL de la L38. On s'est vu au buffet de la gare de Soumagne et j'ai pu observer que c'était un vrai convaincu, un vrai passionné. D'invité, il est devenu impliqué dans toutes les émissions et à la fin de la saison, il a été engagé d'abord à mi-temps. Dans les années 2000, il a fini par être le pilier qu'on connaît et est devenu l'organisateur du Beau Vélo, « l'homme orchestre ». Un Francis en appelle un autre. Francis Collet est alors arrivé pour la couche tv. On peut dire « Grâce à ces deux Francis, le Beau Vélo est devenu ce qu'il est aujourd'hui.

**Selon toi, en quoi le Beau Vélo a-t-il contribué à développer les voies vertes en Wallonie ?**

A l'époque le RAVeL était seulement connu des militants. En réalisant des émissions populaires, comme des kermesses, on a fait en sorte que l'on a popularisé le concept. On s'est aussi rendu compte du potentiel qu'il y avait pour le tourisme mais aussi pour les déplacements au quotidien. Parallèlement, il y a eu également une réelle impulsion au niveau politique ; bon nombre de responsables ont constaté qu'il y avait une veine à développer, une toile d'araignée des voies vertes à étendre.

**Si dans le domaine des voies vertes, on te donnait le pouvoir de changer quelque chose, ce serait quoi ?**

Je rendrais les voies vertes plus touristiques en exploitant les anciennes gares, les haltes avec de petits magasins ou des ateliers de réparation vélos. C'est une niche économique à développer. Le patrimoine ferroviaire peut ainsi être préservé et réaffecté.

**Le concept, qui est original, n'a jamais été repris par une autre chaîne de radio ou de télévision. Il y a une explication à cela ?**

Pour monter une émission comme le Beau Vélo, il faut être complètement barge. C'est un travail de titan qui nécessite beaucoup d'énergie et de contacts avec les communes, les partenaires. En radio, on a aussi une réelle proximité de territoire qui nécessite des déplacements assez courts pour se rendre à un événement comme le Beau Vélo. En France par exemple, c'est totalement différent ; le territoire est trop grand et on se déplace moins d'une région à l'autre. La RTBF a fait beaucoup aussi pour le Beau Vélo afin qu'il soit connu et a fédéré des moyens pour faire connaître le concept et le familiariser.

**La pandémie a empêché le côté événementiel du Beau Vélo, même si tu as continué à faire découvrir la Wallonie en mode disons plus individuel. Tu n'as aucune crainte que cela n'ait cassé la dynamique lorsque l'émission retrouvera sa vraie dimension ?**



La pandémie nous a obligé à faire un Beau Vélo en mode intime. Cette année heureusement, on ouvre un peu plus. On a juste quelques cyclistes, souvent des personnes impliquées dans les communes, dans la mobilité douce. C'est un petit peloton d'une trentaine de passionnés. J'aimerai bien sûr retrouver la dynamique d'un grand peloton. Et je peux vous confier qu'en fin de saison, on devrait faire un vrai Beau Vélo avec du public ; ce sera le redémarrage d'un nouveau concept pour 2022. Je n'ai pas grande crainte, on va retrouver le public car les gens sont en attente on a bien fait de maintenir cette grille horaire pour le Beau Vélo. Pour 2022, sauf nouvelle pandémie, ce sera reparti pour une saison.

**Une émission qui dure depuis 20 ans, ce n'est pas courant : y-a-t-il une étape qui est particulièrement gravée dans ta mémoire ? Et pourquoi ?**

Il n'y a pas beaucoup d'émissions qui durent 20 ans : le Beau Vélo, les Belges du bout du monde ; le Jardin Extraordinaire. Pour moi, 2015 c'est la saison où l'on a connu une apogée à l'étape au château de Jehay avec 15000 personnes pour le concert de Yannick Noah et ça vous donne envie d'aller de l'avant et de continuer.

**Penses-tu que la formule doit encore évoluer ? Et si oui, dans quel sens ?**

On peut aller vers des journées de « slow tourisme » avec des circuits de « slow up » comme nos amis suisses en gardant toutefois un départ groupé car cela est important et puis laisser le temps au public pour parcourir à son rythme un circuit ou un site propre. Avec les fêtes de la mobilité douce, on doit pouvoir imprimer cette marque de mobilité car c'est dans l'air du temps avec les changements de modes de déplacements. Si on a joué un rôle sur le développement du réseau de voies lentes, on doit maintenant développer la mobilité au quotidien et insister sur le fait qu'on peut se déplacer autrement.

**Tu es aussi l'âme des Belges du Bout du Monde. Comment t'est venue cette idée d'émission ? Et quelle leçon tires-tu de tous ces contacts ?**

Je faisais à l'époque l'émission à Namur « Nationale 4 » le samedi et ma direction m'a demandé également de poursuivre aussi le dimanche. Je souhaitais faire une émission en direct, c'est-à-dire à l'endroit où il « se passe des choses » hors studio ; j'allais dans une ferme, dans une boulangerie. Je me suis retrouvé un jour à Lessive à la RTT qui nous sponsorisait. On a commencé en disant « vous êtes au téléphone, c'est gratuit. On peut vous mettre en rapport avec des Belges qui habitent ailleurs, au bout du monde ». Cela a marché tout de suite et c'est devenu très vite une émission hebdomadaire. Je rencontre ainsi des gens passionnés qui préfèrent le goût de l'aventure et vivre leurs rêves et qui m'ont ouvert les yeux sur la grandeur du monde et m'ont aidé à devenir curieux.

**Et la question où tu as droit à un joker : si tu devais choisir entre le Beau Vélo et les Belges du bout Monde, laquelle retiendrais-tu ?**

Je ne peux pas choisir ; c'est comme si vous demandiez à une maman de choisir son enfant préféré. J'ai d'ailleurs un autre bébé. Avec l'équipe de l'échappée belge, nous découvrons les régions de France à vélo.

On te retrouvera avec plaisir chaque samedi en radio et chaque dimanche en télévision durant tout l'été.

Merci, Adrien, pour cette interview.



Jacques  
Botte

# Nos 3 prochaines balades...



## EN CALESTIENNE



Daniel  
Allaigre

### LE PARCOURS (balade vélo)

Pour des cyclistes avertis, nous découvrirons une région exceptionnelle sur un parcours d'environ 73 km. Au départ d'Olloy-sur-Viroin par l'ancienne ligne vicinale 523 aménagée en RAVeL, en longeant le ruisseau de Nouée, nous rejoindrons Oignies-en-Thiérache au travers de la très dense forêt de Nismes où alternent feuillus et conifères, village situé dans une clairière à 365 mètres d'altitude.

Vu le relief du parcours, cette balade est plus sportive et nécessite la possibilité de pouvoir effectuer quelques solides montées.

### INSCRIPTION

L'inscription s'effectue en ligne en complétant le formulaire qui sera disponible sur notre site. La réservation et le paiement doivent se faire au préalable. Le nombre de participants est limité à 40.

### QUAND ?



### CÔUT

Des informations complémentaires seront précisées vers le 10.08 lors de l'ouverture des inscriptions.

### COMMENT S'Y RENDRE

#### En voiture :

rendez-vous gare d'Olloy-sur-Viroin.

## ENTRE RAVEL ET TERRILS, QUAND LA NATURE REJOINT LA VILLE

### QUAND ?



Daniel  
Charlet

### LE PARCOURS (balade pédestre)

La balade pédestre nous fera découvrir une flore et une faune exceptionnelle qui, avec le temps, a colonisé petit à petit les terrils de la métropole de Charleroi. Ce sera l'occasion de s'imprégner du contexte d'une époque révolue et d'une activité gravée pour longtemps dans le paysage Carolingien. Il faut savoir que bon nombre de ces imposants terrils font partie du patrimoine de la Wallonie et s'inscrivent dans une chaîne des terrils s'étendant de la région de Lille à celle de Liège/ Hasselt.

Au départ du château de Monceau-sur-Sambre et après avoir traversé le parc Nelson Mandela, nous emprunterons l'ancienne ligne ferroviaire L112 devenue RAVeL pour longer un premier terril. Nous déboucherons par la suite au pied de l'emblématique terril du Martinet, haut de ses 86 m (215m au sommet du niveau de la mer). Contraste d'un paysage étonnant où une nature boisée a repris ses droits. Citons un seul chiffre marquant le volume de terres inertes extraites : il est de l'ordre de 5 millions de m<sup>3</sup> !

Après la pause de midi plutôt originale, nous suivrons le RAVeL du halage du canal. Au tournant d'une imposante écluse, nous irons à la rencontre de deux autres types de terrils dont celui du Saint-Théodore colonisé par une



végétation plutôt herbeuse. Nous terminerons cette balade par le terril des Piges au pied du cœur de la ville.

