



Le trimestriel de
l'asbl - Octobre 2023

117

Voyage 2024



EDITO - p 05

INFRASTRUCTURE

Hamoir : une liaison tant attendue le long de l'Ourthe !
p 27 - 28

Les principaux RAVeL hydrauliques en Wallonie
(Namur- Brabant wallon) p 46 - 47

Aménagement du réseau des voies lentes p 52 - 53

JEU

Mots melés : RAVeL hydraulique ! p 54

MOBILITÉ

L'EV5 : Une section en passe de devenir la voie du dépaysement p 10 - 12

Speed pedelec sur le RAVeL : Qu'en est-il ? p 16 - 17

Mobilité active, sécurité routière : Ce qu'en disent les familles ! p 33 - 36

La mobilité active au cœur de Fleurus p 50 - 51

Gerpinnes : une commune au cœur de son RAVeL p 55 - 57

PATRIMOINE

Les cabines de signalisation... Un patrimoine méconnu !
p 22 - 26

VOYAGE

Voyage 2024 : À la découverte des voies vertes de Bretagne ! p 18 - 21

Voyage 2023 : Échos des voies vertes du Pays Basque p 42 - 45

VÉLOTOURISME

La dorsale famennoise p 6 - 9

La Vennbahn a fêté ses 10 ans. Quel bilan ? p 13 - 15

Bienvenue vélo : Les ateliers de la bicyclette démocratise l'accès au vélo p 58 - 59

COUP DE CŒUR

Entre Semois (B) et Semoy (F) : de Membre à Monthermé p 29 - 30

La Ligne 156 et le chemin de fer des 3 vallées p 31 - 32

ASBL

Bernard Dehaye : L'homme qui aime le vélo ! p 37 - 41

À la découverte du riche passé ferroviaire d'Andrines : Randonnée pédestre de 15 km p 48 - 49

VÉLOTOURISME

LA DORSALE FAMENNOISE

p.6-9



Bienvenu vélo :
Les ateliers de la bicyclette
démocratise l'accès au vélo

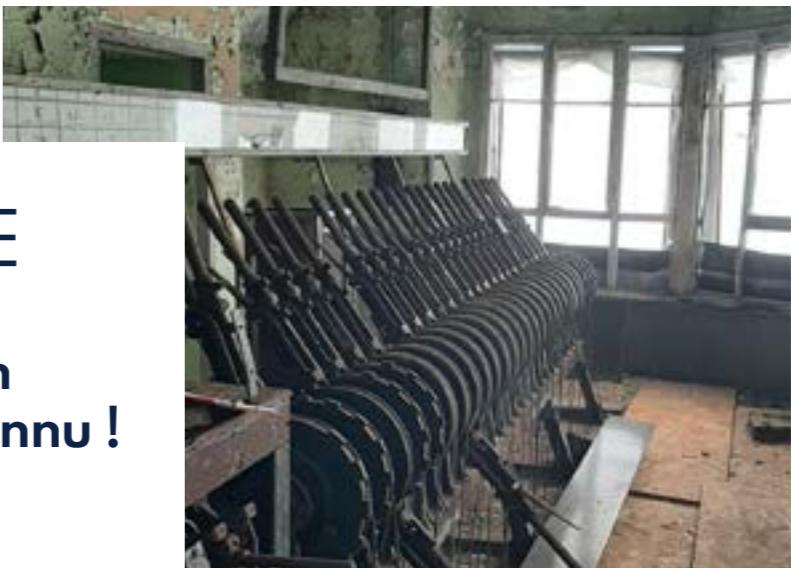
p. 58 - 59



Mobilité

L'EV5 : une section en passe de devenir la voie du dépaysement

p. 10 - 12



PATRIMOINE

Les cabines de signalisation... un patrimoine méconnu !

p.22 - 26



COUPS DE CŒUR

2 suggestions de balades à vélo

p.29 - 31



INFRASTRUCTURE

Hamoir : une liaison long de l'Ourthe

p. 27 - 28



VOYAGE 2024

À LA DÉCOUVERTE DES
VOIES VERTES DE BRETAGNE
p.18-21



Edito : le mot du président



Jacques Botte
Président

Le 09 juin prochain, nos concitoyens seront amenés à accomplir leur devoir électoral pour ce qui concerne les élections européennes, fédérales et régionales. Comme de coutume, notre asbl établira dans les prochaines semaines un mémorandum et interrogera le monde politique sur son positionnement en matière de déplacements actifs et plus particulièrement de voies vertes.

