



Le trimestriel de
l'asbl - Avril 2023

115



Ardenne Cyclo

EDITO - p 05

DÉCOUVERTES

L'avesnois - p 10 - 11

La Haute Lesse - p 20 - 21

INFRASTRUCTURE

EuroVelo 5 - p 14

Quoi de neuf sur le réseau - p 36 - 37

La ligne 115 - p 40 - 41

Quelques informations à épinglez - p 42 - 44

JEU

Double Sens - p 49

MOBILITÉ

La snbc et infrabel - p 15 - 17

Mobilité active et écoles - p 24 - 26

Ardenne Cyclo - p 30 - 32

Les voies hydrauliques - p 46 - 47

PATRIMOINE

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

Patrimoine ferroviaire à l'étranger - p 27 - 29

Pari Daiza, patrimoine ferroviaire - p 38 - 39

POLITIQUE

Questions d'actualité - p 8 - 9

VELOTOURISME40 ans au service
des opérateurs touristiques - p 12 - 13

Vivewaltours - p 22 - 23

Le spamboux - p 50 - 51

TOURISME

La wallonie en vitrine - p 18 - 19

RAVeL

Promotion du RAVeL - p 45

SNCB

Facilité de parcours - p 34 - 35

PATRIMOINE.PATRIMOINE FERROVIAIRE
À L'ÉTRANGER. **p.27-29**

Vivewaltours

p. 22- 23

Patrimoine

Pari Daiza
patrimoine ferroviare
p. 38 - 39**DECOUVERTES**
L'avesnois, une perle à
deux pas de chez nous !**p.10 - 11**Quoi de neuf
sur le réseau**p.36 - 37****INFRASTRUCTURE**
EuroVelo 5**p. 14****TOURISME**LA WALLONIE EN VITRINE
p.18-19



Edito: le mot du président



Jacques Botte
Président

Par ses actions continues sur le terrain et son rôle d'interpellation, notre asbl tente de contribuer efficacement à faire évoluer le concept de mobilité active. À "Chemins du Rail", nous souhaitons conserver cette motivation de militance en faveur des déplacements doux et spécialement du réseau autonome de voies lentes.

Les tâches réalisées par l'équipe renouvelée des administrateurs(trices) permet certainement de remplir notre mission globale au bénéfice du citoyen. Certes, ces diverses activités prennent du temps, mobilisent à coup sûr bon nombre d'administrateurs ainsi que le conseiller technique. La nouvelle coordinatrice Laurence, en remplacement de Morgane, contribue également à cet objectif. Son travail consiste à agencer un ensemble d'actions menées sur le terrain, tant pour l'infrastructure, la mobilité, le patrimoine et le vélotourisme.

Qu'on ne s'y trompe pas ! Les actions de l'asbl sont essentiellement centrées sur diverses thématiques, parfois ignorées du public. Ils s'agit pour cette année d'établir des recommandations et conseils pour les projets d'aménagements de voies vertes et spécialement d'aider à la continuité de la signalisation des itinéraires «longue distance» W2, W5 et l'EuroVelo 5. En plus, des repérages seront organisés pour de futurs projets RAVeL sur les lignes LI00C, LI23 et LI247.

En ce qui concerne le vélotourisme, nous axerons nos actions auprès des organismes touristiques. Nous aiderons au recensement potentiel de services le long du RAVeL et mettrons en valeur,

autant que faire se peut, les intérêts touristiques de la région ainsi que le label «Bienvenue vélo».

Nous nous concentrerons également sur le patrimoine ferroviaire, notamment sur les gares transformées en lieux de vie ainsi que par les conseils à la restauration du petit patrimoine le long des voies vertes. Le cadastre des lignes désaffectées citées supra sera réalisé.

Outre les interventions dans les médias, Chemins du Rail continuera à sensibiliser le public à l'aménagement des voies vertes et poursuivra son rôle d'information via la présence à divers stands (Municipalia, Beau Vélo, ...), la revue trimestrielle, le site et continuera aussi à répondre aux différentes sollicitations portant sur les anciennes lignes ferrées et le RAVeL.

Si les missions d'expertise restent toujours d'actualité, les multiples tâches demandées ne peuvent être menées seulement par un petit groupe de bénévoles. Comme déjà souligné maintes fois par notre association, la contribution volontaire à une défense conjointe en faveur du RAVeL s'accompagne d'une volonté commune d'avancer. Pour ce faire, nous avons besoin de forces vives. Appelons donc aux bonnes volontés ! Innover nos pratiques, créer des opportunités, requièrent de toute évidence une attention permanente et un travail constant.

Si à l'heure actuelle, nous pouvons nous réjouir des réalisations en matière de RAVeL dont le maillage se densifie, ne nous leurrions pas. Bon nombre d'actions restent à mener si l'on veut développer et surtout entretenir ce réseau de voies lentes sécurisé.

Un objet, Une histoire!



Gilbert
PERRIN

LA VIE EN GARE, UN EXEMPLE A BRUXELLES

Rappelons-le encore un fois, en stricts termes ferroviaires la gare c'est « l'ensemble des installations », bâtiments, quais, voies, signalisation, et passe seulement le bâtiment principal. Contrairement à l'usage courant, celui-ci n'est pas une « gare » mais, pour être correct, un « bâtiment des voyageurs », en abrégé un BV. Il faut pourtant s'y habituer, c'est le mot « gare » qui est le plus utilisé, acceptons-le pour une fois.

De très nombreuses « gares » ont été fermées et totalement privatisées. Nous ne cessons toutefois de plaider depuis longtemps pour que, même si les guichets ferment totalement, les bâtiments des voyageurs restent des lieux de rencontre comme un café, un restaurant, un magasin, un office du tourisme, une bibliothèque, etc. Ce que l'on appelle aujourd'hui un « tiers-lieu ».

Il y a bien longtemps que nous restons attentifs à ces « tiers-lieux » en Wallonie. Nous avons élaboré une liste d'une quarantaine de BV accessibles d'une manière ou d'une autre.

On peut la découvrir sur notre site en se rendant sur :

www.cheminsdurail.be/quelle-vie-pour-les-anciennes-gares-le-long-du-ravel.

En 2020, les guichets de 44 gares ont été fermés avec les réactions dont on se souvient, entre autres dans la presse. La SNCB a depuis lors accepté des mesures dites « La Vie en Gare » pour éviter que ces sites ne deviennent des lieux déserts : garantir des espaces régulièrement entretenus et des salles d'attente couvertes et chauffées, passer des conventions de partenariat avec les communes concernées mais aussi, par exemple, mettre à prix coûtant des espaces à disposition d'association sans but lucratif.

Dans la région de Bruxelles, on trouve plus d'une trentaine de gares en activité. Le 1er février passé, c'est à celle de Jette que l'on inaugure le premier ensemble d'activités socio-culturelles du type Vie en Gare (photo). Elle garde ses activités ferroviaires avec une dizaine de trains par heure mais l'ensemble du bâtiment était à l'abandon à l'exception de la salle d'attente et d'un petit guichet fermé depuis 6 mois.

Quatre structures se sont mobilisées pour ce projet :

- l'association des commerçants de Jette, Shop 1090 ;
- l'ASBL Laboloboqui essaie d'approcher les générations avec une sensibilité à la mobilité ;
- le Rayon Vert, un pôle socio-culturel qui est installée à 300 m de la gare et qui cherchait une antenne plus visible ;

La gare de Jette
un monument, un lieu de vie



- l'appui de la société Espaces-Mobilité spécialisée dans la stratégie de mobilité et d'espace public, convaincue que les gares sont l'avenir de ces valeurs mais aussi les nouvelles portes d'entrée vers les villes.

Le projet s'appelle « Staytion » avec un « y » pour cette notion de séjour. La philosophie est de réinvestir la gare, pas seulement pour y passer mais pour y séjourner et y développer des activités. Le bar sera ouvert et les voyageurs ou les passants pourront prendre un café et lire un journal dès le matin par exemple (photos 2 et 3). On pourra aussi organiser des activités sur la mobilité, expliquer des nouvelles applications en la matière, parler des voitures partagées, etc.

On aura aussi une salle polyvalente où l'on pourra organiser une chorale, un atelier de couture, une formation spécifique, etc. Pour plus de détails on peut se contacter à <https://www.staytion.be>.

Un grand merci par ailleurs à Xavier Takoen, le responsable d'Espaces-Mobilité, qui nous a invités à cette inauguration et merci pour son accueil et toutes les informations. Il nous indique qu'une autre gare a bien inspiré le projet de Jette : celle de Court-St-Étienne dite le Quatre-Quarts que l'on a largement décrite dans notre revue III de mars 2022. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

En 1er février 2023, « Staytion » inaugure une première étape. Pour l'instant les activités sont prévues jusqu'à fin 2024. Pendant les 2 ans, on va tester des usages qui vont permettre de voir à quoi pourrait ressembler la gare du futur. Il faut dire que la commune de Jette n'est pas peu fière de pouvoir compter sur la grand-place une impressionnante liste de lieux importants : à part la gare consacrée à cet article, on remarque la maison communale, l'église, le centre culturel, la bibliothèque, le CPAS et quelques autres. Bons succès donc à la gare de Jette, sa Vie et sa Staytion comme à toutes les « gares » réhabilitées de Wallonie que nous suivons avec attention.



Un lieu de rencontre chaleureux



Un lieu pour tout public

INTERPELLATIONS
PARLEMENTAIRES

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



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.

20.03.23	FLORENT Jean-Philippe	ECOLO	Ecrite	le RAVeL Libramont-Bastogne et sa cohabitation avec le train
20.03.23	KELLETER Anne	ECOLO	Ecrite	l'évolution du dossier relatif au tracé du RAVeL des Sources
17.03.23	GALANT Jacqueline	MR	Ecrite	le développement des cyclostrades
10.03.23	GROVONIUS Gwenaëlle	PS	Ecrite	la sécurisation de l'accès à la gare d'Yvoir
07.03.23	BASTIN Christophe	ENGAGES	Ecrite	l'inaction de la Wallonie sur la RAVeL de la Molinee
07.03.23	GALANT Jacqueline	MR	Ecrite	le développement des cyclostrades
06.03.23	HARDY Maxime	PS	Orale	le développement des cyclostrades en Wallonie
06.03.23	FONTAINE Eddy	PS	Ecrite	la mise en œuvre du plan mobilité et infrastructure pour tous (PIMPT)
23.02.23	GOFFINET Anne-Catherine	ENGAGES	Ecrite	l'importance de l'intermodalité dans le prochain plan de transport de la SNCB
23.02.23	MATAGNE Julien	ENGAGES	Ecrite	la coopération entre les opérateurs de cyclopartage et l'OTW
23.02.23	HAZEE Stéphane	ECOLO	Ecrite	les aménagements en faveur de la mobilité active sur la RN947
16.02.23	DESQUESNES François	ENGAGES	Ecrite	la sécurité des pistes cyclables
15.02.23	HEYVAERT Laurent	ECOLO	Ecrite	la création d'un registre des vélos
14.02.23	SAHLI Mourad	PS	Ecrite	les travailleurs cyclistes et les primes pour l'acquisition de vélos de service
14.02.23	GOFFINET Anne-Catherine	ENGAGES	Ecrite	la création d'un registre national des vélos
13.02.23	FONTAINE Eddy	PS	Orale	l'ouverture d'un tronçon du RAVeL transfrontalier entre Givet et Dinant

13.02.23	FLORENT Jean-Philippe	ECOLO	Orale	l'ambition de la Wallonie en matière de politique cyclable
10.02.23	HEYVAERT Laurent	ECOLO	Ecrite	l'aménagement du RAVeL sur le L115
02.02.23	HAZEE Stéphane	ECOLO	Ecrite	les aménagements pour la mobilité active sur la N4
02.02.23	MATAGNE Julien	ENGAGES	Ecrite	l'activité de Pro Vélo
01.02.23	HAZEE Stéphane	ECOLO	Ecrite	la création d'une voie verte entre les gares de Namur et Jambes
25.01.23	MATAGNE Julien	ENGAGES	Ecrite	le suivi des projets de cyclostrades
24.01.23	TZANETATOS Nicolas	MR	Ecrite	la réalisation de pistes cyclables sur la véloroute des lacs en lien avec la L109
20.01.23	HAZEE Stéphane	ECOLO	Ecrite	l'éclairage du RAVeL en bord de Meuse entre Lèves et Brumagne

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.

06.03.23	KELLETER Anne	ECOLO	Orale	les projets de renforcement de la sécurité des usagers faibles
06.03.23	DI MATTIA Michel	PS	Orale	l'avenir des réseaux de points nœuds
14.02.23	BERNARD Alice	PTB	Ecrite	les hébergements touristiques en Wallonie
13.02.23	GOFFINET Anne-Catherine	ENGAGES	Orale	le soutien aux trains touristiques
05.12.22	DI MATTIA Michel	PS	Ecrite	les priorités de développement du cyclotourisme et du tourisme vert





Jacques
COUNET

L'AVESNOIS, UNE PERLE A DEUX PAS DE CHEZ NOUS !

Il y a deux ans, Brigitte et moi avions imaginé, histoire de varier nos randonnées, une petite escapade cycliste en Avesnois tout proche et que nous connaissons peu. Bien sûr la voie verte tout récemment rénovée était une invitation évidente, mais nous avions aussi décidé de nous en éloigner de temps à autre pour découvrir les alentours.

Nous avons été tellement et heureusement surpris par la richesse de ce terroir finalement pas assez connu que nous y sommes retournés plusieurs fois et que nous en sommes en quelques sortes « tombés amoureux ». C'est ce que nous nous proposons de vous partager lors de ce week-end annuel de Chemins du Rail.

Un peu de géographie

Situé en région Nord-Pas de Calais, limitrophe de la Belgique, l'Avesnois couvre une superficie de +/- 1.400 km². C'est en premier lieu son bocage qui le caractérise. Les nombreuses haies basses et fines plantées au XIX^{ème} siècle font maintenant l'objet d'une conservation attentive, résistant aux tentations de remembrement et de grandes cultures. Ses paysages sont verdoyants et constituent une exception par rapport au reste du département : prairies, bocage, forêts de feuillus, vergers, rivières sinueuses, moulins et villages pittoresques où les kiosques de spectacle et les oratoires en pierre bleue sont encore nombreux.

L'Avesnois, une histoire d'eau

Possédant le point culminant du département, l'Avesnois rassemble le réseau hydrographique

naturel le plus dense de la région Nord-Pas-de-Calais. Ses 2.150 km de cours d'eau s'articulent essentiellement autour des deux Hèles (majeure et mineure) affluents de la Sambre. Vers la fin du XIX^{ème} siècle, l'Avesnois comptait plus de 200 moulins à eau dont les fonctions étaient diverses : production de farine ou d'huile, sciage du marbre, broyage d'écorce, actionner les forges, etc... Toutes ces activités essentielles à la vie rurale d'autrefois. Nous aurons l'occasion lors de nos randonnées de contempler quelques-uns de ces moulins parmi les plus beaux et les mieux conservés.