Pour que cette journée soit complète, deux guides de l'association « Chemins des terrils » nous accompagneront depuis la station pré-métro de 'Monceau Moulin'. La balade du jour emprunte une partie du GR 412 (boucle noire de la chaîne des terrils). Vu la longueur de ce dernier, deux possibilités seront proposées selon votre forme physique.

En choisissant l'option des 14.5 km, vous reprenez, le pré-métro à Dampremy jusqu'à la gare de Charleroi Sud et ce toujours accompagné. Si par contre, vous continuez le circuit, comprenant la grimpette du terril des Piges, soit environ 2 km de plus, vous rentrerez à pied vers la gare de départ et ce toujours accompagné.

Le parcours présente plusieurs difficultés moyennes ; elles ne sont, pour autant, pas vraiment sportives, l'imposant « Martinet » peut être aisément contourné par son flanc ! Pensez à emporter vos chaussures de marche et éventuellement des bâtons de marche. Cette balade sera organisée en fonction des directives sanitaires en application au moment. Pensez à emporter un masque puisque nous empruntons une rame de pré-métro.

## SUR LES TRACES DU VIEUX TRAM NOIR



Anne-Françoise  
Deleixhe

### LE PARCOURS (balade pédestre)

Le vieux tram noir... il remue un moment de ma jeunesse : « le tram à vapeur ». J'étais fou de ce tram à vapeur, que l'on prenait devant la gare de Virginal, aujourd'hui disparue. Tout m'intéressait, le poêle placé dans un coin du wagon, l'éclairage au pétrole, les plates-formes ouvertes où l'on recevait la fumée de la locomotive. Aah, ces locomotives... elles m'attiraient et me faisaient un peu peur avec leur souffle, leur sifflet strident, les escarbilles, deux hommes qui les conduisaient et le halètement, surtout au moment du départ. Elles remorquaient sans difficulté quatre remorques, trois voyageurs et un fourgon... Ah oui ! En 1934, on a mis en service des autorails tout neufs, j'en fus contrarié pour mon cher vieux tram... » Paul Droulans In « Au fil des arcades vicinales », Les vicaux-Groupe de Nivelles, éd. Marc Helin, 2018, p.125

Le dimanche 17 octobre, « Chemins du rail » vous invite à mettre vos pas sur les rails du vieux tram noir de la L919, convertie en Pré-RAVeL, et plus précisément sur son tronçon reliant Braine-le-Comte à Bois-Seigneur- Isaac

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

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

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

QUAND ?  
17/10  
2021



### INSCRIPTION

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

### CÔUT

Comportant le repas, le trajet en bus : membres 22€ ; non-membres 27€. Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 13.10.2021 avec mention « journée du 17.10 et le nom des participants ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.

### S'Y RENDRE

#### En train :

- ALLER :  
Bruxelles-Midi : 08.56 - Braine-le-Comte : 09.15  
Mons : 08.19 - Braine-le-Comte 08.45

#### RETOUR :

Braine-le-Comte : 16.47 - Bruxelles-Midi : 17.05  
Braine-le-Comte : 17.17 - Mons 17.43.

#### En voiture :

- Par la E429, sortie 24 Quenast-Rebecq, via Hennuyères  
- Par la E19, sortie 18 Nivelles Nord, via Ronquières et Henripont

### LE PLANNING

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

9h15 accueil

09h30 départ vers Virginal

12h15 Repas à Virginal

13h45 départ en bus vers Ittre

14h15 en route pour Bois- Seigneur- Isaac

16h00 arrivée à Bois- Seigneur- Isaac et retour vers Braine le Comte

16h35 retour à Braine-le-Comte

## L'UTILISATION DES SONNETTES POUR VÉLOS



**Etienne  
Meuleman**



Lorsque l'on tape sur un célèbre moteur de recherches : "utilisation des sonnettes", nous arrivons sur cette information : "La sonnette par sa portée symbolique représente un lien entre les soignants et les patients. Elle permet en effet de demander de l'aide ou solliciter un contact ; par conséquent le fait de ne plus accéder à sa sonnette peut être considéré comme une rupture du lien entre le patient et les soignants."

Mais non, rassurez-vous, ce n'est pas de ce type de sonnettes dont je voulais vous parler. Je pensais bien sûr à la sonnette qui se trouve sur votre vélo.

Affinons notre recherche et ajoutons-y le mot "vélo". Nous obtenons le résultat suivant : "La sonnette vélo est, comme le casque vélo, un élément de sécurité extrêmement important. Vis-à-vis des cyclistes comme des autres usagers de la route ou des piétons, elle permet de vous signaler facilement et d'éviter tout accident.". Voilà qui est déjà plus pertinent.

Pourquoi vous parler des sonnettes vélos ? Car déjà, elles constituent un équipement non seulement essentiel (au même titre que le casque) mais aussi obligatoire de votre vélo. Cette obligation est inscrite au code de la route à l'article 82 au sujet des cyclistes et de leurs remorques : 82.2. Avertisseur sonore : Les cycles doivent être équipés d'un avertisseur sonore constitué par une sonnette pouvant être entendue à une distance de 20 mètres.

Je me promenais à vélo sur le RAVeL de l'Ourthe par un des premiers beaux jours de printemps. Vu que le nombre d'usagers était non négligeable, je me suis rendu compte qu'un petit coup de sonnette permettait d'avertir les promeneurs et autres usagers faibles (PMR par exemple) de mon arrivée. Cette petite attention permet aussi une meilleure cohabitation et peut être l'occasion de nouer un premier contact avec les usagers rencontrés. Attention, ce coup de sonnette n'octroie pas tous les droits ! Pensez aussi à ralentir, et pourquoi pas lancer un petit bonjour et un merci aux personnes rencontrées, cela fait tellement plaisir et c'est bien plus convivial.

Pour connaître l'avis des utilisateurs du RAVeL, je me suis également rendu au bord du RAVeL à Pouseur, J'ai arboré mon plus beau sourire (derrière mon masque) et j'ai posé les 3 questions suivantes :

1. En tant que cycliste, saviez-vous que l'avertisseur sonore faisait partie de l'équipement de base obligatoire du vélo ?
2. Quel est votre ressenti lorsque vous utilisez votre sonnette pour avertir les usagers du RAVeL ?
3. Quel est votre ressenti lorsque vous êtes avertis de l'arrivée d'un vélo grâce à un coup de sonnette ?

Malgré toutes les difficultés rencontrées pour que les usagers s'arrêtent un instant pour répondre aux questions (ils pensaient peut-être que j'étais un démarcheur quelconque qui voulait leur vendre des tapis), voilà un petit résumé de leurs réponses :

### Question 1 :

La plupart des gens savent que les sonnettes font partie de l'équipement de base du vélo. Ceux qui l'ignoraient étaient satisfaits de l'apprendre et allaient bien sûr pallier ce manque. Deux jeunes interrogés estimaient qu'une sonnette pour deux vélos suffisait puisqu'ils roulaient ensemble !

### Questions 2 :

La sonnette est souvent utilisée pour avertir de son arrivée. Il faut être conciliant et respecter les usagers faibles, si tout le monde respecte les règles, cela se passe généralement bien. Certains estiment qu'il y a une discipline qui s'est mise en place au fil du temps et que les usagers apprennent à se respecter. D'autres me signalent qu'ils n'en font pas usage systématiquement pour ne pas effrayer les autres et ne s'en servent que lorsqu'ils arrivent à proximité d'un groupe de cyclistes plus indiscipliné (entendons par-là qu'ils ne tiennent pas leur droite).

### Questions 3 :

La plupart des gens paraissent conciliants et estiment qu'il s'agit d'un bon moyen d'avertissement de l'arrivée d'un ou de plusieurs vélos car certains cyclistes arrivent sans faire de bruit. Certains annonçaient leur arrivée en criant (pas toujours de manière très agréable) ; dans ce cas, les promeneurs regrettent le manque de convivialité en précisant que ces usagers n'avaient rien compris à l'esprit du RAVeL. De jeunes utilisateurs me confiaient qu'ils utilisaient systématiquement leurs sonnettes et que les usagers réagissaient la plupart du temps de manière positive.



Face à certaines réactions négatives du public quant au manque de l'utilisation de cet avertisseur sonore, la Ville de Stavelot a décidé d'installer un nouveau type de panneaux le long du RAVeL obligeant les cyclistes à annoncer leur arrivée par un coup de sonnette.

Ce sont des petits panneaux rectangulaires représentant l'image d'une corne d'avertisseur comme il y en avait dans le temps. L'utilisation de l'avertisseur sonore a été prise par une ordonnance de police se basant sur un article du Code de la route qui oblige tout cycliste à équiper son vélo d'un avertisseur sonore audible et l'on y a ajouté l'obligation d'utiliser cet avertisseur pour prévenir les piétons qui n'auraient pas vu les cyclistes arriver".

