



EDITO - p 05

ASBL

Notre centre de documentation - p 10 - 11

Agenda : assemblée générale - p 13- 12

Nos membres, Luc De Brabandere - p 16 - 17

Découverte : prochaine balade - p 38 - 39

Jeu - p 55

INFRASTRUCTURE

Que devient la ligne 86 ? - p 18 - 19

La ligne 115 en bonne voie - p 33 - 35

Le rôle de MOBILESEM - p 40 - 41

Echos du terrain : la L619 oubliée - p 48 - 49

MOBILITÉ

Les comptages 2021 - p 28 - 32

Quelle avenir pour la ligne 154 ? - p 42 - 43

Sur le terrain : Projet Ardenne Cyclo - p 44 - 45

W9 : maillon Arlon/Saint-Léger - p 52 - 54

PATRIMOINE

Un objet...Une histoire - p 6 - 8

Reconversion : la "gare" de Court-saint-Etienne - p 20- 21

La problématique du désherbage de nos lignes de chemins de fer touristiques - p 37

A travers le prisme : les ouvrages d'art - p 50 - 51

POLITIQUE

Questions d'actualité - p 36

NEWS

Le saviez-vous ? - p 46 - 47

VÉLOTOURISME

Chez nous : Wallonie Destination Qualité - p 9

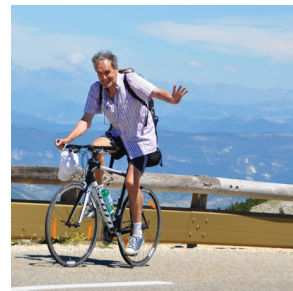
La maison du tourisme de la Gaume - p 14 - 15

Gîte Bienvenue Vélo : La chapelle de verre - p 22 - 24

La Wallonie a décidé de séduire l'Allemagne - p 26 - 27

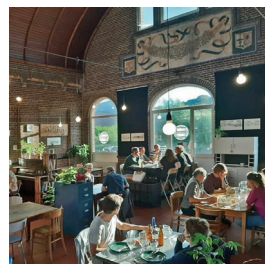
DOSSIER DU TRIMESTRE

QUELLES LEÇONS
RETENIR DES COMPTAGES
2021 LE LONG DU RAVEL

**NOS MEMBRES**

Interview de
Luc De Brabandere

p.16 - 17

**PATRIMOINE**

Reconversion :
La "gare" de
Court-saint-Etienne

p. 20 - 21

POLÉMIQUE

Quel avenir pour la L154 ?

p.42 - 43

**VÉLOTOURISME**

Le projet
Ardenne cyclo

p. 44 - 45

**INFRASTRUCTURE**

Échos du terrain :
L619,
une ligne oubliée

p. 48 - 49



LE SAVIEZ-VOUS ?

LA LIGNE 115 EN BONNE VOIE
p. 33 - 35



Édito : le mot du président



Jacques Botte
Président

Les voies vertes constituent spécialement en Wallonie un réseau magnifique en matière de déplacements au quotidien mais aussi de loisir et de tourisme. Cette information positive vaut certes la peine d'être dite, d'être soulignée et relayée autant que faire se peut notamment par les médias.

A Chemins du Rail, notre rôle d'interpellation tente de contribuer à faire évoluer davantage encore la situation en faveur de la mobilité douce. Dans ce but, nous souhaitons conserver cette motivation de militance en faveur du réseau autonome des voies lentes, avec l'espoir que, cette année, nous puissions organiser tout ce qui est prévu sans voir la pandémie sévir à nouveau et nous en empêcher.

Cette force constitue l'essence même de l'existence de l'association qui dispose, rappelons-le, avant tout et bien souvent de bénévoles qui croient et adhèrent par leur dynamisme et leur enthousiasme, à une cause d'utilité sociétale. En effet, il existe des citoyens qui veulent encore consacrer une partie non négligeable de leur temps libre afin de poursuivre un idéal commun au plus grand bénéfice de tous.

Le rôle de l'association reste essentiel; elle constitue notamment le lien indispensable entre le terrain et les décideurs. Coordonner toutes les initiatives en la matière, gérer le réseau et promouvoir l'utilisation du RAVeL constituent pour "Chemins du Rail" la voie à suivre.

Dans quelques semaines, lors de l'assemblée générale de l'asbl, un nouveau conseil d'administration verra le jour.

Celui-ci poursuivra ses objectifs de départ. Laisser la place à l'initiative, innover dans les pratiques et créer les opportunités, c'est ce à quoi nous nous attacherons aussi.

Bienvenue à tous et toutes, spécialement aux membres.

Puisse l'association, par votre soutien et vos encouragements, mener à bien ses missions et surtout engendrer des résultats significatifs. Un merci particulier à tous les administrateurs effectifs, conseillers techniques, bénévoles qui se sont engagés jusqu'à présent avec envie et persévérance et qui font vivre notre asbl au quotidien. Un merci particulier à notre coordinatrice qui assure un rôle délicat de planification.



Un objet, Une histoire !

LES ABRIS ANTI-AÉRIENS



Gilbert
Perrin



(1) Les Bains de la Sauvenière, ©Thierry Lechanteur

À l'approche de la seconde guerre mondiale, une angoisse dominait : les bombardements. Les pouvoirs publics se mirent alors à construire des abris souterrains permettant à la population de se réfugier en cas de menace.

Beaucoup d'entre eux ont complètement disparu mais il en subsiste quelques exemples impressionnants. À Liège, l'abri des Bains et Thermes de la Sauvenière est un vrai monument qui pouvait accueillir jusqu'à 400 personnes (1). L'abri fait maintenant partie de l'espace culturel la Cité Miroir mais on ne peut le voir que lors de "visites insolites" organisées de temps en temps (les prochaines ont lieu en mars).

À Tournai, un chantier en surface a permis de retrouver en face de la gare un abri qui pouvait recevoir une centaine de personnes (2). On peut le visiter à distance en suivant l'excellent reportage de Notélé : <https://www.notele.be/it61-media102232-visite-inedite-de-l-abri-anti-aerien-du-parc-crombez-qui-sera-remis-en-valeur-par-la-ville-de-tournai.html>

De son côté, le chemin de fer a également construit des abris destinés à son personnel. À Braine-l'Alleud, on pouvait trouver un exemple sans doute destiné au personnel des ateliers ferroviaires (3). Il a malheureusement été démoli mais l'Agence wallonne du Patrimoine (AWaP) a eu le temps d'en faire un relevé complet avant sa disparition.



(2) Tournai, parc Crombez,
©SPW-AWAP-DZO



(3) Braine-l'Alleud, ©SPW-AWAP-DZO

Toujours dans le domaine ferroviaire, si l'on parcourt par exemple les anciennes lignes qui constituent aujourd'hui le RAVeL, on ne peut ignorer les petits abris que le chemin de fer aménageait pour le personnel travaillant en extérieur afin qu'il puisse se protéger si la gare devait faire l'objet d'une attaque aérienne. Ceux qui ont subsisté étaient construits en béton. En résumé, on en trouve de trois types différents :



(4) Noirhat



(5) Momignies



(6) Nivelles

- En forme de cylindre horizontal à moitié enterré avec, à l'une des extrémités, une porte également en béton. Un exemple à Noirhat près de Court-Saint-Étienne sur le RAVeL de la L141 (4). On trouve également quelques variantes, comme à Momignies sur le RAVeL de la L156 où la porte se trouve sur le côté (5).

- En forme de cylindre à axe vertical, comme par exemple, à Nivelles, également sur l'ancienne L141 (6).

- Toujours en forme de cylindre à axe vertical mais là, la porte est protégée par un mur vertical en béton. Un bel exemple à Ramillies sur les RAVeL des L142 et L147 (7).

Inutile de dire que, comme tous les éléments du patrimoine ferroviaire (bâtiments, ouvrages d'art, petit patrimoine comme les bornes, les balises et les signaux), les abris anti-aériens ont besoin d'une attention constante et, le moment venu, de l'entretien et de la restauration qu'ils méritent.



(7) Ramillies



(8) Florennes-Central

Voici l'abri anti-aérien proche de la gare de Florennes-Central lors de l'un de nos repérages en 2019 (8). Espérons que le projet d'aménagement d'un Pré-RAVeL entre Florennes-Central et le RAVeL de la L150A en direction de Mettet sera l'occasion de préserver et de restaurer ce petit patrimoine témoin d'une époque qui a marqué toute une génération.



(9) Londerzeel © Dieter Nijs – Het Laatste Nieuws

Pour terminer ce modeste inventaire, il nous a semblé intéressant de citer l'exemple de Londerzeel en Brabant flamand. L'an passé, dans le cadre de la commémoration de la fin de la Seconde Guerre mondiale, on a déposé des fleurs sur plusieurs monuments à la mémoire des victimes des combats (9). Parmi ces monuments, on n'a pas oublié l'abri anti-aérien à un passage à niveau de la L53 toujours en activité. Un panneau historique à propos de cet abri a été dévoilé à cette occasion.

Dans certains cas, donc, on considère ces petits abris comme de vrais monuments liés à notre histoire. Dans d'autres cas, on peut avoir tendance à les traiter comme des déchets sans importance. Inutile de dire que nous plaçons pour la première solution d'autant que leur entretien, voire leur restauration, ne nécessitent pas des budgets exagérés.

D'où une idée à discuter : pourquoi ne pas organiser chaque année une journée d'entretien de ces petits abris ferroviaires avec des bénévoles et l'aide de l'AWaP et des communes pour le matériel nécessaire et les conseils techniques ? Comment nommer ces journées ? Pourquoi pas « Tous aux abris » ?

Merci à celles et ceux qui nous ont aidé pour la rédaction de cet article : Sophie LIEGEOIS de la Cité Miroir, Isabelle DERAMAIX et Michèle DOSOGNE de l'Agence wallonne du Patrimoine et Jean-Paul VINGERHOED, ardent collectionneur de photos d'abris anti-aériens.

CHEZ NOUS : WALLONIE DESTINATION QUALITÉ



Morgane Hallé

Le 14 février dernier, le Commissariat Général au Tourisme (CGT) a organisé, à l'intention des professionnels du tourisme wallon, la 6^e édition des rencontres annuelles de «Wallonie Destination Qualité» (WDQ). Anciennement porté par un label, le concept a évolué depuis cette année en devenant une démarche d'amélioration continue, centré sur la qualité des services donnés au client. Ce changement fait partie du plan de relance du Tourisme «Horizon 2030» pour la Wallonie, évoqué dans notre précédent magazine.

Eve GERARD et Justine GEORGES sont les porteuses de ce changement qui donne suite à un travail d'analyse auprès d'opérateurs anciennement labellisés «Wallonie Destination Qualité». Les conclusions avaient été notamment que la procédure d'adhésion au label s'avérait longue et complexe, puis qu'elle engageait les labellisés à respecter leur plan d'action sans réajustement possible, ni prise en compte des besoins de terrain parfois changeants.



Nouveau logo de la démarche

La nouvelle démarche propose une procédure d'adhésion très allégée ainsi qu'une flexibilité : les membres s'engagent à tenir leurs promesses selon leur rythme et leurs objectifs. Ils sont accompagnés par le CGT qui met à leur disposition des outils spécifiques et organise des événements (ateliers, partages d'expérience, conférences, etc.). Des thématiques variées seront proposées chaque année telles

que «connaître les attentes de ses clients», «comment réaliser une enquête de satisfaction» ou encore «réaliser un parcours client».

Le CGT s'est engagé au cours de cette rencontre à :

- Animer des ateliers dans toutes les provinces, dans un souci d'accessibilité ;
- Mettre à disposition des outils méthodologiques sur le site web dédié ;
- Evaluer le travail des membres WDQ via des professionnels externes tous les ans (notamment par des visites de clients mystères)
- Animer le réseau des membres WDQ.

La professionnalisation du secteur touristique à travers la démarche WDQ est basée sur trois axes : qualité des services et du management (axes destinés aux entreprises touristiques) et qualité territoriale (axe destiné aux territoires touristiques).

Il y aura donc la possibilité pour les membres de participer à la démarche en tant que «Territoire» (coopération de plusieurs opérateurs et institutions, pour former chaque territoire) et d'atteindre ainsi des objectifs communs prenant en compte les dynamiques et problématiques locales.

On aperçoit dans cet axe «qualité territoriale» un potentiel de réflexion concernant le vélotourisme, qui implique des projets demandant une grande coordination comme notre asbl le sait bien.

L'axe « qualité des services » pourra être, quant à lui, relié au vélotourisme par une volonté d'améliorer l'accueil et l'information des cyclistes au sein des structures engagées dans la démarche. A suivre dans quelques mois, pour comprendre en pratique comment la démarche traduit cela.

Retrouvez plus d'information sur « Wallonie Destination Qualité » sur la page dédiée <https://www.tourismewallonie.be/wallonie-qualite>

Notre centre de documentation

UN OUTIL MANIFESTEMENT UTILE À LA DISPOSITION DE TOUS



Jacques
Counet

Notre asbl célébrait l'an passé le 25ème anniversaire de sa création. Dès l'origine et à l'origine même du concept RAVeL, elle n'a cessé d'accompagner son développement par des actions de sensibilisation, de repérage de terrain, de montage de dossiers, suscitant par-là bien des initiatives locales. Elargissant son champ d'action, c'est assez naturellement qu'elle s'est intéressée et investie dans le tourisme et le patrimoine ferroviaire, contribuant ainsi à la valorisation de ce réseau régional de voies lentes.

En relation avec toutes ces activités, nous avons constitué au fil des années une abondante documentation que nous continuons à enrichir régulièrement par de nouvelles acquisitions et que nous mettons à la disposition du public. Nous invitons d'ailleurs tous nos membres à y contribuer. N'hésitez pas à nous faire part de vos découvertes : livres, articles, brochures, trouvés chez vous, chez vos amis et connaissances, dans les brocantes, dans vos communes, etc ... sont les bienvenus.

Et que dire des contacts directs avec des personnes partageant nos centres d'intérêts. C'est une véritable satisfaction et un réel enrichissement de les rencontrer. Nous vous présentons d'ailleurs régulièrement des auteurs d'ouvrages repris dans notre bibliothèque. Cette fois, nous ne résistons pas au plaisir de vous partager des réactions récentes de personnes nous ayant demandé des informations, parfois fort pointues, sur des sujets relevant de l'histoire ou du patrimoine ferroviaire.

Marc BRAHAM est ingénieur civil en construction, spécialité structure métallique, de l'Université de Liège. Retraité, il consacre une bonne partie de son temps à construire, c'est le cas de le dire, un site internet qui vaut la peine d'être visité : [www. https://les-ponts-metalliques-historiques-belges.com](https://les-ponts-metalliques-historiques-belges.com)

A plusieurs reprises, il nous a demandé une recherche sur d'anciens ponts ferroviaires : par exemple le pont ferroviaire dit *Pont de 100 mètres* à Houdeng. Et voici un extrait de son aimable retour suite à sa demande concernant la passerelle du vicinal du Grognon à Namur :

« Bonsoir Monsieur, un tout tout grand merci pour ces documents. Je suis toujours étonné de voir que lorsqu'on croit avoir tout épuisé, il reste encore des documents à découvrir. Je n'avais pas connaissance de ce que vous m'envoyez. Il est bien entendu que ce que vous m'envoyez a beaucoup de valeur, et je pense qu'avec cela je commencerai ma rédaction dans quelques semaines (je suis en effet pour le moment sur des ponts tournants du canal du Centre historique), mais je n'ai donc toujours pas de plan, pas de dessin.

