



Le trimestriel de
l'asbl - Juillet 2023

116

Meuse - la L154



EDITO - p 05

INFRASTRUCTURE

Collaboration avec les services techniques communaux p 8 - 11

L100c / L247 : futures voies vertes p 12 - 14

Inauguration L106 à Ecaussinnes p 19 - 20

Quelques informations à épingler p 45 - 48

Colloque vélos-piétons p 55

JEU

Pyramide des mots - p 43 - 44

MOBILITÉ

Potentiel RAVeL sur la L123 p 35 - 37

Voies hydrauliques du Hainaut p 49 - 52

PATRIMOINE

Multimodalité : la gare de Boussu p 6 - 7

50 ans du chemin de fer à vapeur des 3 vallées p 29

POLITIQUE

Questions d'actualité p 53 - 54

VELOTOURISME

Lancement Beau Vélo 2023 p 24

Le ViciGAL p 30 - 32

Visit Wallonia p 40 - 42

TOURISME

Commissaire générale au Tourisme p 16 - 18

RAVeL

Vélobus et Pédibus à l'école p 21 - 23

ASBL

Balade vélos de septembre : L61 p 33 - 34

Marche d'octobre : Aywaille p 38 - 39

SNCB

Office du tourisme de Namur p 15

DOSSIER

Meuse : L154, maillon indispensable p 25 - 28

PATRIMOINE

MULTIMODALITÉ : LA GARE DE BOUSSU p.6-7



Le Beau Vélo revient !

p. 24



Patrimoine

Le chemin de fer à vapeur des 3 vallées a 50 ans !

p. 29

DOSSIER

L154 en bord de Meuse : réalité ou fiction ?

p.25 - 28



Voies hydrauliques du Hainaut

p.49 - 52



INFRASTRUCTURE
Inauguration de la L106

p. 19 - 20



TOURISME

BARBARA DESTRÉE,
COMMISSAIRE GÉNÉRALE
p.16-18



Edito: le mot du président



Jacques Botte
Président

Dans leurs intentions, bon nombre de partis politiques plaident pour le développement d'une mobilité active au bénéfice de tous, ayant comme ossature les cyclostrades et le RAVeL, complétée par les chemins de liaison et le réseau des points-nœuds.

À un an des élections européennes, fédérales, régionales et communales, - le tout en 2024 - notre association se doit de poursuivre sa tâche de militance face à la tentation qu'auraient certains décideurs, en ces temps économiques difficiles, de ne plus poursuivre l'investissement nécessaire pour la mobilité active. Pour éviter que cette tentation ne devienne réalité, nous allons encore développer notre communication à travers le magazine (qui est devenu bien plus qu'un simple bulletin de liaison entre les membres) et notre petite chaîne télé qui grandit tout doucement sur YouTube. Nous espérons ainsi contribuer à une réflexion positive sur le développement de la mobilité douce, du tourisme durable et de la préservation du patrimoine. Nous essaierons aussi de vous expliciter le programme électoral de chaque parti sur ces matières.

Si depuis quelques années déjà, des changements significatifs sont régulièrement opérés en matière de mobilité active - et on ne peut que s'en féliciter - , certains manquements en infrastructure persistent toutefois et mettent même en danger les usagers ou les touristes. Relevons notamment

les chaînons à réaliser : sur la LI54 entre Anseremme et Waulsort (cf. article dans ce numéro et notre reportage sur notre chaîne YouTube) ; sur la LI27 entre Moha et Statte ; sur la LI26 entre Huy et Marchin ; sur certains tronçons du RAVeL de Meuse dans la région de Seraing ; sur le RAVeL de l'Ourthe entre Hamoir et Sy... La mise en place d'un véritable maillage construit, cohérent et complet de voies lentes doit favoriser son utilisation sur l'ensemble du réseau (un formidable atout de la Wallonie) et permettre ainsi des déplacements en sécurité. Par ailleurs, nous notons de plus en plus les remarques du public sur le manque d'accessibilité en transport en commun de certaines régions de la Wallonie. Cela constitue aussi un frein à leur développement touristique en ces temps où la population se préoccupe de son empreinte écologique.

A l'avènement de la saison d'été, Chemins du Rail souhaite à chacun(e) de s'accorder des moments de détente et de se ressourcer. Les voies vertes, à travers leurs paysages de forêts, de champs et de rivières, offrent une belle opportunité de profiter pleinement de la beauté de la nature environnante et de découvrir autrement des endroits pittoresques. Chaque RAVeL a ses particularités. Chemins du Rail vous invite à flâner, à découvrir ce réseau. Alors, préparez votre équipement, partez à l'aventure et profitez !

L'été est le moment idéal pour recharger nos rêves et notre idéal de vie.

LE BV DE BOUSSU

UN PATRIMOINE FERROVIAIRE SAUVEGARDÉ



Marcel
VILAIN

Le 31 janvier 1842, l'Etat belge achète au Comte Eugène Joseph de Nédonchel, le terrain nécessaire au passage de la ligne de chemin de fer Saint-Ghislain – Quiévrain. Très rapidement, l'inauguration a lieu le 7 août de la même année. Une halte provisoire y est implantée.



Première gare de Boussu, construite en 1861.

En 1861, la première gare de Boussu, située à quelques pas du château, dans le parc du Prince de Carman, est construite. L'arrivée du chemin de fer à Boussu attire incontestablement plusieurs industries et génère au fil du temps un important trafic tant « voyageurs » que « marchandises ».

L'édifice détruit par l'occupant allemand en avril 1918, fait place à un simple quai de déchargement pour les munitions.



Reconstruction de la gare, en 1922, après sa destruction en 1918.

Il faut attendre 1922 pour qu'un nouveau BV (bâtiment voyageurs), base de l'édifice actuel, soit construit. L'architecte A. Desmet réalise ainsi une « gare » moins monumentale dont la forme et les dimensions sont identiques à la précédente, avec une aile de six travées disposées à gauche du corps central.

Une différence avec le type d'avant-guerre se remarque par la présence d'arcs bombés au-dessus des fenêtres et portes de chaque étage au lieu des arcs en plein cintre.

Le BV de Boussu comporte alors un volume à deux niveaux, exécuté en brique, abritant l'ensemble des fonctions nécessaires au bon fonctionnement du trafic.

Ce bâtiment subira malheureusement aussi des dommages, le 2 septembre 1944, dus à l'explosion du dépôt de munitions situé à proximité, dans le parc du Château.

Suite à l'électrification de la ligne, inaugurée le 12 mai 1995, le poste de signalisation sur le site de la gare est supprimé. Dès le 28 mai de la même année, la desserte de la ligne est assurée en traction électrique. Le bâtiment est fermé dès février 2003 pour cause de vandalisme. La gare ne sert plus que de point d'arrêt aux voyageurs qui doivent patienter sur les quais. Le BV tombe en léthargie. Laissé à l'abandon, l'édifice se dégrade progressivement.

Quinze ans plus tard, le 22 mars 2018, à l'initiative des édiles locaux, un bail emphytéotique est signé entre la SNCB et la commune qui souhaite assumer la gestion du bâtiment et de ses abords pour les 50 prochaines années.



Bâtiment actuel, rénové en 2018.

En matière de patrimoine, le bâtiment est donc sauvé d'une démolition inéluctable. Les travaux de rénovation sont entamés ainsi que les abords. En outre, une salle d'attente chauffée et éclairée est mise à disposition pour le plus grand confort des voyageurs. Un parking gratuit de 32 places ainsi qu'un rack pour vélos situés à proximité du quai sont créés.



Enfin, une conciergerie, intégrée au bâtiment, assure la sécurité des lieux ainsi que du quai et de la voie unique. Des activités de promotion du tourisme local pourront être proposées dans un avenir proche. Le Château et son parc de 12 hectares ainsi que la Chapelle funéraire des Seigneurs de Boussu qui jouxtent le BV s'en trouvent également valorisés.

Fait important qui mérite d'être souligné en ces temps où renouveau est bien souvent associé avec démolition.

Jacques
COUNET

FRUCTUEUSE COLLABORATION

ENTRE LES SERVICES TECHNIQUES COMMUNAUX ET L'ASBL CHEMINS DU RAIL

Le salon MUNICIPALIA, l'occasion de belles rencontres

A l'origine de notre rencontre, la présence de nos deux asbl, ARDIC et Chemins du Rail au « Village des associations » du salon Municipalia 2023 organisé en avril dernier.

Très naturellement les permanents voyagent d'un stand à l'autre et s'intéressent à cette pépinière d'initiatives présentes à Marche-en-Famenne. La Présidente de l'ARDIC ne disait rien d'autre dans son éditorial du second trimestre 2022, je la cite : « Nous étions à nouveau présents à Municipalia pour cette édition 2022. L'intérêt de présenter l'ARDIC et de nouer de nouveaux contacts était toujours bien présent ». À coup sûr toujours valable pour 2023 et aussi valable pour l'asbl Chemins du Rail.

Et c'est ainsi qu'un échange se tisse entre nous autour de la collaboration entre services techniques communaux et acteurs de terrain, en l'occurrence autour d'un projet abouti de liaisons RAVeL entre sections existantes.

Présentation de l'asbl ARDIC

Association Régionale des Directeurs et Ingénieurs Communaux. Et dans un sens bien plus large, l'ARDIC est ouverte à tout « le personnel technique dirigeant des Villes et Communes des Régions wallonne et bruxelloise ».

L'objet de l'association consiste en la « Défense et la promotion des intérêts professionnels de ses membres au sens le plus large du terme ». Ouverte à d'autres

acteurs de la vie publique, elle vise à créer des liens et de l'entraide entre techniciens communaux souvent isolés dans leur administration. Par l'échange d'informations et de documents, elle permet de mettre au service de tous ses membres, les compétences et expériences de chacun. Elle organise des journées et voyages d'étude, publie une revue trimestrielle et dispose d'un site internet : www.ardic.be

Un exemple spécifique auquel nous sommes fiers d'avoir œuvré

En date du 6 juin 2017, le Ministre Di Antonio, alors en charge de la mobilité douce, lance aux communes un appel à projets susceptibles de bénéficier d'une subvention de 100.000 € destinée à soutenir la concrétisation d'aménagements en faveur des cyclistes et des piétons.



Et de préciser que « l'aménagement de raccords au RAVeL et de liaisons inter-villages sera privilégié ».

Or il se fait que les trois communes de Sombreffe, Fleurus et Sambreville disposent déjà de tronçons RAVeL implantés sur d'anciennes lignes de chemins de fer et de vicinal et sur le chemin de halage de la Sambre. N'y a-t-il pas là une belle opportunité de les relier entre eux d'autant que des portions de pistes cyclables existent déjà sur le parcours pressenti et d'établir ainsi une véritable colonne vertébrale continue de 13,5 km d'où partiront des liaisons vers des villages ou des pôles communaux stratégiques (gares, centres administratifs, maisons communales, etc. ...) ?

L'un des administrateurs et membres de l'asbl « Chemins du Rail », habitant la Ville de Fleurus, se dit qu'il y a là une opportunité à ne pas manquer et sensibilise les trois Echevins en charge de la mobilité et les trois directeurs des travaux des trois communes afin de saisir cette occasion.

Même réponse des trois côtés : « Monsieur Counet. Nous sommes le 15 juin. Le dossier doit rentrer pour le 4 août à midi au plus tard. Après avoir été constitué et passé en Collège. En pleine période de congé. Donc en pleine période d'indisponibilité de personnel pour aller sur le terrain ».

Cardu travail de terrain, il y en a effectivement à faire : reportage photographique, descriptif détaillé et cartographié de l'itinéraire et de ses liaisons potentielles vers les villages et les pôles d'activité.

Et c'est là qu'une collaboration exemplaire se met en place. Notre asbl se charge du travail de terrain et, en fonction de ses observations et de son expérience, contribue à l'argumentaire. Les Directeurs des travaux s'investissent dans la préparation du formulaire de candidature. Les trois Echevins sensibilisent leur collège respectif. Le tout est rondement mené et les trois dossiers sont déposés en temps et à heure au cabinet du Ministre. Ouf !

Et cette idée ne datait pas d'hier

En 2004 déjà, la Ville de Fleurus avait intégré cette idée dans son Plan Communal de Mobilité. Elle avait créé et balisé un réseau de cinq liaisons vers les villages dénommées « Fleurusiennes 1 à 5 », nécessitant certes une cure de rajeunissement en 2017. Ces liaisons seront d'ailleurs une dernière fois retravaillées et pérennisées dans le cadre du PWACY en cours, par l'aménagement d'un revêtement en dalles béton, susceptibles de satisfaire les agriculteurs et les modes doux.

En 2005, la commune de Sombrefe avait intégré cette idée dans son Plan Communal de Développement Rural. L'asbl Chemins du Rail faisait partie du comité d'accompagnement.

Et la commune de Sambreville avait aménagé certaines voiries locales situées sur l'itinéraire proposé en vue d'y favoriser les déplacements à vélo, et ce par un astucieux système de sens uniques limités en sens contraires dissuadant le transit automobile.

Tout finit par arriver à qui sait attendre.