Quelles que soient les formations politiques au pouvoir, la mobilité est plus que jamais au centre des préoccupations. Bien sûr des nuances parfois importantes existent entre les partis. Mais au cœur des déplacements, la mobilité active détient un rôle primordial.

Encourager une politique de déplacements sur les voies vertes ne peut se faire notamment que par la réalisation d'infrastructures de qualité. Créer de nouvelles pistes cyclables aménagées pour permettre à partir du réseau structurant qu'est le RAVeL, d'atteindre les lieux de vie sociale, culturelle et économique dans toute la région par une mobilité active, s'avère indispensable, d'autant plus dans le contexte de lutte pour le climat que nous connaissons aujourd'hui, les indicateurs relèvent une politique de changement significative où toutes les composantes qu'il s'agisse de déplacements au quotidien, du tourisme, de l'écologie entrent en jeu.

En outre, vous le savez, au Nord du Pays, on évoque fréquemment les bienfaits des autoroutes à vélo qui longent bien souvent les voies ferrées

en activité et qui permettent aux cyclistes de rejoindre facilement et en toute sécurité l'entrée des grandes agglomérations. De même en Wallonie, complémentairement à la création de ces « autoroutes vélos » qui voient aussi le jour, on tente de plus en plus de concevoir le RAVeL non comme une autoroute à vélo, mais du moins comme une voie de transport utilitaire pour les déplacements au quotidien ; ce qui donne une autre ampleur au RAVeL, qui bien souvent hélas, est considéré seulement comme simple lieu de balades pour familles.

Lors de la prochaine législature, le Gouvernement sera sans doute amené à trouver des solutions sur le moyen de faire cohabiter les différents types d'usagers qui pourraient à l'avenir emprunter ces voies destinées à la mobilité active (trottinettes, speed pédélec, VAE, piétons et PMR) de manière à favoriser, dans le respect de chacun, tous ces types de transport. La réalisation de l'infrastructure de la L31 en constitue un bel exemple.

A "Chemins du Rail", nous estimons que le prochain programme du Gouvernement se doit de continuer d'aviver une valorisation des voies vertes, notamment dans le cadre des déplacements intermodaux. Gageons ainsi que la future DPR 2024 - 2029 (Déclaration de Politique Régionale) trace les principales lignes de conduite à suivre en la matière. Puisse cette nouvelle équipe gouvernementale engendrer des résultats significatifs et assumer des décisions au service des usagers actifs.

LA DORSALE FAMENNOISE



Jacques
COUNET

La Famenne à vélo, tout le monde connaît dans le milieu des randonneurs cyclistes. Pionniers en la matière, c'est en effet dès juin 2012 que l'asbl « Pays de Famenne » balisait et cartographiait le tout premier réseau points-nœuds en région wallonne. À l'époque, ce ne sont pas moins de 350 kilomètres de routes conviviales et de tronçons RAVeL qui invitaient à la découverte d'une région dont la beauté n'est pas étrangère à sa géologie.

Ah que sa géologie est belle !

Entre les hauteurs du Condroz et de l'Ardenne, la « dépression de la Famenne » offre en effet une vaste étendue schisteuse relativement plate et donc tellement propice à la pratique du vélo. Mais ne vous y trompez pas, dépression ici ne rime pas avec tristesse, mais bien au contraire avec tout ce qu'il y a de plus riant, comme villes, villages, paysages et patrimoine.

Coincée entre Famenne et Ardenne, une bande calcaire étroite court d'Ouest en Est sur plus de 130 kilomètres. Sculptée par les eaux, elle présente notamment des phénomènes karstiques (vallons, chatoirs, sources et résurgences, grottes, et le célèbre anticinal de Durbuy qui était présent dans tous les livres de géographie ... en tous cas de notre époque !), qui lui ont valu une dénomination propre : « La Calestienne ».