Alors merci encore 1000 fois, et à très bientôt. Je vous tiendrai au courant dès que je retouche à Namur. Et bien sûr j'irai vous rendre visite (NDLR ce qui est chose faite). A très bientôt.» **Marc Braham**

Pierre LANNOY est chercheur au METICES Institut de Sociologie à la Faculté de Philosophie et Sciences sociales de l'ULB. Mais qu'a donc un sociologue à voir avec nos anciennes voies ferrées? Eh bien, comme je l'ai appris moi-même en furetant dans notre documentation, pendant la première guerre mondiale, l'occupant avait construit dans l'Hertogenwald un réseau de voies ferrées à faible écartement (dites Decauville), raccordé à Membach au vicinal de la L714 Eupen – Dolhain pour ensuite atteindre la gare de transbordement de Dolhain sur le « grand chemin de fer » (L37). Ce Decauville transportait les bois « pillés » dans l'Hertogenwald destinés à étayer les tranchées allemandes du front de l'Yser.

Et voici ce que nous en disait Monsieur LANNOY :

« Cher Monsieur, Tout d'abord, je tiens à vous adresser mes plus vifs remerciements pour les documents particulièrement précieux que vous m'avez envoyés aujourd'hui. Comme ils sont intéressants ! Vous m'avez fait là de beaux cadeaux !

Ensuite, pour répondre à votre question, je suis arrivé sur votre site en tapant quelques mots-clés. La page de votre centre de documentation est très agréable à consulter, très claire, et le moteur de recherche très efficace. Les fiches de chaque document sont fort précises.

De mon côté, je m'intéresse au « Trans-Hertogenwald » car je mène des recherches sur les prisonniers italiens de la Grande Guerre exploités en Belgique – ils furent nombreux, et leur histoire reste à ce jour bien méconnue. Ils travaillèrent en de nombreux endroits à l'extension et à la réparation de réseaux ferrés utiles aux Allemands, entre autres travaux. Quoi qu'il en soit, je vous remercie à nouveau chaleureusement pour vos envois, et vous adresse mes meilleurs vœux pour l'année nouvelle ! ». **Pierre Lannoy.**

Et Monsieur Lannoy a lui aussi ouvert récemment un site internet où il partage ses trouvailles : www.pdgit1918.be . N'hésitez pas à le visiter.

Il nous arrive aussi d'être sollicités par un(e) collaborateur (trice) de la Wallonie en vue de répondre à une interrogation. Ce fut le cas début de cette année suite à une question parlementaire relative au devenir des gares. Madame Christine HERMAN, architecte attachée à l'AWaP, avait eu son attention attirée par l'article de Gilbert PERRIN « Les gares en péril » paru dans le N°110 de notre revue. Elle nous demandait si nous disposions de plus d'informations sur ce sujet. Et nous avons trouvé deux travaux de fin d'étude auxquels nous avons contribué et dont ces extraits de leurs intitulés font clairement références aux gares et au RAVeL : « Quand le patrimoine entre en gare ... La reconversion des bâtiments des voyageurs le long du RAVeL. Exemple de la ligne 142 » et « Comment réaffecter les petites gares belges du XIXème siècle ... Etude de la ligne 163 ». Et voici un retour qui ne peut que nous encourager à persévérer dans l'encadrement de travaux d'étudiants et l'enrichissement de notre centre de documentation :

« Bonjour Monsieur, Un tout grand merci pour vos recherches et le temps que vous y avez consacré. Le document que vous m'avez transmis est très intéressant. Je dois répondre aujourd'hui à cette question parlementaire. Je pense avoir suffisamment d'éléments de réponse mais on ne sait jamais. Je me permettrais donc de revenir vers vous si nécessaire. Encore merci pour votre collaboration et votre rapidité de réaction comme Monsieur Botte d'ailleurs. Je vous souhaite un bon après-midi.» **Christine Herman, Architecte – attaché, AWaP**

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

À LA (RE)DÉCOUVERTE DE LA PROMENADE VERTE BRUXELLOISE



Promenade verte sur la L160 vers Stockel - oeuvre d'art

QUAND ?



Comme vous le savez, la programmation des activités des deux dernières années a été véritablement chamboulée.

L'agenda dépendait incontestablement des conditions sanitaires du moment qui évoluaient de mois en mois.

Actuellement, nous avançons toujours avec prudence. Mais de manière raisonnable, on peut espérer que la situation évolue favorablement. Aussi, nous vous convions à assister à notre prochaine assemblée générale ordinaire 2022 clôturant l'année 2021 qui se fera en présentiel le dimanche 20.03.22 au musée du Tram à Woluwe Saint-Pierre (Bruxelles) où le MTUB asbl nous accueille dans son musée, et plus particulièrement dans son espace brasserie, chauffé.

Auparavant, la matinée sera consacrée à une (re)découverte d'un tronçon de la promenade verte ceinturant Bruxelles, plus particulièrement celui de l'ancienne ligne 160 Bruxelles-Quartier Léopold - Tervuren entre Woluwe (Avenue) et Stockel. Cette ligne, mise en service par étapes en 1881/1882, a été électrifiée en 1931, fermée au trafic « voyageurs » fin 1958 et neutralisée en 1970. Après 5 km de marche, un tram historique du MTUB nous ramènera au musée où chacun aura la possibilité de visiter l'exposition permanente consacrée à cette ligne, véritable RER avant l'heure.

Un repas complet (apéritif – plat – dessert – 1 boisson au choix) vous sera ensuite servi.

Comment s'y rendre ?

En voiture : Ring O de Bruxelles, sortie Quatre-Bras à Tervuren et avenue de Tervuren jusqu'au carrefour avec les boulevards du Souverain et de la Woluwe ; parking rue du Leybeek, le long du musée et aux alentours (pas sur la cour du dépôt et du musée).

En transports en commun : tous les trains SNCB jusqu'à Bruxelles-Central, métro STIB ligne 1 vers Stockel jusqu'à Montgomery où dans la station, les trams 39 ou 44 vous mènent à l'arrêt « Musée du Tram »

Inscription et coût

Pour la balade, le tram historique et le repas: inscription obligatoire en ligne sur le site internet ; 30€ pour les membres – 35€ pour les non-membres. Le nombre de personnes est fixée à 45.

Pour l'AG, sont invités tous les membres en ordre de cotisation 2022, y compris ceux qui ne participent pas à la balade du matin. Il n'y a pas d'inscription préalable.

Au programme de la journée

Rendez-vous au MTUB : Musée du Transport Urbain Bruxellois (parking libre à proximité)

Avenue de Tervueren 364 à 1150 Woluwé-Saint-Pierre.

10.00 Accueil au musée des transports en commun

10.15 Départ de la marche le long d'un beau parcours explicatif sur l'ancienne ligne de chemin de fer 160 transformée en voie verte urbaine

11.45 Retour en tram historique

12.15 Repas de midi au musée

Formule A : Verre de bulles avec ses Zakouskis – vol au vent – bavarois

Formule B : Verre de bulles avec ses Zakouskis – tomates crevettes – bavarois

Bière ou vin et eau compris.

14h15 Présentation des objectifs poursuivis par « Bruxelles Environnement » pour la politique cyclo-piétonne

15.30 Assemblée générale de l'asbl : l'invitation à l'AG sera adressée par mail aux membres

- approbation des comptes 2021 et budget 2022

- décharge aux administrateurs pour les comptes 2021

- rapport moral 2021

- projets 2022

- démissions et admissions

- élection du CA

16.45 Visite guidée du musée et de l'exposition permanente consacrée au BT (abréviation du Chemin de fer Electrique Bruxelles – Tervuren)

17.45 Verre de l'amitié.

ET SI VOUS VOUS ENGAGIEZ ?

L'asbl recherche des bénévoles pour la réalisation de diverses tâches ainsi que des administrateurs - administratrices pour la gestion au quotidien. N'hésitez pas à nous contacter pour de plus amples informations au 0498.100 220.

Attention : Les candidats et les candidates pour le conseil d'administration doivent impérativement introduire leur demande jusqu'au vendredi 18.03.22 au plus tard de manière à les examiner. Cette demande, accompagnée de vos motivations, doit être formulée par écrit (courrier ou mail) auprès de Jacques BOTTE, Président de l'asbl : jbotte@cheminsdurail.be

Mesures sanitaires : Sur base des prescriptions sanitaires actuelles, le CST est obligatoire pour entrer au musée ; le port du masque est également obligatoire dans le tram et au musée, sauf pendant le repas pendant lequel la distanciation sociale sera respectée.



Située dans la province du Luxembourg et à l'extrême sud du pays, la Gaume jouit d'un microclimat: il y fait en général un à deux degrés de plus que dans les régions voisines. Cette particularité a contribué à lui donner le surnom de « petite Provence ».

Nous avons interrogé la Maison du Tourisme de Gaume, basée à Virton, qui a décidé d'innover en proposant de nouveaux services et en développant des itinéraires cyclables et pédestres sur son territoire : de quoi s'inspirer pour la belle saison qui revient !

Votre Maison du tourisme a fêté ses 20 ans en 2020 : l'occasion de créer une nouvelle identité et un nouveau site web ?

Oui à cette occasion nous avons souhaité lui insuffler un vent de fraîcheur, de modernité et d'ouverture. Cet état d'esprit est souligné par le slogan, « Visit Gaume » qui se réfère à « Visit Wallonia » et qui, par l'utilisation de l'anglais, se tourne aussi vers les visiteurs internationaux.

Au niveau symbolique, il représente les paysages en rondeur de la Gaume, sa lumière féérique et dorée, sa nature généreuse et douce. Mais on trouve aussi les 3 cuestas gaumaises, avec pour base la Semois et ses doux méandres, les forêts de feuillus qui font la douceur de notre nature, et les 9 formes représentent les 9 communes.

Le nouveau site web, quant à lui, se veut très visuel, pratique et adapté aussi aux smartphones. En plus des informations courantes telles que les hébergements, les endroits incontournables à visiter et les balades, le touriste peut préparer son voyage grâce au « Gaume shop » qui permet d'acheter toutes les cartes de promenades et autres livres sur la région.

De nouveaux sentiers pédestres et vélo ont aussi vu le jour récemment sur votre plateforme :



comment avez-vous procédé pour leur création ?

En général nous travaillons en équipe et en repartant de l'offre déjà existante afin de la compléter en fonction des publics différents, du nombre de kilomètres ou de la zone géographique. Par exemple, un projet à long terme de notre Maison du tourisme est de créer des sentiers thématiques à travers toute la Gaume. Ce sont des petites balades qui font place à la rêverie et l'imaginaire via des œuvres d'art en pleine nature. Le dernier en date est le Sentier Bayard de 6,5km. À travers ce parcours, le marcheur peut accomplir un escape Game via le « Grimoire de Maugis ».

Et les boucles Gallor « sur les traces des romains » : une autre manière de découvrir la région à partir d'un concept historique ?

Oui effectivement, comme une partie de la Chassée romaine Reims-Trèves passe par chez nous ainsi que par la Maison du Tourisme d'Arlon et celle de Cap sur Anlier, nous avons décidé communément de créer des boucles à travers cette chaussée et les lieux Gallo-romains de la région. Ces balades sont adaptées aux VTC et

E-Bikes et les topoguides sont disponibles gratuitement sur demande.

Il y a aussi l'itinéraire cyclable « Patrimoine & Paysage » de la Lorraine Gaumaise. Pourriez-vous nous expliquer son concept ?

Cet itinéraire est un ensemble de 5 randonnées transfrontalières en boucle allant de 43km à 78km. Il passe par la plupart des itinéraires RAVeL de notre région. Vous pourrez y découvrir de magnifiques paysages ainsi que les curiosités locales. Les topoguides « Patrimoine & Paysage » sont gratuits sur demande. Pour plus d'information, n'hésitez pas à visiter notre site : www.visitgaume.be

Comme aperçu des points d'intérêt de certains itinéraires cyclables, nous avons par exemple la boucle n°2 « L'Orval » : elle passe par le site de Montauban, haut lieu de l'archéologie gaumaise classé « Patrimoine majeur de Wallonie ». Ce site est le témoin de trois périodes successives d'occupation et l'on y trouve le musée lapidaire, destiné à abriter les découvertes archéologiques.

La boucle n°3 « La Butineuse » quant à elle, rejoint le dolmen de Gomery, l'une des deux tombes collectives préhistoriques de Belgique. Autre perle de cette boucle : l'ermitage de Wachet, une jolie chapelle en plein cœur de la forêt dont le chemin

d'accès est bordé de 14 stations en pierre de taille. Cette boucle n°3 emprunte notamment le tracé du RAVeL via la ligne L155 entre Virton et Belmont sur 2,6 km et via la L615 entre Saint-Léger et Chatillon sur 3,8km.

Enfin pour rappel, l'ancienne ligne gaumaise L155 est convertie en RAVeL depuis Virton jusqu'au cœur du parc naturel de Gaume (site de Croix-rouge) : un itinéraire totalement en site propre dès la gare de Virton, excepté sur 1,3 km pour la traversée du Ton (en liaison cyclable suggérée). De quoi donner l'embarras du choix aux cyclotouristes visitant la Gaume !

CONNAÎTRE NOS MEMBRES

Luc De Brabandere... le philosophe d'entreprise qui aime le vélo



Georges
Wathlet

Depuis de nombreuses années, Luc de Brabandere est membre de Chemins du Rail. À 20 ans, il décroche un diplôme de mathématicien à l'UCL. Et il complète cette formation par une licence en philosophie. Il a cofondé l'agence de communication Cartoonbase où artistes et consultants travaillent ensemble. Il enseigne dans différentes universités et est administrateur de WBE (Wallonie-Bruxelles-Enseignement).

On le qualifie de philosophe d'entreprise. Mais qu'est-ce que cela recouvre ?

Dans une entreprise, il y a toute une partie qui est chiffrée : la comptabilité, l'informatique, les stocks... Mais il y a aussi un volet qui ne l'est pas : l'ambiance, l'esprit d'équipe, l'image de marque, la créativité, le stress. Ce que le philosophe d'entreprise veut apporter, c'est la même rigueur dans ces domaines que dans ceux qui sont chiffrés. En résumé, il propose d'être rigoureux, même quand les chiffres sont absents.

Vous êtes membre de Chemins du Rail, d'où vous vient votre passion pour le vélo ?

Quand j'étais petit, j'ai eu la poliomyélite. En 1958, une épidémie de polio a éclaté en Belgique et on a vacciné les enfants. Malheureusement, j'ai été victime d'un mauvais vaccin. Comme d'autres enfants, je n'ai plus su marcher. Il a fallu de très nombreuses heures de rééducation pour que je retrouve l'utilisation de mes jambes. J'ai eu beaucoup de chance, car d'autres enfants en sont morts. Mais même plus 50 ans plus tard, je sens toujours une faiblesse en marchant. Alors qu'à vélo, ce n'est pas le cas.

Pour vos 60 ans, vous avez fait Bruxelles-Jérusalem à vélo en 60 jours. Que retenir de ce voyage ?

C'est l'événement de ma vie. À beaucoup de points de vue, d'ailleurs, car c'était 50 ans après la polio. J'ai fait le parcours tout seul jusqu'en Autriche. Puis, plusieurs personnes m'ont accompagné. Mon fils a fait le 3e tiers, le plus long, entre Istanbul et Jérusalem, ce qui représente 1 800 km en 18 jours. Ma famille m'a rejoint à Istanbul pour fêter mon anniversaire. Ce fut un moment incroyable et une chance énorme d'avoir pu réaliser ça.

Vous avez fait d'autres voyages à vélo ?

Oui, notamment en Ukraine, au Danemark et en Norvège. Mais l'émotion n'était pas la même.

Un pays vous a marqué plus particulièrement ?