Attendre, oui, mais pas passivement. Sensé être bouclé en trois ans, il aura finalement fallu 6 années pour enfin voir cette liaison en phase de travaux. Un second tour de piste au niveau du cabinet, conventions entre communes voisines pour la préparation des dossiers trans-communaux, mise en place d'un comité d'accompagnement associant l'asbl « Chemins du Rail », appel à un bureau d'étude agréé, rédaction des cahiers des charges, réunions d'information des riverains et agriculteurs, dossier de demande de permis d'urbanisme, octroi du permis, recours contre le projet introduit pas un riverain, nouveau permis, procédure marchés publics pour les travaux (compétence



communale) et pour le balisage (compétence régionale), bref toutes procédures avec leurs lots d'aléas que nos lecteurs ne connaissent que trop bien.

Et pour corser le tout, une portion de piste cyclable autonome sur emprise d'une voirie régionale sur le territoire de Sambreville menée à bien par la Direction des routes de Charleroi. Il convient ici de souligner et d'apprécier la volonté constante et continue des directions des services travaux pour mener à bien ce projet qui, partant d'une idée assez simple, s'est finalement avéré plus complexe et plus long qu'attendu.



Sambreville - RN988 : création d'une section de piste cyclable autonome

Le mot du Directeur des travaux de Fleurus.

La synergie entre des élus volontaires, des riverains motivés, certains actifs auprès des « Chemins du Rail » et/ou du « GRACQ », et des Directeurs communaux cyclistes au quotidien a permis d'allier les efforts et objectifs communs pour parvenir à

la volonté d'encourager la pratique de déplacements alternatifs, qu'ils soient quotidiens, occasionnels ou de loisir.

Ces collaborations sont d'autant plus intéressantes et constructives qu'elles permettent également de déborder des « frontières » communales ou provinciales comme dans le cas présent. Tout comme l'ARDIC le permet également à son niveau.

Bien souvent, le nez dans le guidon de la gestion technique communale, nous oublions avoir tout à apprendre de nos collègues, d'échanger nos expériences, si possible lors

de moments conviviaux et autres journées d'études.

N'omettons pas de souligner l'accompagnement du SPW et plus particulièrement celui de Mme. Isabelle Dullaert dont la patience, la connaissance et la bonne compréhension des « circonstances locales » nous ont été plus que précieuses pour dépasser certains caps administratifs.

A présent le chaînon manquant situé aux confins des Trois Provinces est enfin réalisé. Et profitera à tous !



2023 - réalisation de la voie verte en finalisation

UN FUTUR RÉSEAU STRUCTURANT DANS L'ARRONDISSEMENT DE MONS



Jean-Luc
DUPONT

Dans le cadre de subvention accordée à Chemins du Rail, le Service Public de Wallonie, département Mobilité et Infrastructures a souhaité que l'asbl entreprenne un repérage des anciennes lignes de chemin de fer 100C et 247 de la région de Mons en vue de les réaffecter dans le futur en voies vertes. La liaison de la L100C ainsi que celle de la L247 présentent en effet l'avantage de connecter Saint-Ghislain (zoning) au canal Nimy-Blaton-Péronnes et de rejoindre Baudour (gare) et ensuite le zoning de Ghlin.

En étroite collaboration avec les communes de Boussu et Saint-Ghislain qui ont planifié des projets dans le cadre du PIMACI, un des objectifs consiste donc à prolonger le RAVeL de la 98B (Boussu – Saint-Ghislain) en direction de la gare de Saint-Ghislain,

puis du zoning et du chemin de halage de la Haine.

La 100C

La L100C présente une longueur totale d'environ 2 km. Elle quittait les établissements « BELREF » (actuellement Hepworth Belgium Refractories), production de briques et produits réfractaires pour rejoindre la L100 avant la gare de Tertre, peu après le faisceau Criquelion, dont sont originaires les lignes 242 et 247.

Cette ligne, créée après la suppression du canal de Mons - Condé et sa transformation en autoroute E19/E42, a été fermée au début des années 1990 et entièrement défermée.



L'équipe en repérage



Plan patrimoine des L100C et L247

Son accès débute par un sentier, à droite de l'établissement LAURENTY, au 49 de la rue de de la rivièrette et se termine à Tertre, à la rue Lhoir.

La L247

Les lignes industrielles L242 et L247 desservait quant à elles le zoning de Ghlin-Baudour. Elles trouvaient toutes deux leur origine à partir du faisceau Criquelion, près de Tertre. La L242 permettait l'accès à la Darse Sud. Abandonnée, elle a été récemment remise en service avec des trains marchandises au départ de Saint-Ghislain.

La L247 quant à elle, desservait la Darse Nord et arrivait en gare de Ghlin. D'après les plans « Patrimoine », cette ligne quittait



donc le faisceau Criquelion (BK 0.000) en direction de l'ancien BV (bâtiment voyageurs) de Baudour (BK 2.248) et était commune au tracé de la L90A (qui filait alors vers Erbisoeul).

La L247 franchissait le canal Nimy – Blaton et la route de Wallonie (N50) par deux ouvrages d'art imposants. Au BV de Baudour, elle se détachait de la L90A et bifurquait vers l'Est en direction de Ghlin pour desservir les usines implantées de la Darse Nord (autrefois Verlica et Brassico) et aboutissait sur la cour à marchandises de Ghlin.

L'accès possible à la ligne commence peu après le faisceau Criquelion (BK 0.390) à la rue du Maréchal et est, dans l'état actuel, pratiquement impraticable. A voie unique, la L247 est toujours ferrée depuis son origine jusqu'à peu après le PI (passage inférieur) de l'Avenue Goblet à la limite de Baudour, à la BK 4.800. A cet endroit, au niveau de la darse nord, la ligne est déterrée jusqu'à la gare de Ghlin (BK 6.900).



Gageons qu'à brève échéance, dans le cadre de la mobilité active, ces voies vertes puissent desservir les industries situées à Baudour et Ghlin et assurer aussi une intermodalité concrète à la gare de Saint-Ghislain et à la halte de Ghlin. A terme, le RAVeL des L98, L98B, L98C, L109A, ainsi que les chemins de halage du canal du Centre, du Canal Nimy-Blaton-Péronnes et de la Haine représenteront une réelle colonne vertébrale de première importance dans le réseau structurant de l'arrondissement de Mons.



Ouvrage d'art surplombant le canal Nimy-Blaton

NAMUR : L'OFFICE DU TOURISME, VOUS CONNAISSEZ ?



Jacques
BOTTE

Situé au cœur de la Capitale wallonne, l'Office du Tourisme de Namur détient un rôle majeur dans un secteur essentiel sans cesse en développement.

Alors qu'« Explore Meuse » traite de la promotion des 12 communes environnantes (Anhée, Dinant, Eghezée, Fernelmont, Fosses-la-Ville, Hastière, La Bruyère, Mettet, Namur, Onhaye, Profondeville et Yvoir), l'Office du Tourisme assure essentiellement la visibilité de la Ville de Namur.

Informé sur les richesses qu'offre la capitale wallonne, susciter l'envie d'y séjourner et découvrir les produits locaux, telles sont ses missions de base. Vingt employés accueillent 25.000 visiteurs tout au long de l'année. Bien souvent d'origine belge, néerlandaise ou du nord de la France, le public rencontré (majoritairement les 50+, les dink's et les familles), est en recherche de découvertes insolites, d'excursions (une journée ou deux).

Dominant la ville, la Citadelle, site historique fascinant, offre une vue panoramique sur la vallée de la Meuse. La cathédrale Saint-Aubain, chef-d'œuvre de l'architecture gothique, abrite de magnifiques vitraux et sculptures. Le musée, dédié à l'artiste belge Félicien Rops, connu pour ses œuvres provocantes et son style symboliste, abrite une collection impressionnante de ses peintures et dessins.

Namur est traversée par le fleuve. Les rives de la Meuse proposent de charmantes promenades. Le Grognon, lieu de la rencontre des deux principaux cours d'eau, offre une vue magnifique sur la Ville et ses bâtiments historiques.

La ville possède ainsi une riche histoire, une architecture charmante, une culture locale et en plus une cuisine délicieuse dans une ambiance chaleureuse. Namourettes, citadelle, téléphérique, street art, musées, monuments historiques, gastronomie, il y en a pour tous les goûts !

En outre, Namur a la chance d'être à la croisée de trois EuroVelo » très appréciés (EV3 - EV5 - EV19). Les nouveaux aménagements cyclables, comme la passerelle cyclo-piétonne « L'Enjambée », contribuent significativement au développement de la balade à vélo et permettent ainsi de circuler plus aisément afin de dénicher les recoins insoupçonnés de la Cité.

Situé au bâtiment de la Halle Al'Chair, bâtiment historique de style mosan, à la rue du Pont 21, n'hésitez pas à pousser la porte de l'Office ouvert du lundi au dimanche de 9h30 à 18h.

Contacts
Adresse email : info@visitnamur.eu
Site web : www.visitnamur.eu
Téléphone : +3281 246 449

Entretien avec Barbara Destrée, la Commissaire générale au Tourisme



Georges
WATHLET

Jacques Botte et moi avons fait la connaissance de Barbara Destrée en 2016, alors qu'elle venait d'être nommée à la tête du Commissariat général au Tourisme (CGT). Je me souviens très bien avoir alors plaidé pour que le CGT mette davantage l'accent sur le vélotourisme, d'autant que c'était le thème de l'année. À quoi, elle m'avait répondu : « Vous savez, le vélotourisme, je le pratique moi-même ». Sept ans plus tard, je me suis dit qu'il était peut-être temps de voir avec elle comment les choses avaient évolué.

GW : Un petit rappel, avant toute chose. Quel est le rôle du CGT ?

BD : C'est l'administration du tourisme. Nous en accompagnons son développement en appliquant la politique voulue par le gouvernement wallon et nous veillons aussi à la professionnalisation des acteurs du secteur touristique.

GW : Quels étaient vos objectifs à l'époque ?

BD : Tout d'abord, et c'était une première, un contrat d'administration a été passé avec le Gouvernement wallon. Son but était de mettre la structure en mouvement et de l'aligner aux enjeux et aux défis tant d'aujourd'hui que de demain. Je voyais aussi deux axes sur lesquels travailler : pens-



er autrement en mettant nos usagers (les prestataires touristiques) au centre de nos préoccupations et mieux prendre en compte la transversalité du tourisme (et donc, un déclioisonnement) à travers des partenariats.

GW : Et le bilan 7 ans plus tard ?

BD : Les mentalités ont en effet changé. La compétence des opérateurs touristiques s'est améliorée. On a aussi atteint une plus grande transversalité entre les différents acteurs du tourisme.

GW : Le vélotourisme occupe également une place plus importante...

BD : Je me réjouis qu'en capitalisant sur l'année à thème de 2016, nous ayons réussi à placer le vélotourisme dans les stratégies transversales du CGT. Depuis 2015, nous avons une chargée de mission « vélotourisme » (Stéphanie Villance) qui fait de l'excellent travail. Elle a notamment structuré et développé le label « Bienvenue Vélo ». Il est un exemple de la manière dont nous envisageons nos politiques. Il est évolutif et s'adapte aux pratiques dans le domaine du vélotourisme. Il contribue aussi à la professionnalisation des opérateurs touristiques. « Bienvenue Vélo » est mis en œuvre avec les Maisons de Tourisme qui organisent des visites de contrôle et des rencontres pour accompagner les opérateurs, leur proposer des ateliers, partager les bonnes pratiques, etc. Et aussi les aider à appréhender la façon de recevoir des touristes : on n'accueille pas un VTTiste de la même manière qu'un cycliste pratiquant

l'itinérance. Une rencontre des labellisés (actuellement 800) est prévue cet automne. Ces échanges sont particulièrement importants.

GW : Mais n'avez-vous pas l'impression que le label est encore trop peu connu ?

BD : C'est vrai, et c'est un point auquel il faudra veiller. Mais la stratégie était de constituer d'abord une structure suffisamment importante avant de mettre l'accent sur son existence dans le grand public.

GW : Vous parliez de transversalité : la collaboration entre les différents acteurs du vélotourisme s'est également améliorée...

BD : En effet : le CGT, VISITWallonia, le SPW MI, ProVelo et Chemins du Rail travaillent conjointement au développement du vélotourisme. CDR apporte une plus-value avec les enquêtes quantitatives et qualitatives sur le RAVeL et l'accompagnement des opérateurs touristiques. VISITWallonia coédite depuis quelques années les cartes RAVeL et a créé des brochures spécifiques « vélotourisme », comme Liège/Bastogne/Liège pour les plus sportifs, la route des abbayes à vélo et une brochure « La Wallonie à Vélo » reprenant des suggestions de boucles. Par ailleurs, le site web de VISITWallonia regorge de propositions intéressantes : les plus beaux itinéraires à suivre, et même un planificateur de points-nœuds si vous voulez créer votre propre itinéraire. Pour plus de détails : VISITWallonia.be/velo

Le succès de la collaboration entre le CGT et VISITWallonia en matière de vélotourisme est aussi le fruit du binôme que forment Stéphanie Villance et Pauline Bellefontaine (votre ancienne coordonnatrice).

GW : Le vélotourisme ne se résume pas au RAVeL.

