



Le trimestriel de
l'asbl - Juin 2022

112

Quel plan cyclable
pour la Wallonie ?



EDITO - p 05

ASBL

Voyage 2023 en Galice ! - p 12 - 14

Balade Quévy - p 40 - 41

La Cour des Comptes et le RAVeL p - 42 - 45

Balade Spa - p 48 - 49

AG 2022 - p 54

Jeu - p 55

INFRASTRUCTURE

Un RAVeL sur la L163a ou 165a ? - p 18 - 20

Le réseau s'agrandit ! - p 46 - 47

MOBILITÉ

Echos du terrain : L123 - p 8 - 9

Les comptages 2022 - p 36 - 37

Plan "WaCy" 2030 - p 50 - 51

PATRIMOINE

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

L138 : Gerpinnes - p 30 - 34

Vie des anciennes gares sur le RAVeL - p 52 - 53

POLITIQUE

Questions d'actualité - p 38 - 39

NEWS

Le saviez-vous ? - p 23

Agenda : à l'affiche ! - p 18 - 19

SNCF

Le vélo dans le train - p 15 - 17

VÉLOTURISME

La Wallonie à la porte de l'Europe - p 10 - 11

Visit Wallonia à Ostende voor Anker - p 24 - 27

Conclusions interviews "Bienvenue Vélo" - p 28 - 29

Livre : Au pays des vergers - p 35

DOSSIER DU TRIMESTRE

L138 : GERPINNES,
UNE ÉQUIPE QUI A LE SOUCI
DU PATRIMOINE

p. 30 - 34

**INFRASTRUCTURE**

Échos du terrain :
La L123, une liaison
nord-sud essentielle

p. 8 - 9

**SNCF**

Le vélo dans
le train

p. 15 - 17

SPW
Le Plan
Wallonie Cyclable

p. 50 - 51

**VÉLOTURISME**

Visit Wallonia à
Oostende voor
anker

p. 24 - 27

**PATRIMOINE**

Quelles vies pour
les anciennes gares
le long du RAVeL ?

p. 52 - 53



GARDEZ LA LIGNE

LE RÉSEAU DES VOIES VERTES
S'AGRANDIT !

p. 46 - 47



Édito : le mot du président



Jacques Botte
Président

Force est de constater qu'à l'heure actuelle, la mobilité est au centre des préoccupations de chaque citoyen(ne). Au cœur des déplacements, la mobilité active détient un rôle essentiel. La réalisation du réseau de voies lentes détient notamment une place prépondérante, d'autant plus que des changements significatifs sont régulièrement opérés puisque de nouveaux tronçons sont réalisés et seront prochainement inaugurés.

La réalisation d'un maillage avéré, construit, cohérent et complet de voies vertes voit le jour. L'utilisation judicieuse et pertinente du troisième réseau du pays s'inscrit tout naturellement dans une politique de réalisation concrète. Ce maillage de voies vertes s'accompagne d'une véritable politique de déplacements des modes doux vers les lieux de vie.

En effet, si l'on veut que les jeunes se déplacent à vélo vers l'école, que les usagers enfourent leur bicyclette pour la ville, des liaisons sécurisées et de confort doivent être pensées et créées, notamment par les autorités locales. Nous l'avons déjà signalé : dans la réalisation de ces pistes cyclables, tout comme pour le RAVeL, trois critères fondamentaux sont à prévaloir : la sécurité, le confort et la rapidité d'accès. C'est à ce prix que l'usager changera ses habitudes..

Le « Beau Vélo de RAVeL » va commencer sa tournée d'été des entités wallonnes. Gageons que lors des émissions hebdomadaires programmées, les différents projets concrets de liaison soient évoqués afin de donner au tout public encore plus, le goût de parcourir ces chemins de rêve qui aboutissent au cœur de la Cité.

A l'aube des congés d'été, je vous souhaite donc de profiter de cette période de calme et de détente pour vivre sur ces voies lentes et leurs liaisons, des moments de bonheur, dégagés du train-train quotidien, à la rencontre de l'inattendu et de l'émerveillement. En se rappelant qu'il ne faut pas nécessairement aller très loin pour connaître le dépaysement. Le tourisme de proximité est aussi une manière de répondre à la période mouvementée que nous traversons.



Un objet, Une histoire !

LES JAUGES DE CHARGEMENT

Comme l'indique le Dictionnaire du Patrimoine ferroviaire (publié en 2013 et toujours disponible à Chemins du Rail), la jauge de chargement est un portique métallique sous lequel on fait passer un wagon après l'avoir chargé pour vérifier que le chargement ne dépasse pas le « gabarit », c'est-à-dire le profil maximal extérieur que peut prendre un véhicule ferroviaire y compris son chargement. Par extension dès lors, la jauge de chargement elle-même est souvent appelée en raccourci un « gabarit ».

Au début, la seule à notre connaissance était celle qui se trouvait sur le RAVeL de la L147 à la gare de Sombreffe entre Gembloux et Fleurus. C'est celle qui est illustrée sur le Dictionnaire du Patrimoine à la page 74 (photo 1).

Malgré nos recherches récentes en vue de cet article, impossible de la retrouver sur le terrain. Avait-elle disparu ? Était-elle masquée par la végétation ?

Suite à un contact avec la commune, Monsieur Hennau, chef du service « cadre de vie » nous répond : « Elle est toujours là mais cachée dans la végétation. Je demande à nos ouvriers de la dégager dès que possible ». Un peu plus tard, Monsieur Hennau nous envoie la photo ci-contre (photo 2 « © Commune de Sombreffe »). Nous vous proposerons d'ailleurs dans un de nos prochains numéros un article sur cette commune si attachée à son patrimoine ferroviaire.

Nous découvrons ensuite une autre jauge sur le RAVeL de la L126 à Régissa, environ 5 km au sud de Huy. Suite à une belle collaboration avec l'asbl La Traversine qui s'est battue pendant des années pour que les L127 Landen-Huy et L126 Huy-Ciney deviennent des chemins du rail, suite



Gilbert
Perrin



aussi à un appui remarquable du responsable du chantier du RAVeL qui s'en est suivi, une belle partie du patrimoine ferroviaire a pu être préservée et restaurée.

Ce sera entre autres le cas de la jauge de chargement de Régissa que l'on voit ici avec un petit groupe de cyclistes flamands tout amusés de la franchir pour la photo (photo 3).

Une autre jauge se trouve sur le RAVeL de la L150A au sud de la gare de Fosse-la-Ville. Le long du RAVeL un panneau montre clairement ce que c'est un gabarit (photo 4) et attire



l'attention sur la jauge de chargement présente derrière le panneau (photo 5). Ajoutons que la jauge de chargement n'est que l'un des éléments de patrimoine ferroviaire que promeut le Syndicat d'Initiative le long d'une balade pédestre didactique de 3 km sur le thème des vestiges de la ligne ferroviaire 150A aujourd'hui réhabilitée en RAVeL.

Nous vous proposerons dans l'un de nos prochaines revues de découvrir cette balade qui part de l'ancien bâtiment des voyageurs devenu Centre d'interprétation du patrimoine local et régional. Encore une commune qui préserve et valorise son patrimoine ferroviaire !

ÉCHOS DU TERRAIN

LA L123, UNE LIAISON NORD-SUD ESSENTIELLE POUR LA MOBILITÉ ACTIVE



Michel
Jacques

La ligne 123 reliait autrefois Geraardsbergen (Grammont) à Braine-le-Comte en passant par Enghien. Aujourd'hui, seul le tronçon entre Geraardsbergen et Enghien existe encore et est desservi par le train de manière cadencée.

Cette ligne longue de 29 km a été inaugurée le 05.01.1867 par le "Chemin de fer de Braine le Comte à Gand" et nationalisée par la suite dès en 1868. Le 01.06.1988, le tronçon Enghien-Braine-le-Comte est fermé au trafic, la SNCB préférant maintenir la L90 Jurbise - Ath, électrifiée depuis lors.

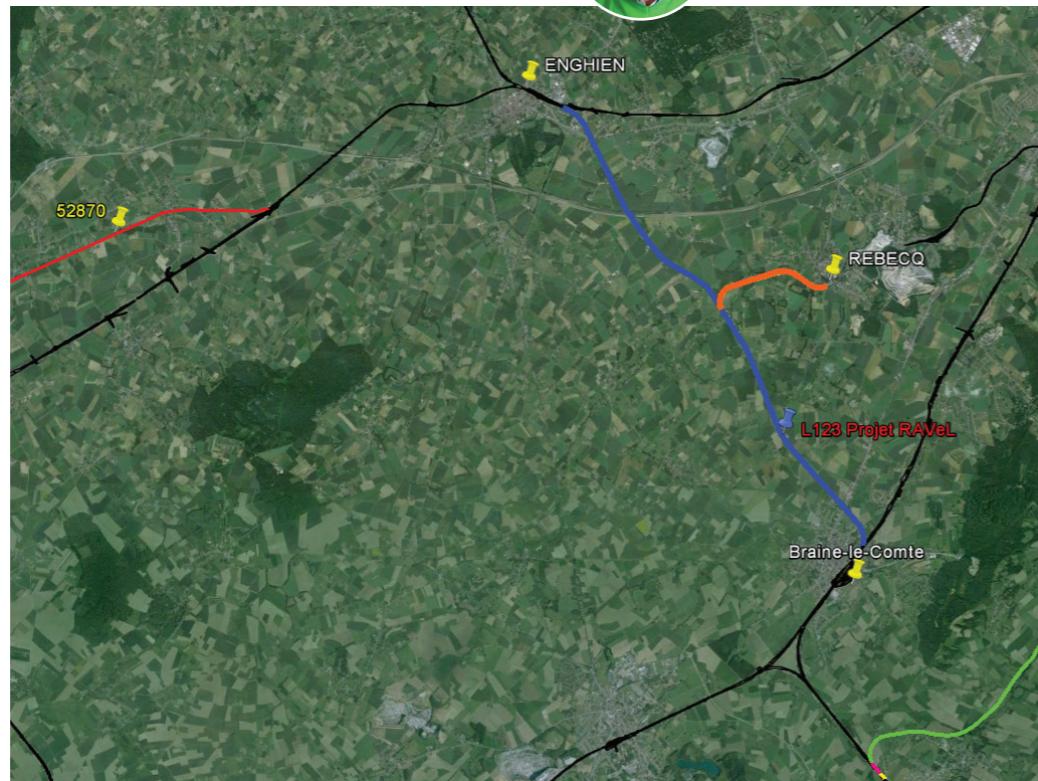
Cette section à double voie et longue de 12.9 km est rapidement déferrée.

La L123 constituait autrefois une ligne ferroviaire importante de l'axe Charleroi-Gand emprunté par les nombreux mineurs flamands travaillant dans la région du Centre.

Si à certains endroits, l'on parvient à parcourir cette ligne dans l'ordre croissant des BK (borne kilométrique) de Braine à Enghien, force est de constater que le bâtiment voyageurs ou BV de Braine-le-Comte constitue une des plus belles gares du réseau et date de 1841. Le tracé de la L123 monte légèrement en direction de Rognon. Subsistent quelques vestiges ferroviaires, seuls témoins de l'existence de la ligne (BK 2 - 3 - 5), quelques passages supérieurs, des maisons de garde barrières.

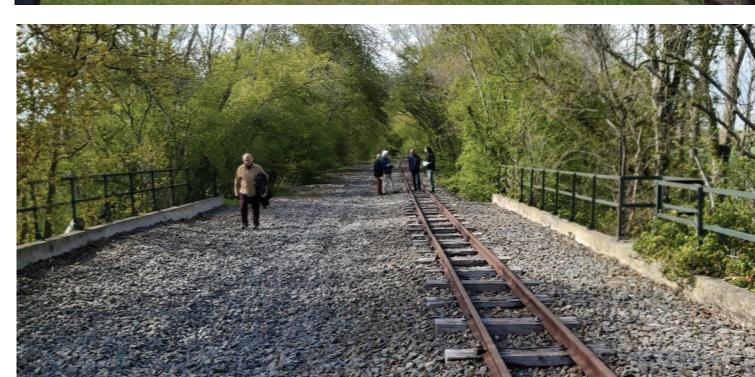
À la BH 6,2 on atteint l'ancien point d'arrêt de Rognon. Il ne reste pratiquement rien de cette halte si ce n'est un point de chargement, les bordures de quai ainsi que la plaque indicatrice ROGNON. L'assiette est occupée par une voie « Decauville » qui relie le village à Rebecq. L'association RRR (Rail Rebecq Rognon) exploite durant les beaux jours, le petit train du bonheur, une ligne de 4 km qui longe la Senne et traverse des campagnes très bucoliques.

La L123 vers Enghien se poursuit en ligne droite et dessine un tracé somptueux en traversant une grande variété de paysages. Champs, prairies, bois alternent et offrent au randonneur une vue splendide des campagnes environnantes.



En bleu ancienne L123 ; en vert ancienne L106 ; en orange le RRR ; en rouge ancienne L90

Le RRR à la halte de Rognon

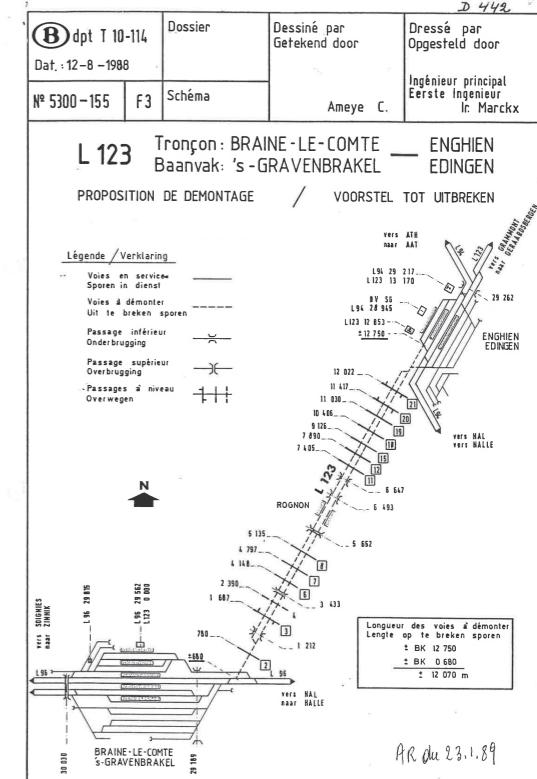


Repérage sur le terrain près de Rognon

Vers un RAVeL ?

Il aura fallu un peu de temps quand même pour que Rebecq rejoigne finalement Enghien et Braine-le-Comte, et marque son accord, tout en préservant le RRR, sur la convention proposée par la Région.

Cette future voie douce, totalement sécurisée, favorisera les déplacements quotidiens à la fois vers Enghien et Braine-le-Comte, deux lieux de vie où l'on trouve des commerces, de nombreux établissements scolaires et des pôles intermodaux dont le chemin de fer. En outre, cette liaison permettra de rejoindre facilement la Flandre et complètera, par la création de ce maillon, le réseau de voies vertes.



La Wallonie à la porte de l'Europe ☺



Gilbert
Perrin



Le décor : Jeumont, la Sambre et l'EuroVelo 3

Suite à l'initiative d'une association cycliste française, la Wallonie était à la porte de l'Europe le 28 mai dernier. Expliquons-nous : l'association CycloTransEurope, fondée en 1996, a pour objectif depuis sa création la réalisation d'une véloroute entre Paris et Moscou. Par la suite, elle s'est trouvée impliquée dans le projet EuroVelo 3 qui relie Trondheim en Norvège et Saint-Jacques de Compostelle en Espagne. Inutile de dire que sur une bonne partie du trajet le parcours est identique.