La Syrie. J'y ai même dormi à la belle étoile. En 2008, c'était encore un pays relativement calme, à défaut d'être « détendu ». Une anecdote : en Syrie, pas de signal pour les smartphones. À la frontière, quand je suis entré en Jordanie, du côté syrien, on voyait les gens tendre leur téléphone vers la Jordanie pour capter le réseau jordanien. Mais la situation n'est plus la même. Aujourd'hui, je n'oserais plus traverser la Turquie, ce que j'ai fait dont le désert d'Anatolie. J'ai bénéficié d'un moment exceptionnel pour voyager dans ces pays.



Vous faites encore beaucoup de vélo ?

Beaucoup pour les loisirs et le sport, mais jamais pour l'utilitaire. S'il y avait un RAVeL pour aller à la gare d'Enghien, je le prendrais. Mais actuellement, l'itinéraire est trop boueux, ou alors je dois faire un énorme détour et emprunter un morceau de grand-route. Et il faudrait aussi un parking sécurisé pour mon vélo à la gare.

Comment avez-vous connu Chemins du Rail ?

En fait, je ne m'en souviens plus. Mais le jour même où j'ai appris l'existence de CDR, je me suis fait membre. J'habite non loin d'un RAVeL, à 2 km de l'ancienne ligne Enghien-Braine-le Comte (NDLR : ligne 123, projet de finalisation l'étude) je roule à vélo tout le temps. J'en ai d'ailleurs parlé au bourgmestre d'Enghien. Et donc, ce que vous faisiez m'intéressait, mais je ne me souviens plus des détails. Et puis, il y en a un autre, en direction de Flobecq. (NDLR : Ligne 87) Et là, brusquement on tombe sur une maison en plein milieu du parcours (NDLR : à Ellezelles) : le genre de choses qui me met en colère. Une maison sur le RAVeL ! Et puis, j'ai aussi la passion du train. Je trouve que vélo et train, ça va ensemble.

Selon vous, quel doit être le rôle de Chemins du Rail ?

De faire bouger les choses, de lutter contre la résistance au changement. En cela, votre rôle est essentiel. Le moteur du changement, ce sont des associations comme la vôtre. Les autres formes de pouvoir sont malheureusement de moins en moins efficaces. Et d'ailleurs, votre rôle va bien au-delà du RAVeL. L'associatif a un rôle essentiel à jouer, dans nombre de domaines, aussi dans la culture, dans l'art, dans l'éducation... Parce que cela suscite de l'énergie, cela donne le moral aux gens, ce qui est bon pour la santé.

Vous militez vous-même pour faire bouger les choses ?

En tout cas, je discute avec beaucoup de monde. En essayant de les convaincre. Un exemple : j'ai discuté avec un dirigeant de la SNCB en lui demandant pourquoi on ne créait pas un Pairi Daiza Express. Ça fait des années qu'on discute de faire de nouvelles routes, je trouve qu'au lieu de parler, il faudrait agir et

développer le train. Et certaines petites associations font parfois bouger les choses autant qu'un ministre...

Comment voyez-vous l'évolution de la mobilité en Wallonie ?

La mobilité est un problème qui implique des acteurs qui ne se parlent pas. Un simple exemple : mettre mon vélo dans le train, ça reste compliqué et c'est cher. Souvent, le matériel roulant n'est pas adapté, pas plus que les quais. Pourquoi ? Parce que les gens du train ne parlent pas assez à ceux qui s'occupent du vélo. Cela dit, il faut reconnaître qu'il y a des tentatives qui vont dans le bon sens. Restons optimistes. Mais la mobilité, c'est mettre ensemble des gens qui ne se parlent que trop rarement. Il faut un dialogue. Et aussi changer les modèles mentaux. Le vélo est encore trop souvent perçu comme un instrument pour pratiquer du sport ou qui sert aux loisirs en famille et pas comme un moyen de transport. On devrait imiter les Pays-Bas où c'est le cas. Et avoir plus de parkings à vélo dans les gares. Même à Bruxelles, les gens ne savent pas toujours où mettre leur vélo. Et ce sont des associations comme les vôtres qui feront bouger les choses.

Quelles seraient les améliorations principales à apporter sur le RAVeL ?

En fait, le modèle c'est la Vennbahn. Je trouve ce RAVeL exceptionnel : il y a des bancs, des aires de repos. Il faudrait compléter les chaînons manquants, notamment un pont non loin d'ici quand on vient de Nivelles (NDLR : à Arquennes sur la ligne 141). Et puis, surtout, continuer à développer le réseau. Je suis en colère quand j'entends que certains bourgmestres s'y opposent. Mais restons optimistes !



Que devient la ligne L86 ?



Jacques Botte

L'ancienne ligne de chemin de fer 86, en grande partie à voie unique nord - sud , reliait autrefois De Pinte à Basècles Carrières. Longue de 58,8 km, elle fut créée pour le trafic marchandises puis voyageurs, en plusieurs étapes et mise en service entièrement dès 1861.



- Fermée progressivement dès 1985, la ligne comporte actuellement diverses sections :
- **De Pinte – Renaix** : 31.5 km toujours en service avec Renaix en tant que gare terminus Le seul ouvrage d'art important et connu est le tunnel de Louise-Marie, long de 422 m détruit pendant la Première Guerre Mondiale puis reconstruit dès 1922.
 - **Renaix – Basècles Carrières** : 27,1 km : hors service (HS)
 - **Section Renaix - Frasnes-lez-Anvaing** : 9,9 km HS mais encore ferrée
 - **Section Frasnes-lez-Anvaing - Leuze** : 7,6 km HS mais déterrée
 - **Section Leuze : Basècles Carrières** : 9.6 km devenue RAVeL

En tant que future voie verte, la partie qui nous occupe spécifiquement concerne la section sud de la ligne qui est hors service. Actuellement, on peut la décrire comme suit :
(Colonne 1 : BK - Colonne 2 : BV)

Section Basècles Carrières – Leuze

- 00.0 Basècles Carrières
- 01.7 Basècles
- 02.8 Thumaide
- 05.6 Tourpes
- 09.6 Leuze

Cette section est devenue un RAVeL qui permet au départ de Basècles Carrières (jonction avec la L78 Tournai – Saint-Ghislain en service) de rejoindre directement Leuze puisque la voie verte entre en gare le long de la voiel.

Section Leuze – Frasnes-lez-Anvaing

- 09.6 Leuze
- 12.5 Grandmetz
- 15.9 Moustier
- 17.2 Frasnes-lez Anvaing

Grâce au passage sous-voies, il est possible de quitter le RAVeL côté gare et de rejoindre facilement le futur RAVeL vers Frasnes. Ce tronçon est en cours de réalisation. Il comprend 8 passages à niveau et 9 ouvrages d'art Les ouvrages d'art qui ont été rénovés. L'entreprise pour la réalisation du RAVeL a été adjudgée et les travaux débutent en avril 2022.



Réfection des ouvrages d'art



L86 à hauteur de Leuze, le long des jardins partagés



Les rails sous la végétation près de Renaix

Section Frasnes-lez-Anvaing – Renaix

- 17.2 Frasnes-lez-Anvaing
- 19.0 Ellignies
- 21.6 Anvaing
- 23.7 Dergneau
- 27.1 Renaix

Cette section est plus délicate. Elle comprend 10 passages à niveau et 7 ouvrages d'art. Le rail disparaît sous une végétation envahissante. Il est prévu que le SPW prenne en charge l'opération de déterrage. Ce tronçon devrait devenir un RAVeL à partir de 2024.

Très intéressante, le nouveau RAVeL de la L86 reliera dans le futur proche, deux gares importantes Leuze et Renaix dont les BV présentent une grande valeur patrimoniale et sont les témoins d'une certaine époque des chemins de fer.

Ce futur RAVeL constituera incontestablement un axe central continu au sein d'un quadrilatère de voies vertes . Avec :
À l'Est : le RAVeL fluvial de la Dendre ;
Au Sud : le canal Nimy-Blaton-Péronnes ;
À l'Ouest : le RAVeL fluvial de l'Escaut ;
Au Nord : le développement des voies vertes des lignes de chemin de fer 87 et 83.

De quoi permettre des déplacements au quotidien en toute sécurité dans la région mais aussi favoriser le tourisme à vélo dans ce terroir en pratiquant, pourquoi pas l'ensemble de la boucle ?



Court-Saint-Étienne, le bâtiment de la gare

Reconversion,
un exemple à suivre :

LA « GARE » DE COURT-SAINT-ETIENNE



Dans notre dernier numéro, nous évoquions les anciens bâtiments-voyageurs réaffectés. Un cas qui nous paraît exemplaire, le BV de Court-Saint-Étienne sur la L140 Ottignies-Charleroi repris par la coopérative Quatre-Quarts.

◀ Nous avons demandé à **Xavier MARICHAL**, coordinateur « bâtiment » pour la coopérative, de nous en dire plus sur cette coopérative.

« Quatre Quarts » qui se veut un « tiers-lieu », un lieu de convivialité et d'activités citoyennes. Organisés autour du quart central de la cantine (qui assure l'équilibre financier) s'ajoutent un coin librairie, une mise en valeur des artisans locaux et des ateliers de toutes sortes. Le tout évolue au fil du temps, au gré des idées et envies des coopérateur-rices et des citoyen-nés qui le fréquentent et l'animent. Chez Quatre Quarts, vous pouvez suivre un cours de dessin, assister à un spectacle, boire un café, organiser une réunion, proposer un débat... ou simplement attendre le train au chaud. Le tout dans un esprit d'économie sociale et durable.

Quand et comment cette belle aventure a-t-elle commencé ?

La coopérative Quatre Quarts a été fondée en 2015 par Laurence FONSNY, Pauline GERARD et Valérie RIDELLE. L'objectif premier consiste à créer du lien, d'offrir un lieu de rencontre et d'échange. Pour assurer la pérennité d'un tel lieu, il faut aussi lui trouver un équilibre économique, d'où la cantine pour laquelle la coopérative vient d'engager quatre personnes. En termes d'acteurs, de nombreux coopérateurs et coopératrices, ainsi que d'autres bénévoles, s'impliquent de manière régulière pour faire vivre le lieu, veiller à son esprit et aussi aider dans une multitude de tâches.



La « cantine » Quatre Quarts

Photos © Quatre Quarts

Quand on reprend un bâtiment des voyageurs désaffecté, quel en est le propriétaire et quelles sont les conditions d'occupation ? Comment en assure-t-on le financement ?

La SNCB est et reste propriétaire des lieux. Après une succession de baux précaires (et stressants) pendant 6 ans, la coopérative a « remporté » en 2021 une concession à impact sociétal pour 8 ans. Nous sommes donc concessionnaires, i.e. locataires d'un bâtiment public. Le bâtiment est reçu « en l'état bien connu du concessionnaire », c'est-à-dire en mauvais état (après plus de 15 ans d'occupation) et nous devons tout refaire à notre charge (électricité, plomberie, chauffage... et agrément pompier) en sus de la redevance mensuelle à la SNCB (4€ du m2 minimum, voire plus car les concessions SNCB se basent sur un pourcentage du chiffre d'affaires).

Cette durée de 8 ans est positive en termes de (première) stabilité, mais courte pour effectuer un prêt pour les investissements à réaliser.

On le voit, le volume de cette « gare » dépasse les stricts besoins de Quatre Quarts. Quels sont les projets en cours mais aussi comment les simples citoyen-ne-s qui voudraient soutenir la coopérative peuvent-ils y contribuer ?

Effectivement, nous occupons jusque-là 250 m2 mais la concession était pour tout le bâtiment : plus de 700 m2 (plus caves et grenier) à restaurer et utiliser. Quatre Quarts a donc gardé les salles contiguës de la cantine pour d'une part aménager quatre salles dédiées aux ateliers et activités culturelles et créer d'autre part un espace de coworking. Pour le reste, nous avons fait un appel à « occupants » pour que d'autres projets qui partagent nos valeurs et notre vision de l'économie viennent nous rejoindre et rendre vivantes ces surfaces complémentaires.

C'est ainsi que les visiteurs bénéficient maintenant à la « gare » d'un magasin maraîcher de produits locaux tenu par la coopérative Agricovert, d'ateliers de menuiserie et textile partagés organisés par l'asbl Rawète, la bibliothèque sur les plantes de l'asbl Folia Officinalis, une garnisseuse (réparation de fauteuils), une restauratrice de meubles, deux art-thérapeutes... Il nous reste encore deux pièces de 20m2 pour accueillir d'autres projets.

Les citoyen-nés nous soutiennent financièrement en devenant coopérateur (25 € la part) et pratiquement en organisant des activités qui font vivre le lieu et/ou en s'impliquant dans diverses tâches, tantôt ponctuelles (chantiers participatifs) tantôt récurrentes (permanences, communication...).

En conclusion, si la réoccupation de l'imposant bâtiment des voyageurs de Court-Saint-Étienne a été réalisée, c'est que c'est aussi possible pour des bâtiments plus modestes. Nous plaçons donc une fois de plus pour qu'une convention-cadre similaire à celle qui a pu préserver les anciennes lignes à l'intention du RAVEl puisse préserver les bâtiments ferroviaires en vue d'une nouvelle occupation pour des lieux de rencontre à l'usage du public.



L'atelier vélos de la gare



Gilbert Perrin

La Chapelle de verre

UN GÎTE INSOLITE

LABELLISÉ BIENVENUE VÉLO

Morgane
Hallé



Fauquez est un village hors du temps près du canal Charleroi Bruxelles, situé entre Ittre et Ronquières. Lorsque l'on arrive par le RAVeL du halage, les petites maisons ouvrières des anciennes verreries nous accueillent et certaines d'entre elles montrent encore sur leur façade les carreaux de verre coloré typique du lieu, vestiges du passé industriel. D'anciens bâtiments liés à la vie sociale des ouvriers sont encore présents, dont la « Chapelle de verre » que nous allons découvrir...

J'ai rencontré son propriétaire, Michaël BONNET, qui m'a fait visiter ce lieu profondément ancré dans le patrimoine local et qu'il rénove depuis maintenant un peu plus de trente ans. Depuis 2021, le gîte de la chapelle est labellisé Bienvenue Vélo.

Un patrimoine unique

La chapelle est située dans la rue principale de Fauquez dénommée « Arthur Brancart » d'après le directeur bienveillant et créatif inventeur qui a repris la direction des verreries locales au début du 20^e siècle. Celui-ci développe le village en parallèle de son usine. Très attentif au bien-être des ouvriers, il avait par exemple mis au point un système de cotisation auquel chaque membre du personnel adhérait : prémices de mutualité servant à couvrir les frais occasionnés par une maladie ou un accident.



Vue de la salle d'une des chambres du gîte

Vous avez dit marbrite ?

Arthur Brancart a développé la technique de production de la marbrite, durant la première guerre mondiale. Le verre était coulé sur des plaques à stries, ensuite recoupé en format rectangulaire et possiblement recoupé entre d'autres formats plus petits. Encore aujourd'hui, personne ne sait par quel procédé exact a été créé la marbrite ; le sable issu du bois de la Houssière pourrait être à l'origine de son unicité.

Verre teinté dans la masse, non translucide et très coloré, la marbrite fait le bonheur des décorateurs et architectes lors de la période d'art nouveau et d'art déco. En effet, les verreries de Fauquez ont participé à l'exposition des arts décoratifs de 1925 à Paris : leur stand y a reçu des prix au niveau architectural ainsi qu'au niveau du produit développé. Cette reconnaissance a permis dès lors à la marbrite de connaître un succès quasiment planétaire. Il y avait 30 % de chutes lors de la production de la marbrite. En 1930, un entrepreneur de Braine L'Alleud a eu l'idée de broyer ses chutes afin de les utiliser en projection à la main sur des murs en ciment coloré : c'est la naissance de la technique du cimorné, le ciment qui orne. Aujourd'hui, on peut encore voir régulièrement des façades arborant cette technique dans la région.