L'Avesnois, également une histoire de chemins de fer

Nous ne nous imaginions pas que ce petit territoire avait pu compter pas moins de 12 lignes dont 10 d'intérêt local au service de son économie permettant ainsi son essor industriel. Tous ces chemins de fer ont bien sûr disparu mais fort heureusement de nombreux éléments de patrimoine y ont été préservés. Nos membres férus d'histoire ferroviaire ne seront pas déçus.

L'Avesnois, également une histoire de chemins de fer

Ce musée doit son origine au riche passé verrier de la commune de Sart-Poteries. Son architecture résolument contemporaine et sobre met en valeur de façon inédite et très aérée une collection à la fois historique et contemporaine, artisanale et artistique. Ses formes épurées confèrent un sentiment de sérénité renforcé par de multiples ouvertures sur le paysage bocager alentour. Une ancienne tradition était la confection de « bousillés » appelés localement « épis de fâtage » qui garnissent encore de nos jours de nombreuses toitures des villages environnants. Une belle visite qui nous sera guidée et commentée par les animateurs du musée.

La Voie Verte de l'Avesnois « Sentier Émeraude »



Ancienne gare de Beugnies
réaffectée en mairie du village

L'une des lignes évoquées plus haut reliait Maubeuge à Fourmies. Déclassée en 1975, elle fut reconverte en voie verte en 2003. Longue de 30 km elle a été tout récemment réindurée, la rendant accessible en toutes saisons à tous types d'usagers y compris rollers et personnes à mobilité réduite. Elle est un maillon de l'« EuroVelo 3 » dite « Route des pèlerins » ou « Scandibérique » qui relie Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques de Compostelle (Espagne). Quelques itinéraires de liaison la connectent au RAVeL de la Sambre et à une autre voie verte reliant Hirson à Guise. Est venu s'y greffer l'ancien réseau points-nœuds de 1.200 km à travers le parc régional naturel de l'Avesnois. Nous aurons le plaisir de parcourir de larges tronçons, tant de la voie verte que du réseau points-nœuds et d'en découvrir leurs éléments patrimoniaux.

Les kiosques de l'Avesnois

Faisant partie du patrimoine festif, ils sont les témoins d'une époque où la fête se faisait à l'extérieur. Qu'ils soient « à musique » ou « de concert » ou « à danser », ils étaient le plus souvent installés sur la place communale, lieu de rencontre et de partage. D'encore une centaine en activité première moitié du XX^{ème} siècle, il en subsiste cinquante-huit précieusement préservés et restaurés dont nous aurons l'occasion d'en découvrir quelques-uns lors de nos deux randonnées.

Et bien sûr nous sommes en France, terre de gastronomie

Et c'est le célèbre « Maroilles », « Le Plus fin des fromages forts », qui s'invitera à notre table. Ce sont toutes ses subtilités que nous découvrirons lors de la visite guidée de la fromagerie « La Ferme de Cerfontaine » à Maroilles et bien sûr lors de notre repas au restaurant local de « L'Auberge du Moulin des Prés ».

Renseignements pratiques concernant le week-end.

Prix du séjour, tout compris au flebo boissons qui seront à charge des participants, chacun selon ses souhaits du moment :

- 250 €/personne en chambre double ou twin.
- 290 €/personne en chambre single.

Les réservations peuvent être prises en ligne sur notre site web. Elles ne seront effectives qu'après

versement de la totalité de prix du séjour. Le nombre de participants est limité de 35 à 40 personnes selon l'occupation des chambres. Ce week-end est exclusivement réservé aux membres de l'asbl « Chemins du Rail » en ordre de cotisation.

Les trajets à vélo seront encadrés par les organisateurs et les administrateurs de l'asbl. Néanmoins chacun engage sa propre responsabilité et assure sa propre sécurité sur l'ensemble du parcours.

Bien que la moyenne soit modérée et calquée sur un vélo non muni d'assistance électrique, chacun assume sa capacité physique à parcourir deux randonnées de +/- 60 km légèrement vallonnées. Chacun assume également le bon état de marche de son vélo et emporte avec lui une chambre à air de rechange (linéaire autant que possible) et un matériel de réparation minimum.

L'organisation décline toute responsabilité en cas de dégâts aux vélos. Chacun y apposera ses protections personnelles. L'hôtel met à notre disposition un local fermé pour la nuit.

AU PROGRAMME

Vendredi 12.05.23 dès 17h.

- Accueil et mise à disposition des chambres à l'hôtel « Les Paturelles ». 40, rue d'Etroeungt. Avesnelles.
- Suivi du repas du soir au restaurant « La Pen'tière ».

Samedi 13.05.23

- A la découverte du patrimoine ferroviaire et industriel (Mus Verre).
- Pique-nique à midi dans un bistrot « RandoVélo ».
- Repas du soir au restaurant « La Pen'tière ».

Dimanche 14.05.23

- A la découverte du patrimoine hydraulique et gastronomique.
- Repas Ch'ti à Maroilles.
- Visite de la fromagerie.



Georges
WATHLET

ATTRACTIONS & TOURISME 40 ANS AU SERVICE DES OPÉRATEURS TOURISTIQUES

L'andernier, Attractions & Tourisme a fêté ses 40 ans d'existence. L'occasion pour nous des s'intéresser à cet acteur important du secteur touristique, que le grand public connaît mieux sous l'appellation «365.be». Basé initialement à Waterloo, il a aujourd'hui ses bureaux à Han-sur-Lesse, à un coup de fusil des Grottes. Michel Vankeerberghen en a été le directeur depuis 1984. Il prend aujourd'hui sa retraite et va céder le flambeau à Bernard Torlet. L'occasion pour celui qui fut pendant 14 ans l'avoix d'Attractions & Tourisme sur Vivacité (avec la complicité de Serge Van Haelewyn et de Sylvie Honoré) le week-end de jeter un coup d'œil avec nous dans le rétroviseur.

INTERVIEW MICHEL VANKEERBERGHEN

GW : Quand et dans quelles circonstances Attractions et Tourisme a-t-elle été créée ?

MVKB : L'association date de 1982. Elle fut fondée par une poignée de gestionnaires d'attractions touristiques et plus particulièrement du Namurois. Ils estimaient que les attractions devaient s'organiser et se positionner sur le marché du tourisme, en marge d'autres associations comme l'horeca, les agences de voyages, etc. L'objectif était, dès le départ, de prendre une place sur l'échiquier du tourisme wallon. Il y avait notamment les Grottes de Han, les Jardins d'Annevoie, la Citadelle de Dinant, etc. Walibi était aussi parmi les fondateurs. Par contre, au départ, les musées étaient, je pense, absents. Et donc, plutôt des opérateurs touristiques de la sphère privée.

GW : Et qu'espéraient les fondateurs en créant Attractions et Tourisme ?

MVKB : Se faire reconnaître au niveau des instances administratives et politiques du monde du tourisme, notamment auprès du Commissariat Général au Tourisme (qui était en core fédéral) tant au niveau administratif que promotionnel. La défense des employeurs était aussi importante.

GW : Et ces objectifs ont évolué dans le temps ?

MVKB : Au début, il y avait surtout la défense des intérêts du secteur, le côté « union professionnelle » qui a débouché sur la commission paritaire 333. Puis, il y a eu assez rapidement la promotion des membres. Et un peu plus tard, la professionnalisation du secteur. Sur le plan promotionnel, nous avons sorti notre premier guide en 1987, après deux années de gestation.

GW : Et les buts ont été atteints ?

MVKB : Oui. Nous participons activement à la gestion de Visit Wallonia. Les différents ministres compétents nous écoutent. Au niveau promotionnel, le guide papier a évolué vers une plate-forme, un site web et même une web-app. Beaucoup de choses ont été faites pour améliorer le travail des attractions avec une législation et un classement en soleils sans oublier les collaborations avec la presse écrite ou audiovisuelle.

GW : Vous avez créé le concept « 365.be ». Est-ce que ça a boosté certaines attractions par rapport à d'autres ?

MVKB : À vrai dire, on n'a pas fait d'étude sur le sujet. Cela dit, l'endroit où est publiée la présentation d'une attraction dans le guide ou sur la plate-forme a un impact sur sa fréquentation. Une « petite » attraction placée à côté d'une plus « grande » verra son nombre de visiteurs augmenter. Le guide est un manuel de référence des attractions, les grandes comme les petites.

Mais je tiens à souligner qu'une des grandes qualités d'Attractions et Tourisme, c'est l'esprit de solidarité. Contrairement à ce qui se fait habituellement, nous avons une politique tarifaire qui favorise les petits encarts publicitaires par rapport aux grands afin de permettre aux petits opérateurs de se faire connaître. Et personne n'a jamais remis en cause cette politique. Parce que la diversité des attractions renforce l'intérêt touristique

d'une région dont les grands opérateurs bénéficient au même titre que les petits.

Attractions et Tourisme a réussi à faire disparaître l'individualisme de certains opérateurs au profit d'un marketing coopératif. Le premier guide comptait 84 attractions. Aujourd'hui, il en présente 235. On a toujours voulu travailler pour l'ensemble de nos membres, et nous n'avons jamais privilégié un opérateur en particulier. C'est ce qui fait la crédibilité d'Attractions et Tourisme et la confiance que les membres nous témoignent. Cela se traduit aussi dans l'équilibre de la constitution du conseil d'administration, tant au niveau de la représentation provinciale que celle des différents pôles (culture, nature, récréatif) et des tailles (Walibi est présent, mais aussi le Musée des Celtes à Libramont).

GW : Le Pass Wallonia ne fait-il pas double emploi avec 365.be ?

MVKB : Non. Dès que l'idée a été émise, nous avons accepté de jouer le jeu. On a offert à Visit Wallonia 133 attractions qui offraient des réductions pour écouler le Pass. Après la 1^{re} édition, on s'est rendu compte que ça n'avait pas diminué les actions de promotion chez nous. Au contraire. Il n'y a aucun problème par rapport à ça. Le Pass a le mérite de renforcer la cohérence touristique en capitalisant sur le Pass et en l'élargissant le plus possible.

GW : Les opérateurs appréhendent-ils bien le vélotourisme ou reste-t-il des gros efforts à faire ?

MVKB : Avant « l'année du vélotourisme » (2016), hormis une présence au Beau Vélo de RAVeL, on ne s'y était pas intéressé, parce que la demande était faible. Avec le coup de pouce de cette action et l'apparition du label « Bienvenue Vélo », on a plaidé auprès des membres qu'ils se fassent labelliser « Bienvenue Vélo » pour élargir leur clientèle, surtout s'ils sont proches d'un RAVeL, par exemple. Plusieurs opérateurs ont fait la démarche. Arriver à vélo dans certaines grandes attractions n'est pas toujours évident. Je ne pense pas qu'on atteindra vraiment une grande proportion dans ce domaine.

Dans les villes, ce sont les parkings pour vélo qui manquent. Où laisser son vélo quand on veut visiter un musée à Liège ou à Charleroi ? C'est un problème d'infrastructure qui dépend plus des gestionnaires de voirie que des musées eux-mêmes. Dans le milieu rural, le vélotourisme est plus pratiqué, notamment en Ardennes où nous amis flamands et néerlandais aiment bien le faire, surtout pour les attractions liées à l'existence d'un RAVeL proche. Cela dit, on est quand même dans une mouvance positive. Une partie du public cherche à concilier la pratique du vélo et la fréquentation d'une attraction. On a donc tout intérêt à s'intéresser à ce créneau. C'est d'ailleurs ce qui explique notre présence au Beau Vélo de RAVeL.

GW : Au moment de passer le flambeau, de quoi êtes-vous le plus fier dans les réalisations d'Attractions et Tourisme ?

MVKB : Sur le plan promotionnel, le fait d'avoir sorti le premier guide, car c'était innovant. Il a débouché sur un guide national né en 1992 et qui a été publié jusqu'en 2016. Mais, à mon sens, notre rôle le plus important s'est joué de mars 2020 à septembre 2021, durant la pandémie. Nous avons aidé nos membres en clarifiant et en traduisant de façon concrète les circulaires gouvernementales sur les dispositions prises durant le covid. Les décisions tombaient en général le vendredi.

Avec un collaborateur, nous planchions sur les directives le dimanche et le lundi, nos membres savaient, par secteur, ce qu'ils pouvaient faire et ne pas faire. C'est un soutien moral, juridique et opérationnel, nous en sommes très fiers, car il aurait prouvé l'utilité en pareilles circonstances d'une association comme Attractions et Tourisme. De ça, je suis vraiment fier, car on a répondu aux attentes de nos membres dans la tourmente, et cela tant pour les très grandes attractions que pour les plus petites.

GW : Comment voyez-vous l'avenir d'Attractions et Tourisme ?

MVKB : Sur le plan promotionnel, il faudra renforcer l'aspect digital. Pour la professionnalisation du secteur, on continuera sur notre lancée.

Prendre sa retraite, c'est ralentir pour mieux vivre à fond, dit-on. C'est tout le bonheur que Chemins du Rail lui souhaite. D'autant que nous n'oublierons jamais que nous lui devons une fière chandelle : sans lui, la Nuit du RAVeL n'aurait sans doute jamais... vu le



de gauche à droite - Séverine Pekel, Michaël Merchiers, Marie-Ange Halin, Michel Vankeerberghen

L'EUROVELO 5 ÉLUE MEILLEURE VELOROUTE 2023 !

Le 24 février dernier, au salon «Fiets & Wandelbeurs» qui s'est tenu à Utrecht, la voie verte «EuroVelo 5» a été désignée «Véloroute de l'année 2023». Deux autres concurrents en lice étaient la Route des châteaux sur l'île danoise de Fyn et le lac Vänern, le plus grand lac de Suède.

Quel succès ! Cette voie verte, longue de 3.200 km, traverse en fait 7 pays différents. Elle trouve son origine à Canterbury (Royaume-Uni) et se termine à Brindisi (Italie) en passant notamment par la Belgique. L'EuroVelo 5 ou Via Romea Francigena est une des véloroutes qui traversent le pays. Elle emmène les cyclistes à travers les différentes régions du royaume et dévoile les multiples richesses du patrimoine naturel, architectural, ferroviaire, culturel et gastronomique.

Après Lille en France, la voie verte longe le Canal de Roubaix pour entrer sur le territoire belge. Au gré du patrimoine fluvial (écluses, pont-levis) elle se poursuit le long du Canal de l'Esperies puis de l'Escaut. A hauteur d'Avelgem, elle franchit le fleuve en direction du Parc Naturel du Pays des Collines et des Ardenes flamandes, emprunte ensuite le RAVeL des lignes L83 et L87 vers Renaix (Ronse) et Lessines. Elle rejoint Grammont (Geraardsbergen), le réseau à points-nœuds (knooppunten) et la fietsroute LF6. A travers le Pajottenland, la ville de Halle (Hal) est atteinte puis la vallée de la Senne jusqu'au centre de la Capitale de l'Europe.