En résumé : Les sonnettes sont des équipements obligatoires pour tous les vélos (même sportifs), très utiles pour s'annoncer et prévenir des accidents.

## Chemins du rail au cœur de 4 projets « COMMUNES PILOTES WALLONIE CYCLABLE 2020 »



**Jacques  
Counet**

C'est bien sûr avec enthousiasme que nous avons répondu à des demandes fort diverses de contribuer à la préparation des dossiers de quatre communes. Ces sollicitations provenaient tantôt de groupes citoyens ou d'association promouvant la pratique du vélo au quotidien, tantôt des services communaux eux-mêmes, voire de Groupements d'Action Locale ou de bureau d'étude afin de partager avec eux notre expérience de terrain.

Dans chacun des cas, l'une des raisons de notre présence était en étroite relation avec des (Pré)-RAVeL existants ou en projet sur leur territoire et constituant le plus souvent une épine dorsale structurante du dossier candidat. Nous citerons le RAVeL 163 et l'itinéraire de longue distance W7 pour Libramont, l'ancienne ligne vicinale 620 pour Manhay, les liaisons entre les lignes 147 et 516 pour Fleurus, les lignes 136A et 138A pour Florennes.

La richesse et la diversité des interlocuteurs ainsi réunis autour du projet a sans nul doute contribué au bon aboutissement de la plupart d'entre eux. Seule la commune de Manhay n'a pu franchir le cap fatidique des 30 points sur 60 de la grille proposée par la circulaire ministérielle malgré un dossier jugé « de bonne vision ».

### Les petites communes rurales se sentent défavorisées.

Nous nous sommes dès lors interrogés sur les raisons de cet échec, d'autant que nous avions eu des échos d'autres petites communes qui avaient renoncé à présenter un projet au vu des critères repris dans la circulaire ministérielle.

Le premier et principal reproche est l'attribution d'un nombre de points (de 1 à 5) proportionnellement au nombre d'habitants. Que le montant du subside attribuable soit lié à ce facteur n'était ni contestable, ni contesté. Mais que ce critère qui n'a aucun rapport avec la qualité d'un dossier soit aussi pénalisant pose question. En effet, une commune ayant obtenu une cote de 26/60, et donc éliminée, aurait franchi la barre des 50% (25/55) sans ce facteur pénalisant.

De même, il est difficilement compréhensible de pénaliser une petite commune située au cœur de l'Ardenne de ne pas, ou de ne plus, avoir une gare ferroviaire, un arrêt TEC structurant ou un « PANG », « Point d'Arrêt Non Gardé » sur son territoire, critères qui comptaient pour trois points supplémentaires.

### Une suite annoncée à cet appel à projet.

Suite au succès de cet appel à projet (173 candidatures, 171 recevables, 116 lauréats), le Ministre Henry en charge du dossier a dans la foulée annoncé une suite pour la période 2022 – 2024. Chemins du Rail s'en réjouit évidemment. Il ne manquera pas de suivre les dossiers auxquels il a été associé et insiste pour que la prochaine mouture prenne en compte tant les remarques évoquées ci-dessus que celles qui apparaîtront lors de ce suivi.



Haut gauche : Fleurus - Future liaison L147

Haut droite : Florennes - L138A

Milieu : Libramont. - Future liaison L163/W7

Bas : Manhay - L'ancienne ligne vicinale 620



Kristien Hansebout lors d'un tournage pour NoTélé  
© Frédérique Thiébaut

## RENCONTRE AVEC KRISTIEN HANSEBOUT



Georges Wathlet

Les éditions Racine viennent de publier «Les plus belles balades à vélo en Wallonie — 50 itinéraires en boucle au cœur de paysages authentiques», la traduction française d'un livre paru chez Lannoo rédigé par Kristien Hansebout qui est à la fois journaliste, guide touristique et planificatrice d'itinéraires.

Les circuits qu'elle imagine, elle ne les trace pas uniquement sur une carte, elle les parcourt à vélo, ressentant ainsi au plus près ce que vivra le cyclotouriste. Et cela fait toute la différence :

Le livre qui compte 518 pages contient 9 balades en Brabant Wallon, 15 en province de Liège, 4 en province de Luxembourg, 3 en provinces de Namur et 19 en Hainaut. Chaque suggestion est précédée d'une fiche pratique reprenant la distance, le lieu de parking, le point de départ, les difficultés du parcours, la nature de la route, les lieux où boire, manger et dormir. Ensuite, pour ne pas «rouler idiot», le livre décrit les édifices, monuments et sites qu'on croise en route et qu'on peut éventuellement visiter. Le livre est également abondamment illustré.

518 pages : cela fait un bouquin qui est lourd à emporter avec soi. Et puis, les itinéraires, souvent basés sur les points nœuds qui se développent en Wallonie, changent ou évoluent. Et donc, un livre est rapidement dépassé. C'est là que Lannoo et Racine ont eu une idée de génie : coupler le livre à un site web ([lepointnœud.com](http://lepointnœud.com)) qui met automatiquement à jour l'itinéraire en fonction, par exemple, de l'évolution de la signalisation de celui-ci. Ainsi, la Wallonie picarde vient de modifier son réseau de points nœuds. Aucun problème : le site reprend la nouvelle numérotation.

Par ailleurs, vous avez la possibilité de télécharger un résumé de la balade sur une fiche qu'on emporte avec soi (pdf en annexe) et mettre sur le guidon de son vélo au moyen d'un porte-carte spécialement conçu à cet effet. Le site permet également de télécharger les itinéraires au format GPX et de planifier son propre parcours si on le souhaite.

[Le pointnœud.com](http://lepointnœud.com) est réservé aux acheteurs du livre au moyen d'un code d'accès et peut être consulté gratuitement durant 2 ans. Le grand avantage de ce système est que l'ouvrage reste plus longtemps d'actualité tout en permettant à son lecteur d'être au courant des dernières évolutions sur le terrain.

**Mais qui est donc Kristien Hansebout ? Faisons sa connaissance à travers ses réponses aux questions que nous lui avons posées.**

**Comment en êtes-vous venue à écrire des livres sur les balades à vélo ?**

J'aime le vélo depuis que je suis enfant. J'ai toujours voulu devenir un coureur cycliste (mon idole était bien sûr Eddy Merckx), mais



© photo CoverHansebout

étant une fille, ce n'était pas possible à l'époque. J'ai eu un vélo de course pour ma communion solennelle. Plus tard, j'ai aussi acheté un vélo de montagne.

**Et pourquoi la Wallonie ?**

Enfant, je partais toujours en vacances en Wallonie avec mes parents. Même à l'époque, je la préférerais à la Flandre. Me déplacer dans la nature est ma passion depuis toujours. La Wallonie est évidemment beaucoup plus verte que la Flandre. En 2006, j'ai acheté une petite maison à Hastière-Lavaux. Depuis, j'y passe autant de temps qu'en Flandre. Toujours à la recherche du silence et en profitant de l'amabilité des habitants !

**Combien de livres sur le vélotourisme en Wallonie avez-vous déjà écrits ?**

Il y a plusieurs années, j'ai contribué à un livre sur le vélotourisme édité par Lannoo (Racine). En 2019, est sorti mon livre «Vlak fietsen in de Ardennen en Wallonië» (Éditions Sterck & De Vreese). Ce fut un grand succès. 10.500 exemplaires ont été vendus. La 4e édition sortira sous peu.

En avril de cette année, j'ai publié le livre «365 buitengewone plekken in Wallonië en de Ardennen» (Éditions Sterck & De Vreese) avec 22 circuits à vélo, mais aussi des randonnées et des circuits en voiture. Et en mai, le «Groot fietsboek Wallonië» a été publié par Lannoo/Racine. Il y en a donc 4 au total.

Je fais également beaucoup de traductions du français vers le néerlandais pour Wallonie Belgique Tourisme, J'ai traduit la brochure sur le vélotourisme par exemple, mais aussi l'ensemble du site [ravel.wallonie.be](http://ravel.wallonie.be) pour François Leruth.

**Quelles différences constatez-vous entre l'infrastructure cycliste flamande et wallonne ?**

L'infrastructure en Flandre a déjà quelques années (dans le Limbourg, elle a 25 ans). Les erreurs de jeunesse ont donc été gommées. En Flandre, le réseau est structuré par province. Il y a une carte par province, régulièrement mise à jour. Il y a rarement une signalisation erronée ou des plaques qui disparaissent.

En Wallonie, le réseau de points nœuds est divisé en plusieurs régions ou sous-régions. C'est pourquoi vous avez parfois besoin de plusieurs cartes pour suivre un circuit. En Wallonie, il y a beaucoup plus de routes qui ne sont pas asphaltées, de nombreux chemins à travers des champs ou la forêt. Personnellement, j'aime ça, mais ce n'est pas adapté aux vélos de course.