Du haut de ses promontoires, ce sont 380.000.000 d'années qui vous contemplent. Fort de cette rare diversité, c'est dans ce Pays de Famenne que le « Géopark Famenne Ardenne » a vu le jour, reconnu en 2018 comme patrimoine par l'Unesco, aboutissement d'un dossier introduit en 2015. Géopark que quelques-uns des points-nœuds vous feront découvrir.

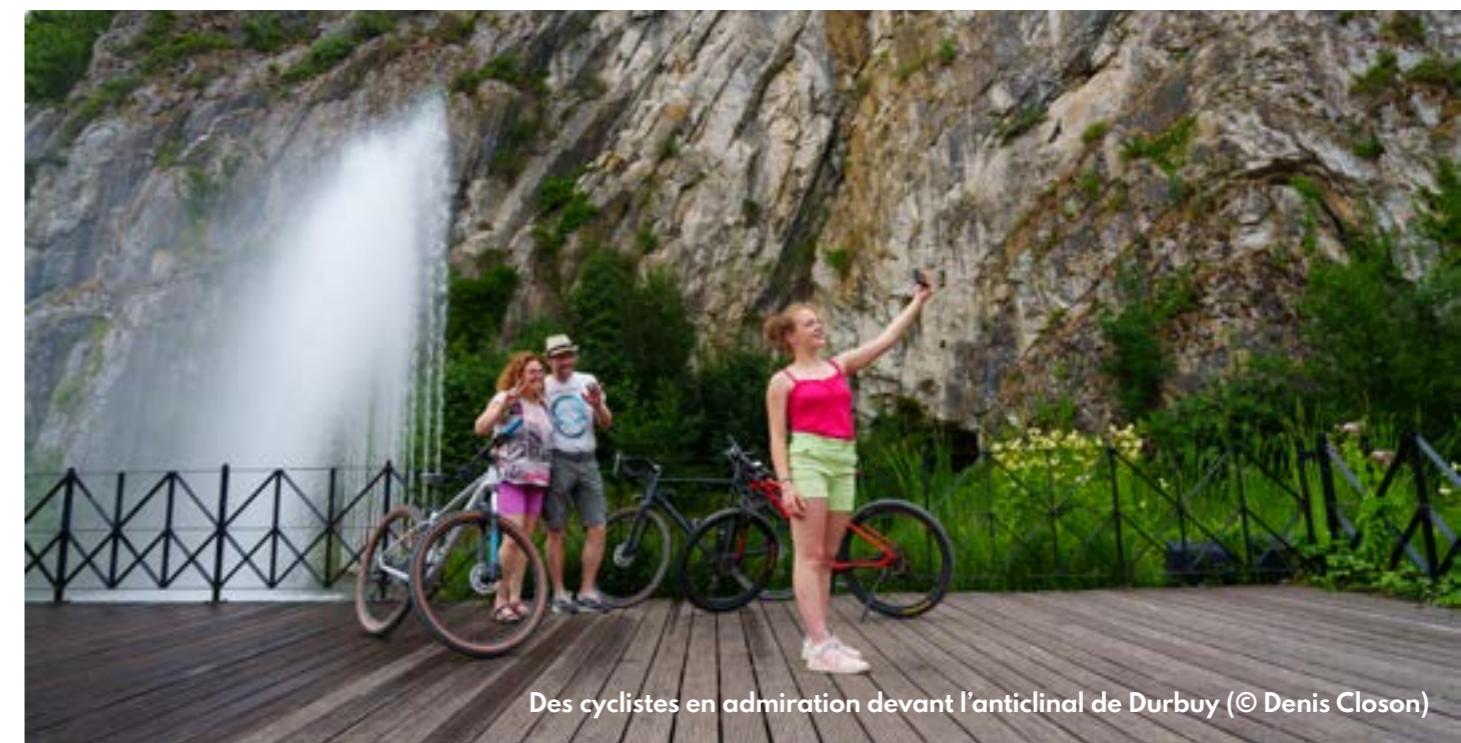
Mais revenons-en à nos vélos et à notre dorsale.