BD : Il est une bonne ossature, mais il faut continuer à développer l'offre touristique le long de celle-ci pour avoir un maillage d'offres d'hébergements, d'établissements Horeca, etc. Et puis, il y a aussi l'accompagnement des pouvoirs publics dans les aménagements à créer. Une étude du CITW (Centre d'Ingénierie Touristique de Wallonie) a créé un référentiel pour les aires d'arrêt le long des EuroVelo. Pour plus de détails : <https://owt.tourismewallonie.be>

GW : En matière de tourisme d'itinérance, vous vous réjouissez également de deux réalisations spécifiques...

BD : En effet. D'une part, de disposer d'un centre de coordination national EuroVelo quand on sait l'importance de ces axes pour le tourisme d'itinérance. Et je me félicite que l'EV5 ait remporté le prix de « Véloroute de l'année » à la Fiets- en Wandelbeurs d'Utrecht. Et puis, au sein du CGT, la cellule « Itinérance » a montré toute sa pertinence

en accompagnant le développement des projets d'itinéraires balisés. La cellule a réalisé la requalification de l'ensemble des itinéraires vélo, VTT et VTC.



GW : Comment voyez-vous l'avenir du tourisme en Wallonie ?

BD : La Wallonie s'est dotée de deux Parcs Nationaux. Leur gestion va devoir concilier tourisme et protection de la nature. Il faudra qu'on y veille. D'autre part, le boom des VAE va offrir des opportunités. Ils vont permettre de pédaler à des gens qui, au départ, n'avaient pas la condition physique pour faire des balades sur des itinéraires plus vallonnés et aussi plus longs.

GW : Si vous aviez une baguette magique, que souhaiteriez-vous changer en Wallonie pour favoriser le tourisme ?

BD : L'accessibilité de certaines régions. L'offre de transport public doit être améliorée pour renforcer l'intermodalité et permettre le transport des vélos jusqu'aux lieux touristiques.

GW : Et quels sont vos souhaits sur le plan professionnel ?

BD : J'ai deux objectifs qui peuvent sembler antinomiques. D'une part, mener à bonne fin les ambitieux projets actuellement sur la table comme la réforme du Code wallon du Tourisme et la digitalisation du secteur, mais également lever le nez du guidon et avoir plus de temps pour aller sur le terrain à la rencontre des opérateurs.

INAUGURATION OFFICIELLE DE LA L106 À ÉCAUSSINNES



Jacques BOTTE

Après trois ans de chantier, les années de préparation du projet, la L106 est enfin préservée. Le samedi 10 juin dernier s'est déroulée l'inauguration officielle.

Longue de près de 22 km, la L106 reliait à l'origine Lembeek à Ecaussinnes et suivait la vallée de la Senette. Cette ligne, mise en service par étapes en 1884, a progressivement perdu son trafic. Fermée le 03.06.1984, le tronçon Oisquerq - Écaussinnes-Carières est défermé en 1989.

A l'initiative d'Arnaud Guérard (premier échevin), la section inaugurée, depuis Ecaussinnes jusqu'à Henripont d'une longueur de 6 km est un projet citoyen et présente l'avantage de relier plusieurs lieux de vie des Ecaussinnes, de permettre aux usagers d'avoir, d'une part accès direct à la gare d'Ecaussinnes et d'autre part d'aboutir au canal à grand gabarit Charleroi - Bruxelles à Ronquières.

A l'origine, le 24 février 2013 (sous la neige), Chemins du rail avait organisé avec le concours des autorités communales une balade-découverte sur la ligne afin de sensibiliser les habitants de la localité de son intérêt et de mettre en exergue la potentialité qu'elle offrait. L'enjeu était ni plus ni moins de sauver la L106 et le patrimoine important de mobilité douce qu'elle représente. Ce sont

les premiers à avoir rêvé ce projet, et 10 ans plus tard, il est réalisé.

Après les ouvrages d'art rénovés par le SPW, l'assiette la ligne a complètement été stabilisée et recouverte d'un revêtement en dur de type hydrocarboné. Une signalétique claire a été placée ainsi que des luminaires adaptés. L'ensemble des carrefours a également été sécurisé. Ce RAVeL qui permet l'accès à tous les types de déplacement (poussettes, PMR, vélos, piétons, ...) peut désormais être parcouru en toute sécurité.



Aujourd'hui, la voie verte devient une vraie colonne vertébrale de la mobilité cyclable à Écaussinnes. Elle permet de connecter des lieux importants de la commune, la gare, notre nouvel Espace Philomène, mais aussi de se reconnecter au réseau autonome des voies lentes.

Reste à mettre en valeur la biodiversité et le petit patrimoine ferroviaire. Le couvert arboré a été préservé et toutes les interventions se sont attachées à maintenir le cadre exceptionnel de notre ligne 106. Cette intégration environnementale et paysagère sur le RAVeL vise à concevoir et aménager l'infrastructure de manière à l'intégrer harmonieusement dans le paysage. La L106 est conçue pour favoriser une mobilité durable et respectueuse de l'environnement et des écosystèmes existants (zones naturelles sensibles). Lors de sa réalisation en RAVeL, des mesures ont été prises pour préserver et favoriser la biodiversité ; ce qui inclut la réalisation d'une passerelle en bois dans un endroit particulièrement fragile, la mise en place de refuges pour la faune et la plantation d'espèces végétales spécifiques.

La conservation et le réaménagement du petit patrimoine ferroviaire est en cours. Notre collègue Michel Jacques en assure le relevé. Balises, bornes kilométriques, clôtures Roulers et VDV seront restaurées.



En associant les principes d'intégration environnementale et paysagère ainsi que le patrimoine ferroviaire, ce RAVeL offrira à coup sûr un espace de déplacement agréable et convivial.



Discours d'inauguration par Arnaud Guerard, premier échevin.



Stand de Chemins du Rail

MOBILITÉ ACTIVE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Anne-Françoise DELEIXHE

VUE PAR LES ACTEURS DE L'ENSEIGNEMENT

Le RAVeL, un sérieux atout !

Dans la dernière revue nous vous présentions la cellule EMSR du SPW Mobilité Infrastructures et vous annoncions l'écho des acteurs de terrain.

Deux des dispositifs envisagés pour encourager la mobilité active des enfants et des jeunes au quotidien sont le pedibus et le vélobus dont le concept est expliqué ci-dessous avant de vous faire part des échos de ceux qui le vivent sur le terrain, dans une école secondaire namuroise ou dans l'enseignement fondamental bruxellois.

Pedibus et vélobus ? Kesako ?

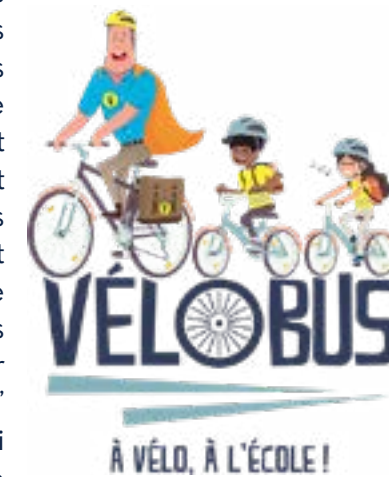
Le Pedibus ou le vélobus sont des systèmes d'accompagnement des enfants ou des jeunes à pied ou à vélo vers ou depuis l'école encadrés par des adultes ou de grands adolescents formés. Comme un bus, ils suivent un trajet précis, conçu préalablement en tenant compte des besoins des participants et des conditions de sécurité optimales. Ils s'arrêtent à des points définis pour embarquer de nouveaux "passagers" selon un horaire prédéfini également. Le pedibus ou le vélobus est plus souple que le

rang où tout le groupe part ensemble d'un point A à un point B.

Vélobus : une expérience à Namur

Christophe Furnemont, professeur de géographie à l'Institut Saint-Louis de Namur a accepté de partager l'aventure du vélobus avec nous et nous l'en remercions.

Utilisateur du vélo au quotidien depuis ses études secondaires, il a naturellement privilégié ce moyen de locomotion comme enseignant. A son entrée en fonction, voici 11 ans, 3 à 4 collègues partageaient son choix. Aujourd'hui, une vingtaine d'enseignants et autant d'élèves parcourent le trajet domicile - école à coups de pédales.



L'Institut Saint-Louis est une école urbaine, de « centre ville ». Beaucoup d'élèves s'y rendent déjà en transports en commun. Néanmoins, 25% d'entre eux arrivent en voiture et nombreux habitent dans un rayon de 10 kilomètres autour de l'école. L'Institut veut les sensibiliser aux avantages de la mobilité active et du vélo là où c'est possible.



Groupe des élèves encadrés

Quels sont les avantages ?

Bien entendu, l'usage du vélo permet d'entretenir une bonne condition physique ; il est un moyen de déplacement économique et non polluant, souvent plus rapide que la voiture. Il apporte aux élèves une liberté de mouvement et un moment de sas entre l'école et la maison. Bref, bien dans son corps, bien dans sa tête !

Au départ, à l'initiative des enseignants cyclistes soutenus par la direction, l'Institut organise une journée de la mobilité au printemps en aménageant les horaires. Les cours ne commencent qu'à 10h ce jour-là. Pour stimuler les élèves à y participer, un concours s'organise primant celui qui aura enregistré le plus de kilomètres.

Cette journée de la mobilité a pris de l'ampleur, 4 trajets ont été établis sur la base des 4 points cardinaux, les RAVeLs de Sambre à l'Ouest (Floreffe), de Meuse au Sud (Profondeville) et à l'Est (Andenne) et la L42 au Nord (Eghezée). Des arrêts et des horaires de prise en charge ont été déterminés ainsi que des points relais dans les villages environnants. Le projet s'est

ensuite étendu à 3 autres écoles namuroises : Sainte-Marie, Notre-Dame et Sainte-Ursule. La Ville et la police de Namur et ProVelo ont embrayé.

En 2019, 400 élèves y participaient, soit 10% des élèves des 4 écoles secondaires. Des parents se sont mobilisés comme voitures balais. Des élèves de 6e année s'impliquent et bénéficient d'une formation d'accompagnant par la police de Namur. Depuis lors, cette initiative se déploie aussi durant les 5 jours de la semaine de la mobilité dans un rayon de 5 kilomètres et sans changement d'horaires. Si la



mobilisation est plus longue, elle a moins de succès. Un élément d'explication tient à l'éloignement de l'organisation.

Des facteurs favorisent néanmoins la réussite d'un tel défi. Le dynamisme de quelques personnes motivées en est un ; le soutien de la direction est tout aussi indispensable ; la communication permettant de rencontrer les questions et inquiétudes des parents et de mobiliser les élèves est la plus délicate.

Parallèlement, chaque année, les élèves de 4e secondaire se rendent une journée à Hoegaarden à vélo par le RAVeL. Finalement, la plus chouette réussite de cette démarche est le développement du vélo au quotidien. L'école améliore progressivement les conditions matérielles : aménagement de vestiaires, création de parkings vélo sécurisés pour les élèves changent vraiment la donne.

Pedibus : une expérience à Evere en Région bruxelloise

C'est dans le cadre du décret accueil temps libre ONE et d'appels à projets mobilité de la région bruxelloise permettant d'obtenir des subsides qu'un plan de déplacement a été initié en collaboration avec les directions des écoles d'Evere, l'académie de musique et le centre culturel. Plusieurs pedibus ont vu le jour à la fois comme ramassage pour accompagner les élèves entre leur domicile et l'école le matin et pour « ramasser » les élèves des différentes écoles et les accompagner vers les activités parascolaires en fin de journée, voire à les ramener à l'école à l'issue des ateliers. La coordination de l'ensemble est assurée par la commune, de même que le recrutement des accompagnateurs qui bénéficient d'une

formation idoine.

Si les trajets école/académie-centre culturel rencontrent un grand succès, c'est moins vrai pour les trajets « domicile – école » qui ont même disparu dans certaines écoles. La crainte des parents et l'absence de personne responsable du projet localement en seraient les principales raisons.

Ces deux expériences illustrent la réelle préoccupation des écoles et des autorités à développer la mobilité active selon la diversité des situations. La présence d'infrastructures sécurisées et sécurisantes - telles le RAVeL - ainsi que l'engagement de personnes motivées et formées au-delà du bénévolat des parents, favorisent très largement le succès et la pérennisation des très nombreuses initiatives. Une récente enquête du SPW devrait nous en révéler l'ampleur.



LE BEAU VELO de RAVeL 2023 SUR LE DEPART !

Pour son 25^è anniversaire, le BVR (Beau Vélo de RAVeL) invite les participants à découvrir de nouvelles étapes en Wallonie.

Cette année, trois animateurs bien connus partageront la scène : Adrien Joveneau et Olivier Colle sur le parcours ainsi que Marie-Pierre Mouligneau en studio.

Le Beau Vélo, c'est avant tout un état d'esprit et surtout une équipe qui partage des expériences cyclistes et qui permet de découvrir des coins magnifiques de la région.

Chaque samedi, dès 9h, les inscriptions seront ouvertes au village du BVR. Les 800 premiers participants recevront un T-shirt ainsi qu'un ticket brunch. Dès 10h, l'on pourra découvrir de nombreux stands qui raviront petits et grands. Chemins du Rail y sera présent toute la saison. Le départ de chaque parcours est prévu en direct à 13h10.