J'aime faire du vélo en Wallonie parce que cela vous donne une plus grande sensation d'aventure. Il y a aussi beaucoup moins de monde. En Flandre, les cafés proches des itinéraires vélos sont plus nombreux. En Wallonie, on peut parfois rouler une journée à vélo sans rencontrer un seul endroit où prendre un verre. Et donc, j'emporte toujours un pique-nique. Et je regrette que deux provinces (Namur et Luxembourg) n'aient pas un réseau de points-nœuds plus développé.

**Si vous pouviez changer quelque chose à l'infrastructure cycliste wallonne, qu'est-ce que ce serait ?**

Tendre vers l'uniformité de l'infrastructure, vérifier régulièrement si les panneaux sont toujours là, encourager les gens à ouvrir des terrasses d'été. Par exemple, en Flandre, les fermes vendent souvent des glaces ou des jus de fruits frais. Développer davantage la composante touristique, même si les choses s'améliorent. Récemment, à Beloeil, j'ai vu des panneaux reprenant des infos touristiques.

**Vous avez traversé la Wallonie à vélo. Avez-vous un endroit ou une région préférée ?**

Il est très difficile de choisir. Par exemple, j'aime beaucoup la vallée du Viroin, mais aussi le Condroz et la Famenne. Je me sens aussi chez moi dans les Hautes Fagnes et bien sûr, la Wallonie picarde est vraiment géniale ! L'année dernière, j'ai découvert le Borinage. Très surprenant. Bref, je ne peux pas choisir entre tous ces joyaux !

Le livre de Kristien Hansebout est disponible dans toutes les bonnes librairies ou aux Editions Racine ([www.racine.be](http://www.racine.be)) au prix de 29,95 €

**Anne-Françoise  
Deleixhe**



## UNE NOUVELLE PASSERELLE SUR LA L518 À PORCHERESSE



La nouvelle passerelle



L'ancienne passerelle

Depuis les premiers jours du printemps 2021, elle trône, la belle passerelle toute neuve aux tons chauds de tabac, solidement posée sur de larges piliers en pierre du pays. A Porcheresse, au lieudit la « Roche à mortier », elle enjambe fièrement l'Almache et permet de rejoindre Porcheresse en toute sécurité.

### 9 ANS, DE L'IDÉE À LA RÉALISATION, UN PARCOURS DE LONGUE HALEINE

En 2011, l'aménagement du RAVeL venant de Neupont (Wellin) se terminait abruptement à quelques centaines de mètres de Porcheresse. Dans les années '50, une partie de l'ancienne ligne vicinale 518 avait été privatisée et le propriétaire de 2011 ne souhaitait pas revendre sa parcelle. Les usagers ont donc été déviés vers la route passante Gembes-Porcheresse et devaient la traverser par deux fois. Seule solution pour sécuriser le parcours : acquérir les quelque 2 ha de terrain privatisé, situé en zone de loisirs. Ce sera chose faite en 2013 au bout d'une patiente négociation.

Pour financer le projet, la commune envisage alors de l'inclure dans le PCDR (Programme Communal de Développement Rural).

Dans le même temps, les voisins de la commune de Bièvre (Province de Namur) ont également un projet de RAVeL entre Graide-Station et

Porcheresse. Et, parallèlement, dans le cadre d'un projet de tourisme européen « Interreg », Idelux envisage le projet d'une véloroute transfrontalière dans la région. Cet itinéraire pourrait inclure le trajet de la 518.

Grâce à la créativité, l'énergie et la collaboration des différents acteurs, les forces convergent et le projet bénéficie d'un budget accru comme projet intercommunal et inter provincial. Seuls 10% restent à charge des communes, soit moins de 50000 euros pour la commune de Daverdisse.

Le nouvel ouvrage d'art remplace l'ancienne passerelle dont la courbe romantique crée, aujourd'hui encore, un cadre idyllique pour les photos de mariage, mais se révélait extrêmement glissante par temps humide et avait la fâcheuse tendance à guider les cyclistes vers l'eau de l'Almache. Elle était à la fois peu praticable pour les petits vélos et les chaises roulantes.



La voie verte vers Gembloux

Pour le choix de l'entreprise et des matériaux, le bourgmestre a eu à cœur de s'inscrire dans un circuit court. La nouvelle née en lamellé-collé d'épicéa belge, est signée Artbois, entreprise basée à Etalle. Son plancher est réalisé en mélèze belge dont la résistante à l'abrasion est même plus importante que le mélèze de Sibérie. Son poids avoisine les 8 tonnes.

Les nouveaux aménagements sont déjà praticables même si la signalisation n'interviendra qu'à l'automne, de même que des bornes empêchant la circulation automobile hors services de secours et quelques riverains.

### UNE PASSERELLE, DES ENJEUX

L'installation de la nouvelle passerelle s'inscrit dans un large projet de tourisme européen, interprovincial et régional. Elle offre aux de plus en plus nombreux cyclotouristes des itinéraires de longue distance à travers bois, champs et rivières et fait connaître les acteurs du tourisme de nos régions. Elle s'intègre également dans un projet de mobilité locale.

Grâce à ce nouveau trait d'union entre les deux entités de la commune, les écoles de Porcheresse et de Gembloux pourront initier des projets communs et se rencontrer via un parcours sécurisé. Les habitants de ces mêmes entités pourront circuler quotidiennement à pied ou à vélo en zone protégée, voire, se rendre aisément jusqu'à la gare de Graide-Station pour des déplacements inter modaux.

De leur côté, les propriétaires des 225 résidences secondaires et les locataires des 75 gîtes pourront bénéficier d'un espace de découverte de la nature et de balades pour tous les âges loin des routes. Sans compter, la possibilité ainsi offerte aux mouvements de jeunesse d'arriver sur leur lieu de camp par la gare de Graide-Station.

### AU-DELÀ DE LA PASSERELLE, UNE ZONE DE LOISIRS À SUIVRE

Pour compléter l'installation de la nouvelle passerelle et la prolongation de la voie lente sur l'ancien tracé de la ligne 518, le bourgmestre souhaite aménager le terrain voisin répertorié comme zone de loisirs. De jeunes plantations agrémentent déjà le site. Sont également prévus, 2 barbecues, des rangements pour les vélos et une barrière équestre. Une borne de chargement gratuite pour les vélos électriques devrait être installée prochainement grâce à un financement dans le cadre du projet POLLEC.

Enthousiasme, volonté et concertation sont les trois piliers de l'engagement de Maxime Léonet, bourgmestre de Daverdisse à la manœuvre depuis 2012 au service de sa commune.

### ET CE N'EST PAS TOUT !

Dans le cadre de son Programme Communal de Développement Rural (PCDR), la commune de Wellin a le projet d'aménager cette voie lente entre Neupont et Chanly, sur une partie du tracé de l'ancien vicinal. Ce projet implique de racheter les parcelles (en tout ou en partie) concernées et de réaliser les aménagements nécessaires. La commune a pris contact avec les propriétaires et a demandé une évaluation au comité d'acquisition. La commune souhaiterait bénéficier de l'expertise de Chemins du Rail pour connaître l'emprise nécessaire, les travaux à réaliser, le choix du revêtement, le budget estimatif... La fiche-projet constituait une approche assez générale qu'il convient de préciser avant de demander un financement à la Région

**Profitez de l'été pour découvrir la belle et les atouts de sa région !**



Jacques  
Botte

# Échos du Terrain

## RENCONTRE AVEC BORIS NASDROVISKY, MANAGER RÉGIONAL MOBILITÉ ACTIVE

Boris Nasdrovsky a été récemment désigné au poste de « Manager Mobilité active » au sein de la Direction de la Planification de la Mobilité du Service Public de Wallonie. Il occupe ses nouvelles fonctions depuis avril 2021. Nous l'avons interviewé. Nous lui souhaitons un bon succès dans la réalisation de ses tâches.

### QUI ÊTES-VOUS ?

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

Tournaisien de naissance, piéton depuis 35 ans, cycliste depuis 33 ans, j'ai très vite parcouru les tronçons du RAVeL près de Tournai même si à l'époque, je ne savais pas qu'ils faisaient partie d'un réseau aussi dense de voiries. Je les utilisais très régulièrement à pied ou à vélo lors de la promenade du dimanche, pour aller chez mes amis, mes grands-parents.

Après de nombreuses hésitations (pharmacien, archéologue, paléontologue...), je me suis dirigé vers les études de Bio-Ingénieur à Gembloux, complétées par un Master en Urbanisme à l'UCL. Après avoir travaillé pendant 1 an et demi dans un bureau d'étude, un passage par l'Amérique du Sud, j'ai rejoint en 2011 l'ASBL Sentiers.be qui avait pour vocation la défense des chemins et sentiers. J'en ai repris la direction en 2017 et en concertation avec l'équipe, le CA et l'AG, nous l'avons fait évoluer vers l'ASBL Tous à Pied. A savoir une association qui travaille à développer la culture de la marche utilitaire et de loisir, tout en continuant son travail de défense des petites voiries publiques. Durant ces années, j'ai eu l'occasion d'avoir de nombreux contacts avec Chemins du Rail...qui a d'ailleurs intégré l'AG de l'ASBL.