Dans ce cadre, depuis 2001, CycloTransEurope propose de découvrir une partie de cet itinéraire transeuropéen entre amis ou en famille grâce aux randonnées organisées tous les étés.

En cette année 2022, la randonnée partait de Maubeuge, sur la Sambre française, à 13 km de la frontière belge. Elle suivait alors Le fleuve jusqu'à la frontière puis en Wallonie jusqu'à Charleroi et Châtelet pour se poursuivre vers Gerpinnes et les Lacs de l'Eau d'Heure.

Une petite cérémonie était prévue au bord de la Sambre à Jeumont, dernière localité avant la frontière avec la Wallonie. Accueilli par le maire et l'adjoint au maire chargé de la culture et du tourisme et, à leur droite, Erick Marchandise président de CycloTransEurope. Puis départ vers la frontière à Erquelinnes où l'on avait dressé un portique marquant la « porte de l'EuroVelo ». Une belle étape transfrontalière en l'honneur de l'EuroVelo 3.



On entre en Wallonie sous un portique réalisé pour l'occasion



On découvre les itinéraires cyclables wallons



Et, en sens inverse, de belles destinations



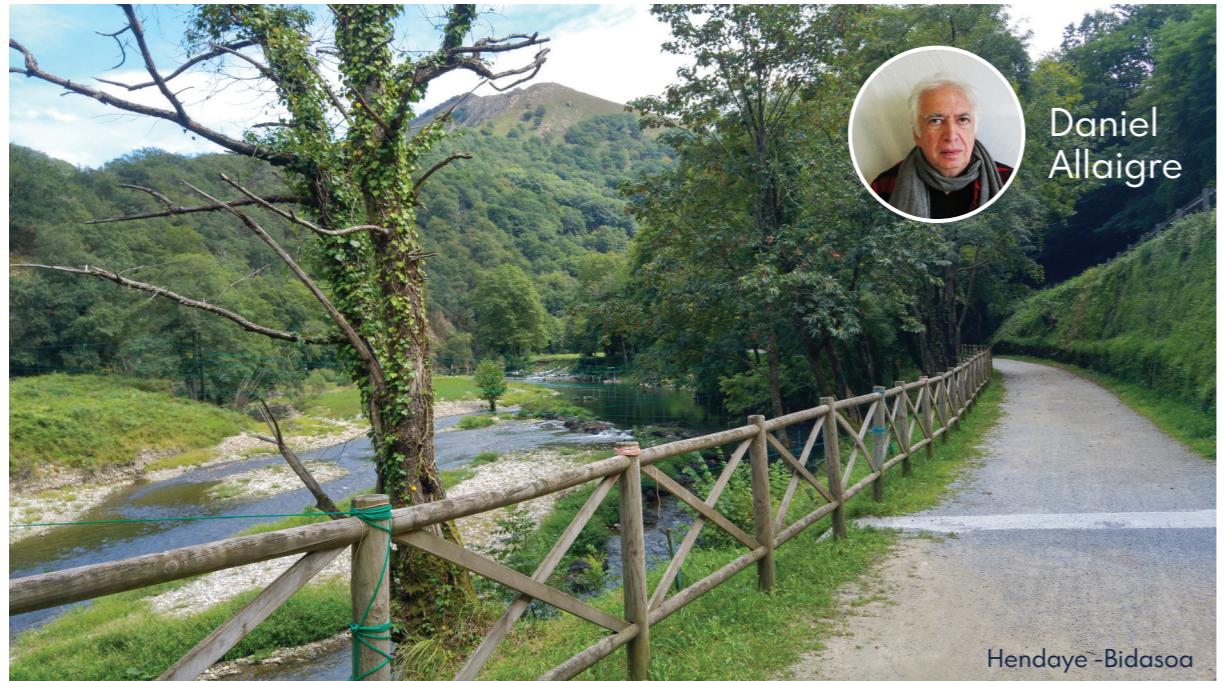
« Bienvenue chez nous ! »



Le RAVeL de Sambre aussi pour les balades en famille

VOIES VERTES DE GALICE !

Voyage 2023



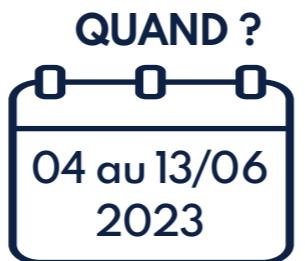
Daniel
Allaire

Pour les 25 ans d'existence de l'asbl en 2021, nous voulions réaliser un voyage d'envergure. La Covid-19 en a décidé autrement et nous a contraint à postposer le projet de deux ans. Aussi, avec le concours de l'AEVV (association européenne des voies vertes), nous proposons de découvrir une partie des « vias verdes » espagnoles.

L'asbl "Chemins du Rail" invite à vous émerveiller devant les paysages envoûtants de la région de la Galice. L'itinéraire global d'environ 271 km à vélo en site propre, vous emmènera dans un cadre idyllique, tantôt le long de la mer, tantôt en montagne. Patrimoine ferroviaire, mise en valeur des gares restaurées, des tunnels et des viaducs raviront les plus exigeants !

Voyage d'une durée de 10 jours ! Le parcours à vélo est constitué de voies vertes (anciennes voies ferrées) ou de Véloroutes (routes à faible densité de trafic). Un car transportera les vélos depuis la Belgique (Heppignies) et nous accompagnera tout au long du voyage pour assurer le transport des bagages et la sécurité du groupe.

Beau voyage en perspective du dimanche 04.06.23 au mardi 13.06.23. Rejoignez-nous nombreux pour un dépaysement total dans ce pays tout en couleurs et en joie de vivre. Fleurs, palmiers vous éblouiront par leurs beautés pendant tout le séjour.



Di 04.06.23 Rendez-vous tôt le matin à Heppignies. Parking gratuit et sécurisé pour les voitures à cet endroit pendant tout le séjour. Dépôt des vélos dans la remorque et embarquement dans le car pour l'Aquitaine. Logement intermédiaire aux environs de Bordeaux.

Lu 05.06.23 Début de l'expédition, au « Petit train de la Rhune ». Après avoir emprunté ce dernier en montée à 900 mètres d'altitude, petite promenade et pique-nique au sommet. Redescense à vélo pour rejoindre Hendaye dans le Pays basque. Parcours de 20 km.

Ma 06.06.23 Découverte du chemin de la Baie ; Cette voie verte longe l'Océan puis la Baie de Chingoudy, avec un tronçon de 880 m construit sur pilotis sur la rivière. Nous prolongerons notre découverte sur l'autre rive, côté espagnol, par une voie verte entre Irun et Fontarabie qui constitue un tronçon de la Véloroute EV1 (Vélorodysée). Parcours de 46 km

Me 07.06.23 Départ de notre périple vers Doneztebe/Santesteban. Cette voie verte s'étend tout au long du fleuve Bidassoa, suivant l'ancien tracé du train minier qui reliait Elizondo à Irun qui avait été ouvert en 1898. En 1916, cette ligne, devenue transport de passagers voit en 1956, l'arrêt de toute circulation. Aujourd'hui, elle offre une promenade inoubliable dans un cadre naturel de toute beauté en passant par divers tunnels et de très jolis villages longeant la Bidassoa. Cette voie verte constitue le premier tronçon de la Route EuroVelol « Côte Atlantique » en Espagne qui se prolongera sur la Voie Verte de Plazaola grâce au projet Ederbidea qui les reliera. Parcours de 48 km.

Je 08.06.23 Grosse journée sportive, la seule journée où nous ne parcourrons pas une voie verte mais bien de petites routes calmes de montagne, avec quelques dénivelés pour les plus sportifs. Rassurez-vous, pour ceux et celles qui le désirent, cette étape pourra se faire en car avec les vélos dans la remorque ; ce qui permettra à chacun des participants de relier l'ancienne gare de Lakasa et ainsi de poursuivre ensemble vers notre ville étape Lekumberri.

Parcours de 59 km.

Ve 09.06.23 Journée très spectaculaire. Nous serons dans les vallées de Larraun et de Leitzaran, qui se caractérisent par un paysage unique et authentique ; sanctuaire jalonné de caserios (maisons traditionnelles), entre leurs épais versants de hêtres et de chênes, avec un grand nombre de tunnels dont celui d'Uitztza d'une longueur de 2,7 km (le plus long tunnel des voies vertes européennes) et le viaduc de Gulina 185 m. de long et 13 m. de haut (pont le plus long de tout le parcours). Cette ancienne ligne de chemin de fer reliait Pampelune à Saint-Sébastien entre 1914 et 1953. Une bonne partie du patrimoine ferroviaire a été restauré, dont 3 anciennes gares : Lekumberri transformée en office de tourisme, Latasa et Leiza toutes dédiées aux cyclistes. Parcours de 58 km.

Sa 10.06.23 Journée de repos pour les vélos ! Matinée réservée à la visite en car de Saint-Sébastien et parcours en train à crémaillère à Mont Igueldo. Après-midi consacré au temps libre avec repas du soir à la Cidrerie (Petrifegi).

Di 11.06.23 Nous reprenons nos vélos pour nous rendre aux mines d'Ardituri, au pied du parc naturel Aiko Harria. Cette ligne construite en 1901 a été opérationnelle jusqu'en 1966. La piste cyclable d'Ardituri constitue une porte ouverte et une rencontre avec la nature et l'histoire. Un doux passage d'évasion vers les territoires qui capturent par leur richesse et leurs variétés paysagères. Environnement incomparable d'une grande valeur naturelle qui conserve de nombreux vestiges de l'époque minière. Parcours de 40 km.

Lu 12.06.23 Pleins d'anecdotes et de souvenirs, nous reprenons le car qui nous mènera à Vouillé, dernière étape. Petit village bien sympathique dans le département de la Vienne où nous pourrons clôturer notre voyage au bar Vercingétorix.

Ma 13.06.23 Voyage de retour ; arrivée à Heppignies en fin de soirée.

Attention ce programme est susceptible de modifications en fonction des conséquences de la crise de la COVID-19 et des protocoles sanitaires en vigueur à ce moment-là ainsi que des réservations d'hôtels non encore confirmées à ce jour.

Rappel des conditions de participation (en page suivante) :

1. Le voyage est exclusivement réservé aux membres de l'asbl «Chemins du Rail» en ordre de cotisation, et qui auront participé, soit au moins à une balade dominicale à vélo endéans les douze mois précédent l'inscription au voyage ; soit à un week-end ou à un voyage de l'asbl.

2. A l'inscription, les participants remettront un certificat médical attestant de la capacité physique d'effectuer, à allure modérée, des trajets à vélo quotidiens d'au moins 60 km durant 8 jours consécutifs, et ce par tous les temps.

3. Les trajets à vélo seront guidés et encadrés par des administrateurs de l'asbl. Chaque participant engage néanmoins sa responsabilité, assure sa propre sécurité sur l'ensemble du parcours.

4. Il est impératif de se munir d'un vélo en bon état de marche et d'un matériel de réparation minimum. Une chambre à air de rechange est vivement recommandée. Nous déclinons toute responsabilité en cas de dégâts aux vélos. Le cas échéant, chaque participant y apposera ses protections personnelles.

5. Les vélos voyageront dans une remorque. Le nombre de participants au voyage est limité à 40.



Renseignements et inscriptions :

Les inscriptions seront ouvertes en septembre. Les informations détaillées seront communiquées sur le site et envoyées aux différents membres. Il est toujours possible de se renseigner par téléphone (081.657.596) ou par courriel (info@cheminsdurail.be).

Réservez dès à présent dans votre agenda ces dates !



LE VÉLO DANS LE TRAIN



Marc Grieten

Dans le numéro 107 de janvier 2021, je vous avais détaillé comment voyager avec un vélo dans les trains du service intérieur, photos à l'appui. Depuis, y a-t-il eu des améliorations pour l'accueil des cyclistes dans les trains ?

La SNCB a pris conscience de l'importance de l'intermodalité : faciliter les déplacements en train pour tous, le réseau ferroviaire étant la colonne vertébrale de la mobilité à laquelle les autres modes devraient s'articuler le plus harmonieusement et le plus efficacement possible.

Beaucoup reste à faire en Belgique par rapport à des 'paradis' que sont notamment la Suisse et l'Autriche. Il y a cependant des améliorations apportées par la SNCB pour l'accès des vélos :

A. Meilleure visibilité des espaces vélos dans les trains par apposition de grands marquages à l'extérieur afin de permettre le repérage rapide de ces espaces ; ainsi toutes les automotrices triples 'Désiro' en sont ainsi petit-à-petit pourvues après révision de même que les automotrices triples 'Break' ;

B. Aménagements de plus grands espaces 'vélo' dans les confortables voitures I10 avec autocollants aux portes pour faciliter le repérage de ces espaces ; ces voitures sont incorporées au milieu de la plupart des trains des 2 grandes relations IC de notre pays :

- a.** Ostende – Bruges – Gand – Bruxelles – Louvain – Liège – Verviers – Eupen
- b.** Bruxelles – Ottignies – Namur – Ciney – Libramont – Arlon – Luxembourg



▲ Voiture IIO avec les autocollants 'vélo' incorporée au milieu d'un train IC Ostende - Eupen au départ d'Ostende

◀ Un groupe de cyclotouristes dans l'espace 'vélo' aménagé dans une voiture IIO - photo Twitter

Ces espaces sont pourvus de lanières pour maintenir les vélos. Ces voitures des années '80 ont cependant un emmarchement rendant l'accès pas toujours facile quand le vélo est chargé.

C. Nouvelles voitures à 2 niveaux M7 mises en service progressivement ; les voitures M7 Bmx (voiture-pilote de seconde place) dispose au niveau inférieur d'un large espace multifonctionnel accessible sans marche depuis les quais à la norme de 76cm ;



▲ Les nouvelles voitures-pilotes M7 Bmx : la 1ère porte est au niveau des quais aux normes de 76 cm, sans emmarchement car la porte est placée juste après le bogie et cela contrairement aux autres portes des voitures M7.



▲ Intérieur de l'espace multifonctionnel au niveau inférieur d'une voiture M7 BDx ; les sangles sont bien visibles.



▲ Les quais du PNG (Point d'Arrêt non Géré) de Franière ont été reconstruits rehaussés avec plans inclinés d'accès; la gare de 1871 type Etat belge est récemment mise en vente et cherche donc une nouvelle vocation.

aiguillages, quais et accès, suppression de passage-à-niveau, remplacement des caténaires et nouvelle signalisation avec généralisation de l'ETCS – European Train Control System). Et les trains sont alors remplacés par des bus et/ou autocars où seuls les vélos pliables sont autorisés.

Cela étant, c'est bien pratique et plus écologique de prendre son vélo dans le train. Planifiez bien votre voyage avant de rejoindre le quai : l'application de la SNCF est d'une efficacité exemplaire, également en temps réel, et n'oubliez pas de vous munir au préalable de votre billet supplémentaire 'vélo' à 4€ par trajet et pas par train, sauf si votre vélo est plié, et cela acheté également sur cette application si vous le souhaitez.

Un souhait : les écrans d'annonce des trains sur les quais devraient indiquer la composition des trains avec l'emplacement des espaces multifonctions et de 1ère classe comme souvent dans les pays cités ci-avant, avec un repérage sur les quais comme pour les trains internationaux à grande vitesse ; ainsi il ne sera plus nécessaire de se dépêcher sur le quai pour mettre notre vélo dans la bonne voiture ! Trop souvent, on rencontre des vélos sur les plates-formes ce qui gêne alors les autres voyageurs....

Bon voyage avec votre vélo !