Via la forêt de Soignes, la «via Romea Francigena» se poursuit par les petites routes brabançonnaises pour atteindre Wavre puis la L142 jusqu'à la capitale de la Wallonie. L'itinéraire continue ensuite le long du RAVeL de la Haute Meuse (commun à l'EV19) dans un cadre exceptionnel pour atteindre le plateau du Condroz, Ciney et Marche-en-Famenne. Le RAVeL vers Hotton permet de rejoindre l'Ourthe, La Roche-en-Ardenne pour finalement aboutir à Martelange et Bastogne près de la frontière luxembourgeoise.



Jacques BOTTE



Canal de l'Esperies

Les membres du jury, composé des journalistes de voyage à vélo ont particulièrement apprécié la variété du parcours en nature, patrimoine industriel et ferroviaire. La signalétique mise en place, le revêtement de la voie verte, les diverses installations d'aires de repos et la présence de panneaux d'information ont contribué à l'obtention du prix.

L'EuroVelo 5 fait partie d'un réseau de plus de 5000 km d'itinéraires cyclables belges régionaux et internationaux de qualité. La Belgique offre donc de multiples possibilités de séjour à vélo. Traverser le pays en quelques jours à son rythme, c'est l'assurance de s'émerveiller de la diversité proposée. Les labels « Bienvenue Vélo » en Wallonie, « Bike Friendly » à Bruxelles et la plateforme fietsvakantie en Flandre offrent tous les trois, les services aux vélotouristes pour leur garantir un séjour vélo pratique.



LA SNCB ET INFRABEL ONT SIGNÉ LEURS CONTRATS POUR 2023-2032

Ce 23 décembre 2022, le Conseil des Ministres a approuvé le Contrat de service public de la SNCB, le Contrat de performance d'Infrabel ainsi que les Plans d'entreprise et les Plans pluriannuels d'investissements pour la période 2023-2032. Ces contrats sont parus au Moniteur belge le 10.01.2023 : ils cadrent avec la Vision Rail 2040 approuvée par le Conseil des Ministres le 06.05.2022.

Pour Infrabel, gestionnaire du réseau ferroviaire national, ils s'agit d'un Contrat de performance qui garantit une visibilité et une stabilité des moyens financiers sur une période de 10 ans. Concrètement, 16,4 milliards sont sur la table, incluant un financement complémentaire d'1 milliard (€2023) dont les modalités sont encore en cours d'études. Cela comporte les enveloppes dédiées tant aux investissements dans le réseau (+/- 11 milliards) qu'aux besoins opérationnels liés à son fonctionnement et à son entretien (+/- 5,4 milliards), le tout représentant quelques 1,75 milliards de nouveaux moyens.

Plus de 7 milliards € seront répartis dans la ponctualité et la sécurité, tandis que 2 milliards iront à la digitalisation accrue du gestionnaire

d'infrastructure. Les budgets alloués à une augmentation de la capacité, comme les investissements liés à de nouvelles extensions dans les ports, l'aboutissement de chantiers tels le RER de Bruxelles (L124 et L161), l'Axe 3 (L161-L62 «Ottignies-Namur-frontière luxembourgeoise») ou encore la mise à 4 voies de la L50A (entre Gand et Bruges) sont, eux, liés au financement complémentaire en cours d'étude.

Pour la SNCB, il s'agit d'un Contrat de Service Public, basé sur un plan industriel robuste, ambitieux et réaliste sur 10 ans, partant des besoins et des attentes des voyageurs. Il s'appuie sur une trajectoire de performance visant un niveau de productivité comparable aux autres entreprises ferroviaires, et sur un plan d'investissements solide, assorti de garanties de financement conformes aux décisions adoptées par le gouvernement lors de son conclave budgétaire d'octobre dernier.

La SNCB investira à hauteur de plus de 9,2 milliards d'euros (€2023) sur la période de 10 ans. Ces investissements sont articulés autour de 5 domaines : matériel roulant (4,2 milliards), ateliers (1,4 milliard), accueil des voyageurs et



La SNCB met en service les nouvelles voitures à 2 niveaux M7 : comme pour les M6, la salle basse des voitures multi-fonctionnelle est destinée aux vélos et aux PMR. Les nouvelles voitures pilotes M7 disposent également d'une salle basse destinée aux vélos et PMR, accessible au même niveau que les quais à 76 cm en cours de généralisation. Les marquages extérieurs vélo-PMR renseignent clairement la porte à utiliser. Voiture-pilote BDx 75011 en tête d'un train IC à Hasselt le 22 avril 2022

accessibilité des gares (1,8 milliard), digitalisation (1,2 milliard) et bâtiments et investissements divers (près de 600 millions). L'objectif de la SNCB est de devenir en 2025 l'un des premiers opérateurs à disposer d'une flotte de matériel roulant équipée à 100% avec le système de sécurité ETCS.

D'ici 2032, l'ambition est d'augmenter l'offre de 10%, en passant de 83,4 millions à 91,6 millions de train-km, avec deux trains par heure par direction sur les grands axes. L'amplitude de service devrait être deux heures plus longue (soit 16h) sur toutes les lignes et même 3 heures sur les principales lignes autour des grandes villes. Côté financier, la SNCB vise, grâce à des gains de productivité à hauteur de 4,5% par an, une baisse significative de la dette, pour atteindre 1,6 milliard d'euros à l'horizon 2032 (soit une diminution de 800 millions d'euros sur 10 ans) et à se positionner de manière compétitive vis-à-vis d'entreprises ferroviaires comparables. L'opérateur table par ailleurs sur une croissance de 40% de ses recettes en raison de la hausse attendue du nombre de voyageurs.

Examinons plus en détail ce que ce nouveau Contrat de Service Public pour la SNCB ambitionne comme offre :

- 4 trains/heure à proximité des grandes villes et sur les axes les plus fréquentés ainsi que 2 trains/heure sur le reste du réseau et des liaisons rapides entre grandes villes ;
- accents sur les correspondances, y compris avec les autres opérateurs de transport public pour faciliter l'intermodalité.

Pour les vélos

Article 21/8 :

- une augmentation de la capacité vélos à bord des trains d'au moins 50% ;
- 8 emplacements vélos par train pour le nouveau matériel (Article 38/6) :

Article 38/6 :

La SNCB propose un tarif attractif pour le supplément vélo. Elle s'engage à introduire un tarif différencié entre périodes de pointe et hors pointe. Elle étudie également l'opportunité d'introduire une formule d'abonnement vélo.

Article 70 :

La SNCB donne priorité à l'extension de l'offre pour vélos dans les parkings et offre de solutions diversifiées : parkings gratuits, parkings équipés d'un contrôle d'accès, des emplacements pour vélos hors format en collaboration avec les autorités locales.

A l'horizon 2032, la SNCB ambitionne :

- d'offrir au minimum 6 emplacements couverts permettant d'attacher le cadre du vélo dans chaque gare d'ici 2024 ;
- de porter le nombre de places vélos à au moins 164.000 unités (+40%) ;
- d'augmenter à 100 le nombre de gares disposant d'un parking vélos équipés d'un contrôle d'accès ;
- le nombre de points vélos dans les gares actuellement de 36 est augmenté de 8 en 2025 ainsi qu'une antenne point-vélos satellite ou automate dans 32 petites ou moyennes gares disposant d'une capacité de 500 à 1000 places vélos.

Article 72 :

La SNCB prévoit notamment l'augmentation significative de l'offre de vélos partagés et de voitures partagées dans les parkings des gares et leur promotion.

Pour le patrimoine, l'article 90 est consacré à la conservation du patrimoine historique et la collaboration avec les associations touristiques ferroviaires.

Chemins du Rail ne peut que se réjouir de cet engagement pour 10 ans de manière à favoriser l'intermodalité !

Salle basse 'multi-fonctionnelle' des nouvelles voitures-pilotes M7 en cours de livraison offre un large espace pour les PMR et les vélos ; des angles sont prévus pour attacher les vélos et si le voyageur souhaite rester à côté de son vélo, des strapontins sont disponibles (il y en a au total 34).
Salle basse de la voiture BDx 750II.



L132 - Walcourt - abri vélos



L154-Jambes - aletiers de la bicyclette



Le bâtiment voyageur de Godinne, construit en 1862 par le Nord-Belge sur un type standard de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord (français) est classé depuis 1989, mais ne retrouve pas d'affectation et est maintenant en vente. L'ensemble de ce point d'arrêt sur la ligne 154 Namur - Dinant desservi 2 fois par heure a été entièrement rénové, avec couloirs sous voies et rampes accessibles aux PMR, quais rehaussés aux normes et abris vélo, notamment un abri couvert - 17 novembre 2022



Georges
WATHLET

LA WALLONIE EN VITRINE À BRUXELLES

L'INFO SHOP DE VISITWALLONIA

Situé au 25-27 de la rue du Marché aux Herbes, en plein centre de Bruxelles, dans un bâtiment qui fut autrefois La Maison de la Presse, l'info.shop permet aux Bruxellois et aux touristes de passage de découvrir les atouts de la Wallonie, tant du point de vue touristique que de celui de son savoir-faire, parce que ce centre d'information a la particularité de vendre une sélection des meilleurs produits wallons.

Axelle Plumet gère ce qu'on appelait autrefois «La Boutique de Wallonie». Dans l'Espace Wallon de Bruxelles, des expositions d'artistes ou artisans wallons sont régulièrement organisées.

GW : Ce qu'on appelait « La Boutique de Wallonie » existe depuis quand ?

AP : Depuis 2018. Nous occupons l'arrière du bâtiment, Petite rue au Beurre. En juillet 2021, nous avons déménagé pour occuper l'avant du bâtiment côté rue du Marché aux Herbes. Début 2023, «la Boutique de Wallonie» a été rebaptisée «info.shop» pour mieux coller au nouveau nom de Wallonie Belgique Tourisme: VISITWallonia.

GW : Et que trouve-t-on dans l'info.shop ?

AP : En fait, le nom synthétise bien les deux parties. D'une part l'info avec toutes les brochures VISITWallonia couvrant les différentes activités possibles: randonnées, circuits à vélo, les cartes gourmandes, celles des aires de camping et pour camping-car et les cartes RAVeL. Sans oublier les brochures de certaines maisons du tourisme pour ceux qui demandent des infos un peu plus pointues sur des lieux précis.

GW : Avez-vous l'impression que le public bruxellois connaît bien la Wallonie ?

AP : Globalement oui, en tout cas dans les grandes lignes. Les villes sont connues. Mais les limites entre les provinces ou les régions, ce n'est pas le cas de tout le monde. L'accès à certains endroits paraît parfois compliqué pour des gens qui vivent dans une ville où les transports en commun sont hyper disponibles. La Wallonie leur paraît parfois «inaccessible», alors que ce n'est pas le cas. Cela nécessite un effort d'explications. C'est pour qu'on nous ait demandé des carnets de voyage sans voiture qui expliquent comment aller partout avec le train, le vélo ou à pied.

GW : Quelles sont les questions les plus fréquentes ?

AP : Cela varie selon les saisons. Pour l'instant, comme nous sommes en période de carnaval, c'est surtout le côté événementiel. Les gens aiment savoir ce qui se passe. Mais en règle générale, ce sont surtout des demandes de brochures ou de cartes concernant les loisirs et notamment la randonnée et le vélo. Et puis, il y a les musées, les parcs récréatifs, les escapades culturelles et citadines. Les grands événements populaires suscitent aussi des questions, comme le Tour de France quand il est passé par Bruxelles et la Wallonie.

Il y a aussi des demandes sur les transports : comment se rendre de Bruxelles à tel endroit ? Notre public n'est pas exclusivement bruxellois : il y a aussi des touristes étrangers sans oublier des Wallons qui s'informent.

GW : On vous demande où loger en Wallonie ?

AP : Pour l'hébergement, les facilités offertes par Internet font qu'il est souvent plus simple de surfer sur le site de VISITWallonia pour découvrir l'offre que d'expliquer tout cela de vive voix.

GW : Le vélotourisme a la cote chez vos visiteurs ?

AP : Oui. Tant de la part des Bruxellois que des Wallons. Il y a les cartes RAVeL et aussi celles reprenant les points-nœuds. Les gens

souhaiteraient une carte «unique» reprenant les deux réseaux. Le Bruxellois est attiré par le Brabant wallon qui est la province la plus proche. Mais les férus de vélo prennent toutes les cartes RAVeL. Il y a aussi le souhait d'avoir une carte reprenant toute la Belgique.

GW : L'IGN (Institut Géographique National) annonce une carte nationale qui sortira dans les prochains mois avec les itinéraires de longue distance.

AP : C'est une bonne nouvelle.

GW : Hormis l'info, il y a aussi le côté «shop». Que proposez-vous ? Qu'est-ce qui a le plus de succès ?

AP : Cela dépend des saisons. Certains articles se vendent mieux en hiver qu'en été et inversement. Mais il y a des valeurs sûres comme le Ruffus et le Chant d'Éole. Et puis, les Couques de Dinant, sans doute parce que nous sommes les seuls dans le centre de Bruxelles à en vendre. Il y a aussi le sirop d'Aubel qu'on ne trouve pas facilement ailleurs.

GW : Le choix de produits a évolué ?

AP : On essaie d'élargir la gamme. On a surtout des produits de bouche et des boissons. On tente à présent de proposer autre chose, comme des cosmétiques conçus en Wallonie.

GW : Vous contactez les producteurs ou est-ce l'inverse, c'est eux qui se tournent vers vous ?



AP : Au début, c'était nous qui les contactions. Mais maintenant, on a de plus en plus de producteurs qui viennent vers nous. Car nous sommes une vitrine. Une vitrine touristique, mais aussi celle du savoir-faire wallon.

Conclusion : si vous êtes à Bruxelles et désirez avoir des infos sur les possibilités touristiques en Wallonie, n'hésitez pas à franchir la porte de l'info.shop. Et si vous cherchez un cadeau original, vous trouverez aussi votre bonheur.

En pratique : info.shop VISITWallonia

Rue du Marché aux Herbes 25-27 - 1000 Bruxelles

Tél. : 02 899 04 78

Ouvert du mardi au samedi de 11h à 13h30 et de 14h à 18h.



info.shop
VISITWallonia



Anne-Françoise
DELEIXHE

DE GRAIDE STATION À LA HAUTE LESSE

De rivières, de prés et de forêts

En ce 23 du mois d'avril de réveil de la nature, nous vous emmenons dans le Parc naturel de l'Ardenne Méridionale, pour une balade cycliste à la lisière des provinces de Namur et de Luxembourg, entre la gare de Graide station (commune de Bièvre) et l'ancien hôtel du Rydes Glands (Commune de Wellin) en traversant la commune de Daverdisse sur un très large part du trajet.