Fin de l'année dernière, l'offre d'emploi pour le poste de Manager Mobilité active a attiré mon regard. C'était une très belle occasion, après 10 superbes années dans cette ASBL, de continuer à travailler sur des thématiques qui me sont chères (les modes actifs), mais à un autre niveau.

Le RAVeL est un lieu que je continue à fréquenter régulièrement, notamment pour aller au travail. Mais cette fois, c'est celui de la Meuse, entre Andenne et Namur que j'utilise fréquemment.

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

J'occupe le poste de Manager Mobilité active au sein de la Direction de la Planification de la Mobilité. Mon rôle consiste principalement à

- Coordonner les politiques en faveur des cyclistes, des piétons et des usagers de la micro-mobilité ;
- Assurer la mise en place des Plans d'Actions Wallonie cyclable et piétonne ;
- Animer la cellule « Mobilité active » au sein de la Direction de la Planification de la Mobilité ;
- Faire du lien entre les acteurs concernés ;
- Représenter la politique des modes actifs.



Sur l'EV3

▶ Je travaillerai aussi bientôt avec un-e futur-e Manager Réseaux cyclables qui sera dans notre cellule Mobilité active.

#### Quelles collaborations au sein du SPW ? Avec les autres institutions ?

Si je devais répondre en un mot, je dirais « nombreuse ». En effet, et je m'en réjouis très fort, le développement des politiques des modes actifs demande beaucoup de collaborations, d'échanges, de transversalité. La mobilité active, ce n'est pas seulement amener des personnes d'un point A à un point B, c'est aussi travailler à faire en sorte que leur trajet soit agréable, qu'elles connaissent mieux leur territoire, que ce soit un pont vers le tourisme de proximité.

Je suis dans SPW Mobilité et Infrastructure mais quand on parle piéton, cycliste, il n'est pas seulement question de mobilité, mais aussi de loisir, d'aménagement du territoire, de santé, de patrimoine.

Il est important d'avoir des liens avec les autres pays, régions qui nous entourent. Mais aussi les Provinces, les Communes, les Groupes d'Actions locales, les groupements de citoyens...qui mènent aussi des politiques en faveur des modes actifs. Il faut donc veiller à entretenir du lien entre ces différents niveaux.

Le RAVeL étant multi-usagers, il est essentiel d'avoir des contacts réguliers avec les associations représentant les piétons, les cyclistes, les cavaliers, les personnes à mobilité réduite...et bien sûr Chemins du Rail.

#### QUEL EST VOTRE RÔLE ?

##### Sur plan de l'infrastructure ?

Je ne suis pas directement impliqué sur le volet de l'infrastructure. A savoir que travaillant au niveau de la planification de la mobilité, je n'ai pas d'implication directe sur le choix et la mise en place des infrastructures. Par contre, notre cellule est là pour travailler à la hiérarchisation du réseau cyclable, qui orientera le choix des aménagements. De nouveau, c'est un travail d'équipe avec les autres directions du SPW, que ce soit la Direction des Déplacements Doux et de la Sécurité Aménagement en Voirie, la Direction des Espaces subsidiés, les Directions Territoriales...

##### Sur le RAVeL en particulier ?

Nous travaillons en étroite collaboration avec la Cellule RAVeL mais aussi avec le CGT et WBT. Notamment pour la promotion de celui-ci comme par exemple, dans le cas du Beau Vélo de RAVeL. Nous réfléchissons ensemble aussi à comment pouvoir répondre à certains enjeux comme la cohabitation des différents usagers, l'intégration des différents types de balisages. Le RAVeL étant ouvert à différents usagers et multifonctions, il est important que les différents acteurs puissent parler ensemble afin de trouver les réponses qui satisferont le plus grand nombre.

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

Actuellement, ma tâche principale est de faire avancer le Plan d'Actions Wallonie cyclable qui vise à préciser les mesures à mettre en place ou continuer à promouvoir pour développer l'utilisation du vélo en Wallonie. Dans ce cadre, des groupes de travail sont justement en train d'être remis en place afin de discuter de ce plan avec les autres partenaires.

Si beaucoup de choses sont en train d'être réalisées pour le vélo, il faut également travailler à promouvoir la marche en Wallonie. Ce pourquoi un futur plan d'actions Wallonie piétonne est dans les cartons. Si celui-ci ne sera pas un simple copié/collé du plan d'actions Wallonie Cyclable, il y aura cependant une certaine similitude entre les deux plans et beaucoup de liens.

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

Les dernières années, j'ai été très sensible à la question de la cohabitation entre les différents usagers. Même si j'ai travaillé pour une association piétonne qui veillait à faire avancer les choses, bouger les lignes, j'ai toujours été attentif à avoir un discours constructif, ne pas opposer les modes.

C'était déjà le cas avant, c'est encore plus important aujourd'hui. Car partout, on observe une augmentation

des modes actifs. Même si nous manquons encore de chiffres, il suffit de se mettre dehors pour voir qu'il y a davantage de piétons, cyclistes, engins de micromobilité dans l'espace public...et aussi sur le RAVeL.

Qui dit plus de monde, dit risque de friction. Il faut donc travailler à ce que chacun puisse profiter de son déplacement, travailler à sensibiliser et former les nouveaux utilisateurs. Quand on est piéton, cycliste, cavalier, il y a aussi de bons comportements à avoir. Heureusement, et j'ai pu le voir de l'intérieur, les associations qui représentent ces usagers travaillent à améliorer la situation, proposer des actions de sensibilisation (ex : action sonnette sur le RAVeL, il y a quelques mois) mais aussi des formations pour (re)apprendre les bons comportements quand on marche, roule à vélo, en trottinette électrique.

#### **Comment concevez-vous la collaboration entre le Cabinet et l'Administration en matière de déplacements actifs ?**

En un mot ? Constructive. Lorsque j'ai suivi ma formation de Conseiller en Mobilité, je me rappelle qu'on avait dit que quand l'administration et le politique, peuvent échanger régulièrement sur les différents sujets, cela permet de mieux faire avancer les choses.

L'expérience que j'ai, m'a montrée que les projets qui ont été les plus réussis sont ceux où les différentes parties (politiques, administrations, citoyens) ont su se mettre autour de la table. Maintenant, plus le projet est important et ambitieux, plus les partenaires autour de la table seront nombreux. Mais il est important d'avoir cette intention dès le départ.

#### **QUEL EST VOTRE AVIS SUR LE RÉSEAU DE VOIES VERTES ?**

##### **Comment percevez-vous le RAVeL ?**

Un magnifique témoignage de l'adaptabilité et l'évolution de notre mobilité. Quand j'empreinte le RAVeL à pied ou à vélo, j'aime me rappeler que je suis sur une ancienne infrastructure où avant des hommes et des femmes, des chevaux tiraien des bateaux, ou que des trains passaient. C'est d'ailleurs pour cela que tout le travail de valorisation du patrimoine le long des RAVeL est très important selon moi. Celui-ci nous offre aussi une magnifique opportunité de nous raccrocher à notre territoire, de mieux le connaître, de circuler. Je suis toujours étonné des nouvelles choses que l'on peut découvrir depuis le RAVeL.

##### **Quels en sont les points forts ? Quels sont les enjeux liés au RAVeL ?**

Le RAVeL se situe sur des liaisons qui avaient à l'époque un rôle utilitaire et conçues de manière à faciliter les déplacements. Cela répond donc encore aujourd'hui aux objectifs de la promotion des modes actifs.

Je reviens sur ces notions de cohabitation et de multiusage car ce sont des caractéristiques très importantes du RAVeL. Celui-ci n'est pas un trottoir ou une piste cyclable qui va d'un point A à un point B. Ils sont utilisés par les piétons, cyclistes, cavaliers, pour des déplacements utilitaires ou de loisirs. L'enjeu est donc de continuer à prendre cela en compte.

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

Difficile de faire le choix ! Une petite, c'est la joie quand j'aperçois un martin pêcheur lors de mes trajets entre Andenne et Namur. Une anecdote récente est une discussion que j'ai eue lors d'un trajet en vélo sur le RAVeL entre Ciney et Modave avec un autre cycliste, à l'époque où j'étais encore directeur de Tous à Pied. Il était très virulent sur les piétons qui marchaient, ne se déplaçaient pas assez vite selon lui, tout en reconnaissant qu'il n'avait pas de sonnette. Nous avons eu une discussion très constructive durant ce trajet sur justement les sujets que j'ai évoqués plus haut. Il y a eu beaucoup de « Mmmm, c'est vrai ».