Etre pionnier, c'est bien, mais pérenniser son initiative, c'est encore mieux. Et donc, en 2021, ce sont cent bornes supplémentaires qui s'ajoutent à ce réseau déjà bien complet. Nouvelle carte, balisage complémentaire, suggestions de boucles, adresses utiles invitent à de nouvelles découvertes.

Et toujours en recherche de nouvelles initiatives, l'asbl « Pays de Famenne » a porté le projet d'une dorsale longitudinale de 71 km reliant les principales villes et villages de sa région, ouvrant quantité de possibilités et de combinaisons au départ de celle-ci, y compris avec le chemin de fer.

Une inauguration remarquée.

Le 24 juin dernier, notre asbl était conviée à l'inauguration de cette dorsale famennoise. Brigitte et Jacques en furent les dignes représentants. Reconnaissables par nos chasubles au logo bien mis en évidence, ce sont plusieurs cyclistes tant flamands que wallons, amoureux de cette région, qui nous interpellèrent. Nous fûmes heureusement surpris de voir combien notre association était connue et appréciée.



Des cyclistes en admiration devant l'anticinal de Durbuy (© Denis Closon)

Nous fûmes accueillis par la porteuse du projet, Mélanie Daune, à qui il est temps de laisser la parole afin qu'elle nous en dise plus sur les tenants et aboutissants de cette belle réussite.

J.C. Le pays de Famenne, de quoi s'agit-il, du point de vue cyclo-randonnée bien sûr, mais au-delà ?



J.C. Bonjour Mélanie, un tout grand merci pour votre invitation, votre accueil et votre disponibilité pour cette interview. Mais tout d'abord, pourriez-vous nous présenter en quelques mots ?

M.D. Rochefortoise, amoureuse de notre magnifique région, il me tient à cœur depuis 2012 d'en faciliter la découverte et à mon niveau de contribuer au développement de celle-ci.

J.C. Ainsi que l'asbl qui vous occupe.

M.D. L'asbl « Pays de Famenne » pour laquelle je travaille œuvre au développement local de ses 6 communes : Durbuy, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne, Rochefort et Somme-Leuze.

à gauche : Brigitte à droite : Mélanie Daune

C'est un territoire qui comporte les paysages variés de la Famenne, de l'Ardenne et du Condroz et c'est aussi une asbl qui porte des projets touristiques et bien d'autres, au nom de son bassin de vie. Grâce aux subventions européennes, régionales et communales, ce vivier a permis de démarrer le développement des points-nœuds en Wallonie, au travers du produit « Famenne à Vélo ». Puis en 2019, 500 km de trails balisés aux couleurs des pistes de ski (5, 10, 20 et 40 km) ont vu le jour sous le nom de « Trail en Famenne », un terrain de jeu qui ravit les amateurs de course nature et de grandes randonnées.

J.C. Comme nous le disions dans notre introduction, la Famenne à vélo, ce n'est pas nouveau. Alors, quel est le plus qu'apporte cette dorsale ? Quel nouvel atout pour le tourisme et la découverte de votre patrimoine ?

M.D. La Dorsale famennoise existait déjà en soi. Il était possible grâce au maillage points-nœuds de parcourir la Famenne à vélo... La nouveauté c'est que nous l'avons mise en lumière ! Depuis février, la Dorsale est kilométrée (de 0 à 71 km) sur le terrain afin d'en faciliter la découverte et ainsi de favoriser l'itinérance à vélo. Pour le tourisme, l'avantage c'est de pouvoir relier facilement Durbuy à Rochefort et avoir l'assurance de séjourner dans des établissements « Bienvenue Vélo » désireux de bien accueillir les cyclotouristes (avec leur vélo).

J.C. Qu'est-ce que ce projet a impliqué comme travaux ? Quel budget y avez-vous consacré ? Quelles furent vos sources de financement ?