Cette année, le village estival, le lieu du départ et d'arrivée du BVR, évolue pour offrir une expérience agréable lors des différentes étapes. Un des changements attendus concerne le déplacement de la tente principale, qui, habituellement située perpendiculairement à la scène, sera maintenant placée au centre du village, faisant face à la scène.

Cette nouvelle configuration offrira aux participants la possibilité de profiter des animations tout en savourant un repas ou une boisson rafraîchissante. La tente deviendra ainsi le cœur vivant du village, créant un espace animé et convivial... à seulement quelques pas de la scène !

Chaque Beau Vélo sera diffusé sur Vivacité les samedis de 13h à 16h ; sur la Une les dimanches à 13h35 et à tout moment sur Auvio.

Un merci particulier à toute l'équipe qui chapeaute le projet et spécialement à Francis Hubin, homme-orchestre de la première heure. Organiser une telle opération, constitue un travail de titan qui nécessite beaucoup d'énergie et de contacts tant avec les communes participantes que les partenaires.

Date	lieux	km	lignes	tandem avec Adrien
08/07	Couvin	29.2	L156	Fanny Jandrain
15/07	Vaux-sur-Sûre	28.8	L163	Sébastien Nollevaux
22/07	Gembloux	31.0	L147	Laura Sèpul
29/07	Mons	31.3	L109A	Natacha Amal
05/08	Silly	26.3	L287	Nathalie Guirma
12/08	Hannut	30.8	L127	Véronique Gallo
19/08	Auderghem	25.2	L160	PE
26/08	Bastogne	26.1	L163-L164	BJ Scott

De gauche à droite : Olivier Colle, Francis Hubin et Adrien Joveneau



LA L154, RÉALITÉ OU FICTION ?



Jacques BOTTE



Marc GRIETEN



Laurence SWAELUS



La vallée de la Meuse en amont de Dinant offre des paysages à couper le souffle qu'on peut ranger parmi les plus beaux du nouvel itinéraire EV19 « La Meuse à Vélo ».

Pourtant, le tronçon RAVeL entre Anseremme et Waulsort, qui fait partie de cet itinéraire et devrait emprunter le tracé de la L154, n'a toujours pas vu le jour, obligeant les cyclistes à emprunter la route N96 sur 8 kilomètres ! Cette section est le principal chaînon manquant de cet itinéraire cyclable européen et constitue un frein pour le développement touristique.

Vous le savez, Chemins du Rail détient notamment un rôle de militance. C'est d'autant plus le cas lorsque l'on évoque la L154. Cette ligne de chemin de fer, reliant Namur à Givet, est actuellement exploitée entre la capitale de Wallonie et Anseremme. Le tronçon sud, entre Anseremme et Givet, a, lui, été soustrait au trafic « voyageurs » dès 1988. Différents projets de réhabilitation ont maintes fois été évoqués : l'un d'eux propose de rouvrir cette relation transfrontalière pour une exploitation ferroviaire de manière à désenclaver Givet ; un autre, consiste en la transformation de l'assiette ferroviaire en voie verte de manière à assurer une continuité de passage en toute sécurité pour les modes doux.

Cette véloroute de 1152 km permet de suivre le cours du fleuve de sa source sur le Plateau de Langres à son embouchure dans la Mer du Nord aux Pays-Bas. Elle perpétue ainsi une tradition de couloir de communication qu'a de tous temps représenté la vallée mosane. Dans le contexte du développement du « slow tourisme » qui connaît actuellement un engouement sans précédent, il s'agit là d'un outil touristique de premier plan pour la promotion d'Hastière et de sa région.

Après les nombreux obstacles qui avaient pu être surmontés ces dernières années, le réaménagement du tronçon manquant Anseremme - Waulsort en voie verte ouvrirait réellement la porte à des perspectives positives. Mais, dans ce véritable élan, des problèmes sont venus perturber ce tableau idyllique. Alors que tout semblait acquis pour le début

des travaux du RAVeL sur la ligne dès 2018, la réalisation de ce projet vital pour le tourisme wallon a été entravée. Une énième nouvelle demande d'étude a été introduite pour une réouverture de la voie ferrée entre Givet et Dinant.

Certes, la réouverture d'une infrastructure ferroviaire légère, à voie unique, pour voyageurs constitue sans doute une opportunité puisqu'elle offrirait la possibilité d'accès sur le territoire, avec des principaux points d'arrêts touristiques et proposerait des facilités de transport pour les cyclistes (comme c'est le cas entre Givet et Charleville-Mézières). Une ligne pour voyageurs desservant les différents villages de la vallée pourrait être un complément intéressant au RAVeL et conduirait à une offre touristique intermodale et à une meilleure accessibilité du territoire, d'autant que la ville de Givet et la région française sont demandereses et sont prêtes à investir, même sur le territoire wallon. La possibilité d'instaurer également un train touristique en saison sur la liaison Dinant - Givet avait été évoquée. Par contre, un trafic de transit présenterait pour le tourisme local, un intérêt nettement moindre et générerait en outre des nuisances sonores en perturbant la quiétude des touristes venus chercher le calme et le ressourcement.

Un projet mis à l'étude semble toutefois réconcilier le ferroviaire et le cyclable puisqu'il prévoit de ne faire circuler les trains que sur une seule voie et de transformer l'autre en voie verte. Si le partage de l'assiette ferroviaire est envisagé (construite d'origine pour une double voie), sa division entre trains et mobilité active implique des contraintes à prendre en compte. Cette cohab-

itation entre un RAVeL et la voie ferrée, d'après le porte-parole d'INFRA-BEL, serait théoriquement possible sur une grande partie du tracé mais nécessiterait des travaux importants pour assurer la sécurité du trafic. Un autre obstacle consiste aussi en la sécurisation des parois rocheuses, notamment à Anseremme. De manière générale si INFRA-BEL promeut la complémentarité entre modes de transports doux, cela ne peut toutefois se faire sans une séparation physique, garante de la non-intrusion sur le domaine ferroviaire, volontaire ou accidentelle.

Le partage de l'assiette ferroviaire entre RAVeL et voie unique ferroviaire semble donc une solution réaliste. En effet, les coûts importants de remise en état, de la sécurisation des parois rocheuses et du tunnel seraient alors partagés entre INFRA-BEL et la Région. Dans l'état actuel, le SPW ne peut, semble-t-il, à lui-seul, se permettre de réaliser les travaux et prône dès lors un aménagement light de la route longeant la voie ferrée et la Meuse.

Pourtant, dans un délai très bref, la réalisation rapide d'un RAVeL semblerait à envisager, sous peine de voir se décourager encore les initiatives touristiques locales et de porter un coup au développement du vélotourisme. Actuellement, pour la mobilité douce, ce tronçon de 8 km doit être parcouru sur une route nationale à trafic rapide depuis Dinant vers Waulsort ; ce qui pose un réel problème de crédibilité. Que dire lorsqu'il s'agit de familles qui se déplacent avec enfants ! Chemins du Rail a d'ailleurs réalisé une vidéo illustrant ce sujet en parcourant la ligne et interrogeant les

usagers de cette section (à visionner sur notre chaîne You Tube - Pour la réalisation d'un RAVeL sur la L154).

A Chemins du Rail, il nous semble primordial de privilégier cette réalisation rapide de ce chaînon manquant sur la « Meuse à Vélo », et ce sans délais. En termes de développement et de produits touristiques, la vallée de la Meuse s'inscrit incontestablement dans la dynamique du « slow tourisme », avec une offre basée sur la randonnée pédestre, les sports de plein air et le vélo. Il est donc essentiel que la liaison RAVeL Dinant- Waulsort soit réalisée (au-delà, le halage de la Meuse permet de rejoindre Hastière en toute sécurité). Un crédit supplémentaire octroyé pour les décideurs politiques serait le bienvenu pour la finalisation de ce tronçon. L'absence de RAVeL handicape sérieusement la promotion touristique d'une région, d'autant que bon nombre d'opérateurs touristiques locaux ont investi dans le développement d'offres basées sur le vélo et adopté le label « Bienvenue Vélo ».



Gageons que dans l'objectif des prochaines élections régionales et communales prévues en 2024, les partis susceptibles d'être au Pouvoir puissent adopter une position claire en la matière.

Témoignage

“

Dès l'arrivée des beaux jours de printemps jusqu'à l'automne, il ne se passe pas une semaine où nous n'accueillons pas de touristes à vélo - c'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous sommes labellisés "Bienvenue vélo".

Sur le parcours Eurovelo 19 ou sur celui du W5, il n'y a que cette portion entre Dinant et Hastière qui ne soit pas adaptée aux cyclistes. À partir de Dinant, vous avez tous les Ravels disponibles, ainsi qu'à Hastière... Il manque juste cette portion. Pour rejoindre Dinant, les cyclistes sont obligés d'emprunter la N96, assez dangereuse car les automobilistes y roulent vite (même très vite), ce qui effraie les cyclistes. Nous avons d'ailleurs été récemment conduire des hôtes et leurs vélos à Anseremme, pour qu'ils puissent traverser la Meuse en sécurité et rejoindre Dinant par l'arrière, et poursuivre leur périple.

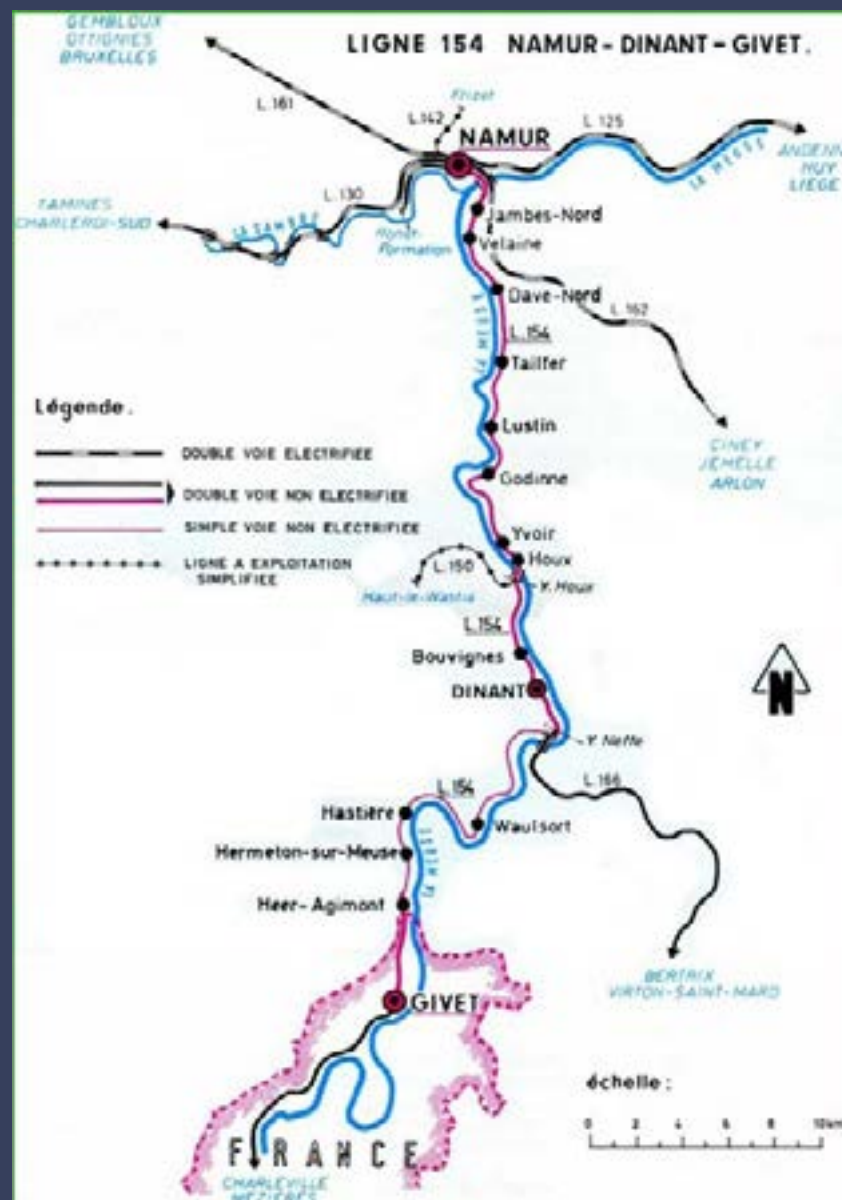
Un Ravel de Dinant à Hastière permettrait de faire évoluer le slow tourisme qui prend de l'ampleur au fil des années. La mobilité douce a le vent en poupe et notre région, si belle et préservée, pourrait en tirer profit - le tourisme étant la principale ressource économique. Mais un Ravel permettrait aussi aux locaux de se déplacer plus souvent à vélo, que ce soit pour rejoindre Hastière ou Dinant.

Je pense qu'il serait bien mieux d'avoir notre Ravel, plutôt que de rouvrir la voie ferrée (la ligne de bus étant bien desservie).

”

Pascale Bourgois,
tenancière du B&B Windsor
à Waulsort

www.windsor-waulsort.be



LE CHEMIN DE FER A VAPEUR DES 3 VALLEES FÊTE SES 50 ANS...