D. Programme d'Infrabel et de la SNCF de mise en accessibilité de tous les quais ; ainsi, à titre d'exemple, toutes les infrastructures de la gare de Ciney ont été remplacées et mises aux normes - un nouveau bâtiment de gare doit encore y être construit – de même, les quais de la halte de Franière sur la dorsale wallonne ont été reconstruits rehaussés avec améliorations notables des accès.

Mais évidemment, cela ne se fait pas en un jour : difficile de rattraper en peu de temps le sous-investissement chronique dont ont été victimes nos chemins de fer pendant des décennies !

C'est d'ailleurs une des raisons qui fait que pendant les week-ends et parfois même pendant les vacances scolaires, des relations sont totalement interrompues pour accélérer les lourds travaux de renouvellements et d'adaptations des infrastructures (ouvrages d'art, assainissement de la plate-forme, ballast, rails et

plate-forme, ballast, rails et



PROCHAINEMENT À L'AFFICHE



Jacques
Botte

Ces deux dernières années, le programme des activités de Chemins du Rail a été bouleversé.

Pour 2022, l'asbl a tenu à programmer des activités sur la thématique de l'innovation et la reconversion, qu'il s'agisse d'infrastructure, de tourisme ou de patrimoine. En collaboration avec la SNCB, tenant du développement durable, ces activités partent en général, d'une gare en service afin que les participants puissent se déplacer par train.

Toutes les informations détaillées des activités seront disponibles et réactualisées sur le site de l'asbl (www.cheminsdudrail.be) généralement un mois avant la date de l'activité et jusqu'au jour du départ, sauf si cette dernière est complète. Epinglez dès à présent les prévisions dates et lieux pour les prochains mois et suivez-nous aussi sur facebook et twitter.

Participation aux journées d'inauguration de RAVeL

08.07 Châtelet
09.09 Seneffe
23.09 Trois-Ponts
07.10 Flémalle
21.10 Erquelinnes:

Animations dans le cadre du réseau autonome des voies vertes

10.07 dans le cadre de l'inauguration RAVeL : Châtelet
06.08 - 07.08 Plombières : animations dans la cadre de l'obtention du premier prix européen des voies vertes pour la L38-39
03.09 - 04.09 Strépy-Thieu pour les 20 ans de l'ascenseur
08.09 Beaumont : découverte du RAVeL par CDR et animations dans le cadre de la semaine de mobilité

11.09 dans le cadre de l'inauguration RAVeL : Seneffe

18.09 Court-Saint-Etienne : découverte du RAVeL par CDR et animations dans le cadre de la semaine de mobilité

25.09 dans le cadre de l'inauguration RAVeL : Trois-Ponts

09.10 dans le cadre de l'inauguration RAVeL : Flémalle

15.10 Liège (MTUW) : animations dans le cadre du festival du film du voyage à vélo

23.10 dans le cadre de l'inauguration RAVeL : Erquelinnes

EN 2023 :

15.02 - 16.02 participation au salon « Tourisme et Loisirs » à Namur expo

18.03 - 19.03 participation au salon « En roue libre » à Watermael-Boisfort

20.04 - 21.04 participation au salon Municipalia à Marche-en Famenne

Beau Vélo de RAVeL (BVR)

C'est le 25 juin que nous retrouvons Adrien Jovenneau et d'autres personnalités de la RTBF lors des différentes émissions du Beau Vélo de RAVeL. Grâce à des reportages variés et inédits, le BVR nous propose des moments d'évasion et de découverte à travers la Wallonie. Chemins du Rail est associé à ses émissions par une présence effective à chaque étape et la participation à une séquence radio hebdomadaire.

25.06 Trooz

02.07 Flobecq

09.07 Gouvy

16.07 Pecq (Spire)

23.07 Quévy (Genly)

30.07 Woluwé-Saint-Pierre

06.08 Celles (Popuelles)

13.08 Aubel

20.08 Hotton

Participation à la semaine de mobilité

10.09 Beaumont : « ça roule »

18.09 Court-Saint-Etienne

Les comptages en Wallonie

Pour prendre en compte l'avis des bénéficiaires du RAVeL lors de déplacements au quotidien ou touristiques, des comptages quantitatifs et qualitatifs sont programmés en divers points de la Wallonie, en semaine et le week-end.

Balades découvertes

Dimanche 19.6.22 / Une gare frontière dans une région au cœur de l'histoire

Au départ de la gare internationale de Quévy, cette marche flirte avec les frontières. Nous partirons de l'ancien BV de Quévy, de style néo-classique et datant de 1912. Une balade sur les traces historiques du lieu. Détails dans ce numéro.

Dimanche 04.09.22 / Du thermé aux confettis

La prochaine découverte à vélo nous conduira "sur les hauteurs de Spa dans une région rurale et boisée aux paysages colorés, sur une distance de 55 km le long du tout nouveau RAVeL de la ligne 44A. Ce sera notamment l'occasion d'observer cette remarquable voie verte réouverte au public dernièrement qui a su notamment mettre en évidence la conservation du patrimoine ferroviaire : BV (bâtiment voyageurs) ou PA (point d'arrêt) qui ont été rénovés et aménagés. Vous serez charmés par les changements de paysage fréquents entre bois, monts et vallées. La gare de Spa Géronstère sera notre point de ralliement.

Dimanche 16.10.22 / Le tram Zaman

Lors d'un précédent article (revue 100) , nous évoquions l'histoire du tram Zaman. Cette L535, créée par Joseph-Emmanuel ZAMAN, était en fait une ancienne ligne de tramway reliant Noville-Taviers à Ambresin. Cette véritable petite ligne de chemin de fer reliait à des fins industrielles le « grand chemin de fer » à la sucrerie d'Ambresin depuis la gare de transbordement de Noville-sur-Mehaigne (commune d'Eghezée). Des traces du passé du train Zaman existent toujours cent ans après la disparition de cette petite ligne. Cette balade vélos nous conduira sur ses traces où de nombreuses anecdotes vous seront contées.

Dimanche 20.11.22 / Patrimoine en privilège

Réservez dès à présent cette date pour cette marche commentée dans la province du Luxembourg au départ d'Herbeumont. Cette L163 ou 165A nous fera découvrir un paysage intact et varié au cœur de l'Ardenne et mériterait d'être aménagée en RAVeL pour favoriser une relation Est-Ouest pour les déplacements utilitaires notamment.

Week-end annuel

Du vendredi 30.09.22 au dimanche 02.10.22: découverte au Grand-Duché de Luxembourg. Ce week-end nous apportera un réel dépaysement. De nouveaux tronçons de voies vertes ont été créés. Ce sera l'occasion de les découvrir et d'allier à la fois sport et détente, nature et lieux de vie, découverte paysagère et sensation gustative. Notre base d'attache sera la sympathique petite ville de Bascharade.

UN RAVeL SUR LA LIGNE 163A OU 165A ?



Marc
Grieten

Toute une histoire cette ligne ferroviaire qui reliait Bertrix à Carignan à la frontière française par Orgeo, Heubeumont et Muno ! Penchons-nous brièvement sur elle.

C'est du côté de la France qu'il faut d'abord regarder. En effet, le 9 novembre 1867, dans le département des Ardennes, une ligne d'intérêt local de 6,1 km est ouverte entre Carignan et Messempré où elle se raccorde à la grande ligne Charleville-Mézières - Longyon. Elle génère un important trafic vu l'usine métallurgique de Messempré.

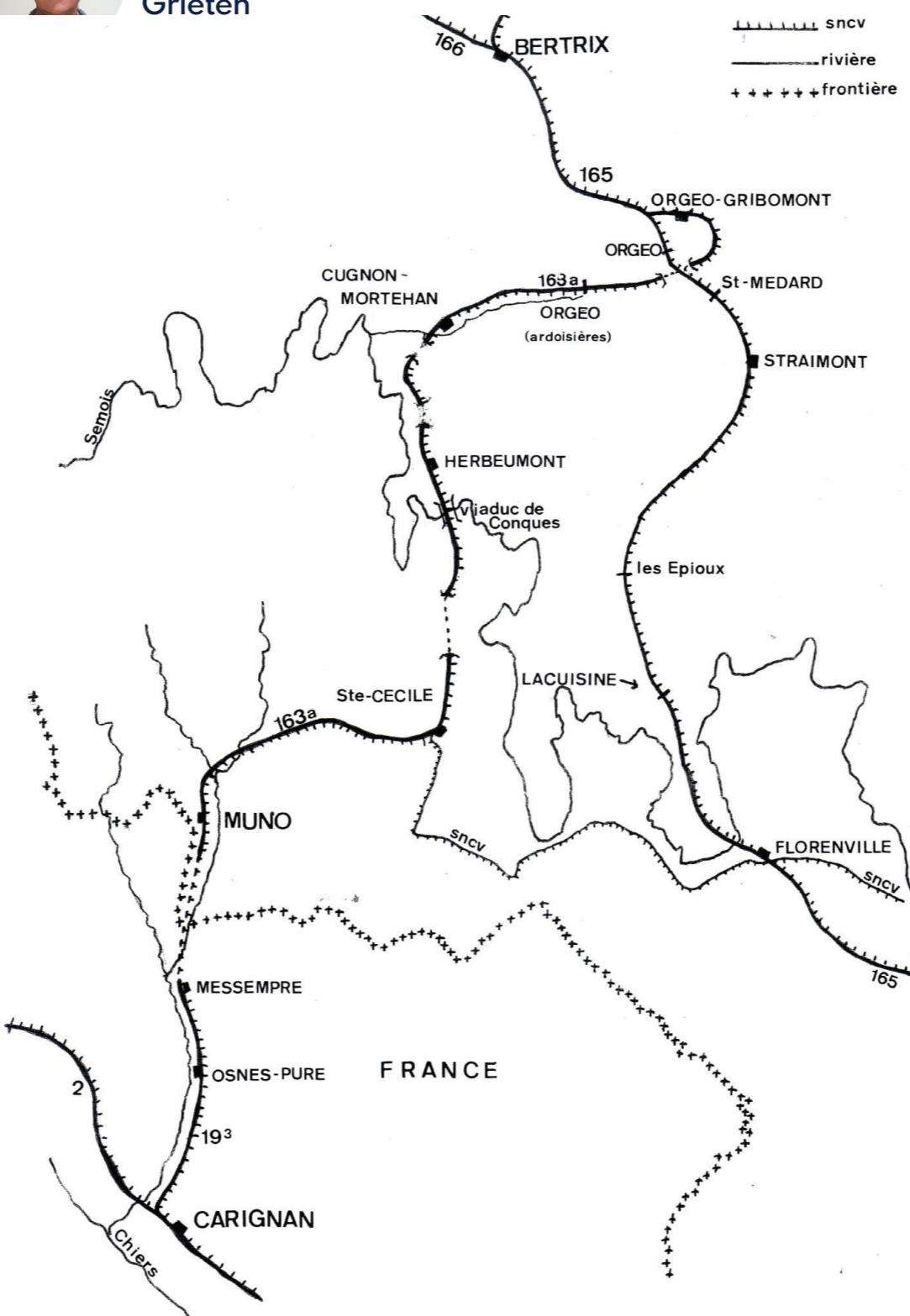
Des pressions sont exercées pour prolonger cette ligne vers Muno et Florenville en Belgique pour assurer un meilleur débouché vers le nord : la ligne dite de l'Athus-Meuse était en construction. Et en Belgique, des demandes successives sont introduites par les importantes ardoisières d'Herbeumont pour un raccordement avec l'Athus-Meuse.

Une convention franco-belge est donc signée pour une ligne au départ d'Orgeo (peu après Bertrix) sur l'Athus-Meuse vers Herbeumont, Sainte-Cécile, Muno et Messempré. Cette convention prévoyait cependant que les travaux en France ne seraient exécutés entre Messempré et la frontière que si la ligne était réalisée en Belgique.

Les Français sont prudents après la défaite de 1870. En 1900, les travaux commencèrent vers Muno dans cette région de la Gau-mé. Sur les 26 km entre Orgéo et la frontière, il fallut creuser 3 tunnels, construire 3 viaducs, 7 passages supérieurs, 16 passages inférieurs, 31 aqueducs, d'importants murs de soutènement.

C'est une ligne dont le coût de construction fut des plus onéreux au kilomètre d'autant qu'il n'y avait aucun passage-à-niveau et qu'elle est prévue pour une double voie. A la déclaration de guerre en 1914, la ligne est prête en Belgique mais sans les rails. Les Allemands virent alors dans cette infrastructure non achevée un axe majeur pour faciliter l'alimentation du front de Verdun ; en effet, avec la Vennbahn, les raccordements avec la ligne Liège - Luxembourg, la ligne Gouvy - Libramont (la 163) prolongée à Bertrix, on rejoint ainsi facilement l'Est de la France.

Dès le 24 août 1914 la voie est posée jusqu'à Muno et les 1.400 mètres vers la frontière peu après. La ligne est exploitée dès 1915



pour les besoins militaires allemands.

Après l'armistice, le tronçon Muno - Messempré est déferré. En 1919, l'Etat belge met en place un service voyageurs entre Bertrix et Muno avec 3 à 5 trains légers par jour auxquels s'ajoute la desserte marchandises.

Le viaduc de Conques sur la Semois à Herbeumont :
160m. de long, 40m. de haut, 7 arches.



Le viaduc de Conques sur la Semois à Herbeumont : 160m. de long, 40m. de haut, 7 arches.

La SNCV vint concurrencer cette ligne en construisant par étapes la ligne à voie métrique Marbehan (sur la grande ligne Namur - Arlon) - Florenville (sur l'Athus - Meuse) et Sainte-Cécile où elle permet la correspondance avec notre ligne Bertrix - Muno et cela entre le 1er décembre 1921 jusqu'au début de la seconde guerre mondiale.

Et le même scénario se reproduit : la liaison Muno - Messempré fut rapidement reconstruite et utilisée à des fins militaires jusqu'à la fin de la guerre qui vit des ponts détruits. La ligne est reconstruite jusqu'à Muno le 14 février 1949, sans à nouveau la liaison frontalière qui ne sera plus jamais rétablie.

Les 4 allers-retours Bertrix - Muno se font par des petits autorails, sans chef-garde, et le trafic voyageurs est supprimé le 1er août 1950 au profit d'autobus. Devant le mécontentement, 2 allers-retours sont rétablis jusqu'au 23 février 1959. Le trafic marchandises fut maintenu jusqu'en 1961, les ardoisières fermant les unes après les autres. Quelques rares trains spéciaux circulèrent encore vers Herbeumont pour une colonie de vacances.

La ligne 163A – numéro qu'elle a toujours porté - fut fermée le 26 mars 1969 et démontée à partir de 1972. Seuls subsistent les ouvrages d'art, tunnels, ponts et viaducs et la plate-forme....

Une telle infrastructure se doit d'être préservée et utilisée pour les déplacements : un RAVeL s'impose ! Il existe déjà, bien aménagé sur les 7,5 km entre Sainte-Cécile et Munoz depuis 1982 comme l'illustre les photos.

Que demander de mieux ? Aménager un RAVeL sur toute la ligne, intégré dans les itinéraires existants de cette région éminemment touristique ; déjà un sentier existe sur la ligne, mais il y a les ouvrages d'art à sécuriser. Des voix s'élèvent dans la région pour qu'il en soit ainsi.

Ce RAVeL est renseigné comme ligne 165A. Bizarre, car il s'agit bien de la 163A ; la seule explication est celle d'une erreur, d'autant que notre ligne se raccorde à la ligne 165 Athus - Bertrix - Libramont et que la 163 relie Libramont à Gouvy par Bastogne et que la 165A n'a jamais existé. Mais cela ne change rien ; ce n'est pas primordial. Un jour, lorsque la ligne sera totalement accessible, l'un ou l'autre panneaux retracant l'histoire des lieux pourra faire allusion à cette 'coquille'.