La chapelle et sa restauration

La chapelle a été bâtie à la demande d'Arthur Brancart en 1939. Elle est dédiée à Ste Ludgarde, qui y reposait jadis dans un cercueil de verre. Désacralisée depuis de nombreuses décennies, la chapelle a été rachetée par son propriétaire actuel dans les années nonante, qui la rénove depuis lors.

Pour restaurer la chapelle, le propriétaire a dû collecter de la marbrite à partir de restes existants : le matériau, très présents dans les intérieurs des maisons de la région était peu à peu retiré par ces derniers lors de rénovations privées. Il suffisait à Michaël de faire des collectes régulièrement pour en obtenir. Les personnes déposaient parfois même leur marbrite spontanément devant la chapelle.

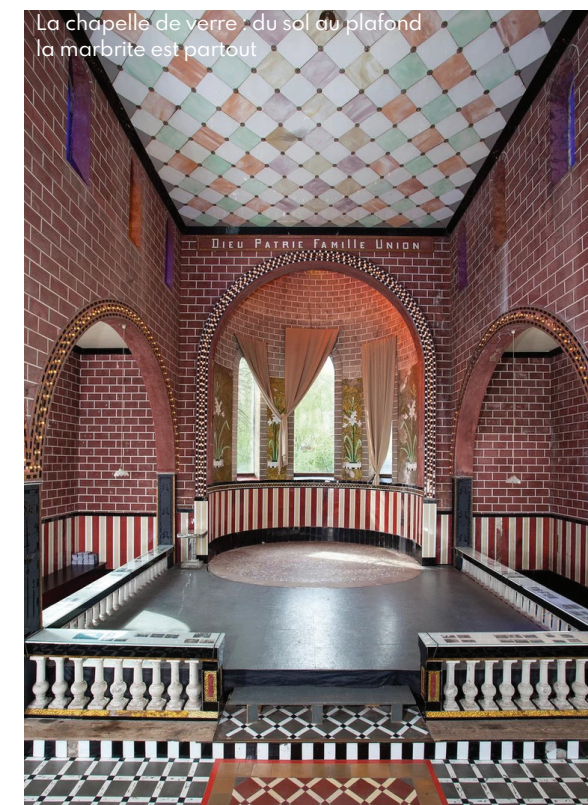
La création d'un mur de séparation (enduit de cimorné) sur toute la hauteur de la chapelle a permis de garder libre le chœur, qui sert donc de scène pour les concerts organisés. L'autre partie, du côté de la nef, est divisée en plusieurs espaces de vie formant le gîte avec notamment

une grande cuisine commune, ainsi qu'un salon. Le hall d'entrée du bâtiment abrite une exposition d'images d'époque, ainsi qu'une partie de l'importante collection d'objets en marbrite fabriqués aux verreries de Fauquez.

Retrouvez une interview du propriétaire et la visite de la chapelle dans l'émission les Ambassadeurs : <https://www.rtb.be/article/la-production-de-marbrite-10116131>

Aujourd'hui : un gîte Bienvenue Vélo et une salle de concert

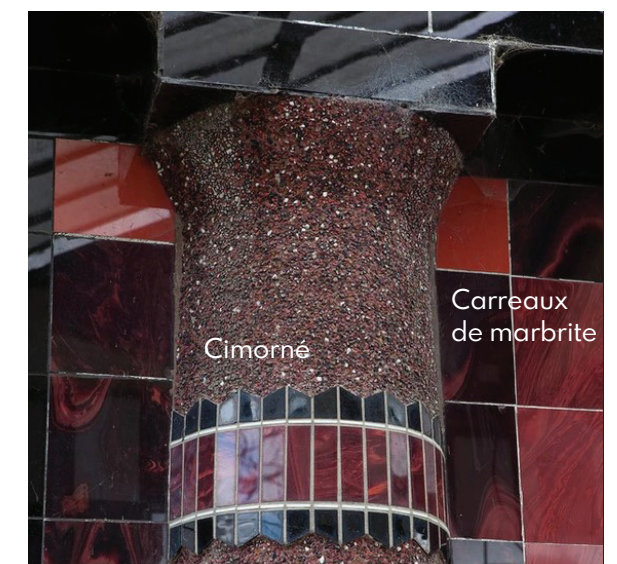
La chapelle a toujours été accessible au public et a notamment ouvert ses portes pour la première fois aux journées du patrimoine en 1993. Elle sert actuellement tour à tour de gîte et de salle de concert, dont l'acoustique est exceptionnelle au dire des musiciens...



La chapelle de verre : du sol au plafond la marbrite est partout



Rue principale de Fauquez et les maisons des ouvriers



Détail de la façade de la chapelle

Un appartement loué à l'année se trouve aux étages supérieurs, avec une chambre en mezzanine dans le clocher de la chapelle. Le gîte comporte deux belles chambres doubles avec vue sur le chœur de la Chapelle, ainsi qu'une chambre d'enfants avec deux lits superposés. La capacité d'accueil est de 4 adultes et deux enfants. Le chœur de la chapelle permet aux hôtes de garer leurs vélos en toute sécurité et à l'abri des intempéries.

Des balades variées autour du gîte

Des cartes papiers de la région sont à disposition et il est possible de demander des renseignements complémentaires au propriétaire: il suggère notamment des balades à travers champs entre l'ancien et le nouveau canal. La région est balisée de nombreux points nœuds et le RAVeL du halage des canaux est magnifique à parcourir. Juste au sud de Fauquez se trouvent les quatre ascenseurs du Canal du Centre historique, donc sur le RAVeL. Le site est classé au patrimoine de l'UNESCO.

Retrouvez une balade à proximité du gîte, créée par Chemins du Rail « L106 : Ecaussinnes, au pays des canaux et des châteaux »

sur notre site : <https://www.cheminsdurail.be/parcours-decouvertes/>. Il s'agit d'une boucle de 35,5km passant par Ronquières : l'occasion peut-être de loger à la chapelle de verre de Fauquez avec son vélo ?

Un grand merci à Michaël BONNET pour son travail de préservation et de transmission du patrimoine industriel, ainsi que son accueil. Il est possible de visiter la chapelle sur demande via le site web. Vous y retrouverez aussi les informations pour réserver le gîte ainsi que de nombreuses ressources historiques pour en savoir plus : <https://www.lachapelledeverre.be/>



Fauquez était alors desservi par la gare



La collection des Verreries de Fauquez, dans l'entrée de la Chapelle de Verre

Ci-contre, quelques photos de la balade de janvier dernier, organisée par notre asbl dans la région aux alentours de Fauquez, le long de la Sennette. On y voit notamment la nouvelle plaque de gare dessinée par Gilbert Perrin de Chemins du Rail et installée par le SPW Mobilité Infrastructure.



Photos Jean-Luc Dupont



LA WALLONIE A DÉCIDÉ DE SÉDUIRE L'ALLEMAGNE

Pour promouvoir l'image touristique de la Wallonie dans le monde, Wallonie Belgique Tourisme (WBT) dispose de bureaux à l'étranger. Et notamment en Allemagne, depuis 2001. Installées non loin de la gare de Cologne dans un bâtiment dont un étage regroupe WBT, Toerisme Vlaanderen et les services commerciaux des trois régions belges, Eva CLAUSHUES, Barbara BUCHHOLZ et leurs collègues font tout pour attirer le touriste allemand en Wallonie.

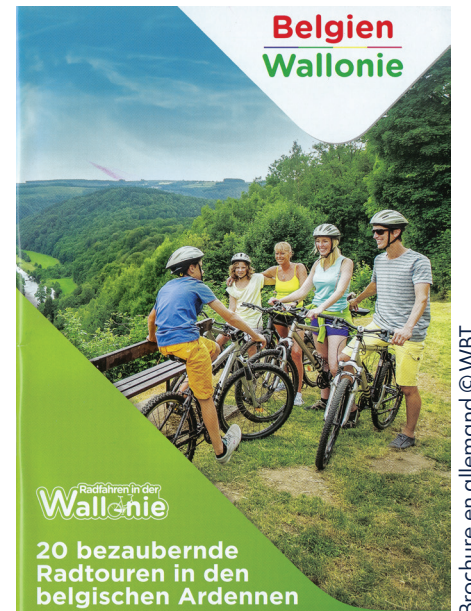
À la dernière assemblée générale de WBT, le marché allemand a été qualifié de «prioritaire». Nous nous sommes demandé ce que cela impliquait.

Le mieux n'était-il pas de poser la question aux personnes qui concrétiseront cette volonté?

BB : En fait, c'est le résultat d'une enquête menée par un cabinet de conseil en stratégie. Ils ont conclu que l'Allemagne représentait plus de potentiel qu'actuellement. Et que ce serait donc bien de faire passer le marché allemand en prioritaire.

EC : Quant aux conséquences pratiques, et notamment budgétaires, c'est à l'étude pour l'instant.

Quel est le profil du touriste allemand? Quand on lui parle de la Wallonie, qu'est-ce que ça lui évoque? EC : Il y a quelques années, on a fait un sondage, ici, à Cologne. Ce qui est le plus connu de la Wallonie, ce sont les Ardennes. Et donc, on utilise souvent ce terme pour le marketing, sans toutefois oublier, par exemple, la province de Hainaut.



Brochure en allemand © WBT

BB : Il y a une difficulté supplémentaire : en Allemagne, dans la tête des gens, le mot «Belgique» est souvent associé à la Flandre ou Bruxelles. Mais le fait que la Wallonie soit moins connue est aussi une chance pour nous : c'est comme un bijou caché que nous allons promouvoir.

EC : D'ailleurs, avant la pandémie, le nombre de touristes augmentait.

Et qu'est-ce qui les attire le plus? EC : En général, c'est plutôt la destination nature et donc, l'Ardenne, pour faire de la rando pédestre ou à vélo. Et puis, il y a le patrimoine avec des villes comme Liège, Namur, Mons, et aussi Tournai ou Charleroi. Le patrimoine UNESCO est très attirant pour le touriste allemand. Sans oublier les villes ou villages de charme. Évidemment, la province qui est la plus visitée est celle de Liège, avec les Cantons de l'Est, et viennent ensuite les provinces de Namur et de Luxembourg.

BB : Un élément attire aussi le touriste : la gastronomie. Le paysage ardennais, le touriste peut en fait trouver un cadre semblable en Allemagne, mais c'est la gastronomie qui fait vraiment la différence. On est dans un autre pays avec une autre culture. Il y a les bières spéciales, même si certains adhérents au «Reinheitsgebot» (NDLR : Le décret sur la pureté de la bière qui en spécifie les ingrédients et qui date de 1516) sont parfois réticents à tenter l'expérience. D'autres, au contraire, viennent pour ça : la gastronomie, la bière, les produits de terroir.

EC : On s'attache donc à toujours mettre en avant

les produits de terroir et la gastronomie en les associant à la notion «Ardenne».

La méconnaissance de la langue de Goethe en Wallonie (à l'exception des Cantons de l'Est) n'est-elle pas un frein à l'accueil des touristes allemands? BB : Oui et non. Ce n'est pas plus difficile qu'en France, l'une des destinations favorites des Allemands. Mais, c'est vrai, un peu plus d'efforts serait le bienvenu. Par exemple, à travers des panneaux explicatifs sur le RAVeL et avoir les sites internet en allemand et notamment le site ravel.wallonie.be, même s'il est déjà en anglais, ce qui le rend plus international. Et puis aussi, les explications dans les musées. Dans un restaurant ou un hébergement, c'est moins important. Ça s'arrange, car les Belges sont assez ouverts aux langues et on fera l'effort de comprendre. C'est d'ailleurs peut-être une différence avec la France. La raison est sans doute que la Belgique est un pays multilingue.

EC : Mais ce serait bien si les prestataires pouvaient déjà s'exprimer en anglais.

Le vélotouriste allemand connaît en général la Vennbahn. Mais comment l'attirer sur le reste du réseau? EC : On fait du marketing en se basant sur les autres itinéraires. Par exemple, l'an dernier, on a fait la promotion de la route UNESCO. On a collaboré avec un magazine spécialisé (My Bike) pour en faire la promotion. On va le refaire pour la section wallonne de l'EuroVelo 3 (NDLR : Trondheim-Compostelle). Et l'année prochaine, ce sera sans doute La Meuse à vélo. Ces itinéraires donnent une image du vélotourisme en Wallonie.

BB : Le principe du RAVeL est connu ici en Allemagne, mais pas autant qu'il ne le mérite. Des itinéraires sur d'anciennes lignes de chemin de fer, cela existe aussi en Allemagne et c'est très populaire. Un interlocuteur important pour promouvoir le RAVeL est l'ADFC, l'association des cyclistes allemands. Et puis, on fait aussi la promotion de l'ensemble du réseau à travers la distribution des cartes RAVeL dans des salons. Et on en revient à la nécessité d'avoir le site RAVeL en allemand, ce qui permet aux gens de plus facilement planifier leur voyage. On se concentre d'abord sur des itinéraires phares comme La Meuse à vélo ou la route UNESCO.

EC : Autre élément important : travailler avec des boucles thématiques et les points nœuds.

Vous recevez des réactions de la part des vélotouristes? BB : En général, elles sont positives, surtout à propos des RAVeL bien aménagés.

Comme, par exemple la ligne 38 entre Aix et Liège, cette véloroute est superbe. Les gens aiment combiner le plaisir de faire du vélo, voir des paysages, découvrir la gastronomie, rencontrer des gens, c'est tout ça qui fait la Wallonie.

Mais il y a aussi des critiques : certains tronçons ne sont pas bien aménagés. Et il y a aussi les détours ou des passages dangereux : revêtement en gravier, pente trop raide. Ça, je l'ai vécu personnellement. On se demande parfois qui a imaginé le tracé de certaines voies vertes. Ce que les gens souhaitent aussi, c'est avoir des services comme des «offres packages», qu'on assure le transport de bagages, d'indiquer où louer des vélos qu'on pourrait restituer en fin d'itinéraire, avec la possibilité d'effectuer le retour en train. Ce serait aussi bien d'améliorer l'intermodalité, par exemple, le transport des vélos dans les trains. Et ne pas oublier les stations de chargement pour les batteries.

Vous avez demandé à une journaliste de réaliser des podcasts sur la Wallonie...

EC : Oui, et il y en aura un sur le vélotourisme dans la 2e moitié de l'année, je pense. Ces podcasts ont beaucoup de succès. On peut les écouter notamment sur les chaînes «podcast» comme Spotify et sur notre site. Et le nombre de téléchargements est élevé.

D'autres projets de promotion? BB : Travailler avec des journalistes, des blogueurs et des blogueuses. J'en connais qui adorent le vélo. On va notamment encore plus développer nos activités dans la blogosphère.

À propos du RAVeL et des voies vertes, avez-vous un souhait à formuler?

BB : Qu'il y ait un monitoring régulier de l'état des RAVeL et des voies vertes. Certains tronçons sont vraiment très difficiles à parcourir : des pierres sur le chemin, une végétation trop envahissante ou encore de la boue. Et aussi une chose importante pour le vélotouriste allemand : la certification des itinéraires par un organisme comme l'ADFC, ce qui a été fait pour la Vennbahn. Les Allemands aiment bien les certificats de qualité.

Comme on voit, les projets de promotion ne manquent pas dans la ville rhénane.

Quant à moi, je crois que je vais me replonger dans mon Assimil allemand...



Georges Wathlet



Morgane
Hallé

QUELLES LEÇONS RETENIR DES COMPTAGES 2021 LE LONG DU RAVeL



Comptage 2022 à Elouges

Comme vous le savez, depuis maintenant plusieurs années, notre asbl est chargée de la réalisation de comptages sur le RAVeL durant l'été, afin de récolter des données quantitatives et qualitatives sur les cinq provinces. Ces données s'inscrivent dans une évolution globale du réseau RAVeL et prennent en compte les différentes utilisations de celui-ci : déplacements utilitaires, activités de loisir quotidien ou encore vélotourisme.