Marc
GRIETEN

C'est devenu une institution en Wallonie : un chemin de fer touristique exploite depuis 50 ans une ligne ferroviaire délaissée à l'époque par la SNCB.

en présence de la ministre du Tourisme, Mme Valérie De Bue, de Mr le député Jean-Marc Delizée et de Mme Barbara Destrée, Commissaire générale au Tourisme.

Le CFV3V a repris dans l'Entre-Sambre-et-Meuse le tronçon de la L132 entre Mariembourg et Treignes, village frontière où la ligne se raccordait peu après avec celle de Givet - Charleville en France.

Restauration d'une voiture en bois de la SNCB : l'atelier de Treignes a acquis une véritable expertise dans la maintenance ferroviaire, que ce soient des locomotives à vapeur ou diesel. Ce travail est exposé dans le musée permettant au public de mieux appréhender les 'dessous' des véhicules.

A l'époque, il fallait vraiment y croire pour lancer une telle aventure sur les rails. La ténacité des pionniers fait que maintenant, ce chemin de fer touristique est partie intégrante de notre patrimoine, à telle enseigne qu'un musée ferroviaire a pris place sur les terrains disponibles à Treignes. Ce musée, en pleine collaboration avec le patrimoine de la SNCB présente une collection très intéressante et complémentaire à celle de Train World à Schaerbeek (Bruxelles).

Pour ces 50 ans, ce musée a vu ses 4 voies agrandies encore de 80m permettant d'exposer encore plus de matériel, dont certains en cours de rénovation pour ne pas dire de reconstruction.

C'est le 29 mars 2023 que l'extension du musée ferroviaire à Treignes a été inaugurée. Le Président du CFV3V, Mr Didier Mosseray est fier du travail accompli et du soutien indéfectible de la Région wallonne et des entités locales pour cette réalisation,



Didier Mosseray, Président du CFV3V

Pour fêter ses 50 ans, le traditionnel festival annuel du CFV3V qui se tiendra les WE des 23 et 24 septembre prochain sera rehaussé de plusieurs locomotives à vapeur invitées. N'hésitez à venir (re)découvrir ce chemin de fer touristique remarquable et son musée : une excellente occasion d'associer patrimoine, tourisme vert et randonnées vraiment pas loin de chez nous.

LE ViciGAL...

SUR LA BONNE VOIE !



**Jacques
BOTTE**

Le travail de fond, réalisé depuis de nombreuses années en plein cœur du Condroz, porte ses fruits. A force de persévérance, de persuasion, de multiples contacts et concertations, le projet ambitieux et très motivant du ViciGAL va voir le jour dans les prochains mois.

En effet la liaison cyclable de Meuse à Meuse, de plus de 40 km, traversant cinq communes en plein cœur du Condroz, a fini par aboutir. Porté de manière continue par Xavier Sohet, coordinateur du projet pour le GAL Pays des Tiges et Chavées, le ViciGAL constitue une réalisation trans-communale associant quatre entités rurales et la ville de Huy.

Le ViciGAL a pour but de créer une dorsale de mobilité active et touristique sur le territoire s'inspirant du tracé de l'ancien vicinal reliant Courrière à Perwez, en passant au cœur des villages d'Assesse, de Gesves et d'Ohey. En outre il assure des liaisons vers Huy et vers Yvoir pour rejoindre le RAVeL existant de la L126. En tout une dizaine de villages sont reliés ainsi que de nombreux points d'intérêts (gares, écoles, commerces).

Différents ministres se sont engagés dans le projet : la Mobilité, les Pouvoirs locaux, le Tourisme, les Infrastructures publiques ainsi que le Développement rural, et sont devenus de véritables partenaires. Le budget du projet s'élève tout de même à plus de 6 millions d'euros.

Les négociations avec les propriétaires



Xavier Sohet, coordinateur du Groupe d'action locale Pays des tiges et chavées

privés sont maintenant terminées (23 dossiers d'acquisition négociés durant près de 6 ans). Les plans d'emprise et d'aménagement ont été édités, les métrés finalisés, les permis d'urbanisme octroyés. Le marché public de travaux a été attribué et les travaux viennent de commencer.

Nous avons interrogé à ce sujet Xavier SOHET :

1. Quelles sont les différentes étapes qui restent à finaliser ?

Les travaux ont démarré le 2 mai sur le tronçon hutois. Une fois ce tronçon terminé, les travaux seront réalisés à Ohey, Gesves, Assesse et enfin Yvoir. Parallèlement au chantier, la justification des dépenses devra être assurée : en effet, plusieurs bailleurs de fonds financent le projet et une bonne coordination entre toutes les parties prenantes est essentielle pour assurer le suivi administratif du projet. Une fois les travaux terminés, il faudra bien entendu organiser une inauguration et surtout assurer la communication autour de ce projet destiné aux passionnés de vélo.

2. Quels sont les types de revêtement choisis sur le parcours ?

Chacun des tronçons a fait l'objet d'une analyse minutieuse afin de déterminer le revêtement le plus appropriés en fonction des usagers, de la topographie, des contraintes techniques, de la sensibilité environnementale, etc.

Le revêtement qui a été largement privilégié est l'empierrement stabilisé compacté, excepté sur les routes empruntées (marquage au sol) et sur les tronçons où les contraintes techniques ne permettaient pas de mettre autre chose que du béton ou de l'asphalte : passage de charroi agricole ou forestier, pente, risque de ravinement, écoulement/évacuation des eaux,...

Ces contraintes techniques ont été longuement analysées. L'entretien de ces aménagements est également un élément fondamental à prendre en considération : l'entretien et toutes les réparations seront à charge des communes (budget communal). Il était donc impératif d'opter pour des revêtements « durables » dans le temps.

3. Qu'en est-il des aménagements en matière de sécurité ?

L'idéal aurait bien entendu de pouvoir aménager tous les tronçons en sites propres (uniquement dédiés aux usagers « faibles »). Une trentaine de tronçons alternatifs ont ainsi été étudiés afin de maximiser ces tronçons en sites propres. Malheureusement, la densité du territoire et donc la traversée de nombreuses propriétés privées, la topographie et le coût lié à ces aménagements rendaient le projet impossible. La volonté était également de passer dans les cœurs de village pour offrir aux habitants une vraie solution de mobilité alternative. Ces traversées de villages, passages sur route et carrefours ont bien

entendu fait l'objet d'une étude minutieuse afin de maximiser la sécurité.

4. De quelle manière le projet a-t-il tenu compte de l'intégration environnementale et paysagère ?

Au maximum. Bien entendu, ce n'est jamais parfait. L'impact environnemental et paysager du projet a toujours fait l'objet d'une attention particulière. Plusieurs réunions avec les agents DNF locaux, commissions locales (CLDR, CCATM, commissions vélo) et autres acteurs ressources ont été organisées, dont un grand nombre sur le terrain. Objectif : assurer une appropriation collective du projet et faire remonter les questions/propositions. Bien entendu, rien n'est simple dans ce genre de projet, et des compromis doivent souvent être trouvés afin de répondre aux différents enjeux du territoire. Dans ce cas-ci, développer des infrastructures permettant de renforcer la mobilité douce tout en préservant au maximum la biodiversité.



5. De quelle manière les communes traversées sont-elles impliquées ?

Les communes ont été impliquées à toutes les étapes du processus. Toutes les grandes décisions ont ainsi été ratifiées par les 5 conseils communaux, à l'unanimité. D'autres aspects plus techniques ont également été pris en charge par les communes, comme les demandes de permis d'urbanisme par exemple. Plusieurs réunions de coordination ont été organisées, sous la houlette du GAL et de la FRW afin de se coordonner.

6. Le ViciGAL suit-il le vraiment tracé de l'ancienne ligne ferrée ?

Le ViciGAL s'inspire du tracé de l'ancienne ligne de tram qui reliait à l'époque l'actuelle gare de Courrière et Ben-Ahin, mais ce n'est qu'une partie du tracé. Ce tram ne reliait en effet pas Maillen, Crupet et Yvoir. Sur les 24 kilomètres de la ligne 550, le ViciGAL suit le tracé sur environ 15km, dont 12km directement sur l'assiette. Sur les 42 kilomètres du ViciGAL, cela ne concerne donc pas la majeure partie du tracé, mais cette ancienne ligne du tram est au cœur de l'historique du projet.

7. Y a-t-il du patrimoine ferré conservé ou à conserver ?

Quelques rails sont encore visibles ci et là, mais c'est rare. Un ancien wagon existait encore du côté de Sorinne, mais il a disparu. Les talus réalisés à l'époque pour

l'aménagement de la ligne sont en revanche encore assez visibles à plusieurs endroits et la gare des bus d'Ohey reste bien entendu un vestige de l'époque. Plusieurs photos d'archives témoignent de l'importance du chemin de fer vicinal à l'époque, tant pour la mobilité des habitants que pour le développement économique.

8. Y a-t-il des derniers obstacles à la réalisation ?

Malgré les nombreuses années d'étude et de concertation à tous niveaux, quelques citoyens réagissent seulement maintenant, suite au démarrage des travaux, sur l'impact environnemental notamment. Nous faisons le maximum pour maintenir le dialogue et présenter les éléments qui ont mené aux choix opérés.

9. Quel est le calendrier des travaux ?

Les travaux ont démarré le 2 mai et la durée prévisionnelle est de 260 jours ouvrables. Une année de travaux donc. Bien sûr, des surprises peuvent toujours arriver, Mais les équipes techniques sont relativement confiantes.

10. Quand la finalisation du projet est-elle programmée ?

Nous espérons pour l'été 2024. Enfin, si tout se passe bien !



LA LEIREKENSROUTE

Escapade en Flandre Orientale



Olivier GERNAY

Cette balade de rentrée, prévue le 24.09, partira de la gare d'Alost pour un parcours de 50 km. Elle débute face au bâtiment ferroviaire dû à l'architecte « éclectique » du XIX^e siècle Jean-Pierre Cluysenaar (auquel on doit notamment les somptueuses Galeries royales Saint-Hubert à Bruxelles) pour nous conduire jusqu'à Londerzeel, sur l'ancienne ligne de chemin de fer L61 reliant Antwerpen - Boom - Willebroek - Londerzeel - Steenhuffel - Aalst.

Cette ligne, dont la première section fut ouverte en 1875 et qui allait être complétée graduellement jusqu'en 1881, avait une vocation essentielle de transport de marchandises, sans bannir cependant l'accueil de passagers, en tout cas jusqu'après la Seconde Guerre mondiale. La ligne fut définitivement démantelée en 1976.

Au départ de la gare d'Alost, nous gagnerons la piste cyclable de la Zwembadlaan avant rejoindre le site de la L61. L'environnement est devenu plus (péri-)urbain qu'à l'époque de l'exploitation de la ligne, mais nous profiterons, notamment après l'ancienne gare de Moorsel, d'un agréable parcours entre campagnes et forêts.

Arrivés à l'ancienne gare de Baardegem, fort bien rénovée, nous traverserons le N47 reliant Asse à Dendermonde et franchirons ensuite l'ancien point d'arrêt de Nijverseel. Nous côtoierons la L60 reliant Bruxelles à Dendermonde que notre ligne L61 rejoignait à Opwijk, dont la gare a elle aussi été restaurée.

Traversant ensuite Peizegem, notre Leirekensroute se poursuit jusqu'à la Watermolenstraat à Londerzeel, en passant par Steenhuffel, où nous aurons fait escale à l'ancienne gare, siège de la bien nommée ASBL...Leireken ! Nous reprendrons ensuite la route du retour vers Alost.



Steenhuffel

PARTICIPER

Inscription

L'inscription s'effectue en ligne en complétant, à partir d'août, le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdurail.be). La réservation et le paiement sont obligatoires.

Coût

Membres 32€ ; Non-membres 36€ comprenant le menu de midi, hors boissons (le menu sera indiqué sur le site). Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 20.09.23 avec mention « journée du 24.09.23 et le nom des participants ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.

S'Y RENDRE

En train :

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

ALLER

Bruxelles-Midi : 08.18 – Aalst : 08.47

RETOUR

Aalst : 17.13 – Bruxelles-Midi : 17.42

Ces horaires sont donnés à titre indicatif, merci de les vérifier quelques jours avant votre départ !



Gare d'Alost

En voiture :

Rendez-vous : à la gare d'Alost, Stationplein 9, 9300 Aalst.

Parking 5.70 «ticket 1 jour vendu uniquement via l'app SNCB ». - Denderstraat 51 (gps : Tragel – Aalst)

LE PLANNING

- 09.00 : accueil en gare d'Alost (Aalst)
- 09.30 : départ de la balade du matin (+- 25km)
- 12.15 : pause et repas de midi à Steenhuffel, ancienne gare devenue un bistrot "Het Leireken" où l'on peut s'asseoir sur d'authentiques banquettes en bois d'anciennes voitures de chemin de fer
- 14.00 : Départ pour la balade de l'après-midi (+- 25km)
- 16.45 : Arrivée à Aalst

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).

La L123 LE RAVeL DES VILLES ET DES CHAMPS



Michel
JACQUES

La ligne ferroviaire 123 reliait à l'origine Geraardsbergen (Grammont) à Braine-le-Comte. Cette ligne de 29 km a été inaugurée le 5 janvier 1867 par le « Chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand ». Nationalisée en 1868, elle était d'une grande importance puisqu'elle était un maillon central de l'axe Charleroi-Gand emprunté par les nombreux mineurs flamands travaillant dans la région du Centre.