Les informations historiques ainsi que le schéma proviennent de l'excellente étude de cette petite ligne effectuée par Roland Marganne et publiée en mars 2016 dans le Tome 3 de son opuscule 'Gares, lignes, nœuds ferroviaires belges oubliés ; qu'il en soit ici vivement remercié.



LE SAVIEZ-VOUS ?

LES MISSIONS 2022 DE CHEMINS DU RAIL

Cette année, Chemins du Rail poursuit ses objectifs qui reflètent son objet social. La réalisation de diverses actions est prévue et est résumée ci-après. N'hésitez pas à nous rejoindre... selon vos envies et compétences !

1. L'élaboration de recommandations à l'intention de la Wallonie dans le cadre de projets d'aménagement de voies vertes

- Vérification de la signalétique sur les itinéraires « longue distance » :
EV19 : section Givet - Dinant - Namur ;
W8 : section Momignies - Mariembourg - Hastière Sections Fumay - Oignies - Olloy - Matagne

- Repérage dans le cadre de projets d'aménagements de voies vertes et de véloroutes :
L110 : Anderlues ;
L252 : Fontaine - Forchies ;
L258 : Gilly, Soleilmont et Vieux Campinaire ;
L261 : Couillet - Jamioulx

- Aide à la réalisation de plans de signalisation sur les liaisons L150 vers W5 :
Section Wanlin - Focant
Section Houyet - Beauraing

2. L'information et la sensibilisation des autorités régionales, locales et des citoyens, au développement et à l'aménagement, à l'usage utilitaire

- Comptages quantitatifs et qualitatifs en 20 lieux :
- Participation à la semaine de mobilité à Beaumont et Court-Saint-Étienne

3. La participation à la professionnalisation du secteur du tourisme

- Réalisation d'un avis technique sur le document « concevoir un itinéraire »
- Aide à la définition de critères d'évaluation de la qualité des itinéraires cyclables suite à l'offre des circuits des maisons de tourisme
- Contribution à la réalisation des itinéraires pour relier le RAVeL aux gares
- Aide à la réalisation d'outils de prospection sur base des critères d'adhésion à « Bienvenue Vélo » sur les avantages d'y adhérer

4. L'incitation aux acteurs de terrain et au tout public

pour la conservation, l'entretien et la valorisation du patrimoine ferroviaire

- Cadastre des anciennes lignes :

L106 : Ecaussinnes - Ronquières

L109A : Cuesmes - Estinnes

L136A : Florennes - Mettet

L252 : Fontaine - Forchies et raccordement au zoning

L261 : Couillet - Jamioulx

- Repérage des gares transformées en autres lieux de vie (crèche, cafés, restaurants, ...)

- Aide et conseils à la restauration, au placement de plaques de gare et panneaux didactiques: L109 - L44A - L45 - L108 - L109

5. La promotion des voies vertes et des véloroutes

- Présence durant l'été aux « Beau Vélo de RAVeL »

- Réalisation de balades-découvertes et d'un week-end

- Maintenance et promotion d'un centre de documentation Présence sur les réseaux sociaux et sur le site

- Suivi des demandes d'information sur les anciennes lignes ferrées, voies vertes et véloroutes.

LES LOUEURS-RÉPARATEURS LABELLISÉS "BIENVENUE VÉLO" ?

Depuis cette année les gestionnaires de magasins de location et de réparation vélo en Wallonie peuvent se porter candidat pour adhérer au label « Bienvenue Vélo » !



La liste des opérateurs labellisés étant sujette à de fréquents changements, la dernière version papier des cartes RAVeL et véloroutes, éditées par Visit Wallonia, met à disposition un QR Code pour accéder à la liste mise à jour en ligne.

Vous trouverez les informations détaillées concernant la demande de labellisation et le dossier d'adhésion à remplir sur la page dédiée sur le site du CGT : www.tourismewallonie.be/label-bienvenue-velo

La carte en ligne reprenant la localisation des labellisés ainsi que des informations pour réserver ces lieux est disponible sur le site de Visit Wallonia: walloniebelgiquetourisme.be/fr-be/3/jaime/wallonie-a-velo/bienvenue-velo

Visit Wallonia à Oostende voor Anker :

SE MONTRER LÀ OÙ ON NE VOUS ATTEND PAS !



Georges
Wathlet

Dans le numéro précédent, nous vous avons présenté le Bureau Allemagne de WBT. Aujourd'hui, rencontre avec Frédéric Trauwaen, qui est à la tête du Bureau Flandre.

En septembre 2019, Frédéric Trauwaen reprendait la direction du Bureau Flandre de Wallonie Belgique Tourisme. Et quelques mois plus tard, il fut pris dans la tourmente de la pandémie qui a sévi pendant deux ans. Deux années pendant lesquelles ce diplômé en marketing qui a travaillé pour plusieurs grandes sociétés — notamment dans l'alimentaire — et son équipe (4 personnes au total pour s'occuper tant du tourisme de loisir que d'affaires) ont dû adapter leur stratégie en fonction des mesures sanitaires. Touristes étrangers absents, restaurants et cafés fermés, salons et événements reportés. Autant de raisons de séduire encore plus le public flamand qui reste la première clientèle de la Wallonie sur le marché du tourisme.

Aujourd'hui, les choses commencent à reprendre leur cours normal, et après deux ans d'absence, la Wallonie est de nouveau présente à ce grand événement naval qu'est Oostende voor Anker (Ostende à l'Ancre).

GW : Les Flamands sont vraiment le principal client du tourisme en Wallonie ?

FT : Mieux vaut parler du marché belge néerlandophone, car nous nous adressons aussi aux Bruxellois qui parlent le néerlandais. Ce groupe



On prépare le stand d'accueil Visit Wallonia

constitue le marché principal au niveau des séjours. Avant la pandémie, les néerlandophones représentaient 30 à 31 % des touristes séjournant en Wallonie, ce qui est énorme quand on sait que l'on comptabilise près de 15 millions de nuitées par an en Wallonie (toutes possibilités confondues).

Et pour ceux qui ne viennent qu'une journée ?
Avec 9 millions d'excursions par an, nous sommes le 2e marché, juste derrière les francophones, ce qui est logique. Le but de l'excursion est multiple : visite culturelle, randonnée à pied, balade à vélo...

Ces chiffres ont été quelque peu bousculés par la pandémie ?
Il y a eu évidemment moins de nuitées, mais la proportion de néerlandophones a encore augmenté durant cette période.
Il y a aussi eu une autre conséquence : beaucoup de Flamands ont découvert ou redécouvert la Wallonie où ils ne venaient pas nécessairement, préférant partir à l'étranger. Et les réactions enregistrées ont été positives. On espère donc que ce public continuera à venir.



Une allée Visit Wallonia à Ostende

Le Covid a eu d'autres effets « positifs » sur le tourisme en Wallonie ?

Un intérêt nettement plus marqué de la presse et des blogueurs flamands. La visibilité de la Wallonie durant ces deux années a été énorme, puisque les articles consacrés au tourisme étaient axés sur le marché intérieur. On peut espérer que cela continuera à avoir des retombées positives.

D'autres éléments pourraient jouer en faveur du tourisme en Wallonie ?

Oui, la baisse du pouvoir d'achat et l'augmentation du prix des carburants. Une étude française tend à démontrer que le public ira moins loin. Le tourisme de proximité devrait donc encore augmenter. On espère donc que ce sera le cas en Wallonie.

Et à quelles activités le touriste néerlandophone s'adonne-t-il ?

En premier lieu, la randonnée à pied et le vélo. Sans avoir de chiffres précis, on sait que la marche prime sur le vélo, mais ce dernier est bien la deuxième activité la plus pratiquée. Une étude réalisée par l'association PASAR (une

asbl axée sur les loisirs) indique que le vélo est le passe-temps préféré de 45 % des Flamands. 46 % des Flamands font du vélo au moins une fois par semaine et 14 % une fois par jour.

Avec le RAVeL, la Wallonie offre aux Flamands la possibilité de faire du vélo sur des itinéraires plats, mais avec le succès des vélos à assistance électrique, la peur d'affronter des côtes a aussi diminué. Il y a des cyclistes flamands de tous les âges, mais le succès du vélo électrique amène un nombre croissant de personnes plus âgées à utiliser la petite reine.

Autre point à noter : en Flandre, le vélo n'est pas qu'un mode de déplacement, il est aussi un loisir et c'est important pour nous. J'en veux pour preuve que la consultation des pages vélotourisme sur notre site web est de plus en plus importante. Elles sont en 4e position des thèmes les plus consultés, juste après la randonnée à pied. Le vélotourisme fait donc partie de nos sujets prioritaires dans notre communication, surtout depuis 2016 où ce fut le thème de l'année.

Et comment communiquez-vous sur le vélo ?
À la fois « off line » et « on line » : à travers des publications dans des magazines, sur notre site web et en étant présent à des foires et salons comme la Fiets— en Wandelbeurs à Gand et Bike Brussels. La Flandre a aussi cette particularité d'avoir plusieurs magazines spécialisés dans le vélo, comme « Fietsen moet kunnen », « OpWeg » ou le périodique de PASAR. On y met en avant les régions intéressantes pour faire du vélo, on suggère des circuits vélo en se basant sur les itinéraires repris dans notre brochure vélo, une mise en bouche, en quelque sorte. On met aussi l'accent sur le RAVeL, les points nœuds ou les routes thématiques, notamment sur la route UNESCO qui permet de découvrir des lieux classés en onze étapes. Sur notre site, on trouve aussi des routes géolocalisables sur une carte sur laquelle on peut cliquer à travers l'application CIRKWI avec laquelle nous collaborons. Notre but est de promouvoir la Wallonie dans son ensemble. Pour une info plus spécifique sur une région en particulier, il faut

on trouve aussi des routes géolocalisables sur une carte sur laquelle on peut cliquer à travers l'application CIRKWI avec laquelle nous collaborons. Notre but est de promouvoir la Wallonie dans son ensemble. Pour une info plus spécifique sur une région en particulier, il faut se tourner vers la Maison de Tourisme couvrant celle-ci.

Avez-vous parfois des réactions négatives de la part de touristes?

Parfois, certaines nous parviennent, heureusement peu fréquentes. Du style «la route n'est pas en bon état» ou «la route était barrée et la déviation était mal indiquée». C'est souvent de cet ordre-là. Ce n'est pas agréable, mais ce n'est pas dramatique non plus. On remonte l'info vers les instances compétentes.

La barrière de la langue est-elle toujours un obstacle?

Sans avoir de chiffres, je pense que la situation a évolué favorablement. Le touriste flamand est le touriste n°1 en Wallonie et les Néerlandais également. L'accueil se fait de mieux en mieux. Je dois d'ailleurs dire qu'on ne reçoit quasi aucune plainte à ce niveau-là.

Quelle est la principale différence entre le touriste flamand et le touriste néerlandais?

En fait, le site web en néerlandais est partagé avec le Bureau des Pays-Bas. On s'entend toujours bien sur le contenu. Beaucoup de centres d'intérêt se rejoignent. Le profil, en tout cas pour le vélotouriste, est assez similaire : une famille, un couple, un groupe d'amis. La plupart des touristes qui viennent en Wallonie pour faire du vélo, ne font pas que cela. Ils vont également visiter une ville, un château, un musée ... et vont boire un verre et manger au restaurant.

Une différence est sans doute le plus grand nombre de clubs cyclistes flamands, à caractère plus sportif, qui viennent en Wallonie. Et puis, les Flamands connaissent évidemment mieux la diversité du territoire et les possibilités. Le RAVeL est, je pense, plus connu en Flandre qu'aux Pays-Bas. Le Flamand ira plus volontiers en Wallonie picarde, alors que le Néerlandais aura sans doute tendance à «tracer» et à aller jusque dans les Ardennes ou dans «la Wallonie profonde», ce qui est plus large que les seules Ardennes. Une différence est aussi que le tour-

iste flamand est plus intéressé par d'autres facettes, comme les visites culturelles. Là encore, la connaissance du terrain joue un rôle.

Le site web en néerlandais de WBT s'adresse donc à la fois à la Flandre et aux Pays-Bas?

La majeure partie des textes sont rédigés à Namur, au siège de WBT, et on traduit le contenu développé en français. Parfois, nous créons du contenu spécifique. Souvent, c'est réalisé ici, mais certains articles blog proviennent aussi des Pays-Bas, selon la thématique que le Bureau Flandre ou celui des Pays-Bas veut mettre en avant. Cela dit, si le site est une référence globale et commune aux deux bureaux, chacun mène sa stratégie propre et une communication spécifique à travers nos collaborations avec les médias, etc.

Sur le plan purement linguistique, par exemple pour les slogans, les deux Bureaux se concertent pour s'assurer qu'un slogan sera correctement compris de part et d'autre du Moerdijk. Quant au contenu proprement dit, les Néerlandais ne trouvent pas dérangeant de lire des textes qui ont parfois une tournure plus flamande, car ils savent qu'ils viennent en Belgique. Ils s'attendent donc à un style plus «flamand» que «hollandais». Un Flamand, par contre, trouverait beaucoup plus gênant de lire sur notre site des textes ayant un style typiquement «hollandais».

La communication a évolué ces dernières années?

Parmi les 4 personnes actives au sein du Bureau, une s'occupe spécifiquement de la presse et des blogueurs. Ces derniers ont pris une importance croissante ces dernières années. On organise donc une série de voyages de presse, entre 40 et 50 par an. Depuis la pandémie, pratiquement la moitié de ces voyages sont mis sur pied pour des blogueurs. Ils «vendent» les destinations d'une façon différente des journalistes, tout en étant complémentaires avec ces derniers. Cela attire un public plus jeune, même si on constate que de plus en plus de personnes plus âgées consultent des blogs. Les journalistes vont sans doute objectiver plus fortement alors que les blogueurs mettent l'accent sur le partage d'expériences, ce qui est plus subjectif. Je trouve ça une chouette évolution. D'autant qu'on n'a pas perdu de journalistes pour autant, mais les blogueurs se sont ajoutés.

Ces derniers se présentent souvent de façon spontanée, mais parfois, nous allons vers eux, notamment à travers un workshop annuel : les Belgian Travel Blog Awards. Et cette année, nous avons eu le plaisir d'accueillir cet événement à Namur, alors qu'auparavant, il avait toujours lieu en Flandre. Près de 120 blogueurs y ont participé, en majorité des néerlandophones, ce qui nous a permis de nouer de nouveaux contacts.

La Maison de Tourisme Explore Meuse et Visit Namur ont saisi l'occasion pour organiser des blog trips avec certains d'entre eux. La collaboration avec Explore Meuse et Visit Namur a d'ailleurs été très positive.

Nous sommes ici à Ostende. Pourquoi participer à Oostende voor Anker?

On ne va pas à Ostende pour aller à Ostende, mais bien parce qu'il s'y tient Oostende voor Anker. Le pari, c'est de participer à un événement qui n'est pas de nature touristique, d'une part pour surprendre et aussi pour toucher des gens qui ne vont pas à des salons axés sur le tourisme. Cela permet de toucher un autre public, dans un environnement très positif. Le public qui vient ici, ce sont des gens qui aiment les excursions, qui sont curieux, qui aiment les

visites et le loisir. On touche une chouette cible de gens actifs, motivés, et donc, la Wallonie peut aussi les intéresser. On a une tente qui présente la Wallonie dans son ensemble et 10 autres qui regroupent 20 partenaires donnant une info plus précise sur leur région ou leur activité touristique. Ce sera une belle visibilité pour Visit Wallonia. Lors des éditions précédentes, avant le COVID, Oostende voor Anker a accueilli entre 200 et 250.000 visiteurs.