Si des tendances générales se dessinent sur toute la Wallonie, chaque point de comptage s'inscrit cependant dans son contexte local portant son lot de problématiques spécifiques. A noter que les intempéries violentes de cet été ont malheureusement entravé la récolte de certaines données pour les lieux particulièrement touchés.

Dans cet article, il n'est pas possible de reprendre les conclusions de chacun des 20 lieux que nous avons couverts durant notre campagne de comptages 2021. Nous vous suggérons la lecture du rapport détaillé disponible sur notre site web, dans l'onglet Actualités : <https://www.cheminsdurail.be/les-resultats-des-comptages-2021-sur-le-ravel/>

Vous y trouverez notamment le questionnaire qualitatif utilisé cette année par nos équipes, inspiré en grande partie du questionnaire concernant les voies vertes, validé au niveau européen. Il est à noter que le questionnaire utilisé lors de nos comptages évolue chaque année en fonction des thématiques et de leur niveau de détail attendu.

Par exemple, pour l'édition 2022, l'Agence wallonne du Patrimoine (AWaP) a d'ores et déjà exprimé son intérêt pour une augmentation du nombre de questions spécifiques au patrimoine sur RAVeL, afin d'obtenir de nouvelles données exploitables.

Nous remercions les trois étudiants engagés pour la mission ainsi que tous les bénévoles ayant participé aux comptages 2021.

VOIES VERTES SUR LES ANCIENNES LIGNES FERRÉES			Nombre de passages (tous usagers confondus)		
Lieux			Semaine	Week-end	Comparaison avec 2020
31	Rocourt	Gare	492	812	+ (avec Ans en 2020)
38	Plombières	Site Minier (Bifurcation L38-L39)	340	349	
38	Soumagne	Rue César de Paepe	575	542	-
38	Chênée	Intersection avec l'Ourthe	815	-	- (semaine seulement)
48	Waimes	Gare : intersection des RAVeL L45/48	610	1376	
98-98A (W1)	Élouges (Dour)	Bifurcation des deux lignes	692	602	
126	Hamois	Office de tourisme	184	182	
141	Nivelles	Gare du Nord (rue de Sotriamont)	382	665	+
142	Namur	Place Hastodon (bifurcation avec la liaison vers la Sambre)	423	538	+
150A	Anhée	Jonction avec la Meuse	375	-	- (semaine seulement)
156	Chimay	Bifurcation LI09 / LI56	321	412	
EV5	Marche	Bd urbain - Face à la MT	324	179	
W7	Libramont	Voie verte vers Saint-Ode	79	144	

VOIES VERTES HYDRAULIQUES			Nombre de passages (tous usagers confondus)		
Lieux			Semaine	Week-end	Comparaison avec 2020
Canal Espierres (EV5-W4)	Leers-Nord	Maison du Canal	806	893	
W4	Mons	Grand Large (PN4)	326	854	-
W7	Poulseur	Rue de l'Ourthe	-	-	
EV19 - Meuse	Jambes	Pont des Ardennes	466	2027	+
EV19 - Meuse	Namur	Auberge de la jeunesse	1094	2311	+
EV19 - Meuse	Liège	Passerelle la Belle Liégeoise	-	1548	+ (w-e seulement)
EV3 - Sambre	Namur	Passerelle Salzinnes	285	522	+
EV3 - Sambre	Lobbès	Bifurcation avec la LI09/2vers Thuin/Beaumont	316	353	

CONCLUSIONS GÉNÉRALES DE L'ÉDITION DES COMPTAGES 2021

1. A partir des différents comptages, le RAVeL dans son ensemble est considéré en tant qu'outil de déplacements très apprécié. A certains endroits, des améliorations sont à apporter en termes d'entretien régulier, de propreté et de sécurité., notamment aux traversées de chaussée.

2. Par rapport aux années précédentes, les cyclistes représentent toujours la majorité des usagers. La cohabitation avec les autres usagers du RAVeL n'est pas aisée et conduit parfois à de vives tensions. La vitesse de 30 km/h maximum n'est pas respectée.

3. Au total, les enquêtes qualitatives révèlent les éléments suivants :

a. Le RAVeL reste apprécié pour la sécurité par rapport au trafic voitures. La qualité du revêtement est appréciée. Le manque de signalisation est toutefois relevé.

b. On distingue facilement les « lève-tôt » : piétons et cyclistes occupent le RAVeL dès

8h, majoritairement pour les déplacements utilitaires (école, travail) ou les plus sportifs. En fin de matinée, les promeneurs suivent. Dans l'après-midi, on retrouve principalement des familles avec enfants.

c. L'offre touristique est insuffisamment développée le long du RAVeL. Il existe peu d'indications qui précisent les lieux où se restaurer ou dormir. Il en va de même pour les lieux touristiques à découvrir dans les environs (abbayes; châteaux ; attractions ; ...).

d. On retrouve des personnes de tout âge et de tout sexe. Bon nombre d'usagers sont des locaux mais le nombre de vélotouristes s'accroît. Les résultats obtenus en termes de nombre de passages sont généralement supérieurs à ceux observés lors des comptages réalisés précédemment. Les itinéraires longue distance (W) sont totalement méconnus. Il en va de même pour le label « Bienvenue Vélo » qui nécessiterait d'être promu de façon plus systématique lors de prochaines opérations.



Interview à Leers Nord

4. En termes d'avis, on relève surtout :

- le manque d'équipements de confort (bancs, aires de pique-nique, aires de repos, toilettes, points d'eau) ;
- le manque d'offre ou de points d'information touristiques ;
- le manque de fair-play entre usagers (cyclistes – piétons) ;
- le manque de liaisons ou le manque de sécurité sur les liaisons existantes (ex : Namur) ;
- le manque de propreté.

5. Bon nombre de participants à l'enquête qualitative insiste sur l'absence de toilettes. « Une application RAVeL serait la bienvenue (comme google maps) qui, à partir de la position de départ, indiquerait le chemin à suivre via le RAVeL et éventuellement les points nœuds. Sur cette application, il faudrait que soient indiqués le dénivelé, les restaurants, les auberges, les plaines de jeu, les points d'eau, les toilettes, ... ».

6. En termes de suggestions, on souligne surtout :

- l'importance de sensibiliser les communes à l'entretien des aménagements existants ;

- l'importance du développement de l'offre touristique le long du RAVeL afin d'augmenter le taux de fréquentation et d'inciter à la découverte de la Wallonie ;
- la nécessité de sensibiliser les usagers à la sécurité routière et à la courtoisie.

ET MAINTENANT, QUELLES RÉPERCUSSIONS AURA LE RAPPORT 2021 ?

Dans les prochains mois, Chemins du Rail sera chargé de contacter et rencontrer les différentes communes ayant accueilli les comptages de l'an dernier, afin d'amorcer des pistes de solution aux problématiques relevés sur leur territoire. Si vous faites partie des autorités concernées, n'hésitez pas à nous contacter pour que l'on puisse se rencontrer.

Concernant les comptages 2022 à venir, une réflexion a débuté pour une meilleure prise en compte des lieux où le RAVeL est sous-utilisé, notamment afin de comprendre pourquoi il en est ainsi et ce qui pourrait être amélioré. Nous vous tiendrons bien sûr informés des suites de cette démarche.



Passage d'une classe lors du comptage sur la L98

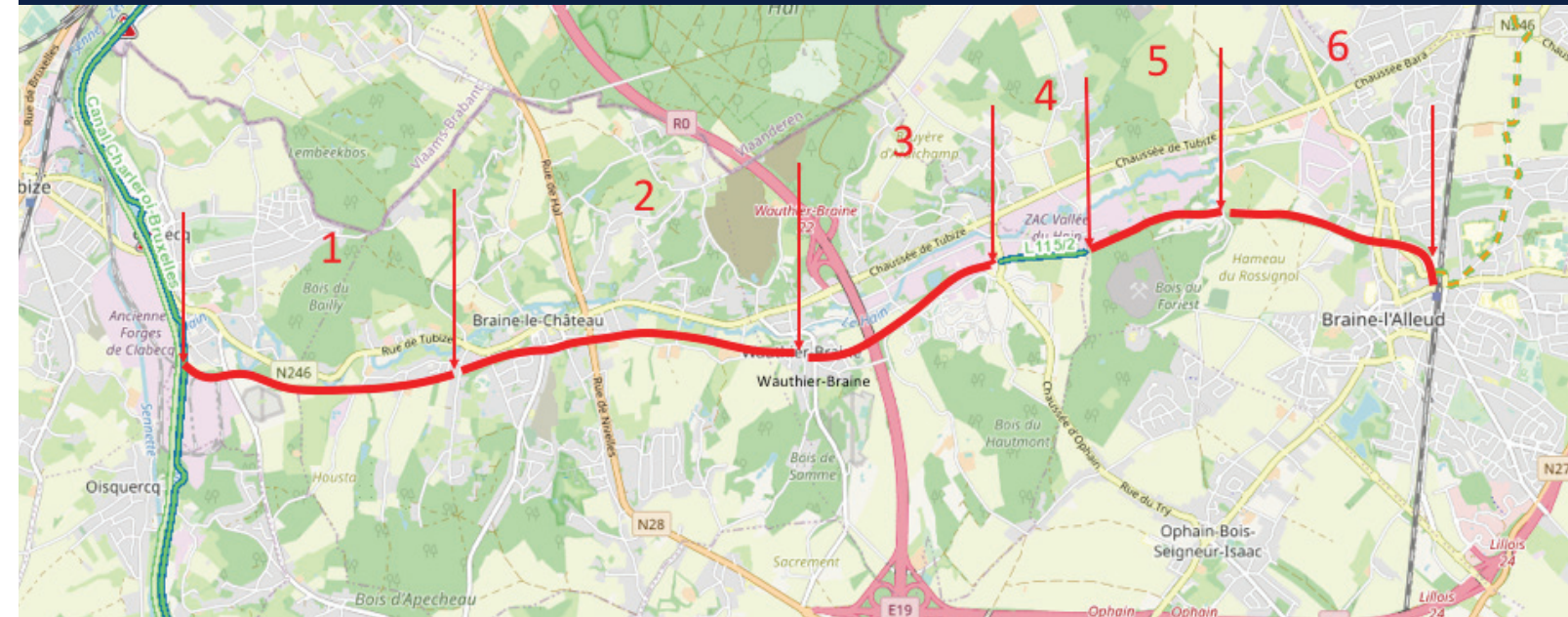
LA LIGNE 115 EN BONNE VOIE !

Willy
Dermont



Jacques
Counet

Tronçons présents (vert) et futurs (rouge) de la L115



Des travaux sur les ouvrages d'art de la L115 qui relie Braine l'Alleud à Tubize ont débuté depuis quelques mois déjà. L'objectif est de rendre l'ensemble de cette ligne praticable d'ici 2023.

Aucun maillon ne devrait manquer à terme ; la continuité de ce RAVeL serait alors assurée entre Clabecq, Braine-le-Château, Wauthier-Braine et Braine-l'Alleud :

Tronçon 1 : La province du Brabant Wallon a la charge de cette section d'une longueur de 2 km avec comme point de départ le canal à hauteur de Clabecq. Ce tronçon devrait être ouvert en 2022.

Tronçon 2 : Une passerelle manquante doit faire le lien avec cette section. Le SPW a la charge de cet ouvrage d'art ainsi que de la rénovation des autres ouvrages. La commune de Braine-le-Château quant à elle se charge de la réalisation de ce tronçon 2 qui aboutit au centre de Wauthier-Braine.

Tronçon 3 : Le démarrage du chantier est en cours à l'initiative de Braine-le-Château. La fin des travaux est prévue dans le courant de l'hiver 2022.

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

Tronçon 5 : La commune de Braine-l'Alleud est propriétaire de cette section. Suivant la convention de mise à disposition, la commune doit aménager un Pré-RAVeL l'ancienne ligne 115 situé sur son territoire.

Tronçon 6 : Cette section comprend la construction d'une passerelle à hauteur de Sart-Moulin. Le viaduc de l'Estrée y est également situé ; sa réhabilitation et sa sécurisation sont à charge de la Wallonie.

Le potentiel de ce nouveau RAVeL s'avère important et très diversifié.

Il permettra aux enfants, aux familles, aux cyclistes moins aguerris de circuler à vélo en toute sécurité. Ce RAVeL sera sans aucun doute la colonne vertébrale de nombreuses balades. N'oublions pas que son arrivée à Braine-l'Alleud n'est qu'à un jet de pierre du site du lion de Waterloo. De toute évidence, ce sera une possibilité d'éviter le carrefour de Mont-Saint-Pont, trop dangereux dans sa configuration actuelle.

Cette nouvelle voie verte constituera une sérieuse amélioration pour les cyclistes quotidiens circulant à l'ouest de Braine-l'Alleud. Atteindre à vélo, les entreprises tel que UCB situées dans le zoning industriel sera une alternative à la voiture. Il en est de même pour de nombreux commerces.

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

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

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



Repérage de la ligne



Aménagements en cours



BV de Sart-Moulin



Le viaduc de l'Estrée (en travaux ci-dessous)



L'indication Pré- RAVeL de Braine-le-Château



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

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

11.02.22	GALANT Jacqueline	MR	écrite	l'entretien du RAVeL des Hauts-Pays
11.02.22	ANTONE André	CDH	écrite	les travaux en vue de l'élaboration d'un RAVeL sur le LI15 à Braine l'Alleud
11.02.22	FLORENT Jean-Philippe	ECOLO	écrite	l'éclairage intelligent dans les tunnels de la LI63a entre Bertrix et Muno
11.02.22	FONTAINE Eddy	PS	écrite	l'évolution des projets du plan RAVeL 2020-2024
28.01.22	FLORENT Jean-Philippe	ECOLO	écrite	le réseau autonome des voies lentes sur la LI63 entre Bastogne et Libramont
14.01.22	DODRIMONT Philippe	MR	écrite	le RAVeL de l'Ambève
17.12.21	HAZEE Stéphanie	ECOLO	écrite	l'aménagement du RAVeL et la réouverture de la ligne ferroviaire Dinant-Givet
26.11.21	CORNILLIE Hervé	MR	écrite	l'état du RAVeL 86 à hauteur de Thumaide

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.

18.02.22	DI MATTIA Michel	PS	écrite	la généralisation du port du casque pour les usagers de la mobilité douce
11.02.22	BELLOT François	MR	écrite	le constat de la présence de trop nombreux labels dans le secteur touristique
17.01.22	GOFFINET Anne-Catherine	CDH	écrite	le soutien aux trains touristiques
17.01.22	AHALLOUCH Fatima	PS	écrite	la sauvegarde des gares avec valeur patrimoniale



En juin 2021, le train à vapeur de l'ASVi pose sur le RAVeL de la LI09 vers Biesme-sous-Thuin. La voie est envahie par la végétation.

LA PROBLÉMATIQUE DU DÉSHERBAGE DE NOS CHEMINS DE FER TOURISTIQUES

L'interdiction de l'utilisation de produits phytopharmaceutiques à base de glyphosate dans les espaces publics, effective depuis le 1er juin 2019 en Wallonie, ne permet plus de désherber efficacement les voies de nos chemins de fer.

Le gestionnaire du réseau national, Infrabel a reçu une dérogation pour les années 2020 et 2021, mais les exploitants des chemins de fer touristiques pas.