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

Continuer à travailler sur la convivialité le long des différents RAVeL. C'est tellement agréable quand les gens se disent bonjour, donnent un sourire, font aux autres un petit geste de la main.

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

N'avoir pas encore testé tous le réseau RAVeL, certainement. Aussi de voir que les connexions aux différents RAVeL ne sont pas toujours évidentes, même quand une ville est le long d'un réseau de voies vertes. Parfois, il faut faire plusieurs centaines de mètres pour rejoindre le RAVeL, même en pleine zone urbaine, alors qu'il est sous nos yeux. Frédéric Héran, un chercheur français que j'ai eu la chance de rencontrer il y a quelques années a beaucoup travaillé sur les « effets de coupe », à savoir « une emprise dont la taille ou ce qu'elle accueille, perturbe les relations entre les populations alentours ». Cela peut être une route comme une simple bordure.

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

Au niveau personnel, participer à la prochaine nuit du RAVeL. En tant que Manager Mobilité Active, que le RAVeL puisse, sans perdre son attrait touristique, être aussi un lieu utile pour la mobilité quotidienne, qu'on soit piéton(ne), cycliste, cavalier-ère, personne âgée, adulte, enfant.



Etienne  
Meuleman

#### **JEU /MOTS MÊLÉS : VIVENT LES VACANCES !**

Nous vous proposons cette fois des mots mêlés avec quelques mots sur la crise sanitaire, les réseaux sociaux, mais aussi les vacances avec quelques noms de villes que nous vous invitons à découvrir. Les mots peuvent être lus horizontalement, verticalement ou diagonalement, à l'endroit ou à l'envers. Les cases non cochées laisseront apparaître le mot mystère. Mais ce n'est pas tout, celui qui découvrira le mot mystère gagnera "une balade d'un jour" organisée par CDR - repas inclus pour deux personnes. Pour départager les gagnants, il vous est demandé de répondre à une question subsidiaire. Petite variante, nous ne vous fournissons pas directement les mots à trouver, mais bien leurs définitions. Bon amusement.

**Les réponses sont à adresser à : info@cheminsdurail.be pour la date limite du 19.07.21.**

##### **Définitions des mots à trouver dans la grille :**

1. Nous en avons connu plusieurs ces derniers temps cause du Covid.
2. A respecter pour éviter les contaminations.
3. Type de bleu ou pays d'Asie.
4. Ville traversée par le canal Charleroi-Bruxelles et sur la Sennette.
5. Véhicule à deux roues alignées que l'on fait avancer en poussant sur le sol avec ses pieds.
6. Fera mieux que l'ordinaire Il se...
7. Le réseau points-nœuds en cœur du Hainaut.
8. Ils donnent de leur temps sans compter.
9. Elle va permettre de contrôler l'évolution de la pandémie... enfin on y croit.
10. Moyen de communication entre les organisateurs lors de nos balades.
11. Ville sur l'Amblève bien connue pour sa cascade.
12. Région de sud de la Belgique.
13. Ville sur la ligne 38 où l'on peut découvrir un espace de saveurs et de découvertes.
14. Réseau social.
15. Le train y roule.
16. Moments heureux où l'on se rencontre après une longue séparation.
17. Ville au démarrage du RAVeL de Canal Blaton-Ath.
18. Grandeur des qualités morales, de la valeur humaine.
19. La terre ou la roue tourne autour.
20. Poids mi-moyen en boxe.
21. Pays du cèdre.
22. Itinéraire vélo national en France.
23. Ancien complexe industriel de charbonnages (le Grand...).
24. Il nous a pourri la vie cette année.
25. La ville des ours le long du RAVeL de la Meuse.
26. Borne hectométrique.
27. Média social incontournable.
28. On le prend parfois en marche!
29. Ville sur la ligne 109/2 entre Beaumont et Thuillies.
30. Alourdir la cale d'un navire.
31. Limité à 30 km/h sur les RAVeL.

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

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

**Question subsidiaire :** Combien de bonnes réponses allons-nous recevoir ?

Le gagnant du précédent numéro est : Louis NICODEME



Marc  
Grieten

## CES MÉTIERS MÉCONNUS DU RAIL S'OUVRENT AUX FEMMES

### Rencontre avec Aurore Schatteman, 'Safety controller' chez INFRABEL

Le chemin de fer qui a connu ses heures de gloire au XIX<sup>e</sup> siècle et pendant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle se modernise profondément pour redevenir un acteur clé dans une mobilité multimodale bien pensée, soucieuse de l'environnement. Pour que les trains roulent, le métier d'aiguilleur/signaleur est indispensable. Aujourd'hui on l'appelle « Traffic Controller » : c'est lui qui commande les aiguillages ainsi que l'ouverture des signaux en traçant et immobilisant en toute sécurité les itinéraires que les trains doivent suivre. Il collabore avec le « Safety Controller » qui veille à ce que la sécurité soit assurée en toute circonstance y compris en situations d'urgence.

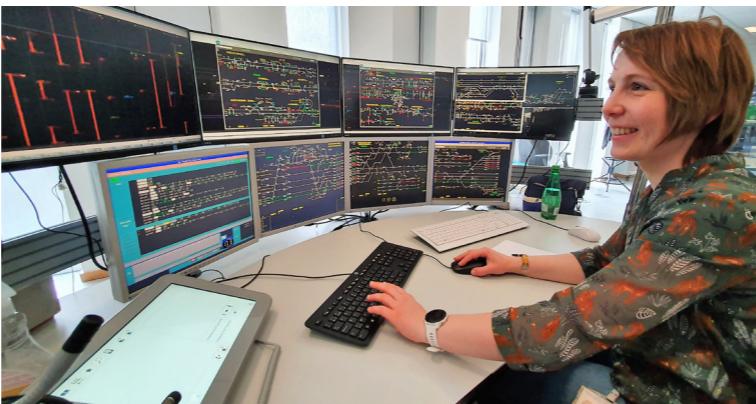
Chemins du Rail a rencontré Aurore Schatteman, une de ces actrices de l'ombre.

#### Bonjour Aurore et merci d'avoir accepté cette interview. Peux-tu brièvement te présenter ?

Bonjour, j'ai 33 ans et j'ai un bac en communication. Je suis rentrée chez INFRABEL, le gestionnaire du réseau ferroviaire belge, en 2014 en tant que « Sous-chef de gare principale » avant que le grade ne devienne « Contrôleur des circulations de niveau 2 ». Ma fonction actuelle est « Safety Controller ».

#### En quoi consiste ton travail ?

Gérer la sécurité des circulations ferroviaires tant voyageurs (SNCF essentiellement) que marchandises (opérateurs privés). Cela signifie prendre des mesures pour sécuriser les chantiers mais aussi agir en cas d'urgence comme des accidents ou simplement des intrusions, encore trop nombreuses, sur le domaine ferroviaire. C'est affolant le nombre de téméraires qui circulent sur ou trop près des voies. Ce que l'on ignore c'est que ces actes



Aurore SCHATTEMAN très attentive aux différents mouvements des trains

causent de nombreux retards car pour éviter l'accident, des mesures sont prises pour arrêter les trains ou les faire circuler plus lentement afin de pouvoir s'arrêter. La zone couverte par la cabine de signalisation de Charleroi s'étend de Charleroi jusqu'à Couvin, Erquelinnes, La Louvière, Waterloo et Auvelais, y compris les accès au réseau des raccordements privés.

#### Concrètement, comment cela fonctionne-t-il ?

Pour circuler, chaque train a reçu un horaire (un sillon fourni par INFRABEL) et est identifié par un numéro ; les trains sont détectés sur les voies et liés à ce numéro ; nous leur donnons les autorisations de départ en traçant les itinéraires (positionnement en sécurité des aiguillages dans la bonne direction et ouverture concomitante des signaux) ; ils sont annoncés automatiquement tout au long de leur progression. Tout est informatisé ; en effet, nous disposons de la représentation schématique des voies, aiguillages et signaux avec détection automatique et suivi de chaque train.

Un poste de travail standard comprend jusqu'à huit écrans. Nous n'avons plus besoin de voir passer le train depuis une cabine à une bifurcation ou le long des voies, cela se fait à distance. C'est ce que l'on appelle les cabines à champ d'action étendu. Un regroupement des cabines de signalisation permet d'avoir une meilleure vue d'ensemble et une bien meilleure réactivité. Il est impératif de réagir très rapidement en cas d'anomalies, d'incidents ou d'accident. Un train pour s'arrêter prend du temps entre le freinage et l'arrêt complet du convoi. C'est pourquoi il faut réagir extrêmement vite. Pour ce faire, nous sommes en contact avec les conducteurs via un réseau privé sécurisé, le GSMR.