D'autres projets pour 2023?

On est actuellement en pleine réflexion. Créer un événement propre demande énormément d'énergie pour attirer le public. Se greffer à un événement existant, comme on le fait ici à Ostende, me paraît en tout cas plus efficace, parce que le public vient de toute façon. Sur le plan du contenu, j'ai pour objectif de mieux faire connaître l'offre. Convaincre les Flamands que le vélo, c'est sympa, je ne dois pas le faire. Par contre, les convaincre de venir ou de venir plus souvent, cela implique de faire connaître l'offre vélo : le RAVeL, les EuroVelo, les circuits thématiques, le label Bienvenue Vélo et les points nœuds qui se développent. Tout cela se retrouvera dans notre plan d'action 2023 qui est en cours d'élaboration.

De gauche à droite : Georges Wathlet, Karla Bronselaer, Frédéric Trauwaen, Katja Onstek, Nathalie Devos, Michaël Terwagne et Pierre Coenegrachts (directeur général adjoint de WBT)



Échos des labellisés « Bienvenue Vélo »



Morgane
Hallé



Au début de l'année 2021, Chemins du Rail a réalisé sur demande du Commissariat Général au Tourisme (CGT), une série de 17 interviews auprès d'opérateurs touristiques porteurs du label « Bienvenue Vélo ». Ces interviews constituaient un complément au sondage virtuel envoyé par l'institution à tous les opérateurs concernés.

Un article précédent (p. 50 et 51 du magazine n° 108 de l'asbl), précisait les détails du questionnaire, l'angle adopté, la durée des interviews ainsi que la liste des personnes interrogées, mais les résultats n'étaient pas encore rendus publiques : telle est la vocation cet article.

Pour rappel, voici les thématiques abordées dans le questionnaire de l'interview :

- A. Procédure d'adhésion au label et critères à respecter. (Identifier les freins lors de la labellisation)
- B. Plus-value du label (Attente d'une répercussion clientèle)
- C. Attentes et nouveaux outils (Attente d'un accompagnement spécifique - de promotion)
- C.1. Accompagnement à la candidature pour la validation des critères.
- C.2. Critères "Informations à destination des clients cyclotouristes" : créer une réelle plus-value par une connaissance suffisante de la part des opérateurs.
- C.3. Promotion et présence en ligne

Quels résultats ?

Ces interviews ont permis de compiler des pistes concrètes données par les opérateurs à travers leur expérience de terrain.

>> La procédure d'adhésion a été jugée légère et commode chez toutes les personnes interrogées. Cette facilité d'accès est perçue comme positive car cela permet d'augmenter le nombre de labellisés et de renforcer le maillage du label en Wallonie. Les opérateurs accompagnés par le CGT pour la demande de labellisa-

tion ont relevé la bonne écoute et la réactivité de la part de la personne accompagnante. Ceux accompagnés par la maison du tourisme ont apprécié la dynamique de terrain que cela engendrait et le rôle de liant local joué par l'institution. Plusieurs d'entre eux ont cependant déploré la fermeture récente de leur maison du tourisme (centralisée vers une ville plus grande) et l'impact local négatif engendré par cette fermeture.

Concernant le parking vélo, critère obligatoire pour être labellisé, il peut être une source de difficultés lorsque l'établissement ne possède ni de local préexistant pouvant jouer ce rôle, ni de parking vélo publique à proximité.

>> Concernant l'après labellisation et la plus-value de celle-ci, les attentes étaient mitigées de la part des interviewés. Certains s'attendaient à une augmentation directe du nombre de clients cyclotouristes à la suite de l'obtention de leur label, qui n'a pas vraiment eu lieu. D'autres développent une vision selon laquelle les labels n'amènent jamais réellement de clientèle mais sont un gage de qualité supplémentaire. Spécifiquement pour le label « Bienvenue vélo » de nombreux interviewés ont souhaité ainsi s'inscrire dans une démarche plus globale de type écotourisme ou amélioration de l'accueil visiteur, sans attendre de rebondées directes sur leur clientèle.

La journée annuelle « Bienvenu Vélo » a été jugée très bénéfique par tous les participants à cette/ces journée/s interrogés. Une journée similaire à l'échelle locale plutôt que régionale est une suggestion qui a été plusieurs fois énoncée. Certains interviewés ont déclaré trouver plus prioritaire le développement du réseau entre les labellisés actuels, plutôt que l'augmentation du nombre de ceux-ci. D'autres soutiennent la démarche d'augmentation du nombre pour renforcer la dynamique par la présence du label sur le terrain.

>> Il y a une grande volonté de la part de la majorité des établissements de créer des partenariats pour compléter une offre spécifique pour les cyclistes. Cette idée se combine avec celle du développement d'une communauté professionnelle autour de « Bienvenue Vélo ».

Plusieurs personnes ont mentionné les emplois variés qu'il reste à créer en Wallonie dans les métiers de services liés au vélo (réparation, location, bagagerie etc.). Car si dans certains cas les établissements proposent déjà ces services, pour la plupart cela demande une expertise particulière et du temps supplémentaire à consacrer à ces activités.

La création de parcours cyclo touristiques « clé sur porte » reliant les labellisés ou bien des itinéraires adaptables à la guise des cyclistes sont des atouts à développer : certains opérateurs ont rappelé l'opportunité au vu du contexte actuel et de l'augmentation du nombre de cyclistes. Plusieurs soulignent que les maisons du tourisme devraient pouvoir proposer localement ce type de produits, d'autres estiment que l'organisme détenteur du label devrait se charger d'animer cela.

>> Concernant l'attente de promotion de la part d'un tiers institutionnel suite à la labellisation, les avis des interviewés restent mitigés : la majorité s'attendaient à apparaître dans des campagnes ou sur des plateformes officielles à l'échelle de la région. Mais pour d'autres la promotion à si grande échelle aurait moins de sens qu'une promotion locale au niveau des maisons du tourisme et syndicats d'initiatives. Pour plusieurs, une campagne à la télévision semblerait pertinente voire nécessaire afin de promouvoir le vélo en Wallonie à l'échelle de la Belgique. Le support le plus admis et pertinent semble être un spot vidéo attractif. Pour d'autres, la promotion la plus intéressante serait le ciblage publicitaire au sein des communautés de cyclistes.

Pour la majorité des opérateurs, l'outil idéal en ligne serait l'intégration des établissements « Bienvenue Vélo » dans un maximum d'outils existants déjà utilisés par les cyclistes. D'autre part, travailler au référencement en ligne du label « Bienvenue Vélo » pour optimiser les recherches sur les navigateurs web serait pertinent afin de toucher le public qui ne connaît pas ce terme

de « Bienvenue Vélo », qu'il s'agisse d'un public belge ou étranger.

Enfin, la signalisation physique des services tels que ceux des établissements « Bienvenue Vélo » serait à développer sur les tracés cyclistes tels que le RAVeL, à la manière par exemple des commodités que l'on peut trouver sur les autoroutes. Cependant, plusieurs freins à cette signalisation sont présents : une situation que déplorent plusieurs opérateurs.

Quelles recommandations ?

Voici un résumé des pistes abordées au cours des interviews, disponibles avec plus de précision dans le rapport dédié :

- Développer des fiches outils efficaces pour les futurs et actuels labellisés, par exemple :
 - Liste des parkings et rangements vélo avec différentes configurations.
 - Liste des subsides et ressources des communes et pouvoirs publics à disposition.
 - Modèle graphique à l'image du logo « Bienvenue Vélo » pour créer des publications cohérentes sur les réseaux sociaux entre les labellisés et mettre en avant une identité.
- Animer la communauté interne (labellisés et professionnels du vélo en Wallonie) pour stimuler un partage de connaissances, des partenariats ainsi qu'une dynamique et une vision commune autour du concept « Bienvenue Vélo ». Cette communauté régionale peut se répartir en sous-communautés locales pour traiter de problématiques plus spécifiques.
- Insérer le concept « Bienvenue Vélo » dans les outils virtuels actuels utiles aux cyclistes et développer un outil carte centralisant autant que possible les informations régionales.

Retrouvez les ressources concernant cette enquête "Bienvenue Vélo" dans l'onglet Actualités de notre site www.cheminsdurail.be



Très tôt la commune de Gerpinnes a marqué son attachement au tracé de l'ancienne ligne Châtelet-Florennes qui la traverse. Dès 1997, dans le cadre du PCDN (plan communal de développement de la nature), on entreprend un élagage sommaire pour permettre au moins le passage des promeneurs. Le projet sera poursuivi à partir de 2005 incluant également certains tronçons de l'ancienne ligne 137 en direction de Mettet, par exemple via une opération « Été solidaire » où de jeunes volontaires continuent le défrichage.

Mais on ne s'arrête pas à la circulation des seuls promeneurs. Suite à différents appels à projet dans le cadre entre autres du PICverts de la Wallonie (Plan d'itinéraires communaux verts), le 18 septembre 2011 on inaugurait le tout nouveau Pré-RAVeL de la ligne 138 entre Gerpinnes et Acoz-centre (photo 1).

Le succès est immédiat : on favorise les liaisons inter-villages pour tous les usagers non motorisés sur un tracé à très faibles pentes et de plus sans voitures. L'obstination de la commune et l'appui de la Wallonie entraîneront la prolongation du Pré-RAVeL vers la gare d'Acoz puis vers la limite de commune avec Châtelet et, récemment, la liaison vers le RAVeL de la Sambre. Grâce à l'obtention des budgets nécessaires, la commune pourra inaugurer prochainement la liaison jusqu'à la limite de commune avec Mettet sur l'ancienne ligne 137.



Gilbert
Perrin

Et le patrimoine ferroviaire ?

Dès le début du projet, un cheminot à la retraite, Alain Postiau, s'intéresse de près au petit patrimoine ferroviaire : bornes, balises, signaux et autres éléments. Début 2017, il découvre l'existence du Cercle d'Histoire et de Généalogie (ou CHG) de l'entité de Gerpinnes. Le CHG entamait alors la préparation des Journées du Patrimoine qui allaient se dérouler au mois de septembre. Il a dès lors contacté la commune pour lui proposer de collaborer à la restauration du petit patrimoine ferroviaire.

La commune a tout de suite accepté de mettre à la disposition de l'association les peintures et les outils nécessaires. Voici une image de l'équipe au travail (photo 2). Un contact avec le service patrimoine de la SNCB a également permis de préparer des tableaux rappelant l'histoire de la ligne et d'y insérer le plan des lignes concernées, à savoir la ligne 138 Châtelet-Florennes mais aussi la ligne 137 Acoz-Mettet.



Septembre 2017 : inauguration du patrimoine ferroviaire après sa restauration. Exposition à la Maison communale avec présentation d'archives, de plans et de photos et balades à la découverte du Pré-RAVeL (photo 3). La restauration a parfois nécessité des interventions pour le moins inattendues. Un exemple : le Cercle d'histoire découvre qu'une ancienne balise ferroviaire en béton est tombée depuis l'ancienne ligne jusqu'au ruisseau en contrebas. Vu son poids, impossible de la remonter à la main. On alerte la commune et, immédiatement, le service travaux va récupérer la balise en question, la remonte et la repose à sa place. Un bel exemple de synergie entre le privé et le public, non ? ➤

Le résultat de cette volonté et de ces efforts conjoints : une belle collection de bornes, de balises et de signaux soigneusement repeints selon les critères de la SNCB. Quelques exemples :

- Des balises qui annonçaient au conducteur à quelle distance se trouve le prochain signal qu'il devra respecter.

Les balises à traits (photo 4) datent de l'époque où la voie était à exploitation régulière. Les balises à chevrons (photo 5) datent de l'époque où la voie était à exploitation simplifiée (plus de trains réguliers).



- Des bornes kilométriques (photo 6) et hectométriques (photo 7).



- Des panneaux SF (photo 8) c'est-à-dire « siffler-fluiten » et passer à vitesse limitée.
0⁵ = max. 5 km/h.

Et des copies des anciennes plaques de gare (photo 9) fournies par Chemin du Rail et posées par la commune.



Photo 8



Photo 9

- On notera aussi deux beaux panneaux d'information à l'intention du public.

Le premier (photo 10) décrit le patrimoine ferroviaire que l'on trouve sur le Pré-RAVeL, à savoir les ponts, les bornes, les balises, les bâtiments ferroviaires. Le second (photo 11) donne toute une série de détails sur l'histoire de la ligne avec des photos des anciennes gares, un plan des anciennes lignes et une explication sur la transformation de l'ancienne ligne 138 en Pré-RAVeL



Photo 10



Photo 11

Mais l'intérêt de la commune de Gerpinnes s'étend à tous les aspects du patrimoine ferroviaire. La liaison vers le centre de la localité est handicapée par le fait qu'une partie de la tranchée ferroviaire a été remblayée. Pour la suite, pourquoi ne pas remblayer les 600 mètres qui restent pour assurer une continuité de niveau ? Mais la commune s'y oppose pour des raisons patrimoniales, entre autres vu sa richesse géologique. Un bel exemple s'il en est.

Nous vous proposerons ultérieurement d'autres exemples de communes qui ont également pris bien soin de leur patrimoine ferroviaire. Comme nous l'avons fait d'ailleurs dans notre revue 107 à propos du patrimoine ferroviaire pris en charge par la Wallonie sur la ligne 156 entre Aublain et Mariembourg.

AUX PAYS DES VERGERS



Bernard
Gabriel

Avis aux amateurs qui souhaitent (re) découvrir une région qui offre une multitude de découvertes à faire. Le topoguide présenté vous facilitera la tâche en présentant cinq balades en Basse-Meuse et au Pays de Herve qui ont été initiées et balisées par le Gracq : les balades des poiriers (entre Visé et Blegny-Mine), des pommiers (au cœur du Plateau de Herve), des cerisiers (vallée de la Meuse), des sureaux (A l'Est, vers les trois frontières) et des vignes (entre Geer et Meuse). Il a été préfacé par Adrien Joveneau et illustré par des textes de Christian Merveille.

Au cœur de l'Euro-Région Meuse-Rhin, au centre du triangle des villes de Liège, Maastricht et Aachen, ce livre vous présente une région où la nature est préservée et où un patrimoine remarquable et diversifié est à découvrir. Relevons l'abbaye du Val Dieu, les sites miniers de Blegny et Plombières, la Tour d'Eben-Ezer ou encore le village de Clermont. Pour apprécier au mieux cette région, un réseau de voies lentes, avec notamment la Ligne 38, la Via Jecore et le RAVeL de Meuse, est bien balisé en points-nœuds.

Ce topoguide vous invite donc à enfourcher votre vélo et flâner dans cette campagne qui vous surprendra afin de découvrir ses sites naturels, ses traditions, ses artisans et ses producteurs locaux. Les diverses balades proposées vous permettront d'organiser votre circuit et voyager au gré de vos envies.

Au pays des vergers : balades à vélo en Basse Meuse et au Pays de Herve

160 pages – Renaissance du livre



TOPOGUIDE

**Au pays
des
vergers**

Balades à vélo en Basse-Meuse
et au Pays de Herve

VERGERS
de rouch
éditions

LES COMPTAGES SUR LES VOIES VERTES, UNE NOUVELLE ÉDITION !



Jacques
Botte

En ces temps où la Cour des Comptes dans son audit de mai dernier sur la politique wallonne du vélo intitulé 'Soutien de la Région aux déplacements quotidiens à vélo', a souligné notamment le rôle du RAVeL, il est apparu indispensable de poursuivre la politique de comptages sur ces voies vertes afin de connaître aussi l'avis des usagers.