Cette discrimination entre 'grand' et 'petit' chemin de fer est difficilement compréhensible pour les exploitants, le plus souvent bénévoles, qui pourtant ont essayé les moyens alternatifs que sont le désherbage à la main, avec brûleur à vapeur sèche, à vapeur d'eau ou à la flamme. Le désherbage des voies avec ces moyens alternatifs n'offre actuellement pas de solution suffisante, exige des passages très réguliers et ne sont pas tenables économiquement.

La saison 2022 qui se prépare maintenant

risque de voir certains de ces chemins de fer en difficulté car les autorisations de circulation sont accordées après contrôles de l'infrastructure sur base de référentiels strictes pour garantir la sécurité.

Tous les exploitants de chemins de fer touristiques wallons, quel que soit leur écartement, se sont regroupés depuis quelques années déjà pour échanger leurs expériences et parler d'une seule voix. Un groupe de travail 'Comité Régional Phyto' existe bien, mais peine pour l'instant à trouver le procédé miracle. En attendant, les demandes d'une dérogation ponctuelle ont été refusées par le ministère de l'Environnement.

Les prochaines semaines seront donc cruciales! Puisse le bon sens triompher et une solution apparaître pour permettre à nos trains touristiques de circuler ou au moins, recevoir de l'aide dans leur lutte contre l'envahissement des voies par de la végétation.

LES VOIES VERTES CENTRISSIME



Etienne
Meuleman

Le nouveau RAVeL à Hyon-Ciply

QUAND ?



LE PARCOURS (balade vélos)

Cette première balade vélos de l'année 2022 nous conduira par deux chemins différents de la région de Mons-Borinage en direction de la région du Centre ; Ce périple sera l'occasion de découvrir les deux voies vertes

dont celle de la L109 ouverte officiellement au public depuis à la fin du mois de mars mais aussi d'observer les découvertes patrimoniales et touristiques de la région.

Le matin, la balade nous mènera par le Grand Large et le canal de Charleroi vers Obourg et Havré où nous découvrirons les aménagements du Château des Ducs d'Havré, l'un des châteaux les plus anciens et des plus prestigieux de notre patrimoine culturel et architectural. Autrefois poste de guet sur la Haine en amont de la ville de Mons, ce domaine est connu dans l'histoire depuis le XII^e siècle. Il fut donné par Baudouin IV à son conseiller Isaac, devenu châtelain d'Havré et châtelain héréditaire de Mons. Nous rejoindrons la Cité du Doudou par le réseau à points nœuds.

A la pause de midi, nous accueillerons Pascal et Martine Williame, propriétaires de la Chrysalide, Bienvenue vélo à Cuesmes qui nous fourniront quelques explications. Nous recevrons également Vincent Platiaux, Ingénieur au SPW qui nous présentera l'après-midi, sur le terrain, le nouveau RAVeL de la L109 qui reliera d'ici peu Mons à Estinnes.

L'après-midi, notre périple nous conduira à travers la Cité vers Hyon et Spiennes. Nous parcourrons la voie verte jusque Quaregnon où nous découvrirons un patrimoine ferroviaire bien caché, voire oublié. Retour vers Mons en passant par le parc de Jemappes, endroit où nature et beauté se conjuguent, superbe cadre qui offre aux promeneurs de nombreux sujets d'évasion ou d'admiration sur une étendue de près de 20 hectares.

Le parcours global proposé de 50 km, en forme de huit ne présente pas de difficulté particulière à l'exception de trois passages d'une dizaine de mètres où par prudence, il faut mieux tenir son vélo à la main. Il est conseillé de respecter les consignes, surtout au niveau des ouvrages d'art et lors des traversées de voiries.

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

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

INSCRIPTION

L'inscription s'effectue en ligne en complétant le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdurail.be) dès le 07.03.22. La réservation et le paiement sont obligatoires. Il ne sera accepté qu'un maximum de 45 participants.

CÔUT

Comprenant le repas :
membres 28€ ; non-membres 33€.

Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 31.03.22 avec mention « **journée du 03.04.22 et le nom des participants** ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.

LE PLANNING

Le départ de la balade se fait à Mons (passerelle entrée du BV)

09h00 : accueil en gare (toilettes possibles) et explications

09h15 : départ de la balade de 22 km par le RAVeL de la voie d'eau

12h00 : repas au RTC (Royal Tennis Club) : Apéritif - Escalope panée (frites/pâtes/salade) - Tiramisu - Café

13h45 : départ de la balade de 28 km par le RAVeL de la L109

16h45 : retour à Mons SNCB



Le moulin à Hyon

S'Y RENDRE

En train :

ALLER

- Bruxelles-Midi : 07.30 - Mons : 09.08 (changement à La Louvière-Sud)
- Charleroi Sud : 08.09 - Mons : 08.46

RETOUR

- Mons : 17.14 - Bruxelles-midi : 18.56 (changement à Marchienne-au-Pont)
- Mons : 17.14 - Charleroi Sud : 17.52

En voiture :

Rendez-vous derrière la gare de Mons : Avenue Méline Mercouri - A côté de l'Hôtel Van der Valk.

Remarque : impossibilité de train depuis Namur (transport par bus)



Gilbert Perrin

Le Rôle de MOBILESEM

INTERVIEW DE MICHEL MEUTER

MOBIL'Actifs, l'atelier vélo mobile



Chemins du Rail collabore avec la Wallonie, avec des communes ou des provinces mais aussi avec d'autres organismes travaillant sur la mobilité active. Parmi ceux-ci MOBILESEM, une asbl à caractère supra-communal. Pour en savoir plus, nous avons interrogé Michel MEUTER, coordinateur de projets.

Comment peut-on définir MOBILESEM de manière générale ?

MOBILESEM est une asbl qui a pour mission de faciliter les déplacements des habitants sur le territoire des communes de Charleroi Métropole. Nous nous adressons à tous les publics (jeunes ou moins jeunes, valides ou invalides, ruraux ou plus urbains, scolaires ou extrascolaires) qui rencontrent un problème pour se déplacer et accéder à un service de base.

Quels sont les services pris en charge par MOBILESEM ?

Nous proposons trois pôles de service : un call center que chaque citoyen peut appeler pour trouver une solution de transport. Outre l'information TEC-SNCB, nous référençons tout opérateur de transport à la demande en synergie avec les opérateurs publics, privés ou associatifs. Nous proposons aussi un service d'accompagnement et de conseil où nous menons des projets avec nos partenaires (communes et opérateurs de transports). Enfin, nous avons un service Formation en charge entre autres de notre programme Vélo et qui propose par exemple des animations dans les écoles et un atelier vélo mobile.

Mais MOBILESEM mène également des projets. En quoi consistent-ils ?

Ces projets sont destinés à répondre à des besoins du terrain, là où nous avons constaté un manque en termes de service et/ou d'infrastructure. Nous y travaillons lorsqu'une commune ou un partenaire local nous le demande : accompagner une administration locale dans le cadre d'un appel à projet lancé par un pouvoir subsidiant (Fédéral, Régional, SPW, Agence de Développement Territorial, Europe, ...) ; rassembler des partenaires pour créer un service de transport à la demande en période estivale ; accompagner aux côtés du SPW un projet de liaison RAVeL ou développer un plan de déplacement scolaire sur un village et favoriser d'autres modes que la voiture.

Et quels sont vos projets directement liés à la mobilité active ?

Nous menons nos actions et nos projets dans le cadre des Objectifs du Développement Durable (ODD 2030) qui visent à réduire l'impact de nos modes de vie (et donc, de transports) sur la Planète. Étant agréée association environnementale, notre Agence Mobilité tient aussi à être

cohérente et s'inscrit dans l'approche STOP qui vise à mettre en avant, chaque fois que possible, les modes actifs que sont la marche et le vélo.

Ainsi, parmi nos projets dans ce domaine, nous pouvons citer l'Atelier Vélo MOBILACTIFS, une plateforme qui propose tout un panel de vélos (classiques ou électriques) pour inciter et sensibiliser les écoles mais aussi les entreprises ou le grand public à enfourcher un deux roues au quotidien.

Ces dernières années, vous avez plusieurs fois fait appel à Chemins du Rail. En quoi une asbl comme la nôtre vous a-t-elle semblé pouvoir contribuer à vos projets ?

Très concrètement, Chemins du Rail nous a apporté son expertise sur les modalités techniques pour préparer un dossier sur un Pré RAVeL. Votre connaissance du patrimoine ferroviaire nous permet aussi d'avoir une vue d'ensemble lorsque nous travaillons sur un plan de site pour les gares à reconvertir. Enfin, votre analyse nous permet de conseiller les communes sur leurs réseaux cyclables quand plusieurs options de tracés sont sur la table.

Nous venons d'évoquer différents dossiers sur lesquels notre asbl a collaboré avec MOBILESEM : lignes 136A, 138 et 137, liaisons vers la France, liaisons Walcourt - Thy-le-Château et Momignies - Couvin, etc. Comment à ce jour voyez-vous l'avenir ?

Peu à peu, nous sortons d'une grave pandémie qui nous oblige, qu'on le veuille ou non, à repenser la manière dont nous vivons, notre rapport au temps (toujours courir) et notre équilibre entre vie privée et boulot. L'avenir, je le vois en prenant le temps de ralentir, en replaçant davantage l'Humain au cœur des projets, en étant conscient de l'impact qu'ont nos modes de transports, en veillant à réduire ces effets sur la santé et sur notre petite Planète, d'où l'importance de développer les infrastructures et les services qui permettront ce basculement vers les modes actifs.



La vélo-école de MOBILESEM

Le BV de Philippeville, siège de MOBILESEM





La ligne traverse le parc du château de Freyr; l'assiette ferroviaire à double voie est vue ici au printemps 2019 en direction de Givet.



**Marc
Grieten**

QUEL AVENIR POUR LA LIGNE 154 DINANT – GIVET ?

Nous en parlions dans le n°108 de la revue. Dans le cadre de l'année européenne du rail, deux exemples de liaisons internationales avaient été évoqués : le rétablissement de liaisons entre Bruxelles et la Suisse (Bâle) ainsi qu'entre Dinant et Givet.

Si la première reste toujours au point mort depuis la suppression des derniers trains directs le 16 avril 2016 - vraiment étonnant alors que cette relation relie 3 capitales européennes Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg -, la seconde a vu en cette fin d'année 2021, son sort évoluer.

En effet, le 9 décembre dernier, le Ministre français des Transports, Mr Jean-Baptiste DJEBBARI et le Vice-Premier Ministre et Ministre belge de la Mobilité, Mr Georges GILKINE, ont signé à Bruxelles deux déclarations d'intention portant sur les projets de réactivation de deux liaisons ferroviaires transfrontalières.

Ces déclarations ont été présentées comme « une vision forte et partagée de nos deux pays en faveur du développement des mobilités en cohérence avec nos objectifs de développement durable ». Il s'agit d'une part de la liaison entre Valenciennes et Mons (la L97 en exploitation voyageurs en Belgique jusqu'à Quiévrain à la frontière) pour le transport de marchandises et d'autre part de la liaison entre Givet et Dinant pour le transport des voyageurs : le tronçon de la L154 qui nous intéresse aujourd'hui.

« Des études en 2022 pour rouvrir la ligne de chemins de fer Givet-Dinant », c'est ainsi que titre « France Bleu Champagne-Ardenne » du 25.01.2022.

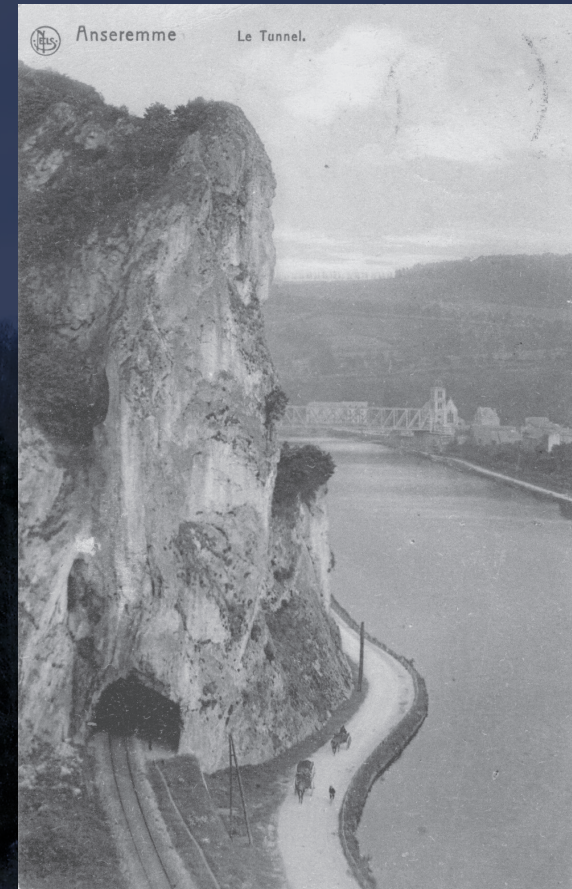
Reprenons in extenso ce qui a été dit du côté français :

« Fermée depuis 1988, la ligne ferroviaire Givet-Dinant est un maillon de la liaison entre Reims et Bruxelles. Depuis 2004, le projet de rouvrir patine. Ce 24 janvier, les partenaires financiers lancent les études économiques et techniques. Les études sur la réouverture de la ligne ferroviaire entre Givet, en France, et Dinant, en Belgique peuvent démarrer. La France, la Belgique et la communauté de communes d'Ardenne Rives de Meuse ont signé une convention pour financer ces études ce lundi 24 janvier. Elles seront réalisées par la SNCF-Réseau et par ses homologues belges de la SNCB et d'INFRABEL en deux temps. En 2022, débutera l'étude de potentiel économique dont les résultats doivent être connus d'ici le premier trimestre 2023. Suivra l'étude de faisabilité technique. Coût de ces études : 418.000 euros, dont 300.000 seront pris par Ardenne Rives de Meuse et 118.000 par l'Etat belge. »

Un peu d'histoire

Inaugurée en 1863, la ligne Givet-Dinant a périclité à partir des années 1970. Les circulations de trains de voyageurs y ont été arrêtées en 1988. Le fret a été interrompu en 1989. Le 11 novembre 2000 (ndlr 1998) le dernier train touristique à vapeur exploité par une association belge (ndlr le CFV3 de Mariembourg) empruntait ce tronçon ferroviaire.

Depuis, les 21 km de voies ferrées, dont 2 en France, sont à l'abandon. Des ponts et des passages à niveaux ont été déposés. Le coût de réouverture est estimé à 60 millions d'euros. En 2004, l'idée de rouvrir la ligne émerge chez les élus des Ardennes françaises et le projet est évoqué par le ministre de l'Aménagement du Territoire lors d'un déplacement dans les Ardennes en 2006.



Cette carte postale du début du siècle dernier nous dévoile le tunnel de la L154 en direction de Dinant ; la ligne est encore à simple voie.

Pour étudier, pour se soigner, pour travailler, de nombreux français de la pointe ardennaise franchissent la frontière belge. Il ne reste qu'une lente liaison par bus (ndlr exploitée par les TEC wallons). Côté belge, l'intérêt pour la réouverture de la ligne Givet - Dinant reprend de la vigueur lorsque les liaisons Thalys Paris-Namur-Liège sont supprimées en 2015.

Le maillon Givet - Dinant devient alors d'intérêt européen. Les 22 km de la ligne transfrontalière entre Givet et Dinant permettent plus largement de relier Reims et Charleville-Mézières à Namur, à Bruxelles et à son aéroport de Zaventem.

La Commission européenne identifie le tronçon Givet - Dinant comme chaînon manquant en 2018, puis propose de l'inscrire à sa carte transeuropéenne de transports en décembre 2021, ce qui permettra d'obtenir jusqu'à 50% de financement européen lorsque le chantier sera lancé.