La baisse de fréquentation de la ligne amena la SNCB à arrêter en 1984 la desserte du tronçon Braine-le-Comte - Rebecq-Rognon - Enghien d'une longueur de 12 km lors de la mise en application du plan IC /IR malgré un projet d'électrification.

Définitivement fermée au trafic en date du 1er juin 1988, cette section est défermée en

1989 et laissée à l'abandon. La construction fin des années 90 de la ligne TGV LI Paris Bruxelles sonna le glas d'une hypothétique réouverture de la ligne. En effet, alors que l'autoroute A8 Halle – Tournai a tenu compte de l'ancienne ligne en l'enjambant, la ligne TGV, elle, la coupa à niveau.

Depuis la création du RAVeL, Chemins du Rail appelle de ses vœux une reconversion de cette ligne en voirie pour trafic lent. Elle constitue en effet un maillon essentiel d'un axe transversal permettant de relier la Flandre à la Province de Hainaut. Atout majeur, les villes de Braine-le Comte et d'Enghien seraient à nouveau reliées par un cheminement direct en pente douce, intérêt essentiel au vu du relief de la région (l'altitude varie de 65 à 90m). Si sur le territoire d'Enghien, le terrain est assez plat il n'en va pas de même sur Rebecq avec la vallée de la Senne à traverser et sur celui de Braine-le-Comte.

Ce serait également d'un intérêt touristique car ce RAVeL permettrait de donner une meilleure visibilité au petit train dit « du

Bonheur » reliant Rebecq à la gare de Rognon sur la L123, train exploité durant les beaux jours, par une association locale. Celui-ci serpente sur une voie «Decauville» (60 cm) le long de la Senne en empruntant un tronçon de l'ancienne L115 avant de rejoindre la L123.



Quelles sont les avancées depuis notre découverte des lieux lors d'une balade organisée en 2014 déjà ?

Sur le terrain la nature a poursuivi sa conquête des lieux, un cheminement piéton reste encore possible sur l'essentiel du parcours malgré de nombreuses embuches, conséquence du passage de motos et quads, d'arbres déracinés ou morts voire d'obstruction par des riverains.

Administrativement, les choses ont bougé petit à petit. Les 3 communes traversées par la ligne ont signé les conventions d'entretien avec le SPW, Braine et Enghien en 2019 et 2020 et Rebecq, plus réticente, en 2022. La Région a pour sa part conclu le bail emphytéotique avec la SNCB en date du 16 juin 2021 et donc pris la ligne en location.

Le SPW a programmé dans son plan d'investissement 2020-2024 la réfection des 4 grands ouvrages d'art tous situés sur Rebecq. Ces travaux devraient en principe débuter en 2024. Une fois terminés, ceux-ci permettront de s'attaquer à la réhabilitation de la plate-forme par les communes avec leurs moyens propres ou par des subventions à obtenir par le biais des programme PIMACI, PCDN ou autres.

Sans attendre, Enghien a, dans un premier temps, déjà procédé à un aménagement sommaire entre sa gare et la N7. Elle vient de lancer un maché public pour transformer ce tronçon en type RAVeL en béton drainant d'une largeur de 3m, tronçon fortement utile pour la desserte des quartiers environnants vers la gare. Si elle ne prévoit pas de poursuivre pour l'instant, l'aménagement de la ligne, la Ville va cependant équiper le cheminement alternatif parallèle de bandes cyclables suggérées, et déjà balisé en points noeuds.

Braine-le-Comte, a pour sa part, déjà fait aménager un petit tronçon au droit de la N6 (côté sud) à titre de charge d'urbanisme d'un projet immobilier développé en bordure de la ligne. Elle a obtenu un premier permis du fonctionnaire délégué en août 2022 et vient de recevoir le feu vert de la tutelle concernant la réalisation d'un premier tronçon d'1,4 km en direction de Rebecq jusqu'à la rue des dix maisons depuis la N6 (côté Nord) soit une piste indurée de 2,5m de large à laquelle sera adjointe une piste meuble de 1m. Braine-le-Comte prévoit aussi de réaliser dans le courant 2024-2025 les travaux sur la première section de ligne de 1 km entre la rue du Moulin (raccord avec la L96) et le tronçon déjà aménagé au sud de la N6, tout bénéficie pour un accès sécurisé à la gare depuis la périphérie.

Les tronçons brainois vers Steenkerque situés de part et d'autre du territoire de Rebecq ne pourront être réalisés que plus tard en concertation avec Rebecq après réfections des ponts. Quoiqu'il en soit la dynamique est enclenchée. Il faudra bien entendu une bonne entente avec les associations naturalistes soucieuses de l'impact sur la biodiversité. Un tel dialogue a porté ses fruits pour aboutir à la réalisation toute récente du RAVeL de la L106 entre Ronquières et Ecaussinnes (cf. article dans la revue et tracé repris en jaune sur la carte) nous conforte que le RAVeL de la L123 deviendra bientôt réalité.

- Plan général :**
- En vert : L106
 - En bleu : L123
 - En orange : L115 (train touristique RRR)
 - En rouge : L87 (287)



DES “GATTES” AUX “ELFES”!

Balade pédestre sur et autour du RAVeL de l'Amblève



Etienne
MEULEMAN

Le 15 octobre prochain, Chemins du Rail vous invite à découvrir le RAVeL de l'Amblève et ses alentours. La balade du matin nous conduira au départ de la gare d'Aywaille vers la réserve naturelle de la Heid des Gattes sur les hauteurs de l'Amblève dans la magnifique réserve naturelle surplombant la vallée entre Aywaille et Remouchamps qui est renommée internationalement pour sa flore exceptionnelle, mais aussi pour ses “Gattes”... Si vous voulez en savoir davantage, n'hésitez pas à vous inscrire à cette balade.

Nous redescendrons dans la vallée par la célèbre côte de La Redoute tant appréciée ou “redoutée” par les cyclistes de Liège-Bastogne-Liège. Le retour se fera par le RAVeL de l'Amblève entre Remouchamps et Aywaille aussi appelé “La Balade des Aulnes”.

Après ces efforts, nous nous retrouverons pour un moment convivial autour d'un repas chez Li Valentino au centre d'Aywaille non loin de notre point de départ. L'après-midi sera plus “léger”. Nous nous dirigerons le long de l'Amblève vers Martinrive où nous aurons l'occasion de découvrir la brasserie “L'Elfique” pour une petite visite et la découverte de ses mystères. Retour vers Aywaille le long du RAVeL pour clôturer la journée.

PARTICIPER

Inscription

L'inscription s'effectue en ligne en

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

Coût

Membres 33€ ; Non-membres 38€ comprenant le menu trois services, boissons non comprises. Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 09.10.23 avec mention « journée du 15.10.23 et le nom des participants ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.

S'Y RENDRE

En train :

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

ALLER

Venant de Namur : Namur: 06:39 - Aywaille : 08h38 avec changement à Liège-Guillemins

Venant de Bruxelles : Bruxelles-Central : 07:01 - Aywaille : 08h38 avec changement à Liège-Guillemins

RETOUR

- Vers Namur: Aywaille: 17h25 - Namur 19h21 avec changement à Liège-Guillemins

- Vers Bruxelles : Aywaille: 17h25 - Bruxelles 18:55 avec changement à Liège-Guillemins

Ces horaires sont donnés à titre indicatif, merci de les vérifier quelques jours avant votre départ !

En voiture :

Rendez-vous : gare d'Aywaille (4920) - Place Marcellis

- 12:15 : retour à Aywaille - Pause repas de midi chez Valentino

- 14:15 : Départ pour la balade l'après-midi (+/- 4km) par le RAVeL de l'Amblève vers la brasserie l'Elfique (visite - dégustation). Retour en sens inverse vers Aywaille

- 17:15 : Arrivée à Aywaille et fin de la journée

LE PLANNING

- 08.30 : Accueil des participants à la gare de Aywaille

- 09.00 : départ de la balade du matin (+/- 9km) à la découverte la Heid des Gattes et des paysages de la région, retour par le RAVeL de l'Amblève

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).



Départ du RAVeL à Aywaille



Georges
WATHLET

Quand VisitWallonia présente la Wallonie à la presse !

Depuis 5 ans, Stéphanie Viste anime le quatuor qui s'adresse à la presse pour présenter la Wallonie sous l'angle touristique. Chemins du Rail a voulu en savoir un peu plus sur la manière dont notre région est perçue par les journalistes.

GW : Quel est le rôle du service presse ?

SV : En fait, nous servons principalement d'intermédiaire entre l'asbl VISITWallonia et les journalistes, en essayant de tisser des relations de confiance avec ces derniers. Le but est de développer la notoriété de la marque, de faire comprendre qui nous sommes. À travers des communiqués de presse, nous les informons des actions que nous organisons tout au long de l'année. Nous essayons d'identifier les médias qui sont pertinents pour les informations qu'on veut faire passer. L'objectif est d'avoir un maximum d'articles, d'interviews et des reportages en télé et en radio afin de toucher le grand public.

Nos missions principales sont l'organisation des voyages de presse individuels ou en groupe, l'accompagnement des journalistes, la réalisation des dossiers de presse, l'aide à la rédaction d'articles et la revue de presse belge francophone. Le tout en collaboration avec les différents services de VISITWallonia

tels que le service "Produits" et le service "Digital".

GW : Que vous demandent les journalistes belges et étrangers quand ils vous contactent ?

SV : La presse belge francophone nous contacte pour avoir des idées d'articles inspirants. Par exemple, sur des séjours avec des activités, sur les nouveautés tant au niveau des hébergements que des activités, les expositions du moment, que faire quand il fait chaud ou quand il pleut. Et aussi d'accéder à notre médiathèque pour télécharger des photos illustrant leurs articles.

Pour les autres pays, il s'agit surtout d'organiser des voyages de presse. Par l'entremise de nos bureaux à l'étranger, nous entrons en contact avec des journalistes désireux d'évoquer des thématiques bien précises, comme la gastronomie, la randonnée, la culture, l'insolite, le vélotourisme (beaucoup d'ailleurs), les villes d'art. En somme, les incontournables de la Wallonie.

GW : Et ces incontournables de la Wallonie, quels sont-ils ?



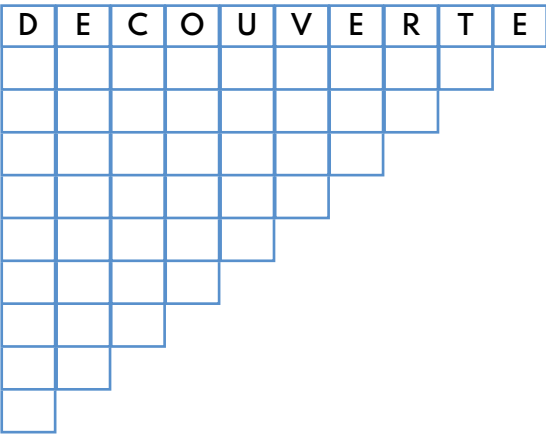
Equipe de presse - de gauche à droite Jean-Sébastien Bogaert, Sophie Dekkers, Stéphanie Viste, Gianni Rossi

SV : (rire) D'abord, il y a les 5 grandes villes (Mons, Charleroi, Tournai, Liège, Namur). Elles restent des incontournables pour les journalistes. À travers elles, les journalistes découvrent le tempérament de la Wallonie. Il y a beaucoup de demandes au niveau du tourisme de mémoire et sur le tourisme durable avec le vélo. On a eu beaucoup de demandes sur l'EuroVelo 3, l'EuroVelo 5, la Vennbahn, le RAVeL de l'Ourthe pour pédaler avec des enfants, et la Transardennaise. Ce sont les thèmes qui reviennent souvent pour le moment. Et la météo actuelle fait que ces thèmes vont certainement revenir.

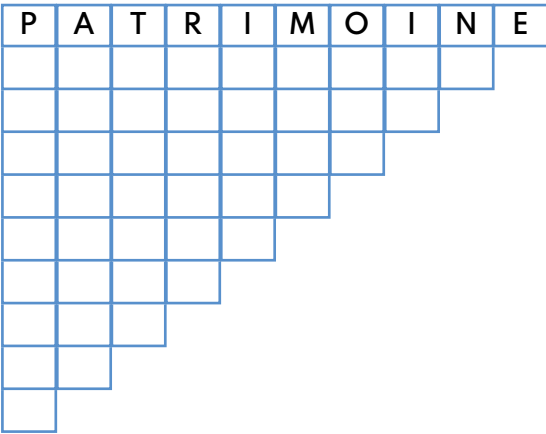
GW : Les journalistes étrangers ont-ils une perception « exacte » de la Wallonie ?

SV : Ils s'étonnent toujours que la Wallonie soit aussi verte, avec beaucoup de nature. Ils pensent souvent qu'on est toujours dans des grandes villes comme Liège ou Charleroi. Ils reviennent souvent sur la mentalité des Wallons qui est beaucoup plus ouverte, plus joviale et que nous sommes fiers d'être ce que nous sommes : des Wallons. Et qu'on ait autant de choses à proposer sur un territoire restreint, tant au niveau des activités que de la gastronomie, de la rando, du vélo, etc. Cela dit, ils ne sont pas toujours au fait de ce qu'est la Wallonie. Ils font parfois l'amalgame avec la Flandre. Ils sont étonnés du fait que la Wallonie soit si vallonnée et qu'on n'y mange pas que des moules frites.