Il existe une volonté affirmée des pouvoirs publics et spécialement des acteurs de l'infrastructure, du vélotourisme et du patrimoine ferroviaire de cerner les enjeux propres à la mobilité active. Identifier les besoins des usagers en matière de déplacements doux s'avère un atout précieux pour mener à bien une politique cohérente et adéquate d'investissements.

Une nouvelle opération de comptage est donc envisagée : elle doit servir à la fois d'outil d'anticipation (diagnostic de la situation actuelle, analyse des demandes) et aussi d'outil de contrôle (justification des dépenses publiques, validation de politiques des modes doux). Notre asbl « Chemins du Rail » est donc chargée d'effectuer au cours de cet été 2022, cette nouvelle opération de comptage sur une série de voies vertes de Wallonie.

QUELS TYPES DE COMPTAGE ?

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

L'étude qualitative permet quant à elle d'identifier les avis sur base d'opinions et d'attitudes. Elle sert à cerner les besoins et les motivations ainsi que les valeurs qui les sous-tendent. Généralement effectuée par un entretien individuel, l'interview repose sur une conduite préétablie (questionnaire) pour baliser les échanges.

Le contenu de ce questionnaire proposé se base sur les recommandations européennes et a été établi conjointement avec l'ensemble

des acteurs des administrations concernées. Le choix du formulaire constitue un élément important. Clair et simple d'utilisation, il contient l'ensemble des informations nécessaires demandées, concernant l'infrastructure, le vélotourisme ainsi que le patrimoine ferroviaire, et est présenté en quatre langues abordant les diverses thématiques.

QUEL CHOIX MÉTHODOLOGIQUE ?

La réalisation de comptages à différents endroits précis permet de tirer des conclusions globales. Il est ainsi convenu de procéder à un relevé des différents usagers du RAVeL en 19 lieux de Wallonie afin d'obtenir des indications pertinentes sur le type de fréquentation sur ces voies vertes. Les Pouvoirs locaux sont donc informés de l'existence de la réalisation de comptage sur le territoire de la Ville ou de la Commune.

Chaque comptage journalier est découpé par tranche horaire d'une heure, depuis 8h jusqu'à 17h afin d'observer l'intensité du flux selon les



moments de la journée ; il est réalisé à deux reprises aux mêmes endroits, l'un en semaine, l'autre le week-end de manière à couvrir un panel important d'usagers. Les dates sont programmées (à découvrir sur le site de l'asbl : www.cheminsdurail.be) mais sont susceptibles

de modifications, notamment en fonction des intempéries ou des événements locaux.

OÙ PROCÉDER ?

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

Anciennes voies ferrées (12)

L 38 - EV3	Plombières	Site minier - bifurcation L38-L39
L 38 - EV3	Herve	Gare
L 48 - Vennbahn	Monteneau	Gare
L 86	Leuze	Gare
L 98	Colfontaine	Gare de Wasmes
L109/2 - W3	Beaumont	Gare
L126 - W8	Hamois	Gare
L138	Châtelet	Intersection L138
L141	Nivelles	Gare du Nord (rue de Sotriamont)
L156 - W8	Virelles	Gare
L150	Houyet	Début de RAVeL
L163 - W9	Bastogne	Bifurcation L163 - 164



Chemins du halage (7)

Canal historique du centre	Houdeng	Cantine des Italiens
W4	Mons	Grand Large (PN4)
W7	Poulseur	Rue de l'Ourthe
Ourthe	Barvaux	Centre
EVI9 - Meuse	Liège	Passerelle la Belle Liégeoise
EV5 - EVI9	Wépion	Musée de la fraise
EV3 - Sambre	Lobbes	Bifurcation avec la Ligne 109/2 vers Thuin/Beaumont

Comptage 2021 à Salzinnes

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

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



Jacques Botte

INTERPELLATIONS PARLEMENTAIRES

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

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.

20.05.22	DELPORTE Valérie	ECOLO	écrite	l'aménagement de la véloroute entre Ligny et Tamines
16.05.22	HAZEE Stéphane	ECOLO	écrite	la réfection du RAVeL entre Anhée et Hun
10.05.22	HAZEE Stéphane	ECOLO	écrite	les projets PIMACI touchant au domaine ferroviaire
04.05.22	HAZEE Stéphane	ECOLO	écrite	l'aménagement de la liaison cycliste entre Bohan et Membre
02.05.22	GOFFINET Anne-Catherine	EN-GAGES	orale	la bétonisation des sentiers vicinaux dans le cadre du plan Wallonie cyclable
02.05.22	HEYVAERT Laurent	ECOLO	orale	le rapport de la Cour des comptes sur la politique cyclable de la Wallonie
02.05.22	PAVET Amandine	PTB	écrite	les remarques de la Cour des comptes sur la politique cyclable en Wallonie
02.05.22	NEMES Samuel	PTB	écrite	les pompes à vélo publiques
29.04.22	FONTAINE Eddy	PS	écrite	le développement de l'intermodalité en Wallonie
25.04.22	HERMANT Antoine	PTB	écrite	l'entretien des pistes cyclables
20.04.22	DOUETTE Manu	MR	actu-alité	le plan Wallonie cyclable
20.04.22	DI MATTIA Michel	PS	actu-alité	la politique cyclable de la Wallonie
20.04.22	SAHLI Mourad	PS	écrite	la pratique du vélo en Wallonie
19.04.22	GALANT Jacqueline	MR	orale	l'utilisation des voies vicinales afin de favoriser la mobilité douce
13.04.22	HAZEE Stéphanie	ECOLO	écrite	la réalisation d'une passerelle cyclo-piétonne à Namur
12.04.22	AHALLOUCH Fatima	PS	écrite	la place du vélo en Wallonie

31.03.22	GALANT Jacqueline	MR	écrite	les aménagements cyclo-piétons à Mons
24.03.22	LEONARD Laurent	PS	écrite	la semaine de mobilité 2022
23.03.22	BERNARD Alice	PTB	urgente	le vélo, le parent pauvre de la Wallonie
23.03.22	HEYVAERT Laurent	ECOLO	urgente	le premier baromètre cyclable wallon
23.03.22	FREDERIC André	PS	écrite	le suivi de la liaison cyclable «la Vesdrienne»
22.03.22	HAZEE Frédéric	ECOLO	écrite	le projet de corridor vélo sur la N4
22.03.22	FLORENT Jean-Philippe	ECOLO	écrite	la sensibilisation à la mobilité douce et partagée
11.03.22	HERMANT Antoine	PTB	écrite	le réseau autonome des voies lentes (RAVeL)
07.03.22	DEMEUISE Rodrigue	ECOLO	écrite	l'état d'avancement de la liaison LI26 ET LI27 entre Huccorgne et Marchin
01.03.22	MAROY Olivier	MR	écrite	le RAVeL en Wallonie et l'exemple de Walhain - Gembloux
25.02.22	CASSART-MAILLEUX Caroline	MR	écrite	la programmation des investissements RAVeL à Huy-Waremme
11.02.22	GALANT Jacqueline	MR	écrite	l'entretien du RAVeL des Hauts-Pays

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.

13.05.22	ANTOINE André	EN-GAGES	écrite	la valorisation de l'ancienne gare de Nivelles
04.05.22	AHALLOUCH Fatima	PS	écrite	le tourisme quatre saisons
20.04.22	DI MATTIA Michel	PS	orale	le renforcement de la cohérence du balisage des circuits vélos
20.04.22	ANTOINE André	EN-GAGES	écrite	la sauvegarde du Rail, Rebecq Rognon
31.03.22	MAROY Olivier	MR	écrite	les randonnées de gare en gare
07.03.22	MAROY Olivier	MR	orale	la mise en œuvre de la stratégie Tourisme 2030 de la Wallonie
07.03.22	DI MATTIA Michel	PS	écrite	la valorisation du patrimoine industriel
02.05.22	DI MATTIA Michel	PS	écrite	la généralisation du port du casque pour les usagers de la mobilité douce

QUESTIONS D'ACTUALITÉ



Vue de Quévy depuis le parcours de la balade

LE PARCOURS (balade pédestre)

QUAND ? **19/06
2022**

Liliane
Neveux

Au départ de la gare internationale de Quévy, une balade qui flirte avec les frontières !
Dans l'ancien village d'Aulnois, l'impressionnant bâtiment ferroviaire de Quévy, de style néo-classique et datant de 1912, nous accueille. Dans de glorieuses années, aujourd'hui révolues, jusqu'à 150 personnes y travaillaient. Douaniers, gendarmes, cheminots, l'activité était intense. Délaissé depuis 2005, le bâtiment est toujours en attente d'affectation.

Village frontière, Quévy est une commune essentiellement rurale du Parc naturel des Hauts Pays et déroule bois et campagnes autour de ses dix clochers, sur plus de 16 km².

Pour commencer la balade, nous longerons ou surplomberons la L96 qui rejoint Haumont en France. A travers le village d'Aulnois, ses sentiers arborés où l'aubépine est reine et où grince un tourniquet branlant, nous découvrons un intéressant patrimoine bâti.

Un peu d'histoire dans les pas d'un célèbre ancêtre de Winston Churchill...Ici, chacun a fredonné dès l'enfance cette chanson traditionnelle « Malbrouck s'en va-t'en guerre, mironton, mironton, mirontaine... ». Ces vastes plaines qui nous paraissent si tranquilles furent le théâtre au 18ème siècle, de la plus sanglante bataille européenne de la guerre de succession d'Espagne, connue sous le nom de bataille de Malplaquet. Contrairement à ce que laisse entendre notre chanson d'antan, le Duc de Marlborough n'y fut que blessé. En revanche, on dénombra à l'issue de la seule journée du 11 septembre 1709, 35.000 victimes, sans compter les chevaux...

Revenons à notre balade... Au loin, une harde de chevreuils en alerte vient de quitter un bosquet... Les fantômes du passé s'estompent...

Rendez-vous pour le repas de midi dans le plus binational des villages frontaliers qui pousse l'originalité de sa différence jusque dans l'orthographe et la prononciation de son nom. À droite, vous êtes en France, dans la municipalité de Gognies-Chaussée. À gauche, vous êtes dans la commune belge de Gœgnies-Chaussée.

Entre les deux, sur trois kilomètres, la chaussée Bruneau, ancienne voie romaine qui reliait Bavay à Tongres (Utrecht), coupe un village, jadis unitaire, que divers traités, dans les siècles passés ont transformé en puzzle territorial. Je me suis laissé dire d'ailleurs, que l'église, située sur la frontière, se paie le luxe d'être un édifice franco-belge.

Au Prestige du Clothaire qui nous accueille pour le repas, une exposition relative aux voies vicinales de l'entité nous attendra. Après cette pause, nous reprendrons la route pour revenir vers Aulnois, où nous pourrons admirer, posée dans la verte plaine, l'arrière de l'imposante station frontière de Quévy.

Tout au long de la balade, la grande et la petite histoire locale, des chemins de fer et des vicinaux vous seront contées par l'équipe du Cercle des 10 clochers et celle des férus de chemins de fer et organisateurs des marches du dimanche.



Le parcours global proposé de 14 km, en forme de boucle ne présente pas de difficulté particulière. Il est toutefois 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.

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). La réservation et le paiement sont obligatoires. Il ne sera accepté qu'un maximum de 45 participants.

CÔUT

Comprisant le repas : membres 28€ ; non-membres 33€. Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 15.06.22 avec mention « journée du 19.06.22 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

08h45 Accueil face à la gare de Quévy

09h00 Départ de la balade de 8 km avec explications

11h45 Accueil au restaurant Prestige du Clothaire :
Menu : bulles et ses amuse-gueules - brochette de bœuf frites - tarte et sa boule de glace - café

13h45 Départ de la balade commentée de 6 km

16h45 Retour à Quévy SNCF



BV de Quévy

S'Y RENDRE

En train :

ALLER

- Ath : Bruxelles-Midi : 07.13
- Quévy : 08.51 (via Ath avec changement dans cette gare)
- Charleroi Sud : 07.09 –
- Quévy : 08.51 (via Mons avec changement dans cette gare)

En voiture :

Rendez-vous à la gare de Quévy : rue de la gare 7040 Aulnois (parking gratuit)

RETOUR

- Quévy : 17.05 - Bruxelles-midi : 18.48 (via Ath avec changement dans cette gare)
- Charleroi Sud : 18.50 (via Mons avec changement dans cette gare)



LA COUR DES COMPTES ET LE RAVeL !



Jacques Botte

Le mardi 3 mai dernier, la Cour des Comptes a publié un audit sur la politique wallonne du vélo intitulé 'Soutien de la Région aux déplacements quotidiens à vélo'. Considéré par la Région comme la colonne vertébrale des déplacements à vélo, le RAVeL ne semble pas, selon la Cour des Comptes, parvenu à tenir son rôle de réseau structurant. Selon Chemins du Rail, quelques nuances d'importance s'imposent toutefois :

SOUTIEN DE LA REGION WALLONNE AUX DEPLACEMENTS QUOTIDIENS A VELO

A. Constats

La Cour de Comptes établit le constat sur la base d'informations recueillies jusqu'en 2019. Elle ignore la nouvelle DPR (2019-2024) qui se veut développer une politique cyclable ambitieuse par l'octroi de nouveaux moyens afin de renforcer notamment des projets transversaux. A ce titre, un nouveau plan Wallonie Cyclable à l'horizon de 2030 est établi et permettra sans aucun doute de pallier les manquements observés par la Cour des Comptes.

Pour l'asbl Chemins du Rail, le RAVeL constitue indéniablement un élément essentiel du réseau cyclable, complété bien sûr par le réseau à points nœuds qui s'étend progressivement à toute la Wallonie. Notre association prône bien sûr la réalisation complète du réseau RAVeL et Pré-RAVeL destiné à la circulation non motorisée tant utilitaire qu'à titre de détente en lien avec les chemins de liaison vers les lieux de vie et de service ainsi que sa valorisation

par une promotion touristique et une mise en valeur des infrastructures. N'opposons pas de manière archaïque, les déplacements quotidiens aux déplacements de loisir et de tourisme, qui rappelons-le, fournissent à la Wallonie une source de revenus financiers substantiels. Elle prône la finalisation de ce réseau en vue d'un maillage lisible et cohérent, par la réalisation de chaînons de liaison entre les voies vertes, par l'entretien de l'infrastructure du réseau et la valorisation du réseau de voies vertes par la promotion touristique et la mise en valeur des infrastructures.

Le RAVeL constitue de fait un réseau de véloroutes rapides, qui par son caractère autonome (hors circulation) et bien souvent plat et rectiligne, permet notamment des "pénétrantes" vélos intéressantes dans le cœur de nos villes, que ce soit via les anciennes lignes de chemin de fer ou via les chemins de halage le long de nos rivières et canaux. Ces voies sécurisées permettent également pour les usagers au quotidien de diminuer leur temps de parcours du trajet domicile - travail et de faciliter l'intermodalité.

B. Recommandations

Chemins du Rail recommande toutefois certaines améliorations substantielles :

EN TERMES D'INFRASTRUCTURE

1. Intensifier le maillage du réseau de voies vertes

Le RAVeL présente le double avantage d'une voie de communication douce réversible. Elle préserve un axe qui pourrait, en cas de besoin

et de nécessité, retrouver sa vocation première (et, dans certains cas, accueillir les deux en parallèle comme cela existe déjà sur certains tronçons). Dans le contexte de changement des habitudes de déplacement et de la volonté de réduire les effets de la pollution, il n'est nullement exclu qu'une ou l'autre liaison RAVeL ne soit à nouveau retransformée en voie ferrée. L'incompatibilité entre une exploitation ferroviaire et l'utilisation en voies vertes dépend essentiellement de la largeur de l'assiette et pourra toujours être examinée au cas par cas. Il est clair que la transformation des anciennes lignes en voies vertes permet de maintenir les assiettes (ainsi que les tunnels, ponts et autres ouvrages d'art : plus le temps passe, plus ils sont abîmés et coûteux à restaurer) et surtout d'en empêcher la dégradation ou l'usurpation, entraînant des frais énormes de reconstitution.