En Belgique, le gouvernement fédéral, la région de Bruxelles-Capitale, la Wallonie et la Flandre signent un accord pour qualifier ce chaînon Givet-Dinant d'axe stratégique ; ce qui débloque des financements fédéraux. En France, le projet de réouverture de la ligne est inscrit dans le Pacte Ardennes, financé par l'Etat. Si le projet a mis du temps avant de réunir les partenaires, c'est aussi parce qu'il était en concurrence avec l'idée de transformer cette ancienne voie ferrée en véloroute, afin de compléter le réseau RAVeL.

« On avait des pour le RAVeL et des contre la ligne ainsi que des pour la ligne contre le RAVeL » signale Bernard DEKENS, président de la Communauté de Communes Ardenne Rives de Meuse. « Le projet mis à l'étude aujourd'hui réconcilie le ferroviaire et le cyclable puisqu'il prévoit de ne faire circuler les trains que sur une seule voie et de transformer l'autre en véloroute ». Ainsi, le partage de l'assiette ferroviaire est envisagé : celle-ci a en effet été construite d'origine pour une double voie qui a été effective entre 1915 et 1969/71. Mais restons réalistes : ce n'est qu'après la validation des études de potentiel économique qu'une décision pourrait être effective pour reconstruire une voie.

Le partage de l'assiette ferroviaire entre trains et mobilité douce implique cependant des contraintes à prendre en compte dès les études de la reconstruction de la voie unique et/ou de l'aménagement de la voie verte. Pour ce qui concerne la cohabitation entre un RAVeL et la voie ferrée, d'après le porte-parole d'INFRABEL, « elle serait en effet théoriquement possible sur une grande partie du tracé. Mais pour le vélo comme pour le train, cela nécessitera des travaux conséquents et, en premier lieu, pour assurer la sécurité du trafic quel qu'il soit, la sécurisation de parois rocheuses ».

« Ce dossier est aux mains du SPW compte tenu du fait que le RAVeL précèdera(it) le train sur ce tracé. De manière générale INFRABEL promeut la complémentarité entre modes de transports doux. Nous sommes dès lors favorables à l'idée d'une extension du réseau cyclable. Dans la pratique, cela ne peut toutefois se faire sans une séparation physique garante de la non-intrusion sur le domaine ferroviaire, volontaire ou accidentelle, et donc de la sécurité de tous. Il faut pour cela que l'assiette, et également les ouvrages d'art, offrent une largeur suffisante ».

Dans le prochain numéro de la revue, nous reviendrons sur ce dossier qui fait couler beaucoup d'encre.

Ardenne Cyclo et la Semois - © Reed - Jérôme Silvere



SUR LE TERRAIN, PROJET ARDENNE CYCLO



Audrey
Robert



Gilbert
Perrin

À l'été 2018, nous sommes sollicités par le groupe d'intercommunes IDELUX pour avoir notre avis sur le plan de signalisation d'un important projet d'itinéraires cyclables « Ardenne Cyclo » : près de 200 km, 400 carrefours. Dans le n°106 de notre revue, nous avons interrogé Audrey ROBERT, cheffe de projet, sur la nature de ce projet et de ses partenaires. Où en est-on aujourd'hui ?

Le projet est dans sa dernière ligne droite. Il sera terminé fin 2022. Aujourd'hui, 5 points noirs sur 10 sont aménagés. Les 5 derniers sont en cours ou démarreront au printemps. En marge de ces chantiers d'infrastructure, le balisage des deux véloroutes se prépare ; les panneaux seront posés entre mai et août 2022. 17 grands panneaux d'information touristique seront également placés cet été le long des itinéraires. Enfin, avec nos partenaires, nous travaillons en parallèle sur les outils de promotion.

Il ne doit pas être facile de gérer un projet qui implique autant de partenaires . Comment cela s'est-il passé ?

Ce projet rassemble 28 partenaires bénéficiaires ou associés. Mais les collaborations ne s'arrêtent pas là : le SPW (Direction des Déplacements doux), le CGT et les Provinces ont également été impliqués afin d'inscrire de façon cohérente les véloroutes dans le réseau cyclable existant avec ses grands itinéraires et ses points-nœuds. Il est vrai qu'un projet avec autant d'acteurs ne se fait pas en un jour (une demande de prolongation de 9 mois a d'ailleurs été sollicitée) mais c'est passionnant!

Quelles sont aujourd'hui les perspectives pour Ardenne Cyclo ?

Actuellement avec les partenaires nous réfléchissons à la pérennisation des résultats du projet. Parmi les actions envisagées pour demain: améliorer certains tronçons ; les rendre plus confortables ou plus sécurisés ; équiper les véloroutes d'aires de repos qualitatives ; proposer des boucles thématiques au départ des véloroutes et greffées sur le réseau points-nœuds et enfin, renforcer la promotion touristique pour attirer toujours plus de cyclotouristes dans notre belle Ardenne.



Lesse et Semoi, un exemple de signalisation directionnelle



La frontière à Muno, proposition de signalisation

Quelles sont les compétences que l'on attend d'une asbl comme la nôtre quand on lui demande de collaborer à un tel projet ?

L'asbl Chemins du Rail est réputée pour la qualité de son travail. Avec ses membres, elle a toujours répondu aux sollicitations avec beaucoup de professionnalisme et de passion. La collaboration dans le cadre d'Ardenne Cyclo s'est également révélée fructueuse avec une implication sans failles au niveau du plan de signalisation, malgré les nombreux obstacles rencontrés. Un œil critique, une grande expérience, de bonnes questions ont permis d'aboutir à un plan très professionnel et qualitatif. Nous sommes convaincus de la valeur ajoutée d'une collaboration avec Chemins du Rail pour répondre aux demandes de nos Communes pour le développement de projets cyclables.

Merci à Audrey ROBERT pour sa confiance mais aussi pour son soutien lors de certaines périodes très chargées. L'asbl Chemins du Rail répondra certainement présente pour la réalisation d'éventuels futurs projets.



Des cyclistes parcourent Ardenne Cyclo - © Reed - Jérôme Silvere

LE SAVIEZ-VOUS ?



Jacques
Botte

Connaissez-vous l'itinéraire cyclable EV5?

La Belgique se trouve à la croisée de plusieurs itinéraires EuroVelo. Citons l'EV3 (véloroute des pèlerins) ; l'EV5 (via Romea Francigena), l'EV19 (Meuse à vélo) et la Vennbahn.

L'EV5 relie Canterbury (Angleterre) à Brindisi (Italie) sur 3200 km. Elle entre en Belgique du côté de Lille-Roubaix et quitte le pays à Martelange. La signalisation directionnelle et le balisage de cet itinéraire cyclable viennent d'être achevés sur l'ensemble du parcours de 305 kilomètres sur le territoire wallon.

Il y a peu de temps, une nouvelle section d'un peu plus de deux kilomètres de l'EV5 (Grammont-Avelgem) a été inaugurée entre Renaix et Mont de l'Enclus. Cette nouvelle portion s'arrête malheureusement en plein champ. Elle devrait se poursuivre par une future réalisation d'un RAVeL qui reprend l'ancienne ligne de chemin de fer. Malheureusement vendue antérieurement dans le privé, cette section doit être récupérée. Espérons que cette situation se résoudra rapidement afin d'assurer la continuité du parcours.

Le Beau Vélo de RAVeL

Après deux années sous le régime de la Covid-19, le Beau Vélo de RAVeL reprend son cours habituel avec quelques nouveautés à la clef. Pour le plus grand bonheur de tous, vous retrouverez les animations aux différentes étapes suivantes :

25.06 : Trooz

02.07 : Hamoir (Ferrières)

09.07 : Gouvy - Trois Vierges

16.07 : Pecq - Spiere

23.07 : Quévy (Genly)

30.07 : Woluwé-Saint-Pierre

06.08 : Celles (Popuelles)

13.08 : Aubel

20.08 : Hotton

Petit rappel de la législation

1. Le RAVeL, réseau officiel de voiries géré par le SPW est une voie ouverte exclusivement aux usagers non motorisés tels que les cyclistes, les piétons et les cavaliers.

2. En tant que voirie publique au même titre que les routes et les autoroutes, le code de la route y est d'application. Il convient donc de se conformer à la signalisation en place, de ralentir, voire s'arrêter, lors du croisement avec des routes. Si le signal F99 peut autoriser les cavaliers à circuler sur les chemins réservés, il ne vise pas le passage des attelages. Ceux-ci sont cependant souvent tolérés, à condition que les accès ne soient pas protégés par des potelets centraux.

3. La voie verte n'est donc pas en tant que tel une piste cyclable. La circulation y est régie par l'article 22quinquies du Code de la Route. Une piste cyclable quant à elle, désigne la partie de la voie publique exclusivement réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A délimitées par les signaux D7, D9 ou par les marques routières. Ainsi les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A sont tenus d'emprunter cette piste cyclable, en agglomération et en dehors, pour autant qu'elle se trouve à droite par rapport au sens de leur marche. Ils ne peuvent emprunter la piste cyclable lorsqu'elle se trouve à gauche par rapport au sens de leur marche.

4. Les usagers du RAVeL ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Ils doivent redoubler de prudence en présence d'enfants... et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. La vitesse est limitée à 30 km par heure maximum. Les segways, les trottinettes électriques et les chaises roulantes électriques sont autorisés sur les voies vertes pour autant que ces engins aient une largeur maximale de 1 mètre et que leur vitesse maximale soit de 25 km/h. En aucun cas, les speed pedelecs (allant jusqu'à 45 km/h) ne sont pas autorisés sur le RAVeL.

5. Ne peuvent circuler sur ces chemins que les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leurs accès. Toutefois, peuvent également emprunter ces

chemins les véhicules prioritaires lorsque la nature de leur mission le justifie (ambulance et pompiers), moyennant autorisation.

6. Il est judicieux d'utiliser de la sonnette de son vélo quand on approche de promeneurs sur le RAVeL. Sonnette obligatoire sur tous les vélos, pour rappel, et son usage doit permettre de prévenir de son arrivée. Une utilisation pour éviter des accidents, bien sûr, alors que les RAVeL sont de plus en plus utilisés par des promeneurs, des enfants qui peuvent y jouer, des chiens tenus en laisse, des chevaux, et donc aussi des cyclistes. Le partage de ces voies lentes aménagées doit se faire avec bon sens et courtoisie. Le plus grand danger arrive quand des cyclistes surgissent dans le dos d'un groupe de promeneurs. Il y a des enfants qui peuvent jouer sur le RAVeL, des promeneurs avec leur chien en laisse, des personnes qui se baladent, simplement. Il faut donc que tout le monde puisse se promener en sécurité, les cyclistes aussi.

Wallonie cyclable

Dans le cadre de l'appel à projets « Communes Pilotes Wallonie cyclable », la ville de Comines-Warneton a obtenu un subside de 500 000 euros pour la réalisation de cinq projets dans son entité. Deux d'entre eux permettront de rejoindre le RAVeL existant, par la jonction du clos du Kortekeer vers la voie douce ainsi que la jonction du RAVeL fluvial et au RAVeL de Bas-Warneton.

Une initiative de quatre communes en matière de voies douces

Dans le cadre du fonds d'impulsion de la Province, quatre communes Erezée, Manhay, Rendeux et La Roche se sont unies afin de réaliser un maillage de voies douces. Quatre liaisons sont programmées : RAVeL La Roche - Jupille ; bas de Dochamps - Manhay ; Amonines - route des crêtes et un tracé au sein du village de Marcourt.

Des aménagements en modes doux à Fléron

Dans le cadre des projets « Wallonie cyclable », un marché public va être prochainement lancé afin de créer des liaisons cyclables par

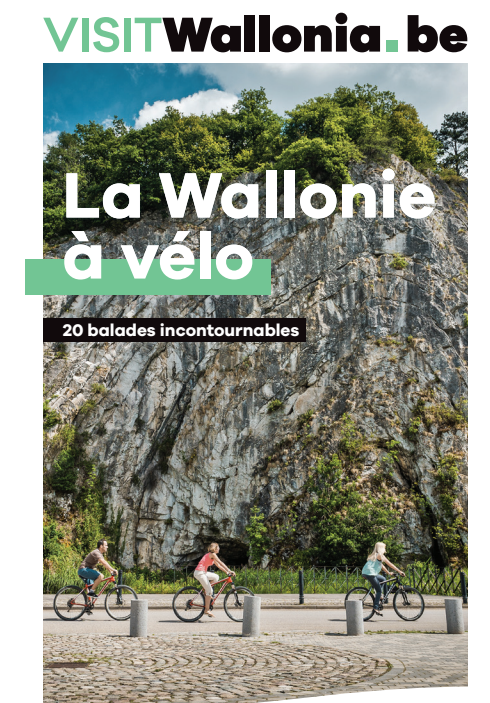
notamment des acheminements autonomes entre le RAVeL de la L38 et divers sites d'intérêt général, notamment avec le village de Magnée.

Le projet du ViciGAL entre dans la phase finale!

Le ViciGAL, sujet développé dans la précédente revue, va recevoir un subside de la Wallonie dans le cadre des projets de développement rural afin de transformer cette ancienne ligne vicinale de 41 km en voie verte. Le lancement des marchés publics pour la réalisation des travaux est programmé. Véritable dorsale qui relie divers villages sur les entités de Ohey, Gesves, Yvoir et Assesse, ce projet de réhabilitation répond à une attente réelle de la population et favorisera incontestablement les déplacements en mode doux au quotidien entre entités ainsi que le vélotourisme dans la région.

VISITWallonia.be

La plateforme vient de réactualiser la brochure vélo "20 balades incontournables". Cette nouvelle édition comprend quelques nouveautés et invite à découvrir des endroits et de sites superbes en Wallonie. À recommander!



©WBT



Anne-Françoise
Deleixhe

Échos du Terrain

UNE LIGNE OUBLIÉE : L619 VIELSALM – LIERNEUX

D'où vient-on ? Un peu d'histoire

Chevauchant à plusieurs reprises la limite des communes de Lierneux, en province de Liège et de Vielsalm en province de Luxembourg, l'ancienne voie de tram vicinal 499 (numéro administratif 619) est en passe de sortir de l'oubli grâce à la volonté conjointe des autorités de ces deux entités.

De tout temps, le rail a sauvé de l'oubli cette région de Haute Ardenne aux dénivelés profonds et aux massifs forestiers impressionnants, aux prairies verdoyantes et aux nombreux cours d'eau.

Après de longs débats, le 23 octobre 1904, la locomotive à vapeur du tram vicinal désenclave Lierneux. Elle permet à ses habitants et aux premiers voyageurs des six villages intermédiaires de franchir les 15,250 km qui les séparent de Vielsalm et de sa gare du grand chemin de fer en une heure et six minutes. Le diesel s'y substitue en 1935 avec l'arrivée des autorails et ramène la durée du trajet à quarante-cinq minutes. D'abord confiée à la Société anonyme pour l'Exploitation des Chemins de Fer Régionaux en Belgique, son exploitation est reprise en 1920 par la Société nationale des Chemins de fer Vicinaux.

Initialement, la ligne 499 s'inscrivait dans le maillage de l'ensemble du réseau vicinal via une liaison à voie métrique entre Manhay et Lierneux. Celle-ci ne vit jamais le jour et laissa la L499 isolée de sa fratrie.

En 1958, les autobus prennent le relais. Le trafic voyageur est supprimé. En 1959, le transport de marchandises, principalement du bois de mines, disparaît à son tour. L'année 1963 voit le déferrement progressif de la ligne.

Les enjeux actuels

Aujourd'hui, hormis pour le transport scolaire, les autobus se font rares à Lierneux et dans les villages de l'entité de Vielsalm. Les routes nationales reliant Vielsalm aux autoroutes E25 et E42 sont fréquentées par de nombreuses voitures. Un charroi intense de poids lourds – 1000/jour au centre de Vielsalm – y génère un sentiment d'insécurité pour les autres usagers locaux ou en villégiature.