#### C'est un travail stressant ?

Tout d'abord, c'est un travail d'équipe. La cabine de signalisation est divisée en plusieurs îlots chacun composé d'un Safety Controller et d'un ou plusieurs Traffic Controllers. Les uns gèrent la sécurité tandis que les autres s'occupent des



circulations. Ce n'est pas un travail linéaire ; il y a des moments très calmes et d'autres où tout s'emballe et s'entremêle. Il faut pouvoir rester concentré tout en gérant son stress. Il faut avoir la tête sur les épaules pour garantir la sécurité. Derrière les écrans il y a des trains mais surtout des gens et donc des vies. La devise d'INFRABEL est « Safety First » autrement dit la sécurité d'abord.

Un autre point à noter est que le service est assuré 24h sur 24, nous travaillons donc en équipes successives avec des prestations de 8 heures. Et quand on est remplacé, les contraintes du travail sont terminées ! A contrario, il arrive que nous prenions notre service en situation perturbée.

#### La vie de famille est quand même difficile ?

Je suis fille de cheminot : je savais à quoi m'en tenir ! Le roulement nous permet beaucoup de liberté, notamment en semaine : c'est une question d'habitude et d'organisation. On s'en accommode très bien. Du fait du travail 7/7j et 24/24h, nous sommes également susceptibles d'être rappelé pour assurer un service.

#### Et l'ambiance au travail ? N'est-ce pas un métier d'hommes ?

On peut compter les uns sur les autres : on y a intérêt pour que cela roule ! Oui, il y a encore beaucoup d'hommes ; il faut savoir 'laisser couler' lorsqu'il y a parfois certaines blagues et réflexions à caractère sexiste. Historiquement, c'est un métier physique lorsqu'il fallait tirer les leviers pour faire bouger mécaniquement les aiguillages et les signaux. Maintenant, nous sommes assis derrière des écrans, il ne faut même plus actionner des boutons pousoirs comme sur les anciens postes 'tout relais', une souris et un clavier suffisent.

C'est un métier valorisant alliant technicité et aspects humains, tant avec les collègues qu'avec le personnel sur le terrain. Il y a d'ailleurs de plus en plus de femmes. La direction fait un effort (\*). Les femmes exercent aujourd'hui nombreuses disciplines au même titre que les hommes à l'instar d'autres métiers plutôt masculins (policier, militaire, pilote, ...). Je suis d'ailleurs régulièrement en contact avec d'autres femmes, collègues au bloc de signalisation, conductrices ou encore responsables de chantier.

#### Connais-tu les 'Chemins du Rail' ?

Jusqu'ici, non. Cependant j'utilise les RAVeL. C'est une bonne chose de préserver les anciennes lignes, avec leur patrimoine : cela fait partie de notre histoire. Je connais le chemin de fer touristique du Bocq à Spontin et ses locomotives à vapeur où j'ai presté en tant que bénévole à plusieurs reprises.

(\*) s'il y a parité homme / femme dans les services généraux, les métiers ferroviaires de terrain restent essentiellement assurés par des hommes ; INFRABEL souhaite avoir 15% de femmes pour l'ensemble de son personnel en 2025.

Je te rassure, 'Chemins du Rail' ne va pas vouloir transformer ce chemin de fer touristique et historique en RAVeL, que du contraire. Ce n'est que lorsqu'il n'y a plus d'utilisation ferroviaire qu'une voie verte s'indique pour ne pas aliéner la plate-forme ferroviaire et la morceler. Elle peut ainsi d'ailleurs toujours être réactivée si des besoins de mobilité par le train sont nécessaires.

Chemins du Rail recommande la visite du musée du Chemin de Fer à Vapeur train à Treignes (Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées Mariembourg - Treignes) qui présente, outre des splendides locomotives, dont la vapeur type 1 de la SNCF, un bel ensemble d'équipements de cabines de signalisation permettant de se rendre compte de l'évolution des techniques utilisées.

Remerciements à Frédéric Sacré, porte-parole d'INFRABEL, pour avoir autorisé cet interview à distance

Photos © Cédric SOLTYS



Le bloc 20 de Charleroi était installé au sommet de la tour... qui vient d'être démolie; seule la gare de formation de Montzen en avait aussi une telle

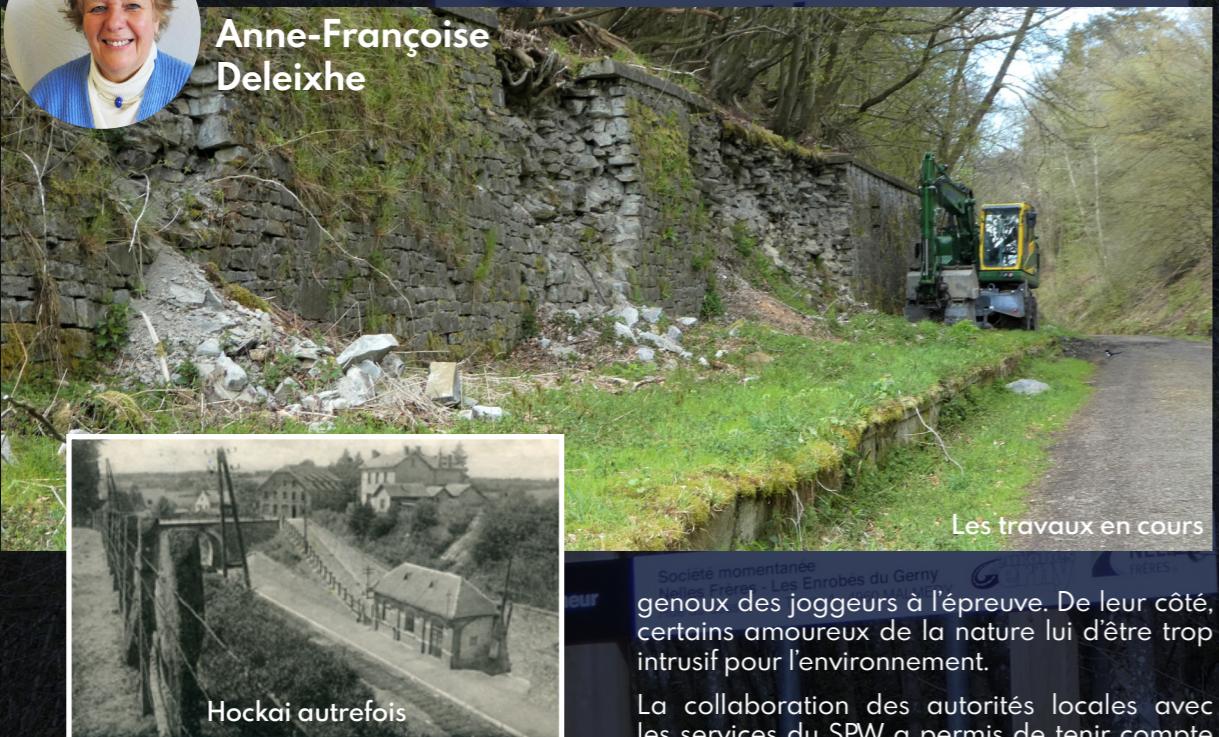


Cabine de signalisation 'tout relais' d'Aarschot, dernière de ce type chez INFRABEL

## LES TRAVAUX DE LA L44A VONT BON TRAIN



Anne-Françoise  
Deleixhe



Les travaux en cours

En février dernier, le Pré-RAVeL de la ligne 44A a été fermé à la circulation des usagers et, en principe, pour une durée de 10 mois. D'importants travaux ont été entamés et transformé ce Pré-RAVeL en RAVeL. L'objectif du SPW « mobilité et infrastructures » est de « rendre l'infrastructure plus confortable, agréable et accessible à tous les types d'usagers et par tout temps ».

Contrairement au revêtement en terre ou gravillons, l'asphalte permettra à tous les types de vélos, poussettes, rollers, personnes à mobilité réduite d'emprunter la voie verte plus aisément. Il favorisera également le cyclisme au quotidien que les éclaboussures de l'actuel revêtement décourageaient par temps de pluie.

Pourtant, l'asphaltage a fait débat. Il fait craindre une augmentation de la vitesse des cyclistes créant un sentiment d'insécurité chez les usagers plus fragiles. Pour les cavaliers, l'asphalte est plus glissant et il est met les

Société momentanée Noyelles Frères - Les Enrobés du Gerny genoux des joggeurs à l'épreuve. De leur côté, certains amoureux de la nature lui d'être trop intrusif pour l'environnement.

La collaboration des autorités locales avec les services du SPW a permis de tenir compte des craintes exprimées et de « border le ruban d'asphalte d'une bande d'un revêtement plus souple, appelé fraisat, là où la largeur est suffisante », nous confie Florence Schair, chef de projet au SPW.