M.D. Depuis la création de Famenne à Vélo, l'asbl « Pays de Famenne » a concrétisé plusieurs travaux d'amélioration continue des voies cyclables (empierrement, béton, grave-bitume). Une importance particulière a été portée sur la Dorsale ; on compte environ 1,5 millions d'euros investis depuis

l'origine au travers d'appels à projets européens.

J.C. Vous avez édité un dépliant trilingue très bien conçu. Pouvez-vous nous le présenter en quelques mots ? Comment se le procurer ainsi que la carte 450 km à vélo au pays de Famenne ?

M.D. Le dépliant de la Dorsale illustre les tracés et les paysages rencontrés. Nous avons imaginé 5 tronçons d'environ 10 à 15 km à parcourir en un jour, en séjour ou en plusieurs fois. Les tracés GPX sont téléchargeables au moyen de QR codes. Des bons plans gratuits sont proposés et bien entendu, la série de points-nœuds à suivre y est reprise. Le dépliant « Dorsale » est disponible gratuitement auprès des bureaux de tourisme du territoire ; la carte IGN « Famenne à Vélo » est vendue au prix de 5€.

J.C. En parcourant ce dépliant, le logo de la SNCB saute aux yeux. J'imagine qu'il s'agit



là d'une volonté partagée de promouvoir la complémentarité des moyens de mobilité ?

M.D. Il n'y a pas là de collaboration officielle... « Famenne à Vélo » a démarré de la volonté de relier les RAVeLs entre eux et avec les gares, au moyen de chemins et de routes de campagnes en passant par les points d'intérêts. C'est en toute cohérence et continuité que nous avons mis en évidence les gares et leurs connections dans ce dépliant « Dorsale » pour faciliter l'itinérance à vélo, le slow tourisme.

J.C. Et comment avez-vous conçu cet après-midi inaugural ?

M.D. Cet après-midi inaugural, on l'a voulu convivial et en toute simplicité ! L'idée était d'effectuer ensemble symboliquement le premier tronçon de la Dorsale (Bomal - Durbuy) afin de donner envie de parcourir l'ensemble du tracé.

J.C. Ce que nous avons déjà fait en partie ce matin jusqu'à Hotton.

Et en selle pour un parcours des plus agréables !

Plus de deux-cents cyclistes de tous âges se mettent en route pour relier Bomal à Durbuy au fil de l'Ourthe. Premier tronçon de la dorsale, long de 10,5 kilomètres, qui nous mène au Parc des Topiaires de Durbuy (attraction « Bienvenue Vélo ») où un sympathique lieu de convivialité et d'échange nous attend autour, notamment, d'une « Durbuy Z », bière locale artisanale bien rafraîchissante. Conversation agréable avec notre ancien ministre de la Mobilité, François Bellot, avec un Parrain du réseau points-nœuds qui veille à son bon entretien et son bon balisage, avec le Président du Collège Provincial en charge de la mobilité, avec un bénévole qui participe à nos comptages, bref toutes personnes très concernées par l'événement, le RAVeL, la mobilité douce, les « Chemins du Rail ».

200 cyclistes prêts pour le départ



Brigitte avec un ancien ministre de la Mobilité et le Président du Collège de la Province de Luxembourg en charge de la mobilité



L'EV5 : UNE SECTION EN PASSE DE DEVENIR LA VOIE DU DEPAYSEMENT

La voie verte de Bastogne à Martelange



Ingrid
PIRONT

Deux lignes de chemins de fer composent cet itinéraire vert. L'ancienne L163 qui reliait Libramont à Saint-Vith en passant par Bastogne et le vicinal L516A selon l'horaire de 1935, et depuis connu sous la L618. Elle serpentait par les vallées et le long de la Sûre de Marche en Famenne à Martelange. Cette dernière était la plus longue des lignes vicinales de la Province du Luxembourg avec ses 81 km.

L'ancienne L163 du « Grand chemin de fer » avait déjà commencé sa transformation en RAVeL par différents tronçons. Initié en 2017, un Pré-RAVeL a été créé entre Libramont et Wideumont. Ainsi il devenait par la suite, naturel de prolonger ces différentes voies vertes afin de les connecter ensemble.