Simultanément, le RAVeL se déploie tous azimuts : Vennbahn à 15 km à l'Est via la L47A récemment aménagée ; L45 et L44A récemment asphaltée sur toute sa longueur jusqu'à Spa via Grand Halleux, Trois-Ponts et Stavelot au Nord, sans compter à terme l'itinéraire régional W8 de Momignies à Bullange et le développement bien avancé du réseau de points nœuds.

Il n'en fallait pas plus pour que les communes de Vielsalm et de Lierneux mettent la mobilité douce et active au centre de leurs priorités et développent des synergies au bénéfice de leurs concitoyens et des nombreux touristes amoureux fidèles de la région ou nouveaux venus adeptes d'un tourisme sans voiture en augmentation depuis la crise sanitaire.

De l'idée à la réalisation concrète

Un tracé élaboré avec persévérance, une empreinte minimale sur l'environnement et la revitalisation des liens inter-villages !



Bâtiment des voyageurs à Lierneux



Site du terminus de l'ancien vicinal - au fond le dépôt réhabilité
- photo prise depuis le bâtiment des voyageurs



Vielsalm route Bonalfa point nœud 2

Initié dès 2008 par la commune de Vielsalm, en parallèle à la réhabilitation du site du terminal du vicinal par la commune de Lierneux dans les années 2000, la concrétisation du projet de liaison cyclo-piétonne Vielsalm-Lierneux semble enfin proche. Le Bourgmestre de Lierneux, André SAMRAY en charge du tourisme et de la mobilité et l'échevin Thibault WILLEM Vielsalm en charge des infrastructures touristiques appuient le projet avec constance et efficacité.

Le tracé du prochain RAVeL partira de la gare de Vielsalm ne pourra emprunter l'assiette de l'ancien vicinal située en accotement le long de la N89, trop dangereuse. Il rejoindra Rencheux par la rue du Vivier - aménagement de pistes cyclables et de trottoirs en 2023-2024 dans le cadre du PIC (plan d'intérêt communal) moyennant un financement assuré à 60% par la Wallonie. Il empruntera ensuite la rue du Bonalfa et parcourra, en province de Liège, des sentiers forestiers et des chemins agricoles sur les hauteurs de Goronne pour atteindre le monument US au croisement Grand Sart/ La Comté/ Thier-del-Preu, coupera la N645 à proximité de Verleumont, se dirigera vers le site de grand intérêt biologique de la « montagne » du Colanhan pour rallier Hébronval (1).

De là, deux voies se sépareront, l'une se dirigera vers Fraiture, au bas de la piste de ski, en passant par Regné, l'autre reprendra la voie initiale du vicinal en site propre jusqu'au site du dépôt de l'ancien terminus du tram à Lierneux et de son ancienne gare qui abritera prochainement le nouvel Office du Tourisme.

L'ensemble des aménagements compte 21 km dont 9,2 km sur Lierneux. Des premiers subsides de 240.000 € et de 231.000 € ont déjà été octroyés respectivement aux communes de Vielsalm et de Lierneux. Ce financement doit permettre la réalisation du tronçon Vielsalm- Rencheux-Sart en 2022-2023.

La réalisation des tronçons suivants se déroulera au rythme des possibilités budgétaires locales et de l'octroi de financements régionaux. L'objectif des deux communes est de finaliser l'ensemble des parcours par phases d'ici 2024 si les finances le permettent. La hausse des coûts de la construction pourrait néanmoins entraîner certains retards dans la mise en œuvre.

Les retombées

Plus de convivialité entre les habitants des différents villages. Une vie culturelle, sociale et économique dynamisée pour les citoyens non motorisés grâce à des liaisons inter-villages en modes doux. Un tourisme actif ouvert non seulement aux sportifs (dénivelé !) ou personnes motorisées mais également aux familles, aux personnes à mobilité réduite, aux amoureux des modes de déplacement lents et partagés. Des possibilités de séjours itinérants de longue distance.

A bientôt sur le RAVeL de la L619 !

(1) Dossier communiqué par Monsieur Th. Willem, échevin de la commune de Vielsalm

À TRAVERS LE PRISME

Les ouvrages d'art, un patrimoine inestimable !



Jacques
Botte

La Wallonie compte sur son territoire un peu plus de 5500 ouvrages d'art. Certes, ils ne concernent pas tous le RAVeL mais chacun d'eux se doit d'être surveillé et régulièrement entretenu.

Sur le réseau de voies vertes, certains ouvrages datent de plus d'un siècle. Déceler la moindre faille, les moindres fissures s'imposent si l'on veut garantir une stabilité et bien sûr une utilisation sécurisée.

Dernièrement à Boussu, sur le RAVeL de la L98, le pont de Warquignies présentait des signes de faiblesse (briques tombées - garde-corps en mauvais état) avec le risque accru de dangerosité et d'insécurité. Même si la voûte du pont est jugée en état satisfaisant, sans risque d'effondrement, cet ouvrage d'art vit sans doute ses derniers mois d'existence. Vestige d'un passé minier, ce pont qui constitue un patrimoine ferroviaire intéressant puisqu'il représente incontestablement une des traces de l'histoire industrielle de la région, sera hélas sans doute, difficile à préserver.

Heureusement il n'en est pas de même pour d'autres ouvrages d'art. C'est ainsi que sur l'ancienne L163 Bertrix - Muno, le viaduc de Conques a été récemment complètement « relifté » par le SPW Infrastructures d'Arlon.

Durant deux ans, ce pont qui enjambe la Semois à Herbeumont a en effet bénéficié d'importants travaux de rénovation et sécurisation. De nouveaux garde-corps ont été placés sur toute la longueur dégageant ainsi une vue magnifique sur la vallée et la Semois.

En outre, d'autres ponts à l'architecture souvent remarquable, situés sur cette même ligne sont en phase d'entretien. Les infiltrations ont généralement fragilisé les briques, au point parfois de devoir les arracher en grande partie et de les remplacer par du béton renforcé. Dans la mesure du possible, les services du SPW tentent toutefois de préserver l'esprit originel des ouvrages. A l'entrée de Sainte-Cécile, par exemple, on peut ainsi découvrir un pont métallique entièrement renouvelé mais sans aucune connexion à l'heure actuelle.

Espérons que l'ensemble de ces travaux qui ont permis une remise à neuf minutieuse de ces ouvrages d'art verront dans un avenir proche, le passage d'usagers de mobilité lente sur ce nouveau RAVeL.



Le viaduc de Conques restauré grâce à Ardenne Cyclo - © Reed - Jérôme Silvere



Pont de Warquignies

ITINÉRAIRE LONGUE DISTANCE W9

RÉALISATION D'UN MAILLON STRATÉGIQUE ENTRE ARLON ET SAINT-LÉGER



Jacques Counet

Pour mémoire, en 2012, la Wallonie a défini la notion d'itinéraire régional de longue distance à vocation touristique. Elle a proposé une carte identifiant 10 itinéraires potentiels, numérotés de W0 à W9 auxquels est venu s'ajouter « La Meuse à vélo », couvrant de façon maillée l'ensemble de son territoire. Ces itinéraires ont été composés essentiellement sur base du RAVeL et du Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie (SDCW).

Parmi ceux-ci, le W9 a pour objectif de relier Aachen (Aix-la-Chapelle) à Montmédy, donc l'Allemagne à la France, en traversant toutes les Ardennes et la Gaume sur une longueur d'environ 250 kilomètres.

Notre asbl s'est particulièrement investie sur le tronçon Martelange – Arlon – Torgny (Rouvroy). En 2016 – 2017, nous avons effectué un repérage détaillé des 80 kilomètres séparant ces communes en suivant au plus près les anciennes lignes vicinales L624 Martelange – Arlon, L615 Arlon – Ethe et l'ancienne ligne de chemin de fer L155 Ethe – Rouvroy déjà convertie en RAVeL. Ce travail de terrain fut concerté avec les communes concernées et l'intercommunale Idélux coordinatrice du projet et complété par une cartographie et une estimation budgétaire. Il a fait l'objet le 11 mai 2017 d'un rapport de 150 pages présenté en séance plénière à toutes les parties prenantes.

DE LA LIAISON ARLON – CHÂTILLON (COMMUNE DE SAINT-LÉGER).

Cette portion de l'itinéraire était assez délicate car elle devait éviter un long tronçon de la route régionale RN82 Arlon – Virton, très fréquentée par un trafic rapide, et donc très dangereuse pour les cyclistes.

Or cette voirie longe d'une part le camp militaire de Lagland et d'autre part le domaine privé du Bois d'Arlon (235 Ha) objet d'un important projet d'implantation d'un golf. Par où passer ?

UNE INITIATIVE COMMUNALE REMARQUABLE.

Et c'est ici qu'il faut mettre en évidence une initiative remarquable de la Ville d'Arlon. Une large concertation s'est mise en place avec les promoteurs du golf pour qu'ils incluent dans leur projet une piste cyclable autonome nettement séparée de la route régionale.



A droite la tranchée de l'ancien vicinal dont le tracé n'a malheureusement pas pu être repris dans le projet



Piste dans le bois d'Arlon



Fin provisoire de la piste cyclable à Arlon



Fin provisoire de la piste cyclable vers Saint-Léger



Les travaux vont bon train (15.12.21)

En octobre 2017, un rapport technique sur les incidences environnementales du Plan Communal d'Aménagement Révisionnel dit « Château du Bois d'Arlon » impliquant une révision du plan de secteur était présenté au public. Celui-ci mettait explicitement en évidence un volet « mobilité douce par le développement de liaisons lentes connectées aux réseaux existants ou projetés ». Ce qui faisait implicitement référence à notre fameux W9.

Dans la foulée le permis d'urbanisme prévoyait dans ses conditions la réalisation de cette liaison cyclable. Certes tout ceci peut paraître très technique et administratif, mais ce qu'il faut en retenir c'est la marge qu'ont les pouvoirs locaux s'ils en ont la volonté, pour infléchir des politiques visant à favoriser la mobilité lente et le développement des réseaux cyclables. Ce très bel exemple mérite d'être mis en évidence



▲ Un profil bien agréable et bien séparé du trafic automobile



▲ Un cycliste en grand danger sur la RN82

en espérant qu'il suscite des initiatives similaires dans les communes voisines en particulier, dans l'ensemble des communes wallonnes en général.

ET DONC DÉBUT 2022...

Le Domaine du Bois d'Arlon honore son engagement. Les travaux sont très largement entamés et seront terminés début 2022.

ET QUID VERS ARLON ET SAINT-LÉGER ?

Il ne faudrait évidemment pas que ce maillon de 2,7 kilomètres du W9 reste isolé au milieu d'un désert vert. Du côté de Saint-Léger, une piste similaire de 1,9 kilomètre doit être réalisée jusqu'à Châtillon au travers de bois communaux où elle rejoindra le RAVeL existant qui relie ce village à Saint-Léger.

Et du côté d'Arlon, ce sont 900 mètres à réaliser sur des terrains à acquérir pour rejoindre des voiries locales qui mèneront au centre de la Ville. Nous avons interrogé par courrier les collègues de ces deux entités pour connaître l'état d'avancement

de leurs propres dossiers et le calendrier de la réalisation de ces liaisons manquantes parallèles à la RN82.

Si la commune de Saint-Léger ne nous a pas encore répondu, la Ville d'Arlon nous a contacté par courrier et nous a mis en relation avec son conseiller en mobilité. Il apparaît clairement que les deux liaisons dont question ci-avant relèvent maintenant de la compétence du Service Public de Wallonie.

Gageons et espérons que celui-ci mettra ce dossier dans ses priorités, histoire de ne point donner à penser aux cyclistes locaux que le tronçon réalisé à ce jour ne vienne allonger la liste des travaux inutiles. Par ailleurs, le conseiller en mobilité de la Ville d'Arlon nous a fort aimablement détaillé le calendrier des aménagements réalisés et programmés dans le cadre des compétences communales. Mais il est clair que la clé du dossier se trouve maintenant au niveau régional.



Etienne
Meuleman

JEU : LES LETTRES OUBLIÉES

En préparant une liste de villes et villages traversés ou se trouvant au bord des RAVeL, il y a eu un petit problème avec mon clavier et certaines lettres ne se sont pas imprimées. En secouant mon clavier, elles sont tombées sur le plateau ci-dessous. Pourriez-vous m'aider à les replacer dans la liste? Après avoir remis toutes les lettres à leur place, je me suis rendu compte qu'il en restait quelques-unes sur le plateau.

Ces lettres vous permettront de retrouver le nom d'une ville qui constitue le mot mystère de ce jeu. Un petit indice? Cette ville se trouve le long du RAVeL de la Meuse.

La découverte du nom de la ville vous fera peut-être gagner "une balade d'un jour" organisée par l'asbl - repas inclus pour deux personnes. Pour départager les gagnants, il vous est demandé de répondre à la question subsidiaire suivante : combien de réponses exactes aurons-nous reçu au 15 avril 2022? Bon amusement !

Villes et villages à retrouver

Sur la ligne 150 : _OC_EF_RT

Sur la ligne 127 : _AN_U_

Sur la ligne 38 : F_ERO_

Sur la ligne 142 : _G_ZE_

Sur la ligne 141 : _IV_L_ES

Sur la ligne 163 : _A_TO_NE

Sur la ligne 156 : C_I_A_

Sur la ligne 48 : _AE_E_

Sur la ligne 109/2 : BE_U_O_T

Sur la ligne 126 : _A_E_AN_E

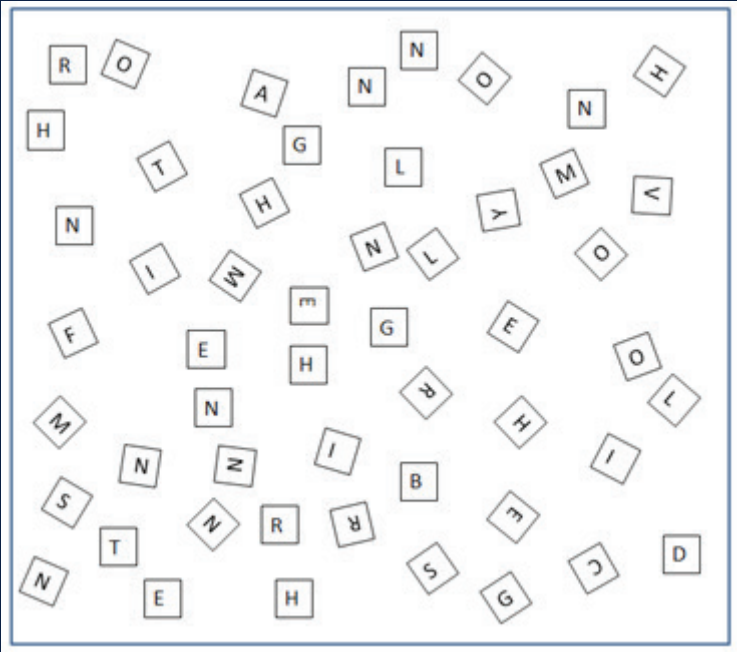
Sur la ligne 98C : _RA_ER_ES

Sur la ligne 155 : V_R_O_

Sur la ligne 127 : _UCCO_G_E

Sur la ligne 86 : BA_E_L_S

Sur la ligne 142 : J_D_IG_E



Le gagnant du précédent numéro est : Louis NICODEME



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



Chemins du rail ASBL

Numéro d'agrément: P912268

Rue Van Opré, 97/5 - 5100 Jambes

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

Compte IBAN IC : BE51 0682 1681 7962 - GKCCBEBB

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

Graphisme : Watermelon / Mise en page : Morgane Hallé

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

www.cheminsdurail.be