Dès la gare de Graide Station, nous emprunterons la nouvelle voie lente qui relie à Porcheresse. Inaugurée en juillet 2022, cette voie, presque entièrement en site propre, ondule à travers des paysages de prairies et de forêts, enjambe des ruisseaux chantants et atteint Porcheresse au bout de 10 kilomètres de coup de pédale. Nous y découvrirons la toute nouvelle passerelle et pourrons grignoter notre collation sur les bancs de la nouvelle aire de loisirs aménagée par la commune de Daverdisse au son enchanteur de l'Almache.

Ragaillardis par cette petite pause, nous enfourcherons à nouveau notre monture et emprunterons la robuste passerelle grâce à laquelle nous éviterons un tronçon insécure sur la Nationale et l'ancien pont certes romantique mais à la courbe périlleuse.

Dès ce moment, nos roues foulent le Pré-RAVeL réalisé sur l'assiette de l'ancienne ligne vicinale 518 et s'enfoncent au creux de la vallée de l'Almache, de ses massifs forestiers de hêtres

ou de chênes, d'aulnes ou de bouleaux. Qui sait ? Notre œil attentif y dénichera peut-être un martin-pêcheur à moins que ce ne soit notre oreille qui surprenne le martelage d'un pic en plein travail. A quelques mètres de notre parcours pittoresque, nous apercevrons le vénérable pont classé de Gades dont l'origine remonte au XVII^e siècle et qui permettait de relier le village de Gembes à celui de Porcheresse au temps où la voiture n'existait pas encore.

Sept kilomètres plus loin, l'Almache se jette dans la Lesse au pied du village de Daverdisse, nous y découvrons l'ancien moulin de Daverdisse que nous laisserons pour l'instant sur notre droite pour remonter la Haute-Lesse jusqu'au Rydes glands ancien hôtel transformé en gîte, et jouxtant l'ancienne gare de Redu à l'époque du tram.

Le RAVeL se poursuit le long de la Nationale et pour les plus courageux, il est possible de réaliser une boucle de transfrontalière de 170 km grâce au projet « Ardenne cyclo » (voir l'article dans cette revue).

Pour notre part, nous opérerons un demi-tour et nous arrêterons dans le joli parc de 6 ha de l'actuel hôtel-restaurant du Moulin de Daverdisse à l'instar des voyageurs du début du XX^e siècle pour un menu élaboré avec soin à notre attention.

Le retour empruntera le même chemin qui dévoilera ses richesses sous une autre lumière et nous ramènera à notre point de départ en pleine forme !

PARTICIPER

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.

COÛT

Membres 34€ ; Non-membres 39€ comprenant le menu Gourmets surprise trois services, concocté par le chef du Moulin. Les boissons ne sont pas comprises.

Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 19.04.23 avec mention « journée du 23.04.23 et le nom des participants ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota d'un 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 :

Préciser au moment de l'inscription que vous vous déplacez par le train

ALLER

- Namur : 07.47 (train provenant de Bruxelles) - Graide : 09.49 avec changement à Libramont

RETOUR

- Graide : 19.11 - Namur : 21.12 avec changement à Libramont (poursuit son itinéraire vers Bruxelles)

En voiture :

Rendez-vous : gare de Graide (5555) - rue de la gare

Le planning

- 09.30 : accueil gare de Graide (parking gratuit)
- 09.55 : départ de la balade. Parcours explicite sur 29 km le long du RAVeL puis du Pré-RAVeL
- 13.30 : pause et repas de midi au Moulin de Daverdisse
- 15.30 : parcours vers Graide de 25 km (parcours légèrement vallonné qui suit la voie verte)
- 18.15 : retour à Graide

Chaque participant engage sa responsabilité, 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 aussi 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).



Aire de repos



Un tronçon du trajet parcouru



Le moulin de Daverdisse pour le repas

LES « VIVEWALTOURS » PARCOURENT le RAVeL



Bernard
GABRIEL

Les Vivéwaltours sont des séjours vélo-touristiques en Wallonie. Chaque année depuis 5 ans, un nouveau circuit est proposé. Cette initiative menée par le GRACQ Basse-Meuse est née de « L'échappée belge », un événement mis en place notamment par les Chemins du rail en 2018.

En 2016, pour fêter les 20 ans de son asbl, Chemins du rail avait fait appel à la collaboration du Beau Vélo de RAVeL et de WBT (Wallonie Belgique Tourisme) afin d'organiser une « nuit du RAVeL » au départ de Namur.

Cette collaboration s'est reconduite pour une deuxième nuit du RAVeL en 2017... puis en 2018 pour une « échappée belge » qui fêtait, cette fois, les 20 ans du Beau Vélo de RAVeL.

« L'échappée belge » consistait en un séjour d'une semaine à vélo sur le réseau RAVeL. Au départ de Botrange, le circuit parcourait toute la Wallonie en faisant halte à Chaudfontaine, Marche-en-Famenne, Mariembourg, La Louvière, Flobecq, Ronquières et finalement Hannut. Les étapes d'une longueur de 80 km de moyenne, se situaient au maximum sur le RAVeL et montraient combien notre région est belle, diversifiée et agréable à parcourir à vélo.

Cette idée de séjour en Wallonie à vélo m'a profondément séduit, même si je regrettais un peu le manque de visites sur le parcours. Nous passions à côté de nombreux châteaux et de sites exceptionnels comme les ascenseurs de Strépy, l'hôpital Notre-Dame à la Rose à Lessines, l'abbaye de Villers-la-Ville... mais nous n'avions pas le temps de les visiter. C'est donc tout naturellement que j'ai proposé au GRACQ Basse-Meuse de mettre en place des parcours vélo-touristiques de

5 jours sur principalement le RAVeL

Ces séjours sont limités à une vingtaine de participants afin de privilégier des visites guidées de groupe. Ces dernières étant généralement animées par des personnes passionnées qui nous font découvrir leur site, cela constitue un véritable plus pour nos séjours. Et afin de bien profiter de ces différentes visites, nous ne dépassons pas les 60 km de moyenne par jour.

2019 : La Wallonie de l'Est

Le premier circuit proposé démarrait de la capitale de la Basse-Meuse. Très rapidement, après une visite de l'abbaye du Val Dieu, le parcours empruntait les lignes 38 et 39 pour rejoindre Eupen, lieu de la première étape. La deuxième étape rejoignait quant à elle la Vennbahn avec visites à Montjoie et au château de Reinhardstein. Les deux suivantes permirent de se rendre dans la vallée de l'Ourthe en passant par Malmedy, Stavelot, Vielsalm et Erezée. Au total, plus de dix sites ont été visités.

2020 : La Wallonie Picarde

Ici aussi, une dizaine de sites ont été visités : l'archéosite d'Aubechies, l'hôpital Notre-Dame à la Rose, la Rubanerie de Comines, la Piscine de Roubaix ou encore la Cathédrale de Tournai pour ne citer que les plus célèbres. La particularité de ce circuit fut l'importance des halages et leur diversité. Qu'on longe la Dendre, l'Escaut, la Lys ou la Deûle, les paysages avèrent être radicalement différents. À part l'étape au pays des collines afin de rejoindre la Lys à Courtrai, ce parcours fut particulièrement plat.

2021 : Entre Sambre et Meuse

Au départ de Dinant, le troisième circuit proposé par le GRACQ Basse-Meuse a



amené les cyclistes à passer deux nuits aux lacs de l'Eau d'Heure. Pour y arriver, ils ont pu visiter notamment le Château de Freyr, le Domaine St-Roch à Couvin ou encore le Château de Chimay. Après le tour des lacs, les participants ont rejoint la vallée de la Sambre avec, entre autres, une visite des jardins suspendus de Thuin. La dernière étape reliait Charleroi à Dinant par Fosses-la-Ville et l'abbaye de Maredsous (vallée de la Molignée).

2022 : Au Luxembourg

Pour leur 4ème année, les organisateurs ont osé un parcours plus vallonné et avec moins de voies vertes. La région parcourue ne manquait pas de charme avec le site du barrage de la Haute-Sûre, la traversée de la forêt d'Anlier, la région gaumaise et la vallée de la Semois. Parmi la dizaine de sites visités, relevons le Mardasson (Bastogne War Museum), le château de Wiltz, le musée gaumais à Virton, la Citadelle de Montmédy, l'abbaye d'Orval ou encore le château de Bouillon.

2023 : Au Brabant

Cette année, le nouveau circuit proposé sillonne le Brabant et l'Est de la Province du Hainaut : visites notamment à La Hulpe, Waterloo, Enghien, Strépy, Senneffe, Nivelles ou encore Villers-la-Ville. La boucle démarrera de Gembloux et empruntera

à nouveau des voies vertes et des routes calmes (pas toujours sur les réseaux à points-nœuds car ceux-ci sont parfois prévus pour VTTistes). Nous éviterons au maximum les pavés de la région ! Les logements sont programmés au Mozaïk à Louvain-la-Neuve et au Relais du Marquis à Ittre où nous passerons trois nuits.

L'organisation est toujours accompagnée d'un camionnette qui conduit les bagages d'étape en étape et assure les dépannages en cas de problèmes techniques. La vitesse moyenne est prévue de 17-18 km/h. La plupart des participants ont des VAE.

Le logement est généralement conçu avec des chambres pour deux personnes (gîtes, hôtels ou auberges de jeunesse).

Vivéwaltour propose donc un séjour qui combine le bonheur de faire du vélo avec le plaisir de la rencontre et de la découverte. La dimension relationnelle y est très importante. Si le concept vous séduit, sachez que les prochains séjours se dérouleront du 3 au 7 juillet et du 7 au 11 août. En 2024, nous proposerons les deux premiers circuits (à l'Est et en Wallonie Picarde).

Pour plus d'infos, n'hésitez pas à me contacter par mail : basse-meuse@gracq.org.



Anne-
Françoise
DELEIXHE

MOBILITE ACTIVE ET ECOLES :

EDUCATION A LA SECURITE ROUTIERE ET RAVEL

La mobilité active est à l'ordre du jour, y compris celle des enfants ou des jeunes dans leurs déplacements quotidiens. Elle est cependant bien souvent freinée par les craintes liées à la question de la sécurité de ces usagers faibles dans un environnement largement dominé par la voiture et perçue bien souvent comme dangereux. Comment cette question est-elle traitée ? Le RAVeL peut-il apporter une partie de la réponse ?

Chemins du rail a souhaité s'interroger sur le lien entre mobilité active, éducation à la sécurité routière et RAVeL dans une suite de trois articles. Pour le premier, nous avons cherché à connaître les initiatives des autorités régionales, dans le second, nous nous intéresserons au regard des acteurs des établissements scolaires et dans le troisième, nous prendrons le pouls des parents et des enfants.

Pour cet article, je remercie Jennifer Dejardin et Bénédicte Vereecke, membres de la cellule EMSR, qui ont accepté de nous partager leurs objectifs et activités avec enthousiasme.

LE SAVIEZ-VOUS ?

La cellule – son origine – ses missions

Depuis 2015 et la régionalisation des compétences en matière d'éducation à la sécurité routière, le SPW mobilité et infrastructure abrite en son sein une cellule d'éducation à la mobilité et à la sécurité routière en abrégé cellule EMSR.

Cette cellule s'adresse essentiellement aux écoles primaires et secondaires, de l'enseignement ordinaire et spécialisé, situées en Wallonie. Ses missions sont triples. Tout d'abord, élaborer et proposer gratuitement des formations aux directions, enseignants et éducateurs des écoles wallonnes. Ensuite, soutenir les écoles sensibilisées à travers les subventionnement de projets soumis par les établissements. Enfin, financer à travers des subventions spécifiques, des ASBL ou

des communes dont les projets visent l'éducation à la mobilité active et à la sécurité routière. Elle se distingue de l'agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) dont le public est constitué des plus de 18 ans.

Que vise l'éducation à la mobilité et à la sécurité routière ?

L'EMSR vise 3 objectifs :

- renforcer les capacités des élèves à se déplacer de manière autonome et responsable sur la voie publique, en tenant compte de leur sécurité et de celle des autres ;
- apprendre aux élèves à utiliser différents modes de déplacement, en théorie (code de la route, comportements anticipatifs...) et en pratique (exercices en milieu protégé et en situation réelle) ;
- exercer les élèves à opérer les choix de mobilité les plus pertinents en fonction de leurs besoins, leur contexte de vie et des enjeux de société (sociaux et environnementaux).

Pour atteindre ces objectifs, la cellule est partie d'une enquête sur les besoins des enseignants et éducateurs d'où il est apparu qu'il manquait des réponses aux questions suivantes :

Comment trouver une animation pour mon école ? Comment faire venir des externes ? Comment trouver et suivre une formation ? Comment trouver des outils adaptés à la Belgique dans la mesure où ce qui existe sur internet en français est plus généralement adapté à la France, à la Suisse ou au Canada ?

Objectif formation

La cellule s'est donc mise à l'œuvre et a préparé 3 types de formation aboutissant à un certificat sans examen et permettant à son détenteur de devenir référent dans son école. Les formations à la mobilité et à l'éducation à la sécurité routière sont reconnues comme formation continue pour les enseignants et éducateurs et reprises dans le catalogue de l'Institut



source EMSR

inter-réseaux de la formation professionnelle continue (IFPC), ce qui permet à des enseignants bruxellois de s'y inscrire.

Ces activités sont également promues à travers des envois par mail ou postaux aux directions, par les réseaux sociaux et le site enseignement.be ou par la présence d'un stand au salon de l'éducation et sur le portail du SPW.

La première formation est destinée aux écoles fondamentales. D'une journée de 6h, elle vise à ouvrir des portes sur les thèmes de la théorie de la sécurité routière, elle présente des bonnes pratiques et des outils concrets. La formation est active et permet les échanges d'expériences entre les participants. L'enseignant participant devient personne ressource pour son école et membre d'un réseau de référents. Les objectifs de la formation sont de se familiariser avec la mobilité à pied, à vélo et en voiture (passager), de voir comment se protéger et d'explorer des pistes d'exploitation des outils pédagogiques. Cinq à six formations/année à 20 participants, décentralisées, permettent ainsi à 340 enseignants d'être les référents de leur école depuis 2016.

La deuxième formation est née directement de questions des enseignants. Comment se déplacer en rue avec sa classe en toute sécurité ? Le besoin s'est renforcé avec le déploiement des pédagogies actives comme l'école du dehors. Elles s'adressent tant aux écoles fondamentales, que secondaires du spécialisé. Donnée en collaboration avec la Cellule d'Education et de Prévention de Namur, elle allie exercices pratiques et mises en situation sur un circuit en situation réelle, à Namur avec toutes les situations que l'on peut rencontrer avec son groupe d'élèves et a lieu 1 à 2 jours/an.