Pour la parcourir...

En partant de la gare de Bastogne, il faut emprunter la L163. L'EV5 est balisée par la signalisation du RAVeL. On peut y retrouver aussi la véloroute W9. Environ deux kilomètres plus loin, nous devons quitter la ligne qui court jusque Libramont. Nous prenons la direction du village d'Assenois. Un point un peu plus compliqué est la traversée de la nationale. Ensuite nous retrouvons la quiétude des champs et du village voisin. Il faut la parcourir à allure modérée. Effectivement,

dans la descente du village nous devons tourner à gauche pour retrouver, au niveau de la salle villageoise, l'ancienne L618 qui va nous emmener vers Martelange.

Un peu plus loin, nous longeons le domaine bucolique des étangs de la Strange. L'endroit est enchanteur et invite à une pause cosy au milieu de la nature. La voie se poursuit. Elle vient juste d'être achevée : une longue bande de réglisse se déroule devant nous. Toutefois, un peu plus loin nous devons emprunter des portions de route, et même suivre une déviation transitoire, nous faisant traverser des villages par monts et par vaux. Il faut redoubler de prudence, la route est étroite, sinuuse et de nombreux engins agricoles la parcourent à vive allure. Cette déviation est la conséquence des travaux qui sont en cours sur cette section du futur RAVeL. Nous nous réjouissons de la fin de ces travaux. Effectivement ceux-ci nous permettront, à court terme, de continuer en site propre et de suivre la vallée. Ce qui évitera les routes vertigineuses des villages.

Nous rejoignons enfin le site propre du vicinal au niveau de l'emplacement de l'ancienne gare de Strainchamps. Cette section est en travaux aussi mais praticable. En effet, c'est un stabilisé tassé et aplani qui s'y trouve. D'ailleurs, nous y croisons les engins de chantiers ainsi que les rubalisés qui empêchent de s'approcher trop de la Sûre qui coule en contrebas. Le passage est possible, mais sportif.



Nouvelle Passerelle à l'entrée de Martelange

nique, point de repos pour les chevaux et la présence de passerelles pour explorer une zone naturelle. Cette finale nous amène directement à la Maison du Tourisme, située en centre de Martelange, où l'on peut bénéficier de renseignements pratiques.

Pour une pause bien méritée, il existe quelques possibilités de restauration ou de cafés. De l'autre côté de la route, nous sommes au Grand-Duché de Luxembourg. La voie verte se poursuit chez nos voisins.

...Sur une distance de près de 30 km

Si vous désirez emprunter cette voie, vous parcourrez environ 28 km. Les paysages y sont attrayants et calmes. Ce futur RAVeL offre de nombreuses aires de repos où l'on peut savourer son casse-croûte.

Petit « plus » pour allier le plaisir à la connaissance, on peut trouver à chaque ancienne gare ou point d'arrêt, un panneau didactique qui relate l'histoire de la ligne ainsi que des témoignages des personnes qui l'ont connue, vécue.



L'achèvement des travaux est annoncé pour la fin de l'année 24, en ce compris la liaison entre Villeroux et Assenois.



Panneaux didactiques "Mémoire du tram"

Mais encore ?

En empruntant ce tronçon vous foulerez le sol que des milliers de pèlerins ont parcouru depuis des centaines d'années, l'Euro vélo 5 ou Via Romea (Francigena) suit en effet le tracé de l'ancien pèlerinage qui menait d'Angleterre à Rome, puis à Brindisi via la «Via Appia» et enfin à Jérusalem.

Qu'on se le dise !

En février 2023, le tronçon belge de l'EuroVelo 5 a été élu Véloroute de l'année aux Pays-Bas, au Salon Fiets and wandelbeurs, tant pour la qualité de ses paysages et de son intérêt touristique que pour la signalisation, le revêtement, l'accessibilité en transport en commun ou les aires de repos et les panneaux informatifs.

Nous vous attendons nombreux sous peu pour une balade d'une journée ou pour un parcours de 300 kilomètres à travers la Belgique sur l'EV5 !