Pour « Chemins du Rail », en matière de cohérence, des priorités d'actions doivent être dégagées. Certaines transformations d'anciennes lignes en voies vertes doivent être réalisées.

2. Impliquer les Pouvoirs locaux dans l'aménagement des Pré-RAVeL

Parfois sans le savoir, certaines communes possèdent des lignes vicinales ou des tronçons ferroviaires laissés à l'abandon. Le fait de négliger certaines de ces lignes nous semble de nature à nuire au projet de développement durable en matière de déplacements doux et actifs. De manière complémentaire, il appartient aux Pouvoirs locaux d'insuffler une valorisation de l'infrastructure cyclable communale spécialement dédiée au Pré- RAVeL par un choix d'une politique cohérente où tous les différents acteurs sont associés et détiennent un rôle fondamental. « Chemins du Rail » souligne ici l'importance de créer un maillage vraiment opérant de voies vertes.

3. Intensifier la visibilité du réseau de voies vertes

La visibilité du réseau de voies vertes fait parfois défaut du fait du manque de connexion ou de continuité entre les sections aménagées. Des tronçons stratégiques doivent être ciblés et aménagés dès que possible :

la L107 entre La Louvière et Ecaussinnes

la L114 entre La Louvière et Soignies

la L123 entre Braine-le-Comte et Enghien

la L127 entre Huccorgne et Statte

la L141 entre Manage et Seneffe

la L154 entre Anseremme et la frontière française

la L155 entre Marbehan et Croix Rouge

la L163A entre Orgéo et Munro (partiellement aménagée)

le RAVeL de l'Ourthe

4. Entretenir et "habiller" le réseau de voies vertes

« Chemins du Rail » souligne de réelles interrogations quant au budget de la Wallonie affecté à l'entretien de ces voies vertes existantes. En effet, certaines sections sont d'ores et déjà âgées de 20 ans ; un entretien en profondeur s'avère indispensable si l'on veut conserver un réseau attractif et performant.

« Chemins du Rail » souligne l'importance d'entretenir et d'agrémer les tronçons existants afin de préserver l'environnement, de favoriser les déplacements en toute sécurité et de développer un cadre de déplacements agréable à tous. Qu'il s'agisse de gros entretiens réalisés par le SPW (ouvrages d'art...) ou de petits entretiens réalisés par les provinces ou les communes, la survie d'une infrastructure n'est assurée qu'à cette condition. Bien souvent, par négligence ou faute de budgets alloués, les voies vertes existantes ne sont pas suffisamment entretenues; ce qui occasionne à court terme, des risques accrus d'incidents.

Respecter la charte d'entretien du "bien-vivre" permettrait d'attirer l'attention sur la nécessité de fauchage et de débroussaillage, de balayage de la piste, du nettoyage des fossés ainsi que des détritus, des dépôts clandestins, des graffitis et des poubelles, de l'entretien du mobilier (barrières et poteaux).

EN TERMES DE MOBILITÉ**1. Encourager une politique de déplacements au quotidien sur les voies vertes**

La mobilité évoque en général pour l'ensemble des usagers un défi au quotidien. Le RAVeL constitue de fait un réseau « d'autoroutes cyclables », qui par son caractère autonome (hors circulation) et bien souvent plat et rectiligne, permet notamment des « pénétrantes vélos » intéressantes dans le cœur de nos villes, que ce soit via les anciennes lignes de chemin de fer ou via les chemins de halage le long de nos rivières et canaux.

Insuffler des déplacements via les voies vertes qui représentent un véritable outil de communication en modes doux, pouvoir accéder aux lieux de vie sociale, scolaire, culturelle et économique dans toute la région par une mobilité autre constituent des lignes de conduite à développer, d'autant plus dans le contexte de lutte pour le climat que nous connaissons aujourd'hui et que, in fine, la Wallonie offre au cœur des villes des infrastructures accessibles. Selon les données de comptage ainsi que les avis qualitatifs des usagers récoltés par l'asbl en 2020 et 2021, le nombre croissant de personnes qui empruntent notamment le RAVeL, réelle ossature du réseau de voies vertes, représente un des indicateurs d'une politique de changement significative où toutes les composantes, -qu'il s'agisse de déplacements au quotidien, du tourisme, de l'écologie- entrent en jeu.

2. Favoriser l'intermodalité efficace

La meilleure intermodalité que l'on puisse imaginer entre une voie verte et le transport ferroviaire est celle d'une ancienne ligne de chemin de fer qui a pu être préservée en totalité jusqu'à proximité immédiate de la gare où elle se connecte à la ou aux ligne(s) restée(s) en activité.

Dans le cadre de déplacements intermodaux, il serait donc cohérent sur le plan politique de sensibiliser et coordonner au mieux toutes les forces vives afin de faciliter une transversalité au bénéfice de l'usager.

Dans le cas du RAVeL, il existe plusieurs exemples où la voie verte donne accès directe-

ment à la gare, voire même, dans certains cas, directement aux quais où stationnent les trains. Citons comme exemple, les RAVeL des lignes suivantes : L150-Gare de Jemelle (connexion avec la ligne Bruxelles-Luxembourg) ; L86-Gare de Leuze (connexion avec la ligne Bruxelles-Tournai-Lille) ; L141-Gare de Court St Etienne ; L142-Gare de Namur (à 300m). Ces tronçons facilitent l'intermodalité, c'est-à-dire le fait de changer assez facilement et rapidement de moyen de transport (vélo + train). Un parking avec râteliers à vélos est d'ailleurs aménagé. Une intermodalité transports en commun - vélo performante est une des solutions d'avenir pour contribuer à la décongestion de la Région. Si l'infrastructure existe, le public se déplacera facilement sur des distances entre 2 km et 8 km pour rejoindre éventuellement un autre moyen de transport : bus, tram ou train.

EN TERMES DE PROMOTION ET DE VALORISATION**1. Penser "voies vertes" en tant qu'atout touristique**

Le RAVeL constitue une source de revenus à travers les retombées économiques et financières engendrées par ceux qui l'empruntent (horeca, campings, location de vélos, achats divers, etc). La Wallonie possède un réseau de voies vertes que bon nombre de pays envient et qui pourrait être davantage exploité. A ce titre la Vennbahn, promue par la Communauté germanophone avec des retombées très positives pour l'Est de la Belgique jouit d'une réelle notoriété allant bien au-delà des frontières de la Wallonie et avec une fréquentation estivale nettement supérieure aux autres lignes du RAVeL (cf. comptages sur les RAVeL effectués par notre asbl en 2018 à la demande du SPW).

Suite aux différents contacts que nous avons avec les usagers, notamment lors des opérations de comptages le long des RAVeL et lors de la tenue de stands dans des salons, force est de constater qu'il existe manifestement un vif intérêt et une forte demande pour des « produits touristiques » (balades en boucle, circuits de quelques jours avec découvertes touristiques). Cette constatation est relayée par des acteurs du tourisme (fédérations touristiques provinciales, maisons du tourisme, syndicats d'initiative). Des initiatives locales existent,

mais une coordination entre tous les acteurs et opérateurs, en y associant le secteur privé dont les entreprises, doit être effective. Au-delà des numéros attribués (W1 à W9), les grands itinéraires wallons doivent être déclinés en appellations qui attirent le chaland, comme c'est le cas sur le site Internet du RAVeL d'ailleurs.

2. Développer une signalisation performante et une signalétique lisible

La Wallonie se dote progressivement d'un réseau à points nœuds qui complète la structure du RAVeL. Il semble donc urgent de mettre en place une planification et un appui régional structurés. En effet, le public cible est demandeur d'une signalisation performante (distances - difficultés -indications précises ...) aussi bien de rabattement (comment atteindre le RAVeL) que directionnelle (le long des RAVeL). Des efforts sont entrepris en la matière par le SPW. Ils doivent absolument être poursuivis. La signalétique vers des lieux attractifs, singuliers et innovants doit être adaptée.

3. favoriser une visibilité numérique et cartographique

Pour le grand public, il serait judicieux de développer des outils numériques et cartographiques cohérents qui reprennent sur des supports identiques les RAVeL, Pré-RAVeL, itinéraires « longue distance » ainsi que les réseaux à points nœuds de manière à garantir une plus grande lisibilité pour tous.

4. Encourager le vélotourisme

“Chemins du Rail” demande aux instances en charge du développement du vélotourisme d'intensifier leur approche en la matière et de promouvoir à travers les médias notamment, une politique volontariste et séduisante.

EN TERMES DE COHÉRENCE POLITIQUE**1. Favoriser une cohérence d'actions de tous les acteurs**

Il importe à l'heure actuelle de poursuivre les efforts de façon à finaliser le maillage de voies vertes wallonnes reliées aux autres régions limitrophes. Le fait de négliger ou d'abandonner carrément certaines lignes serait de nature à nuire au projet initial. Il appartient au futur gouvernement d'insuffler cette valorisation de

l'infrastructure des voies vertes par le choix d'une politique cohérente où tous les acteurs locaux (tourisme, aménagement du territoire, infrastructure, ...) sont associés et détiennent un rôle d'ampleur manifeste.

Aujourd'hui plus que jamais, on se doit de favoriser les modes actifs sur les anciennes lignes ferrées et les chemins de halage, sur ces voies vertes qui assurent au randonneur ou au cycliste un confort en matière de sécurité, des déplacements en douceur à l'abri du trafic routier. Développer ce maillage contribuera à coup sûr à montrer une image enthousiaste et constructive de la Région.

2. Réunir tous les acteurs

Qu'il s'agisse de trajets au quotidien ou pour les loisirs, les lignes réaménagées connaissent une fréquentation accrue. Les derniers comptages de l'été ont d'ailleurs conclu que le Réseau Autonome des Voies Lentes constitue un véritable outil de communication au service de tous. Des synergies entre tous les acteurs politiques, économiques et sociaux au niveau régional, provincial, local manquent et restent toutefois indispensables.

On le sait : allier tous les acteurs du tourisme, de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure, de la mobilité et du patrimoine... où chacun, dans son domaine de compétences détient un rôle majeur, constitue à coup sûr pour notre Wallonie, un atout majeur. Donnons ainsi aux projets un enthousiasme certain pour construire un futur meilleur. L'utilisation judicieuse et pertinente du troisième réseau routier de la région est à ce prix si l'on veut développer encore davantage une image dynamique et constructive de la Wallonie.

Rapport des comptages quantitatifs et qualitatifs 2020-2021 : lien du rapport sur le site de Chemins du Rail

<https://www.cheminsdurail.be/les-resultats-des-comptages-2021-sur-le-ravel/>

LE RÉSEAU DES VOIES VERTES S'AGRANDIT



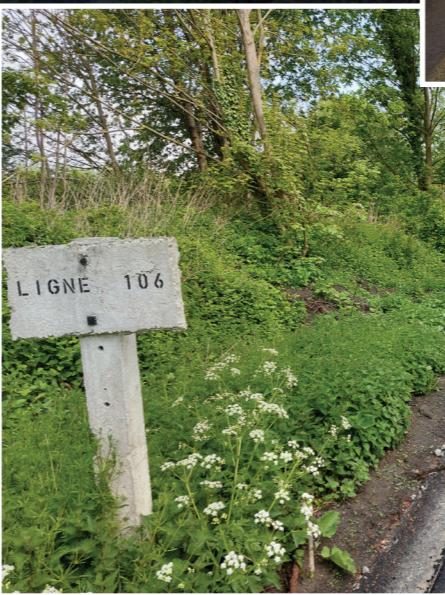
Jacques
Botte

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

Ci-après, vous trouverez les différents aménagements prévus sur les anciennes voies de chemins de fer ou vicinales.

PROJETS ACTUELLEMENT FINALISÉS OU EN COURS DE RÉALISATION :

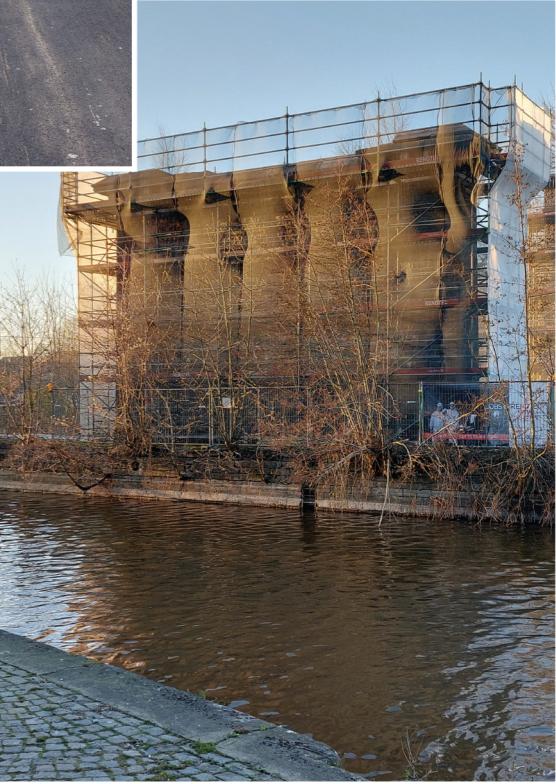
L44A	Sart - Stavelot	Asphaltage du RAVeL sur tout sa longueur jusque Hokai
L45	Trois-Ponts - Waimes	Liaison à la gare de Trois Ponts via passerelle
L47	Vennbahn	Aménagement d'une passerelle sur l'Our à Auel
L47a	Poteau - Recht	Asphaltage du RAVeL
L86	Leuze - Frasnes-lez-Anvaing	Réhabilitation des ouvrages d'art dans le cadre d'un aménagement du Pré-RAVeL communal
L87-EV5	Lessines - Flobecq	Aménagement du court tronçon manquant à Flobecq
L98	Quiévrain	Liaison du RAVeL à la gare
L106	Ecaussinnes - Henripont	Finalisation du RAVeL depuis la gare d'Ecaussinnes jusque Henripont
L109	Cuesmes - Spiennes	Finalisation du RAVeL depuis Cuesmes jusque Spiennes
L115/2	Tubize - Braine l'Alleud	Réhabilitation de plusieurs ouvrages d'art
L126	Ciney - Hamois - Havelange	Rénovation du RAVeL
L127	Hannut - Huccorgne	Rénovation du RAVeL
L138	Gerpinnes - Châtelet	Finalisation du RAVeL depuis Gerpinnes jusqu'à Châtelet
L141	Arquennes	Rénovation des piles de la future passerelle surplombant le canal historique
L141	Genappe - Court-Saint-Étienne	Asphaltage du RAVeL
L142	Namur - Eghezée	Remise à niveau de certains tronçons
L147	Ligny - Fleurus - Tamines	Aménagement de la liaison L147 - signalisation de la véloroute
L156	Hermeton-sur-Meuse - Mariembourg	Pose future de la passerelle au-dessus de la N5 pour rejoindre la gare de Mariembourg
L523	Olloy - Oignies	Entretien du RAVeL
L156 - w8	Aublain - Mariembourg	Aménagement de l'aire de repos à Boussu-en-Fagne avec place de parking réservée aux PMR,
L524	Vresse-sur-Semois	Aménagement de la liaison entre Bohan et Membre : réouverture du tunnel de Bohan et installation de la passerelle sur la Semois



Nouveau RAVeL de la L106



Travaux d'aménagement du RAVeL à la gare de Quiévrain



Travaux sur le futur ouvrage d'art à Arquennes

DES THERMES AUX CONFETTIS



Ingrid
Piront



La prochaine découverte à vélo nous conduira dans l'Est du Pays sur les hauteurs de Spa dans l'Ardenne bleue, une région rurale et boisée aux paysages colorés.