La troisième formation est spécifique à l'enseignement secondaire et dure 2 jours. Aujourd'hui, une soixantaine de référents du secondaire sont formés. L'objectif est également la familiarisation avec le thème de la sécurité routière en tenant compte de la particularité des adolescents. Le risque routier est donc intégré aux caractéristiques de la relation du jeune au risque. Celui-ci fait partie de la vie et est nécessaire à la croissance. Il doit cependant rester raisonnable et mesuré.

La sécurité routière touche tant le piéton, le cycliste et le passager que le conducteur de nouveaux engins comme les trottinettes. La formation aborde

les accidents types les plus fréquents qui ne sont pas toujours ceux auxquels on songe. Ainsi les SUL, sens unique limité..., ne représentent pas un taux d'accident plus élevé que les autres rues à sens unique

La formation vise aussi à la sensibilisation à la mobilité active/durable et également à outiller les enseignants à faire réfléchir les élèves sur le choix de leur mobilité selon le type de déplacement, la météo, le besoin de transporter des objets ou sur les conséquences de l'automobilisme. Les enseignants ont la possibilité d'explorer des outils pédagogiques et de vivre des séquences d'animation. Quelle que soit la formation, celle-ci se termine par une réflexion sur ce qu'il est possible de faire concrètement dans sa classe et dans son école.

Quand la formation se termine, tout commence !

À la fin de la formation, les enseignants sont « certifiés » référents / personne ressource de leur école. Ils y favorisent l'émergence de projets, sont intégrés à un réseau de référents, reçoivent une newsletter 4/ans et sont informés d'appels à projets permettant d'obtenir des subventions pour leur école.

APPELS À PROJETS ACCESSIBLES EXCLUSIVEMENT AUX ÉCOLES QUI ONT DES RÉFÉRENTS

Des projets impliquant des dépenses comme des vélos, des casques, des draisiennes, du matériel de psychomotricité, le financement d'animations extérieures, des parkings vélos, voire des trajets en train/bus, etc. sont éligibles jusqu'à 2000 euros/implantation dans l'enseignement fondamental et 3000 euros/implantation dans l'enseignement secondaire.

source EMSR



Quels outils ?

Une large base de données – outilthèque – est disponible sur le site « Wallonie.mobilite.be ». Elle reprend des brochures de sensibilisation pour les parents, une sélection d'outils pédagogiques belges ou étrangers en français (enseigner l'EMSR), des jeux, des BD, ... Sans compter, depuis septembre 2020, le guide de démarrage d'un Pedibus, puis l'année suivante Vélobus dont nous développerons le concept dans le prochain article et où le RAVeL trouve toute sa place.

Vous avez dit subventions ?

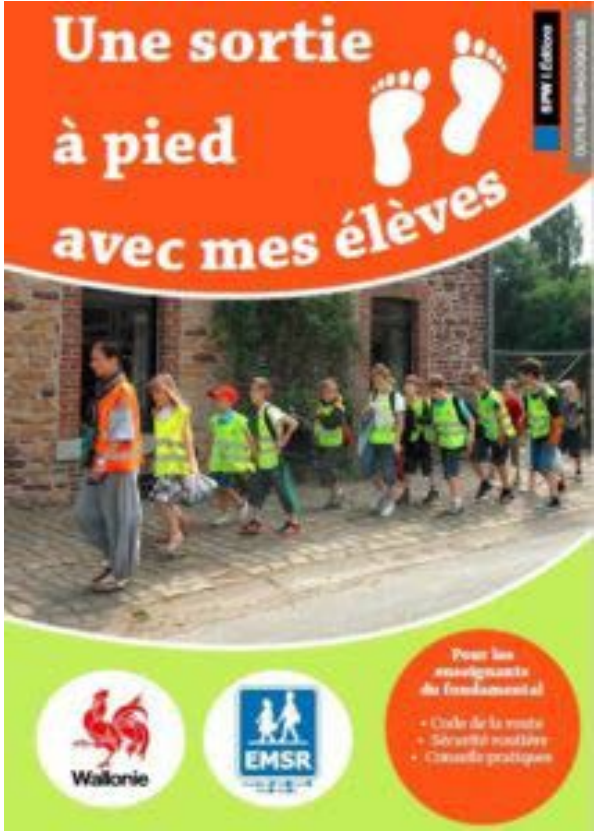
Au-delà des formations et du soutien financier de projets des référents EMSR, la cellule EMSR octroie également des subventions aux communes et à des asbl dont l'objet est d'organiser des projets d'éducation à la mobilité et la sécurité routière dans les écoles, moyennant le respect de conditions particulières.

Ainsi les projets communaux devront être proposés à toutes les écoles de leur territoire, quel que soit leur réseau. Parmi les associations spécialisées dans les animations/actions EMSR, on peut trouver les Groupements d'Actions Locales (GAL), ProVélo, Tous à pied, Empreintes ou encore les Cellules d'Education et de Prévention (une par province).

Ces cellules sont constituées de deux policiers/province qui développent d'une part des animations dans les écoles à destination des élèves 5e et 6e secondaires sur le thème du futur conducteur de voiture, avec parfois l'expérience du passage dans une voiture tonneau et, d'autre part, permettent à des élèves de 4e, 5e et 6e primaires de s'entraîner sur des parcours d'habileté cycliste.



Comme vous le constatez, les propositions de la cellule EMSR sont nombreuses et diversifiées. Les bénéfices d'une mobilité active et la place du RAVeL seront développés dans notre prochaine revue. Les acteurs de l'enseignement y partageront leur expérience et réalisations parfois rodées depuis plus de 10 ans.



source EMSR

LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE FERROVIAIRE À L'ETRANGER



Liliane NEVEUX
Louis NICODEME

La Belgique n'est pas le seul pays au monde à mettre en valeur son patrimoine ferroviaire. Deux membres de Chemins du Rail qui rentrent d'un séjour à Cuba nous partagent leur découverte qui n'est pas sans similitude avec l'histoire des chemins de fer belges. Est-ce d'ailleurs un hasard si à La Havane, la rue qui conduit à la gare ferroviaire s'appelle «Calle de Bélgica» ?

Nous sommes à Cuba pour visiter l'Orient de l'île de ville en ville, durant trois semaines.

A Camagüey, une belle surprise nous attend : un musée flamboyant, ouvert l'année dernière, retrace de sa naissance à nos jours, l'histoire du Chemin de fer à Cuba. Premier pays d'Amérique latine à posséder une ligne ferroviaire et 7ème pays au monde à disposer d'un train. C'est le 19.11.1837 que Cuba inaugure sa première ligne San Cristobal de La Habana à San Julian de Bejugal.

De 1837 jusqu'à la fin du XIXème siècle, l'île se dote d'une véritable épine dorsale ferroviaire, reliant La Havane à Santiago de Cuba dans l'Est de l'île et La Havane à Pinar del Rio et San Luis, dans l'Ouest.

A Camagüey, à l'instar d'un de Gorge au Grand-Hornu, c'est à l'initiative privée d'un riche propriétaire visionnaire, Gaspard Bétancourt-Cisneros, surnommé El Lugareño, qu'il a initié l'implantation du chemin de fer. Il y crée et finance le développement d'une ligne de chemin de fer destinée au transport du sucre et de

la viande bovine pour l'exportation.

Progressivement, dans le reste de l'île, au départ de la dorsale cubaine, des lignes secondaires relient les plantations de cannes à sucre aux raffineries sucrières. Le transport devait être le plus rapide possible, évitant ainsi la dénaturation du saccharose contenu dans les cannes. Par ailleurs, d'autres lignes relient les usines sucrières à différents ports maritimes pour l'exportation de «l'or brun», qui a fait la fortune de la haute bourgeoisie cubaine.

Le transport des passagers n'est pas en reste, non plus. Les voitures Pullman transporteront des générations de Cubains de toutes classes sociales. Les machines à vapeur du début, peu à peu remplacées par des machines diesel à partir de 1952, ont continué leur vie dans les plantations de canne à sucre.

A travers le pays, on construit des gares, des quartiers pour loger le personnel ouvrier, administratif et les dirigeants des sociétés ferroviaires. Certains édifices, bien conservés, sont des perles d'architecture souvent art déco, avec fresques murales, vitraux, ...

Parallèlement, des réseaux vicinaux se développent dans la plupart des grandes villes. C'est à Camagüey que le premier vicinal verra le jour. Hélas, il n'en reste plus que quelques rails, témoignages historiques d'une époque révolue.

Aujourd'hui, sur les routes cubaines, les différents





moyens de locomotion cohabitent joyeusement. 20 à 25% d'énergie douce : les attelages avec chevaux, gardent la part belle : carriages rudimentaires, bricolées, montées sur lames de ressorts au confort relatif, calèches plus élaborées, coiffées d'un baldaquin coloré, rouge vif, vert pomme, bleu roi, vélos-taxis, pousse-pousse ...

S'il reste encore quelques lignes ferroviaires pour relier les grandes villes, la glorieuse histoire des Chemins de fer cubains n'est plus qu'une ombre du passé.

Au retour de notre périple dans l'Orient, à Santa Clara, c'est une page d'histoire qui est évoquée, admirablement narrée par un guide improvisé, qui perpétue la mémoire du tournant décisif de la Révolution : l'attaque du train blindé de l'armée régulière cubaine par les guérilleros révolutionnaires sous la direction de Che Guevara.

29.12.1958 : cela fait plusieurs années que la révolution cubaine a commencé. De nombreuses parties du pays,

particulièrement dans l'Est sont déjà sous contrôle des guérilleros commandés par Fidel Castro. Pour tenter de limiter la progression des révolutionnaires, les autorités sous les ordres du président Fulgencio Batista décident d'envoyer un train blindé avec à bord, 408 hommes de troupe, officiers et sous-officiers, de nombreuses armes et munitions pour aider les troupes régulières qui résistent encore.

Les 22 wagons, partis de La Havane sont équipés d'une double paroi latérale en acier, remplie d'une épaisse couche de sable, censée protéger hommes, armements et provisions, des balles adverses. Le toit et le plancher non blindés constituent les points faibles du dispositif.

Conscient de l'importance stratégique d'empêcher la progression des troupes de Batista et leur avancée dans l'est du pays, Che Guevara décide de stopper le train par tous les moyens à Santa Clara. Avec 18 jeunes compagnons révolutionnaires, il provoque le

déraillement du convoi en arrachant les rails à l'aide de pelles, de quelques cocktails molotov artisanaux et d'un bulldozer Caterpillar.

La population arrive en masse pour aider les guérilleros. La bataille du train de Santa Clara durera 90 minutes. Plusieurs wagons sont en feu et, sentant la partie perdue, les officiers de l'armée régulière demandent parler à Che Guevara. Après quelques minutes de pourparlers, ils offrent leur reddition au Che qu'il accepte. Une grande partie des soldats gouvernementaux fraternisent avec les rebelles. Les gradés ainsi que les soldats de l'armée régulière sont désarmés et ceux qui le désirent sont conduits au port pour rentrer en bateau à La Havane.

Ce fait de guerre marque un tournant définitif dans l'histoire de la révolution, portant un coup décisif au moral des troupes de Fulgencio Batista qui, dès le lendemain, s'enfuit à Santo Domingo, en République dominicaine voisine. Le premier janvier 1959, la révolution triomphe.

Aujourd'hui, sur le site réel de l'attaque de Santa Clara, un musée en plein air présente cinq sculptures de béton de l'artiste José Delarra, représentant le jaillissement de la révolution. Des buissons de fleurs rouges symbolisent le sang versé lors de la mémorable journée du 29 décembre 1958. Sont toujours présents, quatre wagons et le bulldozer Caterpillar, témoignages du déraillement qui signala la défaite de Batista et des autorités cubaines.



LEGENDE DES PHOTOS

- Page 27 :
- 01. musée ferroviaire de Camagüey.
 - 02. El Lugareño - initiateur de la ligne
- Page 28 :
- 03. exemple d'abri ferroviaire
 - 04 la gare de Morón
 - 05. salle d'attente à Morón
 - 06. une des premières locomotives à vapeur
- Page 29 :
- 07. bulldozer Caterpillar qui a soulevé les rails
 - 08. sculpture qui évoque le jaillissement de la révolution





Gilbert PERRIN

ARDENNE CYCLO : LE BILAN AVEC LA CHEFFE DE CHANTIER!



Nous vous en avons parlé à plusieurs reprises dans notre revue : Ardenne Cyclo, c'est cet énorme projet bénéficiant entre autres de fond européens et qui a permis de concevoir deux itinéraires cyclables entre les Ardennes françaises et l'Ardenne belge : une boucle de 170 km de la Meuse à la Meuse en passant par Beauraing, Wellin, Daverdisse, Bièvre, Gedinne et Vresse-sur-Semois et une liaison de 126 km entre l'EuroVelo 5 à Sainte-Ode et l'EuroVelo 19 (donc encore une fois la Meuse) près de Carignan en passant par Libramont, Bertrix, Neufchâteau, Herbeumont et Sainte-Cécile (Florenville).

Le projet a permis d'aménager des pistes cyclables, de restaurer des ouvrages d'art, de poser la signalisation directionnelle (à laquelle Chemins du Rail a contribué) et d'assurer la promotion des deux itinéraires.

La clôture solennelle a été célébrée le 25 novembre dernier à Herbeumont. Nous souhaitons évoquer le résultat de cet impressionnant projet avec Audrey Robert qui en a assuré la conduite. Cela fait maintenant plus de trois ans que nous sommes en contact et plus de deux ans que nous collaborons concrètement en ce qui concerne entre autres la signalisation. Comme c'est le cas avec plusieurs autres partenaires du projet au cours des heures de travail commun, nous avons pris l'habitude de ne plus employer le mot « vous » !

D'où ma première question : Audrey, que est ton parcours professionnel qui t'a menée à piloter un projet comme Ardenne Cyclo ?

Jeune diplômée d'un master en sciences géographiques, j'ai débuté ma carrière professionnelle au Parc naturel Haute-Sûre Forêt d'Anlier. J'y ai travaillé durant cinq années pour le développement du tourisme en forêt. Le Parc naturel avait été retenu, avec trois autres projets pilotes, pour mettre en œuvre l'étude du Pr. BODSON de dynamisation des massifs forestiers. J'ai ensuite décidé de mettre mes compétences au service de ma province en postulant chez IDELUX Projets publics. Je travaille là depuis maintenant huit ans, au sein d'une équipe pluridisciplinaire et très soudée. Mon portefeuille de projets porte essentiellement sur des projets de mobilité douce, dont les demandes explosent depuis plusieurs années.

Comment est né le projet Ardenne Cyclo dans lequel tu t'es trouvée impliquée ?