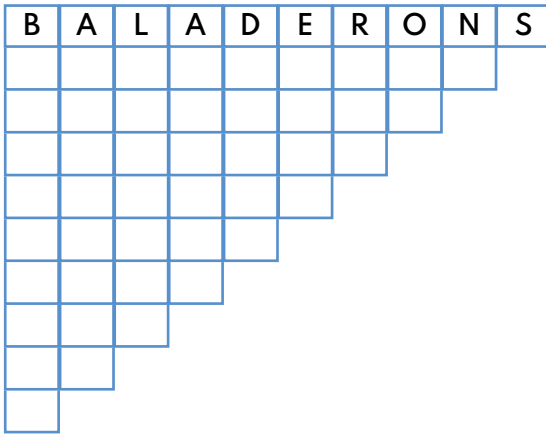
Qui n'est pas couvert
Qui est abritée par un toit
N'est pas fermée
Découvre
Aller aux urnes
Couleur de feuilles
Peut être solitaire
Note
Voyelle



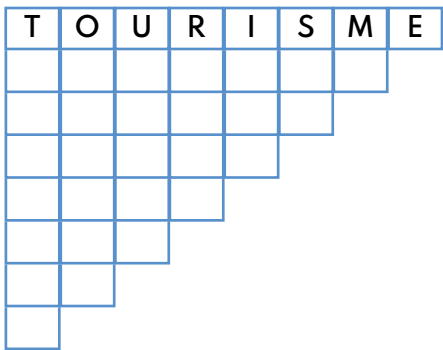
Se baladait (Se...)
Commencera à paraître
Glisser par manque d'adhérence
Voir le jour
Salpêtre
Fait feu
Classement
Gai participe



Plats cuisinés à base de morue
Tendras ton arc
Valse
Quantité de boisson dans un verre
Bassins de certains ports
Coupe la barbe
Résine malodorante
Pronom personnel
Consonne



Transvase du vin d'un récipient à un autre
Plantes piquantes
Avant quatre
Marque d'approbation, d'accord
Norme
Note
Voyelle



Quelques informations à épingler !



Jacques BOTTE

EN MATIÈRE DE RAVeL

L81 : un prochain aménagement

Récemment, Chemins du Rail a été sollicité pour mettre à jour le plan de signalisation d'un Pré-RAVeL qui permettra de faire une jolie boucle en partie sur l'ancienne ligne 81 et sur des routes locales entre Ath, Ormeignies et Tongres-St-Martin puis avec retour vers Maffle et Ath via le RAVeL du canal Blaton-Ath. Les travaux ont commencé le 03.07.



La L86 : vers un RAVeL transfrontalier

Le tronçon Frasnes-Renaix semble bonne voie. Le déboisement et les travaux sur les ouvrages d'art débutent. Si à l'heure actuelle, la piste est indurée depuis un certain temps déjà, sur tout le territoire de Leuze jusqu'à Moustier, reste à réaliser prochainement la courte section jusqu'à Frasnes, section toujours en attente d'octroi de subsides.

L88 : Le RAVeL se dote d'un éclairage sur mesure

23 points lumineux LED sont installés le long du RAVeL à Bléharies. Equipés d'une

technologie de pointe, ces points d'éclairage détectent les usagers et intensifient la lumière sur leur passage. Une deuxième portion devrait bientôt être éclairée au cours du second semestre 2023. .

L113 : un prochain RAVeL ?



La ligne 113 qui relie la gare de Manage à Piéton (Chapelle-Lez-Herlaimont) sur près de 10 km deviendra sans doute prochainement un RAVeL. Cette liaison s'avère importante étant donné la dangerosité de la Grand-Route. Resterait aussi à effectuer le prolongement du RAVeL de la L141 entre Seneffe et Manage, les voies étant coupées du réseau SNCB et par conséquent non utilisées.

L115 : voie verte bientôt opérationnelle ?

La L115 relie la gare de Braine-l'Alleud à Tubize en passant par Braine-le-Château. S'il n'est pas encore possible de la parcourir entièrement, de nombreux tronçons ont été réalisés. D'ici 2025 au plus tard, grâce notamment aux investissements de la région et de la province, il sera possible de relier les deux villes brabançonnaises en passant par le parc d'activités d'UCB.



L123 : ça progresse !

Le projet RAVeL pour la L123 (Braine le comte - Rebecq Rognon - Enghien) avance bien : une convention a été signée entre la SNCB et la SPW. Les terrains sont maintenant cédés par bail au SPW et donc prêts pour l'étape suivante. Des travaux pour les ouvrages d'art commenceront en 2024. Les travaux côté Braine-Le-Comte progressent également !

En outre, un projet de liaison douce reliant Quenast - Rebecq, dans le cadre de la CLDR (Commission Locale de Développement Rural) est proposé par la commune de Rebecq.

L127 : la poursuite du RAVeL

La poursuite de la L127 est programmée. La liaison cyclable en provenance de Landen vers Huy constitue une des liaisons stratégiques qui se doit d'être aménagée dans son entièreté. Le chantier a donc débuté sur le tronçon Lincet - Huccorgne où s'effectue la réhabilitation complète du revêtement sur 22,5 km ainsi que la sécurisation des carrefours par la pose de revêtements différenciés et l'installation de barrières et potelets anti-intrusion. Le tronçon actuellement manquant de la rue de la Houblonnière à Huccorgne sera également réalisé. Le prolongement du RAVeL entre Huccorgne et Huy est envisagé. Des contacts sont pris avec la Société Carmeuse et Infrabel, afin de voir dans quelle mesure l'ancienne ligne de chemin de fer pourrait être utilisée depuis le centre de Moha vers Wanze et Statte.

L136A : Un Pré-RAVeL entre Florennes et Mettet ?

La volonté de relier la gare de Florennes à Ermeton-sur-Biert semble porter ses fruits. L'ancienne L136A permettra aux usagers de la mobilité active de rejoindre le RAVeL L150.

Dès le permis accordé, les premiers travaux pourraient débuter en 2024.

Ce Pré-RAVeL attirera incontestablement bon nombre d'usagers. A terme, d'autres liaisons au départ de Florennes pourraient être proposées, notamment vers Philippeville.

L287 : deuxième tronçon du Pré-RAVeL à Silly

A Silly, le deuxième tronçon du Pré-RAVeL est actuellement soumis à enquête publique. Après un premier tronçon réalisé entre Bassilly et Silly, la commune après consultation des riverains, envisage de prolonger la voie verte vers Hellebecq. Garder la continuité naturelle et bucolique constitue un des objectifs du projet.

Le RAVeL de l'Ourthe

A Fairon, près de Hamoir, la liaison manquante sur le long de l'Ourthe, à hauteur du camping est en cours de réalisation. Une passerelle en bois permettra sous peu le passage en zone protégée et assurera la connexion entre deux tronçons de voies vertes existants.

**EV3 : une aide précieuse pour les usagers à Lives-sur-Meuse**

En guise d'essai, le Service Public de Wallonie



a récemment placé un nouveau marquage photoluminescent sur le RAVeL de Meuse à Lives-sur-Meuse, près de Namur. Dix minutes d'exposition au soleil suffisent pour libérer une source lumineuse toute la nuit ! Une solution qui paraît intéressante pour guider les usagers dans les zones. A suivre !

Un premier tronçon de cyclostrade récemment inauguré en Brabant wallon.

Certes, ce n'est pas un RAVeL ; les règles de conduite y sont différentes mais elles sont quand même réservées à la mobilité active. Les cyclostrades, appelées à devenir l'épine dorsale du réseau cyclable structurant wallon afin d'offrir des alternatives attractives à l'usage de la voiture, sont des voies rapides bidirectionnelles de 3 mètres de large, séparées des voies de circulation des voitures par de la végétation ou des clôtures de bois, destinées à la circulation des vélos. Le modeste tronçon, de près de 2 km inauguré en juin dernier à La Hulpe préfigure un réseau plus vaste.

**IL NOUS A QUITTÉ**

Un de nos membres actifs a rejoint les « étoiles ».



Il y a quelques temps, Olivier Gernay, le temps d'une soirée s'était transformé en journaliste pour l'asbl Chemins du Rail et n'avait pas hésité à interviewer un de nos plus fidèles membres, Sacha KORSACK au parcours étonnant et brillant.

D'origine russe, né belge au Congo en 1933, Sacha KORSACK, membre de Chemins du Rail depuis une bonne vingtaine d'années, était un voyageur dans l'âme. Licencié en éducation physique, il avait entamé sa carrière comme professeur en cette matière à l'Athénée royal de Saint-Ghislain, où il a compté parmi ses élèves le Président de l'asbl.

Parallèlement, il a étudié les langues slaves à l'ULB était devenu professeur de russe en cours du soir à l'Institut CHOME-WIJNS à Anderlecht. Une fois retraité à 60 ans, il avait entrepris une seconde « carrière » de guide touristique.

Tant que ses forces lui ont permis, il a continué à participer aux actions de l'asbl. Partout, on a retrouvé chez Sacha, ce besoin irrésistible d'apprendre et d'enregistrer sans cesse et, surtout, de transmettre, de susciter la curiosité, de fédérer, peu important les domaines et les moyens à mobiliser pour atteindre ces objectifs, nobles entre tous, reconnaissons-le. Merci à Sacha !

LE VOYAGE DE CHEMINS DU RAIL 2024...EN BRETAGNE



En 2024, l'asbl "Chemins du Rail" vous invite à découvrir la région Bretagne. Tout comme le RAVeL en Wallonie, le réseau de voies lentes en Bretagne s'est considérablement développé. Aménagées sur d'anciennes voies ferrées ou le long de cours d'eau, ces voies vertes offrent bien souvent un paysage préservé, des espaces naturels superbes ainsi que la possibilité de découvrir de nombreux sites touristiques ou des villages pittoresques.

Tenant compte des élections européennes

et régionales prévues en début juin, le voyage sera organisé du dimanche 16 juin au dimanche 23 juin.

Le parcours à vélo, essentiellement constitué de voies vertes ou de véloroutes peu fréquentées par le trafic automobile, ne présentera pas de difficulté majeure. Des visites culturelles et de découverte du patrimoine ferroviaire local ainsi que la dégustation de produits régionaux accompagneront notre escapade. Comme de coutume, un car transportera les vélos depuis la Belgique et nous accompagnera tout au long du voyage pour assurer le transport des bagages et la sécurité du groupe.

Le voyage est exclusivement réservé aux membres de l'asbl « Chemins du Rail » en ordre de cotisation. Les trajets à vélo seront guidés et encadrés par des administrateurs de l'asbl. Des renseignements plus précis seront diffusés au plus tard dans la revue de janvier 2024. Pour les personnes intéressées, réservez cependant dès à présent les dates du voyage.



LES PRINCIPAUX RAVELS HYDRAULIQUES EN WALLONIE

Le Hainaut



Etienne MEULEMAN

Dans le précédent numéro de la revue, nous vous avons présenté un article présentant les voies hydrauliques et les principaux types d'ouvrages d'art que l'on pouvait rencontrer. Avant de présenter de manière plus précise ces différents types d'ouvrages, je vous propose de découvrir les principaux RAVeL situés le long des voies hydrauliques et ce par province. Etant originaire du Hainaut, pourquoi ne pas commencer par cette province située à l'Ouest de la Wallonie ?

Strépy-Thieu et le Pont Canal du Sart.



1. Le Canal Historique du Centre

Le RAVeL qui permet de découvrir le Canal du Centre est certainement le plus riche en patrimoine historique. En effet, le Canal Historique du Centre, classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO est un véritable chef-d'œuvre de l'ingénierie belge. Doté de 4 ascenseurs hydrauliques permettant de franchir une dénivellation de 66 mètres, sa découverte vous émerveillera certainement et vous ne saurez où donner de la tête.

A découvrir : Les carrés de Bois-du-Luc.

A recommander : La Cantine des Italiens.

2. Le Canal du centre

En parallèle de sa partie historique, vous pouvez arpenter le Canal du Centre aussi appelé le nouveau canal. Il a été construit pour permettre le passage de péniches d'un gabarit de minimum 1350 tonnes. Deux ouvrages hydrauliques impressionnants y ont été construits : l'ascenseur funiculaire de

A découvrir : Le Château du Roeulx, Le Château d'Havré, la Ville de Mons (Beffroi, la Grand Place et ses nombreux musées).

A recommander : Le Grand Large à Nimy.

3. Le Canal Nimy-Blaton-Péronnes

D'une longueur de 38,9km, ce canal relie, comme son nom l'indique, Nimy à Péronnes. Il démarre du Grand Large de Nimy (près de Mons) et rejoint la vallée de l'Escaut à Péronnes. Profitant de la vallée de la Haine, son dénivelé est faible (moins de 20m) ; ce qui explique le peu d'écluses construites le long de celui-ci (seulement 2! pour permettre sa jonction avec l'Escaut).