LA VENNBahn A FÊTÉ SES 10 ANS. QUEL BILAN ?



Georges WATHLET

Isabelle Weymans fut la première personne que j'ai interviewée pour ce magazine, il y a maintenant 10 ans, au Centre Culturel Triangel à St-Vith, où l'on célébrait alors l'ouverture de la Vennbahn comme voie verte transfrontalière de 125 km, reliant Aix-la-Chapelle à Troisvierges en passant par l'une des plus belles régions de Wallonie : les Fagnes.

Tous les acteurs de cette merveilleuse aventure se sont retrouvés à Leykau/Kalterherberg pour fêter cela. À défaut d'une météo rayonnante, tous ceux qui avaient œuvré à la transformation en voie verte de cette ancienne ligne de chemin de fer avaient le sourire : la Vennbahn est une vraie réussite !

J'ai donc trouvé logique de retourner interviewer Mme Weymans pour tirer un bilan

de ces dix années et voir comment elle envisageait l'avenir du vélotourisme dans l'Est de la Belgique.

GW : Quel fut l'impact de la Vennbahn sur la région germanophone ?

W : Le projet Vennbahn a permis à l'Est de la Belgique et à l'ensemble de la région transfrontalière de se positionner dans le vélotourisme. Auparavant, nous étions un lieu où on pouvait faire de la randonnée. Aujourd'hui, le vélotourisme a pris son essor. Ce projet a permis de développer le RAVeL sur toute la région.

Mais cela nous a aussi permis de développer d'autres activités, comme le VTT, par exemple. Chaque groupe cible dans les différentes facettes du vélotourisme se retrouve ici avec une offre de qualité. Le secteur horeca s'est également bien adapté à cette clientèle. C'est donc un vrai succès pour le tourisme de la région.

GW : Au début, certains émettaient des doutes sur le succès de la Vennbahn. Est-ce encore le cas aujourd'hui ?

W : Financièrement, le projet était très important. Plus de 13 millions d'euros ont été investis par les différents partenaires dans ce projet. Il fallait donc vérifier le retour sur investissement. Aujourd'hui, il n'y a plus de doute sur le succès. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Le nombre d'utilisateurs de la Vennbahn est important et il ne cesse de croître. Le secteur horeca l'a très bien senti. Tant les hôtels que les chambres d'hôtes et les restaurants ont augmenté leur fréquentation. Tous ceux qui sont le long de la Vennbahn ont vu affluer un plus grand nombre de personnes utilisant leur offre.

“La Vennbahn est aussi un moyen de mobilité au quotidien.”

Et la part du marché touristique de l'Est de la Belgique a constamment augmenté depuis lors, avec un nouveau public venant chez nous. Économiquement parlant, c'est un succès pour tout le monde, mais aussi socialement parlant, car les citoyens en profitent quotidiennement. Même en semaine, en dehors des périodes de vacances, la fréquentation est élevée. La Vennbahn est aussi un moyen de mobilité au quotidien. C'est ce qui explique que le projet est soutenu par tout le monde : le citoyen, les acteurs de l'offre touristique et les responsables politiques.

GW : On nous fait parfois la remarque qu'à certains moments, il y a trop de monde sur la Vennbahn. Estimez-vous que ce problème soit soluble ?

W : Ce problème nous préoccupe, car l'afflux touristique est une question très im-

portante, non seulement sur le RAVeL, mais aussi dans d'autres endroits touristiques de la région. Le Gouvernement de la Communauté germanophone a investi 120 000 euros dans les stations de comptage. Elles sont placées à des endroits stratégiques pour analyser les flux et les moments de ces afflux, afin de pouvoir prendre les mesures adéquates pour gérer les problèmes.

On y travaille avec l'Agence du Tourisme des Cantons de l'Est (ATCE), avec les communes et les autres partenaires. Mais cela reste aussi un travail de sensibilisation, tout comme envers les automobilistes.

GW : Si vous aviez une baguette magique, qu'aimeriez-vous changer dans l'Est de la Belgique dans le domaine touristique ?