Je dirais que le projet Ardenne Cyclo tire son origine de deux démarches parallèles qui se sont ensuite réunies grâce au programme européen INTERREG. On est en 2014. D'une part, les communes de Bertrix, Herbeumont et Florenville ont sollicité IDELUX Projets publics pour les accompagner dans le développement d'une offre cyclable sur le territoire de leurs trois communes. D'autre part, l'ADL Bièvre-Vresse en collaboration avec des Communes voisines et le BEP, avait l'intention de créer une grande

boucle cyclotouristique et transfrontalière greffée sur l'EuroVelo 19 et sillonnant les Ardennes namuroises. Début 2015, l'appel à projets Interreg France-Wallonie-Vlaanderen nous a permis de rassembler nos différentes démarches en un projet cohérent poursuivant un objectif commun : développer l'offre de cyclotourisme en Ardenne transfrontalière.

Quels ont été les aspects les plus enthousiasmants dans ce projet ?

Ils ont été nombreux ! Le plus gratifiant, ce sont les remerciements et les félicitations des partenaires que nous avons accompagnés pendant près de cinq ans. Savoir que nous avons fait du bon travail en tant que chef de file, c'est valorisant, d'autant que la tâche peut parfois être ingrate. Le moment où le projet Ardenne Cyclo a rejoint le portefeuille de projets Ardenne Attractivity porté par le GEIE Destination Ardenne fut aussi enthousiasmant car cela laissait présager de nouvelles collaborations avec les acteurs de la destination Ardenne. Cette collaboration rapprochée s'est d'ailleurs très vite concrétisée avec plusieurs actions de communication mettant en valeur les réalisations d'Ardenne Cyclo.

En lien avec cette collaboration, je pense également aux Rencontres de l'Ardennes. Ces journées placées sous le signe de la convivialité sont une belle opportunité de rencontrer et créer du lien avec

d'autres acteurs du territoire. Ce sont des moments très riches. Pour terminer, bien sûr, les inaugurations successives des divers chantiers menés dans le cadre d'Ardenne Cyclo sont des moments très enthousiasmants. Citons par exemple l'inauguration de la boucle de Chooz, l'inauguration de la voie verte entre Bièvre-Daverdisse (un événement très convivial, à vélo), l'inauguration de la passerelle et du tunnel entre Bohan et Membre sur la Semois (une inauguration haute en couleurs qui a connu un franc succès, avec la sortie surprise de la célèbre locomotive Le Belge !), ou encore l'inauguration de la rénovation du viaduc de Conques sur l'ancienne ligne L163a (L165a pour certains) à Herbeumont en présence de la ministre du Tourisme Valérie DE BUE et de la représentante du ministre de la Mobilité Philippe HENRY, Claire PARMENTIER.

Y a-t-il eu des circonstances moins réjouissantes ?

Mhmm, pas vraiment en réalité. Car même si le rôle de chef de file comporte certaines tâches administratives relativement lourdes (comme la rédaction des rapports d'activités ou les demandes de modifications en cours de projet, etc.), c'est un rôle important que j'ai vraiment apprécié. J'étais en quelque sorte le chef d'orchestre qui devait tenter d'éviter les fausses notes et veiller à ce que tout le monde arrive à la fin de la partition en même temps. Quand on est au bout et



Chantier à Membre

qu'on regarde le chemin parcouru, il n'y a que de la satisfaction.

Et maintenant ?

Maintenant, nous préparons déjà l'avenir ! La nouvelle programmation Interreg a débuté et nous avons déposé un nouveau projet (pilote par le BEP cette fois). S'il est sélectionné, nous prévoyons de poursuivre l'aménagement du réseau via la résorption de points noirs sur les grands itinéraires cyclables de la destination Ardenne (la connexion entre Bouillon et Alle-sur-Semois sur le W5 par exemple), et l'aménagement d'aires d'arrêt vélo multi-services. Les actions de communication seront également au rendez-vous pour donner plus de visibilité à l'offre cyclable du territoire ardennais. Il n'y a plus qu'à espérer que le projet sera retenu ! Le verdict est attendu pour la fin de l'année.

En attendant, si les jambes vous titillent, vous pouvez déjà partir à la découverte des deux nouvelles véloroutes réalisées dans le cadre

du projet : la véloroute Centre Ardenne et la véloroute Lesse et Semois sur le site www.visitardenne.com, vous y retrouverez un descriptif des étapes, les traces gpx et le dépliant promotionnel à télécharger.

En conclusion, nous souhaitons donc plein succès à Audrey Robert dans les nouveaux projets dont elle sera chargée en espérant qu'elle continue comme par le passé à trouver les compétences pour préserver du temps libre ! Tout en la remerciant encore une fois pour son important soutien à propos de notre travail en matière de signalisation. Nous restons disponibles si nous pouvons contribuer à des opérations utiles dans le cadre de nos compétences et de nos missions.

Inauguration du viaduc de Conques



Rénovation arche viaduc ©Audrey Robert





**Marc
GRIETEN**

FACILITESDEPARCOURS

Notreopérateurnationalaméliorel'accèsàses trains aux personnes à mobilité réduite.

Un service d'assistance gratuite, fourni par la SNCB tant par téléphone au 02.528.28.28 que sur une application via les réseaux sociaux usuels, est disponible aux PMR, et cela pour les voyages individuels nationaux et internationaux et en groupe pour les voyages nationaux.

La nouvelle application « SNCB Assist » est à disposition avec

- un login personnel, via son compte « My SNCB » ;
- un planificateur d'itinéraire adapté ;
- des choix personnalisables ;
- plusieurs demandes simultanées possibles, jusqu'à 30 jours à l'avance ;
- un suivi en temps réel d'une demande d'assistance.

Pratiquement, il y a lieu d'introduire la demande jusqu'à 24h à l'avance dans 132 gares et jusqu'à 3h à l'avance dans 41, les plus importantes du pays.

Le jour du voyage, il faut se présenter au minimum 20 minutes avant le départ au point de rendez-vous fixé, avec un titre de transport valable. S'il y a une correspondance, un délai de 15 minutes est prévu. Les personnes à mobilité réduite sans chaise roulante ou dont le handicap

permet de se lever de la chaise roulante pliable et d'embarquer à bord du train sans rampe mobile, peuvent également bénéficier d'un service d'assistance dans d'autres gares belges en fonction de la disponibilité du personnel et en suivant la procédure de réservation jusqu'à 24h à l'avance.

Des bornes d'appel sont implantées dans les gares pour l'assistance, comme ici en gare de Luttre, et des logos spécifiques apparaissent en bien plus grand à l'extérieur des trains et à l'intérieur, à l'instar de ce qui est fait pour les vélos.

Pour les voyages internationaux, Eurostar, Thalys et TGV Inoui proposent un tarif spécial avec un emplacement spécifique (sous réserve de disponibilité) pour la chaise roulante en 1^{ère} classe permettant de voyager sans devoir quitter la chaise roulante avec un billet de 2^{ème} classe. L'accompagnateur éventuel en profite également. Les délais sont évidemment plus longs, au plus tard 48h à l'avance.

Des informations utiles sont à disposition sur l'application de la SNCB :

- guide pour les voyageurs à mobilité réduite ;
- guide pour les voyageurs à mobilité réduite - version pour malvoyants ;
- tout savoir sur le service d'assistance et les facilités pour les personnes à mobilité réduite ;
- liste des gares avec assistance PMR.

La SNCB a créé un nouvel outil d'apprentissage pour faciliter le voyage en train des PMR. Cette application bien nommée « j'ose prendre le

train » donne de précieux conseils, y compris pour voyager seul pour ceux qui ont des difficultés de compréhension et d'orientation.

Ce guide comprend 3 parties :

- les 8 étapes du voyage - comment préparer son voyage avec une personne de soutien ?
- la carte pour demander de l'aide - comment s'entraîner à voyager ?
- en cas d'imprévu, de difficultés ou d'insécurité - comment avoir de l'aide ?

De quoi aussi, pourquoi pas, parcourir pour les personnes à mobilité réduite, un tronçon RAVEl de gare en gare, comme entre Jemelle et Houyet (L150), entre Nivelles et Court-Saint-Etienne (L141), entre Namur et Dinant (EV19), entre Liège et Esneux (Ourthe).

Remerciements à la SNCB

Assistance à Luttre



QUOI DE NEUF SUR LE RESEAU DES VOIES LENTES ?



Le développement de l'infrastructure de la mobilité active évolue 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 sont programmés pour 2023-2024. Ces réalisations concrètes 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 lignes ferrées et les voies hydrauliques (source SPW – François Leruth).

L86	Frasnes-lez-Anvaing – Renaix	Débroussaillage et déferrage (Direction des routes de Mons)
L86	Frasnes-lez-Anvaing – Renaix	Aménagement du RAVeL y compris la réhabilitation des ouvrages d'art (Direction des routes de Mons)
L87	Ruseignies – Renaix	Aménagement du tronçon manquant (Direction des routes de Mons)
L87	Flobecq	EV5 : élargissement du RAVeL (Direction des routes de Mons) Réhabilitation des traversées, du revêtement et aménagement des accès au RAVeL
L88A	Tournai	Liaison à la gare (Direction des routes de Mons)
L115/2	Tubize - Braine-l'Alleud	Aménagement du RAVeL et réhabilitation des ouvrages d'art (Direction des routes du BW) Asphaltage du tronçon à Braine-l'Alleud entre la rue de la Papyrée et la gare
L115/2	Tubize - Braine-l'Alleud	Asphaltage du tronçon manquant entre la limite avec Braine-le-Château et la rue de la Papyrée à Braine-l'Alleud (Direction des routes du BW)
L126 - L127		Aménagement du Tronçon: Huccorgne - Moha entre la Place Galloyet Val-Notre-Dame (Direction des routes de Liège)
L126 - L127		Aménagement du Tronçon : Huccorgne - Moha au niveau de Statte (Direction des routes de Liège)
L136A	Florennes - Ermeton-sur-Biert	Réhabilitation des ouvrages d'art dans le cadre de l'aménagement du RAVeL communal (Direction des routes du BW)
L142	RAVeL	Réhabilitation des traversées, du revêtement et aménagement des accès (District des Routes de Spy) (Direction des routes de Namur)
L147	Sombreffe - Ligny	Asphaltage du Pré-RAVeL et réhabilitation des traversées sur l'ensemble de la ligne (Direction des routes de Namur)
L156	Mariembourg - Chimay	Aménagement du tronçon Zoning de Mariembourg - Gare de Mariembourg, y compris la passerelle au-dessus de la N5 (Direction des routes de Namur)
L163	Bastogne - Libramont	Asphaltage du Pré-RAVeL entre Libramont et Wideumont, y compris la réhabilitation des ouvrages d'art (Direction des routes du Luxembourg)
L163- L618	Bastogne - Martelange (EV5)	Aménagement du RAVeL entre Radelange et Martelange le long de la N848 (Direction des routes du Luxembourg) Réhabilitation des traversées, du revêtement et aménagement des accès RAVeL
L254	Bascoup - Trazegnies	Construction du RAVeL (5 km) (Direction des routes de Charleroi)
L264	Lodelinsart	RAVeL entre la rue des Coutures et la N569 (ring vélo Charleroi) (Direction des routes de Charleroi)
-	-	Réhabilitation des traversées, du revêtement et aménagement des accès RAVeL (Direction des routes de Verviers)

Voies hydrauliques

Tournai	Réhabilitation du revêtement et aménagements locaux de tronçons du RAVeL (District des voies hydrauliques de Tournai)
Canal Pommerœul - Condé	Aménagement du tronçon manquant en rive droite jusqu'à la voie verte à la frontière française. (District des voies hydrauliques de Mons)
Mons	Réhabilitation du revêtement et aménagements locaux de tronçons du RAVeL, d'accès et de sécurité (district des voies hydrauliques de Mons)
Sambre	Remplacement de la passerelle de Châtelineau (District des voies hydrauliques de Charleroi)
Canal Charleroi - Bruxelles	Entretien extraordinaire des plantations et réhabilitation du revêtement du chemin de service entre le Quai de Seneffe et le Viaduc de Feluy (District des voies hydrauliques de Charleroi)
Sambre – Meuse	Réhabilitation du revêtement, sécurisation et aménagement des accès (District des voies hydrauliques de Namur)
Ourthe	Réhabilitation du revêtement entre la tête de garde d'Angleur et Chênée et aménagement d'une passerelle sur l'écluse du Canal de l'Ourthe (District des voies hydrauliques de Liège)

À titre d'information, le site RAVeL & Véloroutes indique la liste des nouveaux aménagements ainsi que les travaux d'entretien en cours sur le RAVeL. La signalisation/balisage du RAVeL et des itinéraires cyclables internationaux et régionaux sont également précisés dans la rubrique : Bon à savoir (wallonie.be).



Grandmetz sur la L86



Grandmetz sur la L86



Réhabilitation des ouvrages d'art sur la L115

PAIRI DAIZA CONSERVE LE PATRIMOINE FERROVIAIRE

Interview de Jason VAN LANDSCHOOT

Chef de projet et responsable du chemin de fer de Pairi Daiza.

Comment avez-vous eu l'idée de construire une ligne de chemin de fer à écartement Decauville dans le domaine Pairi Daiza ?

C'était le souhait de notre président-fondateur, Éric DOMB. Je l'ai rencontré en décembre 2013 lorsque je présidais le Stoomcentrum de Maldegem. Pour notre train de Saint Nicolas, chez Sven DEBOECK, il est monté à bord de notre locomotive et nous avons discuté ensemble de l'opportunité de créer une ligne ferroviaire au sein du parc de Cambron.

Nous avons opté pour l'écartement 600mm simplement pour permettre des rayons de courbure adaptés au parc. Avec un écartement plus grand (750mm ou 1000mm), il aurait été plus difficile de réaliser un parcours qui tienne réellement compte de la configuration du parc.

Quel type de matériel utilisez-vous ? Où avez-vous pu le trouver ?

Nous possédons six locomotives « vapeur » dont trois polonaises construites entre 1953 et 1957. Deux sont en état roulant. On est en train de fabriquer une troisième à partir de pièces de deux autres locomotives (châssis et chaudière).

Nous avons également deux locomotives allemandes de Henschel, une Riii et une Brigadelok qui datent toutes les deux de 1917 ainsi qu'une locomotive belge portant le numéro 1318 construite à Couillet en 1900 et qui a toujours travaillé dans un mine dans le nord de l'Espagne. Elle a été sauvée par un Anglais en



Georges WATHLET

1969. Et après son décès, on a pu l'acheter ; elle est maintenant dans l'atelier chez nous et on va bientôt commencer sa réparation.

Nous disposons aussi d'une locomotive diesel de ligne de construction roumaine qui est surtout une machine de réserve quand il y a un vrai souci. On a également deux rames de voiture neuves, construites entre 2014 et 2015 en Angleterre par l'entreprise Keef qui est spécialisée dans ce domaine. Enfin, on a acquis du matériel de manœuvres, c'est à dire quatre ou cinq locomotives diesel de différents types à restaurer, dont une Belge ainsi qu'un assortiment de wagons de marchandises (bennes et wagons plats), toute une collection que nous avons récupérée en Wallonie (collection Carels).