Complémentairement à l'élargissement du public cible, l'asphaltage de ce tronçon élargit également le maillage du réseau RAVeL. Les cyclotouristes d'un jour ou de plusieurs pourront descendre à la gare de Spa (Géronstère), rallier Stavelot grâce à la L44A asphaltée et la poursuivre soit vers la gare de Trois-ponts, soit vers Waimes, Malmédy et la Vennbahn via la L45. D'autres itinéraires sont également à portée de roues grâce au lien entre RAVeL et points nœuds. Quel encouragement pour le tourisme doux, de gare en gare !

Les promeneurs et randonneurs ne sont pas en reste. Le nouveau RAVeL de la L44A est intégré aux nombreuses balades proposées par la Maison du Tourisme de Spa, l'Office du tourisme de Jalhay ou de Stavelot.



La jonction des L44A et L45 à



La jonction des L44A et 45 vue de la L44A

### Un chantier, 4 étapes

Concrètement, ce chantier consiste à élaguer les arbres aux abords du parcours, à réparer plusieurs ouvrages d'art et à asphalte les 15 kilomètres qui relient Sart-Station à Spa. Collaboration encore, cette fois entre le SPW pour le gros oeuvre et le Syndicat d'initiative de Francorchamps pour le mobilier : une nouvelle aire de repos verra le jour sur le site de l'ancien quai de la gare de Hockai, au bas de la rampe vers le village. Bancs, tables, rangement pour vélos l'en équiperont. Florence Schair pour le SPW comme Brigitte Reinier, présidente du Syndicat d'initiative de Francorchamps s'en réjouissent.

De plus, prochainement, des panneaux historiques fleuriront en différents lieux. Lors de votre passage à Sart-Station, vous retrouverez des événements marquants de la ligne 44A. L'un d'entre eux, nous précise, Victoria Vandenberg, jeune et dynamique échevine du Tourisme et du Patrimoine de la commune de Jalhay, relatera le déraillement de la locomotive 212.108, le 30 décembre 1968. Ayant perdu toute capacité de freinage à la suite de l'agglomérat de neige sur ses sabots de freins, elle s'écrasa lourdement en contrebas malheureusement avec pour

conséquence, le décès des deux agents qui se trouvaient à son bord.

L'exploitation prit fin dans la foulée.

Après votre balade et votre lecture, si le cœur vous en dit, vous pourrez faire une halte gourmande à l'O de source, restaurant installé récemment dans l'ancienne gare Sart Station.

A l'heure où nous mettons sous presse, l'asphaltage est terminé entre Stavelot et Francorchamps, il reste à réaliser le tronçon Francorchamps - Sart. La société en charge des travaux met les bouchées double pour terminer cette dernière section avant le 9 juillet et le début des congés du bâtiment, ce qui permettrait une réouverture anticipée. La signalisation et autres finalisations seraient réalisées à l'automne.

Alors, croisons les doigts et si la curiosité vous mène aux alentours de la Ligne 44A, jetez un œil à ce beau RAVeL aux abords du mythique circuit de Francorchamps et, à défaut de pouvoir l'emprunter, suivez le parcours artistique inédit cet été proposé par les Centres culturels de Spa-Stoumont-Jalhay, de Theux et de Stavelot-Trois-Ponts ... une invitation à « redécouvrir notre territoire sous un angle artistique, joyeux et coloré ».



**Georges  
Wathlet**

## LE CONCEPT « FIETSSNELWEG » en Flandre

Le concept «d'autoroute vélo» (fietssnelweg) est une initiative des cinq provinces flamandes en collaboration avec le gouvernement flamand. Un fonds (le Fietsfonds) a été créé pour financer l'initiative et aider les villes ou villages à améliorer leur infrastructure cyclable. D'autres partenaires, comme les fonds FEDER ou le projet Interreg Europe du Nord-Ouest soutiennent également le projet.

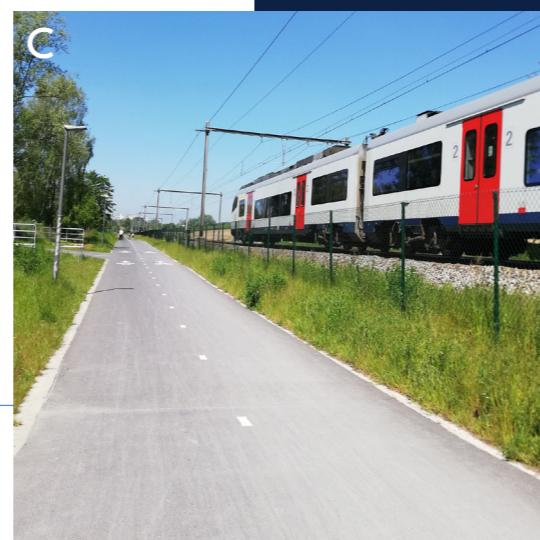
Ces «fietssnelwegen» permettent de relier les villes, zones résidentielles et les lieux de travail en tenant compte de l'aménagement existant du territoire. L'autoroute vélo peut donc être constituée d'une piste cyclable bidirectionnelle, d'un chemin de halage, d'une petite route réservée aux véhicules agricoles, etc.

Il existe ainsi 110 itinéraires représentant au total 2400 km. Sur les 110 axes, 61 sont déjà en service. 258 des 308 communes flamandes disposent d'une «autoroute vélo» sur leur territoire. Le site «fietssnelwegen.be» reprend l'ensemble des itinéraires prévus et l'état d'avancement des travaux pour chacun des axes. On peut regretter au passage qu'il n'existe pas de version française du site, ou à tout le moins un résumé du concept, ce qui est par contre le cas en anglais.

Contrairement au RAVeL, l'accent est surtout mis sur le déplacement utilitaire ; le tourisme n'est pas un élément entrant en ligne de compte.

La signalisation des autoroutes vélo est uniforme. Un panneau avec un F en bleu, le n° de l'axe et les deux localités ainsi reliées (photo A). Une signalisation de rappel est parfois peinte sur la chaussée (photo B). Malheureusement, ce marquage a tendance à s'effacer au fil du temps.

Nous avons testé deux itinéraires, la F212 (Asse-Bruxelles) et celle qui est surnommée «l'autoroute vélo TGV» entre Louvain et Bruxelles), la F3. L'équipement de la F212 est le parfait exemple de ce que peut être l'intermodalité. Un axe cyclable asphalté, à double sens, suffisamment large pour que deux vélos cargos se croisent, avec un éclairage public et le long d'une voie de chemin de fer (photo C). Au PANG (point d'arrêt non gardé) de Zellik, un parking à vélos a été aménagé (photo D). Tout cela sera, un jour, idéal, mais pour l'instant, cet axe qui ne fait que 4 km s'arrête en pleine campagne (photo E) et vous êtes contraint de rejoindre la piste cyclable le long de la nationale pour continuer votre chemin. Par ailleurs, côté bruxellois, l'axe s'arrête tout aussi brutalement



(photo F). Infrabel y construit actuellement un passage souterrain pour supprimer le passage à niveau menant, par une petite route, à l'hôpital de la VUB.

L'axe arrive derrière le cimetière de Ganshoren, mais que doit faire le cycliste ensuite ? On regrettera également que la Région bruxelloise n'indique pas clairement l'existence de cet axe vélo, même embryonnaire. Toutefois, les choses progressent aussi dans ce domaine : à Zellik, la signalisation fait référence au réseau de points noeuds virtuels

en région bruxelloise : bikenodebrussels. (Photo G).

L'axe Louvain-Bruxelles (F3) est bien connu des navetteurs qui empruntent la ligne Liège-Bruxelles. À partir de Louvain, ils voient les cyclistes suivre la ligne de chemin de fer. On passe, notamment, derrière l'aéroport de Zaventem avec une vue impressionnante sur le Diabolo (photo H) et lieu favori de ceux qui aiment photographier les avions au décollage ou à l'atterrissement. Ici aussi, le concept se heurte à l'aménagement du territoire. L'autoroute vélo quitte la voie ferrée à Zaventem et passe par les villages (photo I), traversant des axes fort fréquentés et dangereux, à fortiori aux heures de pointe. Côté bruxellois, vous arrivez au cimetière de Bruxelles et ici aussi, la signalisation n'est pas coordonnée.

Les «fietssnelwegen» sont incontestablement un pas positif en matière de mobilité douce. Mais le concept se heurte à l'aménagement existant du territoire qui freine les possibilités d'une infrastructure uniforme idéale offrant un réseau réservé exclusivement à la mobilité douce. Sur ce plan, le RAVeL possède un atout majeur.



# chemins du rail®

## Chemins du rail ASBL

Numéro d'agrément: P912268

Rue Van Opré, 97/5 - 5100 Jambes

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

Compte IBAN IC : BE51 0682 1681 7962 - GKCCBEBB

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

Graphisme : Watermelon / Mise en page : Morgane Hallé

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

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