A découvrir : Les Marais d'Harchies.

A recommander : Le PFT (Patrimoine Ferroviaire et Tourisme) à Saint-Ghislain.

4. Le Canal Blaton-Ath

Ce canal d'une longueur de 22,6km permet de relier le Canal Nimy-Péronnes à hauteur de Blaton et la vallée de la Dendre à Ath. Il compte 21 écluses permettant de récupérer un dénivelé de 56,39mètres.

A découvrir : Le Château de Beloeil.

A recommander : la basilique de Tongre-Notre-Dame au milieu de nulle part

5. Le RAVeL de la Dendre

Il est en quelque sorte le prolongement du RAVeL du Canal Blaton -Ath à hauteur de cette ville. Il se déploie jusque Deux Acren et continue en Flandre vers Grammont. Il constitue un tronçon de l'EuroVelo 5.

A découvrir : Ath et ses géants, les carrières de Lessines.

A recommander : Hôpital Notre-Dame à la Rose à Lessines

6. Le RAVeL de l'Escaut

Comme son nom l'indique, ce RAVeL longe l'Escaut. Il commence à son entrée en Belgique à hauteur de Bléharies jusqu'à Escanaffles continuant ensuite vers la Flandre. Des connexions permettent une liaison vers le canal Nimy-Blaton- Péronnes à hauteur de Hollain et vers la Canal de l'Espierres à Spiere. Notons également qu'il est traversé par plusieurs itinéraires de longue distance et EV.

A découvrir : Tournai et sa Cathédrale.

A recommander : La Maison de Léaucourt.

7. Le Canal de l'Espierres

Le Canal de l'Espierres, également situé sur l'EV5, permet de relier le RAVeL de l'Escaut au réseau français vers la Voie Verte du Canal de Roubaix. Ce canal, construit entre 1840 et 1843, a participé à l'essor économique de la région pendant plus de 100 ans.

A découvrir : La maison du Canal de l'Espierres.

A recommander : Les balades au gré de l'eau à la découverte des paysages.

8. Le Canal Charleroi-Bruxelles

Le Canal Charleroi-Bruxelles d'une longueur de 75 kilomètres permet quant à lui, la liaison au Nord vers le Port d'Anvers et au Sud vers la France via le Canal du Centre ou vers la vallée de la Sambre permettant de rejoindre la vallée de la Meuse. On y compte une dizaine d'écluses permettant de rattraper un dénivelé de plus de 100 mètres. Les usagers du RAVeL auront la possibilité de découvrir le célèbre plan incliné à hauteur de Ronquières qui par son ampleur, permet de franchir une dénivellation de 68m sur une longueur de 1432 mètres. Il reste sans conteste un des ouvrages d'art les plus impressionnants avec les ascenseurs du Canal du Centre.

A découvrir : Le domaine du Château de Seneffe, les carrières de petit granit d'Ecaussinnes.

A recommander : Le plan incliné de Ronquières et sa tour panoramique.

9. La Sambre

Ce RAVeL qui se trouve également sur le tracé de l'EV 3 et de l'itinéraire de longue

distance 6, vous emmène depuis la frontière française à Erquelines jusqu'à la Meuse à Namur. Il permet de découvrir des paysages bucoliques dans la région l'Abbaye d'Aulne. Il est connecté à nombreux autres RAVeL (L108, L109/1, L109/2, L119)



La Sambre près de Landelies

A découvrir : L'Abbaye d'Aulne, le Beffroi de Thuin.

A recommander : Le Centre de Découverte du Chemin de Fer Vicinal à Thuin.

10. Les Lacs de l'Eau-d'Heure

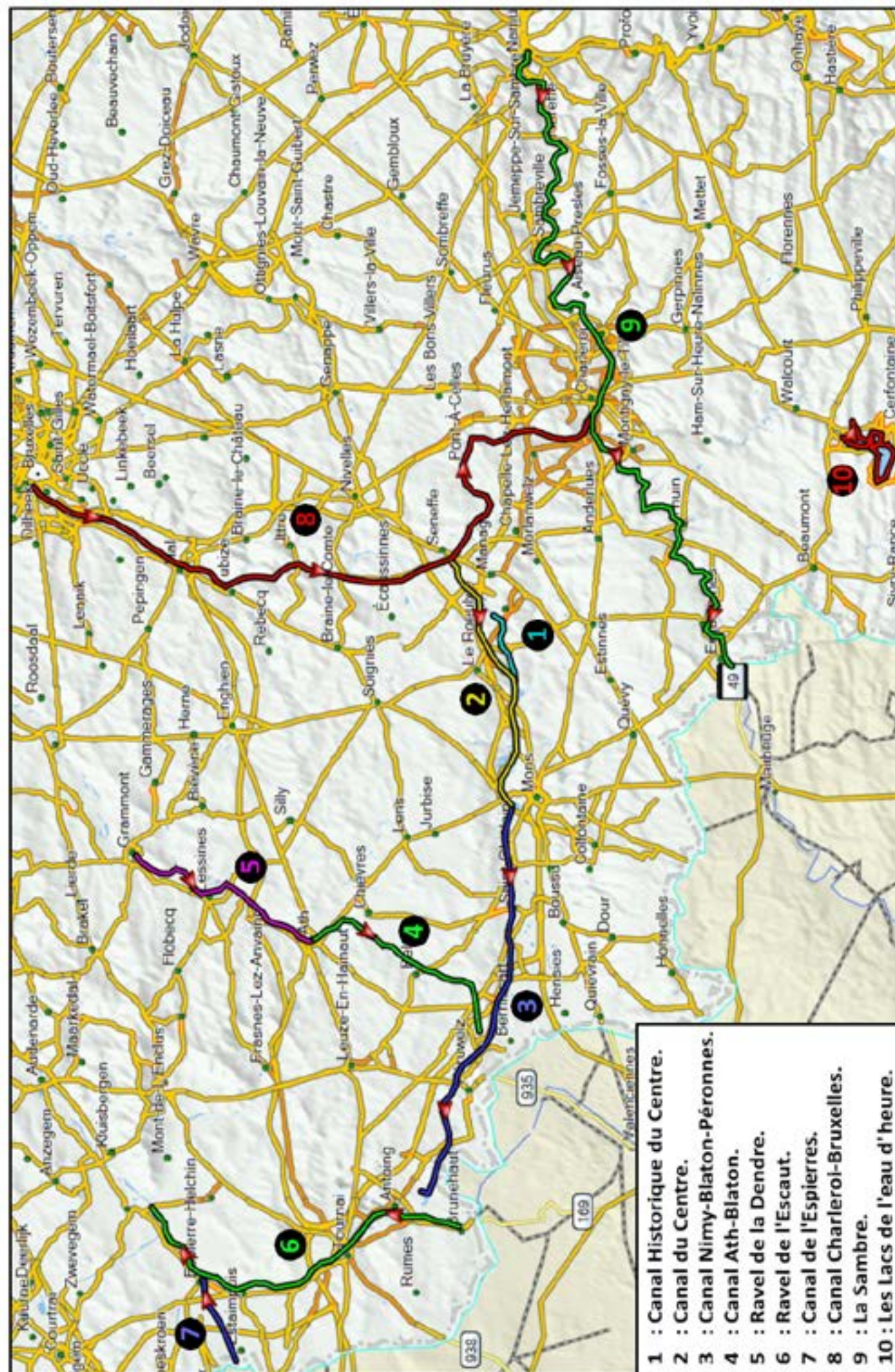
A cheval sur les provinces de Hainaut et de Namur, ce RAVeL vous emmène faire le tour des Lacs en en découvrant un merveilleux ensemble de 1800 hectares de lacs, forêts, barrages.

A découvrir : Les différents barrages dont celui de la Plate-Taille qui est le plus important de Belgique (longueur de crête : 790m.)

A recommander : Sortir un peu des bords des Lacs à la découverte des petits villages avoisinants.



La Plate Taille



Interpellations parlementaires



Jacques
BOTTE

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

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

15.06.23 **CRUCKE Jean-Luc**
écrite **ENGAGÉS**
l'EuroVelo 5 et la traversée du Mont de l'Enclus

12.06.23 **CRUCKE Jean-Luc**
orale **ENGAGÉS**
les difficultés liées à l'utilisation du couloir cyclable EV5 sur le territoire wallon

12.06.23 **DESQUESNES François**
orale **ENGAGÉS**
la décision du Gouvernement du 8 juin 23 concernant la mobilité active

09.06.23 **ANTOINE André**
écrite **ENGAGÉS**
le développement des corridors cyclables en Brabant wallon

02.06.23 **KELLETER Anne**
écrite **ÉCOLO**
l'éclairage du tunnel situé sur al L44A du RAVeL

31.05.23 **LOMBA Eric**
écrite **PS**
la liaison cyclable entre Hannut et Huy via la réfection de la L127

30.05.23 **DEMEUSE Rodrigue**
orale **ÉCOLO**
les avancées prévues concernant la poursuite de la L127 du RAVeL

25.05.23 **HAZEE Stéphane**
écrite **ÉCOLO**
les aménagements prévus sur la L156 du RAVeL à Mariembourg

17.05.23 **MATAGNE Julien**
écrite **ENGAGÉS**
le faible nombre de speed-pedelegs en Wallonie

26.04.23 **ROBERTY Sabine**
écrite **PS**
le renforcement de la sécurité du RAVeL pour garantir leur utilisation égalitaire

17.04.23 **MATAGNE Julien**
écrite **ENGAGÉS**
les partenariats avec la SNCB à propos de l'occupation des gares désaffectées

17.04.23 **MATAGNE Julien**
écrite **ENGAGÉS**
les mobipôles localisés sur le lieu d'une gare ferroviaire

06.04.23 **HAZEE Stéphane**
écrite **ÉCOLO**
l'éclairage des quais de Sambre à Namur

03.04.23 **FONTAINE Eddy**
orale **PS**
Le RAVeL Givet- Dinan

17.04.23 **MATAGNE Julien**
écrite **ENGAGÉS**
les partenariats avec la SNCB à propos de l'occupation des gares désaffectées

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.

09.06.23 **GALANT Jacqueline**
écrite **MR**
le port du casque pour les cyclistes

09.06.23 **FONTAINE Eddy**
écrite **PS**
la sensibilisation des citoyens au port du casque à vélo

07.06.23 **DESQUESNES François**
écrite **ENGAGÉS**
Les chiffres du tourisme wallon

26.05.23 **FONTAINE Eddy**
écrite **PS**
la cohabitation entre les piétons, les vélos et les usagers de trottinettes

23.05.23 **GALANT Jacqueline**
écrite **MR**
la méconnaissance des règles d'utilisation des trottinettes électriques

15.05.23 **AGACHE Laurent**
orale **ÉCOLO**
l'usage des langues dans les cartes RAVeL et véloroutes

15.05.23 **AGACHE Laurent**
écrite **ÉCOLO**
Le label « Bienvenue Vélo »

15.05.23 **DI MATTIA Michel**
écrite **PS**
le déploiement du réseau pédestre « points nœuds »

15.05.23 **DI MATTIA Michel**
écrite **PS**
le développement du slow tourisme en Wallonie

14.04.23 **AGACHE Laurent**
écrite **ÉCOLO**
Le bilan du tourisme en Wallonie en 2022



Laurence
SWAELUS

COLLOQUE VÉLO-PIÉTONS

Première édition

Ce 7 avril avait lieu le premier colloque vélos et piétons à la bourse de Namur. Au programme de la journée, organisée par le SPW Mobilité : des présentations, des ateliers et des débats sur la thématique de la mobilité active. Le tout assuré par des experts et des acteurs de terrain.

Sonia Lavadhino, anthropologue et géographe urbaine, fondatrice de BFluid, venue de Suisse pour l'occasion, a chapeauté les débats avec humour et pertinence. Son combat ? Faire de nos villes « fonctionnelles », des villes « relationnelles ».

Second à prendre la parole, Mathieu Chassignet, ingénieur mobilité et qualité de l'air, expert à la célèbre agence française de la transition écologique ADEME, a établi le lien entre économie, commerce et mobilité active. Sa conviction : contrairement aux idées reçues, une politique favorable aux piétons et aux cyclistes peut bénéficier aux commerçants.

Enfin, Maxime Cheppe et Stéphane Gustin ont partagé avec nous un exemple de développement de la mobilité active en territoire peu dense, celui de l'Eglise, tandis que Benoit Massart (coordinateur fédéral EnéoSport - Belgique) a approfondi le lien entre santé (surtout celle des nouvelles générations) et mobilité active.

Des exposés percutants et stimulants, suivis d'ateliers liés à la mobilité et d'un ciné-débat autour du documentaire "Les Roues libres". (France, 2018. Durée : 52 min. Réalisation : Thibaut Ras et Jonas Marpot. Production : Mitiki).

Une belle journée à l'issue de laquelle nous ressortons plus déterminés que jamais à promouvoir la mobilité douce !



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Chemins du rail ASBL

Numéro d'agrément: P912268

Rue Van Opré, 97/5 - 5100 Jambes

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

Compte IBAN IC : BE51 0682 1681 7962 - GKCCBEBB

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

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

www.cheminsdurail.be

Graphisme : Watermelon - Mise en page : Laurence Swaelus