En matière de patrimoine, comment arrivez-vous à conserver ce matériel et à trouver les pièces détachées ?

L'atelier du train qui est accessible au public, est un vrai atelier où l'on fait l'entretien normal (même le levage), l'entretien journalier et le grand entretien. Nous nous adressons à des entreprises européennes (Angleterre, France et République tchèque) pour procéder aux grandes révisions et nous assistons pour les restaurations de machines.

À un niveau des réparations de chaudière, on compte surtout sur les Anglais. Nous sommes contrôlés par Vinçotte. Pour les pièces détachées, nous avons un réseau qui commence en Écosse et qui va jusqu'en Ukraine où nous trouvons pas mal de pièces.

Et actuellement, nous développons ici, à Pairi Daiza, une plateforme pour construire des pièces neuves. Petit à petit, on refait du stock avec des pièces neuves

qu'on fait fabriquer pour nous.

Ça voudrait dire que vous seriez à terme même capable d'approvisionner d'autres chemins de fer avec des pièces ?

En fait, on achète les moules pour les construire. Actuellement, avec la construction en 3D, il y a beaucoup de possibilités. On profite des moules qui ont été construits pour d'autres entreprises et associations. Mais on ne développe pas un réseau de pièces détachées pour des tiers.

Qui s'occupe du matériel et de la ligne ? Faut-il des compétences spécifiques ?

Tous ceux qui conduisent entretiennent le matériel. Ce sont des passionnés qui travaillent avec nous sous contrat. En Saison, de nombreux étudiants nous assistent pour la partie exploitation, gare et chef train. Pour ces postes, il ne faut pas de compétences spécifiques et on recrute dans la région.

On est contrôlé régulièrement car nous sommes considérés en tant qu'attraction de kermesse. Pour ce qui est de l'entretien de la voie, on travaille avec l'expertise d'une entreprise extérieure.

Par jour, combien de personnes s'occupent du train ?

Le strict minimum, c'est cinq personnes : quelqu'un en atelier, deux personnes sur la locomotive, une caissière et un chef train. Et cela peut monter jusqu'à douze personnes selon l'exploitation. En principe, l'exploitation de bases se situe entre 12h et 17h. Parfois, en été, on roule jusqu'à 20h ; ce qui est le strict maximum pour le matériel.

Quelle est la consommation moyenne de charbon et d'eau par jour ?

C'est difficile à dire pour la simple raison que tout dépend de la météo et du nombre de voyageurs. En outre c'est difficile de trouver du charbon de qualité qui convienne. Nous travaillons depuis toujours avec le même fournisseur et si quelques difficultés d'approvisionnement sont apparues, les problèmes ont été réglés. On utilise du demi gras mais pas de coke.

Que pensent les visiteurs de cette initiative de parcours ferroviaire au sein du parc ?

Beaucoup de visiteurs sont heureux de faire un tour en train à vapeur. Cette expérience est optionnelle et on obtient un bon taux de satisfaction. Quand on préserve du patrimoine, surtout dans cette région où

il y avait tout près d'ici des charbonnages, et encore plus depuis l'acquisition de la locomotive Couillet, cela fait rêver les gens.

À certains moments, vous avez pensé relier le parc au point d'arrêt SNCB le plus proche (Cambron-Casteau) ?

C'est une idée que nous avons pu lire dans plusieurs magazines ferroviaires mais ce n'est pas Pairi Daiza qui a évoqué cette possibilité. C'est sans doute un rêve de différentes personnes mais actuellement ce n'est pas un projet concret de notre part.

Est-ce que vous avez d'autres projets pour le chemin de fer ? Par exemple, avec la motrice acquise en Suisse ?

Pour l'instant, cette automotrice reste où elle est. Elle est visible pour le public. Elle fait partie de l'ambiance à côté des dépôts.

Les deux autres sont placées dans un hangar.

On est en train de préparer le futur pour le train. On va fêter nos 10 ans. On a une locomotive polonaise en cours de restauration

On va bientôt attaquer la restauration de la locomotive belge. Les projets en cours de développement seront diffusés par notre service Communication dès qu'ils sont prêts à être partagés.

Avez-vous des rapports avec l'AWaP ?

En ce qui concerne le chemin de fer, son exploitation est une initiative totalement privée. La locomotive belge 'Couillet' est la première pièce Belge qui est arrivée à Pairi Daiza. On dispose maintenant d'un vrai patrimoine belge ; on va la restaurer, la mettre en ordre de marche. Il sera alors peut-être intéressant d'établir pour le train, un partenariat avec cette agence.





**Michel
JACQUES**

LA LIGNE 115 : UNE LIAISON TRES ATTENDUE

La L115, longue de 24,1km, relie Rognon (Braine-le-Comte) sur la L123 à Braine l'Alleud sur la L124, en passant par Tubize.

Construite progressivement dès 1872 et finalisée en 1884, cette ligne transversale du Brabant wallon, présentait un intérêt économique non négligeable puisqu'elle desservait les forges de Clabecq et les Carrières de Quenast. En outre, elle traversait bon nombre de localités en passant par Rebecq, Quenast, Ripain, Tubize, Clabecq, Nidérand, Braine-le-Château, Wauthier-Braine, Noucelles et Sart Moulin. Le viaduc de l'Estrée, un ouvrage remarquable avec ses 16 arches, situé à l'extrême Est de la ligne, permettait de rejoindre la gare de Braine l'Alleud.

Mise progressivement hors service dès 1959, la L115 a été reconverte pour sa partie extrême Ouest, en chemin de fer touristique. « Le RRR ou petit train du bonheur » y circule à la bonne saison sur un écartement Decauville. Toujours en activité « marchandises » entre Quenast, Tubize et Clabecq, la partie orientale, entre Clabecq et Braine l'Alleud, devient progressivement une voie verte sur une distance de 15 km.

Suite à une interpellation parlementaire de Laurent HEYVAERT auprès du Ministre Philippe HENRY en février dernier, force est de constater l'évolution des travaux.

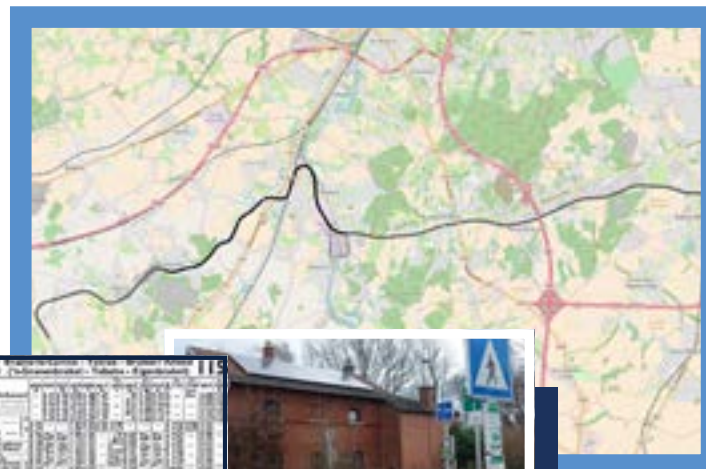
En effet, grâce à la collaboration étroite entre le SPW Mobilité et Infrastructure, la Province du Brabant wallon et les communes traversées, les divers aménagements sont en cours de réalisation.

Les premiers kilomètres depuis le canal de Charleroi-Bruxelles, sont transformés en voie verte. Sur les 3km

suivants, le marché a été attribué pour l'exécution de travaux financés par le Programme communal de développement rural (PCDR). Depuis la gare de Braine-le-Château au viaduc de l'Estrée, un marché spécifique a été réalisé pour la remise en état ou le remplacement de l'aqueduc aérien et des esculées dans l'aire de l'ancienne gare de Braine-Le-Château. Sur la commune de Braine-L'Alleud, une étude est commanditée pour l'aménagement notamment de la partie supérieure du viaduc de l'Estrée et l'approche au parking de la gare.

Ce RAVeL en construction, n'est pas encore accessible au public. Restent en effet, à réaliser certaines sections ainsi que les zones de repos, la signalisation et les aménagements des abords. Les communes desservies utiliseront aussi les subsides PMACY (Plan d'Investissement Wallonie Cyclable) et PIMACI (Plan d'Investissement Mobilité Active Communale et Intermodalité) en vue de créer des aménagements locaux pour se connecter au RAVeL.

Cet axe important permettra incontestablement d'éviter la N246 très fréquentée et de se déplacer en toute sécurité. En outre, cette voie verte permettra de se connecter à de nombreux lieux de vie : écoles, entreprises, administrations et commerces et surtout les gares entre elles. Prochainement, cet tronçon sera étudié afin de l'intégrer sans doute dans le réseau régional des cyclostrades.



Horaire de la L115 - L115
et garde-barrière



**Jacques
BOTTE**

NOUVELLES DEL'ASSEMBLEE GENERALE

Le dimanche 12 mars dernier s'est tenu l'Assemblée Générale annuelle de CDR à l'horreum de Braine-le-Comte. .

La balade pédestre de la journée nous a fait découvrir la L106 récemment aménagée en RAVeL ainsi que le BV de la gare de Braine-le-Comte sous de multiples aspects. Les participants ont pu savourer les explications captivantes de Marcel VILAIN. L'après-midi, l'assemblée générale 2023 fut l'occasion de faire le bilan sur le fonctionnement de l'association.

L'organe d'administration est dorénavant constitué de 13 membres actifs à divers titres : Daniel ALLAIGRE, Jacques BOTTE, Jacques COUNET, Anne-Françoise DELEIXHE, Jean-Luc DUPONT, Olivier GERNAY, Marc GRIETEN, Michel JACQUES, Etienne MEULEMAN, Ingrid PIRONT, Frédéric RAZEE, 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 Frédéric RAZEE en tant que trésorier. Au sein de l'organe d'administration s'ajoutent deux invités permanents : André DEGOEYSE et Gilbert PERRIN, conseiller technique. Laurence SWAELUS assiste également aux différents conseils en tant que coordinatrice.

Toutes et tous, de leur position respective, leur fonction statutaire et leurs compétences spécifiques contribuent 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.





QUELQUES INFORMATIONS À ÉPIGLER !

Une coulée verte à Londres

A l'instar de Paris et de New-York, Londres souhaite transformer une ancienne ligne de chemin de fer pour en faire une coulée verte. La « Camden Highline » va voir le jour grâce notamment aux levées de fonds par les résidents, entreprises, donateurs et personnalités politiques.

L'ancien viaduc ferroviaire de 1,2 km, reliera Camden Town au quartier King's Cross. Le pont envahi par la végétation à côté de lignes de chemin de fer opérationnelles, va devenir un espace vert et un environnement beau et agréable pour se déplacer, attirant ainsi de nombreux habitants et touristes.

Les bureaux d'architectes de vPPR et James Corner Field Operations ont en effet remporté le marché. Cette voie verte au cœur de Londres illustrera l'harmonie entre la nature, la culture, les arts et les habitants. Le viaduc, construit à l'époque victorienne et abandonné depuis près de 4 décennies, est prêté sur le long terme à la Camden Highline par Network Rail, propriétaire des quelque 32.000 kilomètres de rail britannique.

La promenade passera par la station de métro Camden Road, qui sera une des entrées envisagées pour rejoindre la coulée verte. Les architectes prévoient de mettre en évidence ce patrimoine ferroviaire et de laisser apparentes les structures du pont. Construite en plusieurs phases, la promenade devrait coûter au moins 35 millions de livres (40 millions d'euros) au total,

La première partie pourrait ouvrir au public d'ici à 2025.

Placement de visuels de convivialité sur le L38

Sur la L38, un projet mené par le GRACQ du Pays de Herve, visant à promouvoir le partage de l'espace public et la courtoisie sur le RAVeL a vu le jour récemment. Les différents visuels ainsi placés visent à sensibiliser les usagers à la convivialité et au partage de l'espace public afin de favoriser une cohabitation de l'ensemble des usagers souvent décrite lors des précédents comptages.

Ces visuels abordent différentes thématiques dont la problématique des chiens en laisse, des casques « audio » et de la vitesse excessive, notamment des pelotons de cycloportifs.

A noter qu'à la demande du SPW Mobilité et Infrastructures, les panneaux sont libérés de droit et peuvent être réutilisés par n'importe quel acteur local pour les placer à nouveau sur le RAVeL en Wallonie. Une excellente initiative !

Le slow travel aussi... en France

La France possède de nombreuses voies vertes qui permettent aux adeptes de « slow travel » de découvrir de nombreuses régions. Ces chemins, dédiés aux véhicules non motorisés traversant de beaux paysages, constituent une solution idéale pour faire de l'éco tourisme. Tout le long de ces voies vertes, les possibilités d'allier les visites culturelles, les activités sportives ou

ludiques et les découvertes en bateau sont variées. Vous pouvez aussi confier vos bagages à des sociétés de transport spécialisées dans le cyclotourisme. En voici 10 à découvrir !

1. De Toulouse à Sète : 241 km

Le long du Canal du Midi, cette voie verte relie Toulouse à Sète au sud de la France. Les chemins qui longent le canal du Midi offrent des paysages contrastés. Les pistes au revêtement lisse tout confort alternent avec des sentiers plus rugueux, traversant des paysages ruraux ou citadins. Cette voie verte est loin d'être monotone.

2. De Mazamet à Bédarieux : 80 km

L'itinéraire cyclable « PassaPaïs » (Passe-Pays) permet de découvrir le cœur du Parc naturel régional du Haut-Languedoc. Aménagées sur une ancienne ligne ferrée, la voie verte du Haut-Languedoc sillonne à flanc de montagne, forêts, bocages, landes et garrigues. Cet itinéraire fait une passerelle entre le Tarn et l'Hérault, traversant la ligne de partage des eaux.

3. De Valence à Montélimar : 65 km

Cette voie verte fait partie de la Via Rhôna et relie Valence à Montélimar dans la Drôme provençale et offre des paysages typiques du Massif central, traversant des villages de caractère et des champs fruitiers et maraichers.

4. D'Arcachon à Biarritz : 185 km

La voie verte relie Arcachon à Biarritz en longeant la côte Atlantique. Elle fait partie intégrante de la « Vélodyssée » (EuroVelo 1) qui trouve son origine à Roscoff et se termine à Hendaye sur 1300 km de pistes aménagées. Entre pistes cyclables, voies vertes et routes partagées, vous découvrirez la Dune du Pilat, les pinèdes des Landes ainsi que les longues plages de sable.

5. De Nantes à Port-de-Carhaix : 246 km

Appartenant également à la « Vélodyssée », le canal de Nantes à Port-de-Carhaix est longé par une voie verte qui traverse notamment la Bretagne intérieure. Le chemin de halage aménagé pour les vélos et les piétons serpente dans les plus belles vallées bretonnes et passe par 236 écluses.