Nous démarrerons de Spa Géronstère le long du tout nouveau RAVeL de la ligne 44A pour rejoindre Stavelot. Nous découvrirons ce tracé en forme de boucle qui nous fera passer par l'ancienne gare culminante de Hockai et son impressionnante tranchée. Peu après, nous longerons le plus beau circuit automobile du « monde » car le RAVeL serpente le long du race-track de Francorchamps.

Nous débarquerons dans la cité des Blanc Moussî avec sa superbe abbaye, très bien restaurée, abritant plusieurs musées. Nous y ferons la pause à midi à proximité de la place principale. L'après-midi, nous réenfourcherons nos montures pour un retour vers Spa afin de terminer en « douceurs ».

Cette balade commentée de 55 km sera l'occasion d'observer cette remarquable voie verte réouverte au public dernièrement, qui a su notamment mettre en évidence la conservation du patrimoine ferroviaire : BV (bâtiment voyageurs) ou PA (point d'arrêt) qui ont été rénovés et aménagés. Vous serez charmés par les changements de paysage fréquents entre bois, monts et vallées.

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.

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, à partir du 01.08.22, le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdurail.be). La réservation et le paiement sont obligatoires.

CÔUT

Comportant le repas : membres 29€ ; non-membres 34€. Le montant est à verser sur le compte **BE51 0682 1681 7962** au plus tard le 31.08.22 avec mention : « **journée du 04.09.22 et le nom des participants** ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.

S'Y RENDRE

En train :

- ALLER :
Verviers central : 08.54 - Spa Géronstère : 09.22 (suivre le fléchage jusqu'au chemin Henrotte à 400m)

- RETOUR :

Spa Géronstère : 17.38 - Verviers central : 18.06

En voiture :

Rendez-vous à 400m de la gare de Spa Géronstère : chemin Henrotte à 4900 Spa - parking gratuit possible.

LE PLANNING

Le rendez-vous se fait à 400m de la gare de Spa Géronstère : chemin Henrotte à 4900 Spa

9h00 accueil près du RAVeL : chemin Henrotte

09h30 départ de la balade de 27 km avec explications

12h10 accueil à Stavelot. Deux choix de menu :
- boulettes à la liégeoise ou truite d'Ondenval
- fromage ou salade de fruits

13h30 départ de la balade commentée de l'après-midi : 27km avec un bonjour à « fîne »

17h10 retour à Spa

La Wallonie se dote d'un plan d'actions cyclable 2030



Jacques
Botte



Conférence lors du "Colloque Wallonie Cyclable"



Boris Nasdrovsky, "Manager régional mobilité active"

Il est incontestable que l'utilisation du vélo constitue une des stratégies pour « décarboner à terme le secteur du transport » et atteindre l'objectif d'une diminution globale des émissions de gaz à effet de serre.

Le 6 mai dernier, le SPW Mobilité-Infrastructures organisait à Namur le « Colloque Wallonie cyclable ». A l'initiative de Boris Nadrovsy, « Manager régional mobilité active », cette journée était organisée alternativement en séances plénières et ateliers divers animés par des experts. Le « Plan d'actions Wallonie cyclable » y était présenté.

En effet, développer en Wallonie, une politique cyclable à la fois ambitieuse et intégrée s'avère nécessaire pour l'environnement l'économie, la santé, le tourisme. C'est la raison pour laquelle la Wallonie désire se doter d'un plan global qui constitue un ensemble cohérent de mesures offrant une approche plus structurée de la politique cyclable.

Encourager la pratique du vélo, favoriser l'intermodalité, développer un réseau structurant cohérent, tels sont les objectifs de ce « Plan Wallonie cyclable 2030 » qui s'articule autour de quatre thématiques, déclinées en différentes mesures. Celles-ci ont été reprises dans une note d'orientation présentée au Gouvernement wallon.

La gouvernance

Il s'agit d'assurer la mise en place de la stratégie vélo initialement définie. Cette stratégie s'accompagne d'un volet formation, d'une modification de la réglementation en vigueur et d'un suivi régulier et concret de la réalisation de cette nouvelle politique cyclable, notamment par la réalisation d'un audit.

La sécurité

Ce volet insiste sur la nécessité de rouler et stationner en toute sécurité. Pour cela, il s'avère indispensable de définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs, d'améliorer la qualité des infrastructures et de faire le choix d'aménagements adéquats pour le stationnement selon les différents besoins des usagers.

Les services proposés

Afin d'améliorer l'utilisation des deux roues, le plan prévoit une offre suffisante pour les locations et réparations de vélos. Créer des formations à l'attention de nouveaux usagers ; offrir des aides à l'achat ; favoriser une cyclo-logistique urbaine pour assurer un suivi optimal de livraisons en ville

par vélos cargos sont autant de pistes à envisager. Le plan prévoit également de lutter contre les incivilités et le vol.

La communication

Communiquer avec le public sur ce plan, créer des points d'information, diffuser des outils adéquats faciliteront à coup sûr la pratique du vélo. Ce volet s'accompagne aussi de la volonté de créer et de participer à des événements promotionnels et de sensibilisation à son utilisation.

Afin de favoriser la réalisation concrète des infrastructures, ce plan présente un volet financier qui se concrétise en matière d'aide et de subsides.

Suite aux premières programmations (PIC 2013-2016 et PIC 2017-2018), une réforme du Décret a été engagée en 2018 afin d'améliorer le dispositif pour répondre aux attentes des acteurs concernés. Début 2021 Le PWACY (le plan Wallonie Cyclable) permettait à 116 communes de développer le réseau cyclable de manière à faciliter les liaisons douces vers les pôles locaux d'activités, l'aménagement vers des points d'intérêts ou des chainons manquants.

LE PIMACI (plan d'investissement mobilité active communal et intermodalité cyclable 2022-2024), d'un montant de 210 millions, permet maintenant un droit de tirage des 262 communes du territoire afin de favoriser la mobilité piétonne, cyclable et l'intermodalité sur proposition d'un plan d'investissement pluriannuel incluant l'étude de faisabilité du projet.

A noter que la stratégie de la Wallonie en matière de mobilité cyclable est pilotée par le SPW Mobilité & Infrastructures et implique d'autres administrations et partenaires. Gageons que ce plan ambitieux réunisse bien entendu l'ensemble des décideurs et associations, et favorise une synergie dynamique et constructive portée par tous acteurs concernés.

Renseignements

- Circulaire du 18 février 2022 relative au Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité (PIMACI)
- Arrêté Ministériel du 24 novembre 2021 octroyant une subvention aux villes et communes dans le cadre du PIMACI

QUELLES VIES POUR LES ANCIENNES GARES LE LONG DU RAVeL ?

Jacques
Botte



Le long des différents RAVeL, certaines gares ont hélas été abandonnées, voire détruites. Pour mémoire, ce que l'on appelle communément la « gare » se nomme en termes ferroviaires, le bâtiment des voyageurs (en abrégé BV). La gare au sens strict constitue en fait l'ensemble des installations autour du BV dont les voies, les quais, le hangar à marchandises, la cabine de signalisation, etc.

Bon nombre de BV ont toutefois survécu et ont même retrouvé une nouvelle vie par une affectation différente pour, bien souvent, le plus grand bonheur des usagers qui pratiquent les modes doux et actifs.

En voici quelques exemples de bâtiments voyageurs ou de quelques autres constructions ferroviaires, désaffectés et réhabilités en lieux à accès public. Certains établissements pourraient être fermés vu les conditions sanitaires des derniers mois. La liste est établie sur la base des repérages de terrain de CDR, souvent avec l'aide des communes concernées. Bonne découverte !

N° de la ligne, nom de la gare et usage actuel.

- 38 : Herve, Maison du Tourisme, magasin de produits locaux, restaurant
- 38 : Retinne, café-restaurant
- 38 : Micheroux (Soumagne), restaurant
- 42 : Vielsalm, point vélo, logements sociaux (face au BV, liaison cyclo-pédestre vers le RAVeL ligne 47A)
- 45 : Malmedy, local de la Croix-Rouge
- 48 : Saint-Vith : musée de l'histoire locale et du chemin de fer
- 86 : Frasnes-lez-Buissenal (Frasnes-lez-Anvaing), CPAS. Face au BV, aménagement du RAVeL en cours
- 87 : Flobecq, « Faim de ligne », maison de garde-barrière, café-restaurant
- 97 : Saint-Ghislain : guichets fermés mais café dans le BV
- 97 : Jemappes : commissariat de police
- 106 : Ecaussinnes : gare reprise par la commune : Croix-Rouge et vente de divers produits pour les associations
- 108 : Erquelinnes : maison de garde barrière reconvertis en funérarium
- 109 : Sivry, centre de plein air, classes vertes
- 110 : Anderlues, ancien BV : restaurant ; ancien hangar à marchandises : restaurant
- 115 : Rebécq, à côté du BV, voiture de chemin de fer reconvertis en restaurant. A proximité le chemin de fer touristique RRR
- 119 : Gilly-Sart-Allé, asbl Faim et Froid, maison de quartier, café-restaurant, atelier vélo, valorisation d'encombrants
- 126 : Huy-St-Hilaire, salle de fêtes
- 126 : Hamois : restaurant « Entre nous »

127 : Braives, bibliothèque, brasserie. Le marché se tient sur le site de la gare les mercredis après-midi.

127 : Hannut, FOREM Maison de l'Emploi (bâtiment fortement modifié)

128 : Spontin, salle des fêtes. À proximité, chemin de fer touristique : Chemin de fer du Bocq

130 : Floreffe, hangar à marchandises, coopérative d'économie sociale, produits de l'agriculture.

130A : Thuin, FOREM, Maison de l'Emploi.

130A : Labuissière : rachetée par la Commune de Merbes. Petite salle polyvalente servant à la vie associative communale

132 (ex-136B) : Philippeville, asbl intercommunale Mobilesem (Mobilité Entre-Sambre et Meuse)

136 (ex-138A) : Florennes-Central, maison de repos. Le futur RAVeL de la ligne 136A vers Mettet partira de la gare de Florennes-Central (en projet, prévision pour 2023)

141 : Court-St-Etienne, coopérative citoyenne Quatre Quarts, café-restaurant, librairie, espace artisans, ateliers culturels et citoyens.

142 : Leuze-Longchamps, crèche communale, divers services liés à l'enfance. Sur le site, plaine de jeux, terrain de basket

142 : Eghezée, académie (musique, danse, arts de la parole), médiathèque

147 : Perwez, halle aux marchandises = local pour le club de pétanque (Bâtiment des voyageurs = locaux communaux, projet de local d'exposition, de dépôt de vélos)

147 : Autre-Église, restaurant

147 : Jauche, restaurant

147 : Racour (village wallon, gare en territoire flamand) : chambre d'hôte, importante attention au patrimoine et à l'histoire ferroviaire. Le RAVeL de la ligne 147 venant de Gembloux se prolonge par l'équivalent en Flandre jusqu'à l'entrée de Landen.

150A : Warnant : la villa des lapins : le long de la L150

150B : Rochefort, bibliothèque communale, Centre des Jeunes et de la Culture.

150B : Hour-Havenne, gîte de vacances

150B et 166 : Houyet, Office du Tourisme et espace citoyen. Le RAVeL de la ligne 150B s'arrête 150 m avant le bâtiment de la gare où se trouve l'Office du Tourisme et où s'arrêtent les trains de la ligne 166 en service

150 : Falaën, restaurant

150 : Fosses-la-Ville, ReGare : musée, centre d'interprétation dédié au patrimoine local et régional

156 : Chimay, boulangerie, pâtisserie, salon de thé, chocolaterie, glacier, sandwicherie

154 : Hastière, salle communale + logement social

161 : La Hulpe, magasin d'alimentation

161 : Genval : Au Pachira, restauration rapide

163 : Bastogne-Sud, centre de référence consacré à la thématique du vélo

163 : Bastogne-Nord, restaurant + entreprise de formation par le travail

422 : Trivières, ancien dépôt vicinal, restaurant





Assemblée générale de l'asbl

Le dimanche 20 mars dernier se tenait l'Assemblée Générale annuelle de CDR au « Musée du Transport Urbain bruxellois ».

La balade pédestre « apéritive » de la matinée nous a fait découvrir la L160 sous des aspects multiples. En effet, tout le long du trajet, les participants ont pu se régaler des explications insolites et captivantes de notre administrateur Marc GRIETEN à propos de cette ligne transformée en voie verte urbaine. L'après-midi, après la visite passionnante du Musée et un exposé sur la politique cyclable bruxelloise, l'assemblée générale 2022 fut l'occasion de faire le point sur le fonctionnement de l'association.

Le conseil d'administration est dorénavant constitué de 12 membres actifs à divers titres: Daniel ALLAIGRE, Jacques BOTTE, Jacques COUNET, André DE GOEYSE, Anne-Françoise DELEIXHE, Marc GRIETEN, Michel JACQUES, Etienne MEULEMAN, Ingrid PIRONT, Frédéric RAZÉE, Bernard SCHNOCK, Georges WATHLET.

Par la suite, le CA a désigné Jacques BOTTE

à la présidence, Anne-Françoise DELEIXHE à la vice-présidence, Georges WATHLET en tant que secrétaire et Michel JACQUES en tant que trésorier. Au CA, s'ajoutent deux invités permanents : Jean-Luc DUPONT et Gilbert PERRIN, cofondateur de l'asbl. Morgane HALLÉ assiste également aux différents conseils en tant que coordinatrice.

Un merci particulier à Daniel CHARLET qui quitte le CA et nous a accompagné pendant de nombreuses années et a contribué, par son enthousiasme et ses diverses compétences, à la dynamique de l'asbl.

Toutes et tous, de leur position respective, leur fonction statutaire et leurs compétences spécifiques contribueront à coup sûr, par leur expertise, à assumer les tâches qui leur incombent, en ces temps où les projets et les perspectives ne manquent pas. Souhaitons à chacun et chacune, un intérêt et un investissement à la mesure de leur enthousiasme pour ces nouvelles responsabilités. Un merci tout spécifique aux membres présents qui nous soutiennent dans notre mission générale.



M. Didier Gosuin (ancien ministre de l'environnement de Bruxelles Capitale) et M. Frederik Depoortere (manager vélo à la Région Bruxelloise), invités du jour.



LE JEU DES ANAGRAMMES



Etienne
Meuleman

VADROUILLEUSE
ENRAGE
EXHAURES
TRONE
GRANULE
MOLAIRE
MATINES
LUTTER
LUTINS
SEVI
POCHAIS
COUTILLE
MOHAIR
TUBIEZ

Bonjour à tous, amateurs de sports cérébraux. Cette fois, je vous propose de retrouver dans un premier temps les noms de 14 gares wallonnes. Ci-dessous, vous trouverez les anagrammes de ces gares.

Une fois que vous aurez retrouvé ces noms, il vous suffira de lire la dernière lettre de chacune de ces gares qui formeront deux noms. Ces deux noms sont les mots mystères à retrouver. Un petit indice : l'un tourne à droite et l'autre à gauche. Ces deux noms vous feront peut-être gagner “une balade d'un jour” organisée par CDR - repas inclus pour deux personnes.

Pour départager les gagnants, il vous est demandé de répondre à la question subsidiaire suivante : **combien de réponses recevrons-nous au plus tard le 26.06.22 ?**

Les réponses sont à adresser à :
info@cheminsdurail.be. Bon amusement.



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