6. De Mayenne à Angers : 135 km

La voie verte longe la rivière de la mythique Vallée de la Mayenne et traverse une campagne verdoyante ponctuée de petits villages anciens. Cette piste est un tronçon de « La Francette », une véloroute de 800 km qui traverse la Normandie, les Pays de la Loire et le Poitou-Charentes, de Ouistreham à La Rochelle.

7. De Rennes à St Malo : 74 km

De Rennes à Saint-Malo, une voie verte vous mènera de Rennes jusqu'à la mer ! Cet itinéraire breton passe par Dinan et Dinard avant de vous conduire à la cité corsaire de Saint-Malo. Une voie verdoyante, très fréquentée.

8. De Fécamp à Dieppe : 65 km

La voie verte nous conduit de Fécamp à Dieppe et traverse quelques-unes des plus belles pépites de la Côte d'Albâtre. Intégrée à la Vélomaritime (EuroVelo 4), elle offre des superbes panoramas sur la Manche.

9. La boucle du lac d'Annecy : 40 km

Le lac d'Annecy en Haute-Savoie est encerclé par une des plus anciennes et des plus belles voies vertes de France qui permet de faire le tour du lac d'Annecy en longeant ses plages et en traversant les villages du bord du lac.

10. La boucle du tour de Bourgogne : 800 km

Le Tour de Bourgogne à vélo vous permet de traverser cette région grâce à un incroyable réseau de canaux aménagés et d'anciennes voies ferrées qui composent un ensemble de voies vertes. Facile à effectuer, ces voies permettent de découvrir spécialement la route des grands crus de Bourgogne qui traverse 37 villages. Que vous soyez plutôt Pinot Noir ou Chardonnay, cet itinéraire du centre de la France vous ravira par ses paysages exceptionnels inscrits au Patrimoine Mondial de l'Unesco.

LÉGENDE PHOTO PAR ORDRE D'APPARITION

- « la fin provisoire du RAVeL à Moustier »
- « le placement de la plaque de gare »
- « la maison de garde-barrière sur la L106 »
- « visuel sur la L38 »

La L86 : vers un RAVeL transfrontalier

L'ancienne ligne 86 reliant Leuze à Renaix d'une longueur de 17,5 km, sera bientôt transformée en RAVeL, du moins pour la section Leuze-Frasnes. Définitivement fermée à la circulation ferroviaire en fin 2005, il aura fallu attendre près de 20 ans pour observer les premiers travaux de réaménagement. A l'heure actuelle, la piste est indurée sur tout le territoire de Leuze (jusqu'à Moustier). Reste à réaliser prochainement la courte section jusqu'à Frasnes. Par la suite, la section Frasnes-Renaix est envisagée pour rejoindre la Flandre et son réseau fietsroute.

**La L106 : un superbe RAVeL**

La Ligne 106, longue de près de 22 km reliait autrefois Lembeek à Ecaussinnes et suivait la vallée de la Senette. Cette ligne construite dès 1884 et mise hors service cent ans plus tard, vient de devenir un RAVeL sur le tronçon Henripont-Écaussinnes (gare). Les ouvrages d'art ont fait l'objet d'une rénovation par le SPW ; le revêtement en dur de type hydrocarboné, choisi par les citoyens permet un accès aisé pour tous les types d'utilisateurs. En outre, cette voie verte offre l'avantage de mettre en valeur la biodiversité locale et les richesses du patrimoine ferroviaire d'autrefois.

**La L150 : bientôt à nouveau praticable**

En octobre dernier, la face d'un des tunnels de la Molinee sur la L150 est tombée sur le RAVeL entre Warnant et Falaën, rendant impraticable cette portion de ligne tant pour la mobilité active que pour les draisines de la Molinee. Afin d'assurer au maximum la sécurité, une déviation a été établie. Par la suite, un cahier des charges et un appel d'offres ont été lancés afin d'effectuer dans les meilleurs délais toutes les réparations qui s'imposent. Les pierres instables ainsi que la roche qui surplombe le pont ont été enlevées. Un filet de protection est prévu. Le chantier de consolidation et de reconstruction a démarré en mars. L'objectif est de finaliser très rapidement les travaux et de favoriser l'ouverture de la ligne dès le printemps.

**Laurence SWAELUS****CHEMINS DU RAIL
PROMeut LE RAVeL AUPRES
DES PROFESSIONNELLS
DU TOURISME**

Le 21 mars dernier, l'équipe de Chemins du Rail assistait au 16e Carrefour du Tourisme à Ciney. Un rendez-vous incontournable pour les professionnels du tourisme des provinces de Namur, de Liège et du Luxembourg.

Propriétaires de gîtes, voyageurs, offices du tourisme et autres opérateurs touristiques sont venus rencontrer les représentants d'attractions, musées, asbl et institutions du secteur afin de préparer au mieux la saison.

« Cet événement est l'occasion pour les professionnels du tourisme de nouer des contacts, de se fournir en dépliants touristiques, mais aussi d'échanger des idées voire de réfléchir à des collaborations », explique Alain Petit, Directeur de la Maison du Tourisme Famenne-Ardenne et co-organisateur du Carrefour du Tourisme. « C'est simple, rencontrer tout le monde sur une après-midi permet de gagner du temps. C'est aussi l'opportunité pour les visiteurs de découvrir le patrimoine touristique à proximité de l'événement grâce à des visites organisées en matinée. »

Cette année, au programme : la Distillerie Wave Distil et une visite guidée du Village de Celles, un des Plus Beaux Villages de Wallonie. Enfin, depuis 3 ans, les visiteurs se voient offrir des suivis de ateliers sur des thématiques telles que la communication en ligne, la réputation d'une entreprise ou encore le tourisme vert et le slow tourisme.

Cela fait maintenant 18 ans que les Maisons du Tourisme Explore Meuse, Condroz-Famenne et Famenne-Ardenne organisent cet événement.

Cela fonctionne bien, nous constatons une fidélisation des participants. Il y a quelques années, nous en étions arrivés à une centaine d'exposants mais les occasions de contact devenaient trop limitées. Nous avons donc décidé de restreindre le périmètre touristique couvert et de limiter le nombre d'exposants à une soixantaine pour quelques 300 visiteurs, en moyenne », continue Alain Petit.

En ce qui concerne Chemins du Rail, cette édition fut fructueuse : les cartes RAVeL ou EuroVelo et autres brochures de randonnées sont parties comme des petits pains !





**Etienne
MEULEMAN**

**LES VOIES HYDRAULIQUES : UN
PATRIMOINE LE LONG DU RAVeL !**

Quand on évoque le RAVeL, la réaction de la plupart d'entre nous est de penser, et à juste titre, aux anciennes lignes de chemin de fer transformées en voies lentes pour notre plus grand plaisir.

Mais le RAVeL, c'est aussi un réseau de chemins de halage et de sentiers aménagés le long des voies navigables (cours d'eau, canaux, fleuves, lacs...).

Le terme "voies hydrauliques" désigne l'ensemble des voies navigables et des dépendances (ouvrages d'art, aménagement des terrains nécessaires à son fonctionnement). Au même titre que le chemin de fer possède son infrastructure (rails, gares, signaux), les voies navigables sont également dotées d'un patrimoine très intéressant (ports, écluses, ascenseurs, signaux divers régulant la circulation).

La Belgique dispose d'un réseau de voies navigables fort dense. La Wallonie quant à elle compte un réseau de plus ou moins 450 km utilisé couramment pour le transport commercial. Lorsqu'on étudie la carte des RAVeL, on peut se rendre compte que beaucoup de ces voies navigables ont été aménagées permettant ainsi le développement du réseau. Les plus connues aménagées en RAVeL, sont sans conteste la "Meuse à vélo", le Canal historique du Centre et la Sambre, le canal Charleroi - Bruxelles ou Nimy - Blaton - Ath.

La liste détaillée se trouve sur le site de la Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies Hydrauliques de la Wallonie. Les voies navigables ont en outre été répertoriées en diverses classes et sous-classes en fonction des dimensions maximales des bateaux pouvant naviguer. Les voies navigables, elles aussi, peuvent se targuer de posséder un patrimoine exceptionnel.

Parmi les ouvrages rencontrés, on peut en distinguer plusieurs types :

- **ceux qui permettent aux canaux et rivières de franchir des obstacles.**

En effet, s'il est possible de donner une certaine pente aux voies de chemin de fer pour franchir un obstacle, ce n'est pas le cas pour les voies hydrauliques puisque la surface doit être horizontale



pour permettre la navigation. L'homme a donc dû faire preuve d'imagination pour donner la possibilité aux bateaux de franchir des dénivellations parfois importantes. On peut citer parmi ces ouvrages d'art (les mots "ouvrage d'art" prennent ici tout leur sens) : les écluses, les ascenseurs, les plans inclinés, les ponts-canaux et autres tunnels.

- **ceux qui offrent la possibilité de franchir les cours d'eau d'une rive à l'autre.**

Nous pouvons citer : les ponts (fixes, tournants, levis), les passerelles. Sans que l'on ne puisse parler "d'ouvrage d'art", n'oublions pas de citer les "passeurs" qui offraient grâce à leur barque la possibilité de mener les gens d'une rive à l'autre.

- **ceux qui assurent la sécurité.**

Les portes de garde ou parfois des simples vannes.

- **ceux qui tirent profit de la force naturelle de l'eau :**

Les moulins à eau, les barrages.

Pour permettre à tous ces ouvrages de fonctionner de manière efficace, certains comme les écluses ou les ascenseurs ont été dotés de bâtiments comme des maisons éclusières ou des salles des machines. Certaines de ces maisons sont de véritables témoins du passé. Les voies d'eau possèdent également leur "petit patrimoine" comme les bornes, les bites d'amarrage, les feux, ... etc.

Un des avantages des RAVeL des voies hydrauliques consiste dans le fait que l'on peut découvrir aussi bien des sites encore en exploitation où l'on est témoin des activités économiques et touristiques actuelles, et d'autres qui sont des témoins du passé où l'on s'est parfois efforcé de préserver un riche patrimoine souvent extraordinaire et inattendu.

Nous essayerons dans les prochains numéros de vous faire découvrir certains aspects de ce patrimoine souvent insolite.

LÉGENDE PHOTO PAR ORDRE D'APPARITION

- Un patrimoine fluvial reconnu
- Borne kilométrique 0 sur la voie d'eau
- Le canal du Centre, un RAVeL hydraulique idéal



Etienne
MEULEMAN

DOUBLE SENS !

Sivousvoyagezparfoisentraîn,vousaurezpeut-être remarqué quelenomdecertainesgarescorrespondàdes motsutilisésdanslaviecourante.Parexemple,lagaredeAnsindiqueégalementunnombred'années.Danslepetit jeu,jevousproposederetrouveràpartirdedéfinitionslenomde9garesayantundoublesens.Reportezlenomde chaquegaredanslescasesuivantladéfinition.Danslenomdechaquegare,unecaseestcoloréeenjaune.Ilvous suffira de noter les différentes lettres mises en évidence pour découvrir le mot mystère.

La personne qui découvrira le mot mystère gagnera “une balade d’un jour” organisée par CDR - repas inclus pour deux personnes. Pour départager les gagnants, il vous est cependant demandé de répondre à une question subsidiaire. **Les réponses sont à adresser à: info@cheminsdurail.be pour la date limite du 30.04.23 à minuit.**

Question subsidiaire : combien de bonnes réponses aurons-nous reçu à la date limite du concours?

Bainbouillonnant

--	--	--

Refuge sûr et tranquille

--	--	--	--	--

Matière de bouchon

--	--	--

--	--	--

Changeai d'orientation ou procédai aux prises de vues d'un film

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

En mangeant, en...

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

D'une couleur intermédiaire entre le jaune et le rouge

--	--	--	--

Bord de mer

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

Fixe avec attention l'objectif à atteindre

--	--	--	--

Membres inférieurs du corps humain

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

Mot mystère: Nous espérons que vous en vivrez encore de nombreuses avec Chemins du Rail.

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

Le gagnant du jeu de la revue 114 est : Roger DIEUDONNE



**Morgane
HALLE**

LE SPAMBOUX : LABELISE BIENVENUE VELO

Ce label, coordonné par le CGT (Commissariat général au Tourisme), est synonyme d'équipements et de services adaptés à l'accueil des cyclistes en Wallonie. Choisir un établissement « Bienvenue vélo », c'est assurément opter pour un endroit où il fait bon s'arrêter et où les hôtes sont ravis de vous voir arriver à vélo.

Les opérateurs « Bienvenue vélo » doivent répondre à une série de critères afin de répondre au mieux aux besoins spécifiques des cyclistes. Citons : se situer à maximum 5 km d'un réseau cyclable (RAVeL ou réseau aux points-nœuds); proposer un local sécurisé et couvert pour les vélos; mettre à disposition un set de réparation et une trousse de premiers soins; renseigner sur les possibilités de prendre un repas; fournir les renseignements utiles sur les réseaux cyclables et les services aux cyclistes.

Ce label est octroyé à des hébergements (gîtes, chambres d'hôtes, hôtels, campings, auberges de jeunesse); des établissements du secteur Horeca (restaurants, tavernes, bistrot de terroir); des attractions touristiques et des musées; des organismes touristiques (Maisons du Tourisme, Offices du Tourisme, Syndicats d'Initiative); des producteurs et artisans.

Le Label « Bienvenue Vélo » garantit ainsi aux cyclistes un accueil adapté et de qualité en Wallonie !

Le Spamboux, un producteur local situé au cœur de la belle région de la Haute-Sambre, le long du RAVeL et du réseau aux points-nœuds, répond à ces divers critères. Ce magasin local, situé à Mont-Sainte-Geneviève, issu de deux fermes de la région propose des produits laitiers, une grande gamme de légumes et fruits de saison ainsi que les produits des amis producteurs voisins.



**LE SPAMBOUX :
LABELISE BIENVENUE VELO**



Le Spamboux, c'est la réunion dès 2016 de deux fermes; la ferme du Pont Jaupart à Mont-Sainte-Geneviève et la ferme de Merboëlle à Merbes-le-Château. Aline, diplômée en bachelier agronomie à La Reidet Aurélie, diplômée d'un Master en Paysage à Gembloux ont toutes les deux repris les exploitations familiales depuis plusieurs générations pour les faire fructifier ensemble. C'est en conservant une agriculture familiale et un bien-être des animaux que le Spamboux propose ainsi des produits de qualité via un circuit court.

Elles-mêmes adeptes du vélo, c'est avec plaisir que les deux gérantes, Aline et Aurélie, vous accueilleront et vous feront partager un moment de pur bonheur !



PB-PP|B-|
BELGIË(N)-BELGIQUE



Chemins du rail ASBL

Numéro d'agrément: P912268

Rue Van Opré, 97/5 - 5100 Jambes

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

Compte IBAN IC : BE51 0682 1681 7962 - GKCCBEBB

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

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

www.cheminsdurail.be