W : On a une belle offre, nous avons d'excellentes entreprises ; nous avons des citoyens accueillants, ce qui augmente encore la qualité de notre région, donc tout va bien. Mais la seule chose qui nous manque et pas exclusivement dans le secteur touristique, c'est de la main-d'œuvre qualifiée. C'est un gros souci.

Étant aussi ministre de l'Emploi, je constate que c'est un besoin dans tous les secteurs économiques dont le tourisme. Nous devons soutenir nos entreprises. On doit aussi dire aux jeunes que le secteur touristique est un secteur hyper intéressant, dans lequel on gagne bien sa vie. Je travaille à ce message avec les différentes associations du secteur horeca.

GW : Même si c'est peut-être un peu moins le cas pour l'Est de la Belgique, une remarque qu'on nous fait souvent est l'inaccessibilité de la Wallonie. Les gens trouvent qu'il est difficile d'arriver à des lieux touristiques s'ils n'ont pas de voiture.

W : Sur ce plan, la Vennbahn est accessible par les gares, comme TroisVierges et Eupen. Mais en Ardenne ou dans l'Eifel, cette problématique est bien réelle. L'offre de mobilité est réduite, et la voiture reste un moyen d'accès quasi inévitable. Mais on peut trouver une solution sans empiéter sur la qualité de notre offre touristique.

Notre projet de parc national veut rendre cette magnifique nature plus visible tout en rendant son accès plus facile. On y travaille, mais cela reste un défi important, car il faut concilier à la fois la protection de la nature et son accès par le public.

GW : Merci beaucoup et à dans 10 ans ?

Un public nombreux malgré la météo



L'équipe de CDR sur son stand

SPEED PEDELEC SUR LE RAVeL :

En Belgique, 2022 a été une année record pour ce qui concerne la vente de vélos. Parmi ceux-ci il est une catégorie qui en sort grand vainqueur, ce sont les vélos électriques. De plus en plus de Belges choisissent le vélo électrique pour se rendre au travail et un nombre toujours croissant d'entre eux optent pour la version puissante du vélo à assistance, à savoir le Speed-Pédélec (SP).

Mais quel est donc la différence avec un vélo à assistance électrique "classique" ?

Si le SP est bien aussi un vélo à assistance électrique, ce dernier n'a pas la limite de puissance telle que celle imposée aux vélos à assistance électrique traditionnels (VAE). Rappelons que le VAE doit posséder un moteur d'une puissance inférieure ou égale à 250 watts, dont l'alimentation s'interrompt si le cycliste cesse de pédaler, et se réduit puis s'interrompt lorsque la vitesse du véhicule atteint les 25 km/h.

Le SP quant à lui peut disposer d'une puissance pouvant aller jusqu'à 4000 watts et atteindre une vitesse de 45 km/h. On parle toujours bien dans ce cas d'assistance électrique. Pour être bien complet, notons que le SP doit être également différencié du vélo dit 'motorisé' qui lui est capable de fonctionner de manière autonome sans devoir pédaler. Dans ce cas pour être considéré comme tel, il devra respecter une puissance maximale de 1000 watts et ne pas dépasser la vitesse de 25 Km/h.

Donc voilà, la grande différence entre un SP et un VAE classique se situe au niveau de la vitesse qui peut être atteinte. Cela implique que le SP est soumis à une réglementation beaucoup plus restrictive également ! En effet, il faut

- avoir l'âge de 16 ans minimum pour pouvoir le conduire ;
- posséder un permis de conduire automobile ou AM cyclomoteur ;
- légalement immatriculer l'engin ;
- en outre, le port du casque est obligatoire.

En résumé le speed-pédélec est considéré aux yeux de la loi comme un cyclomoteur !



Dès lors les SP sont-ils autorisés sur le réseau RAVeL ?

Rappelons d'abord ce qu'est le RAVeL : C'est un réseau de voiries publiques au même titre que nos routes et autoroutes. L'utilisateur y est tenu de se conformer au code de la route et d'y respecter certaines règles.

Le RAVeL n'est pas une piste cyclable comme certains peuvent erronément le penser. Les cyclistes n'ont pas la priorité. Ce réseau fait partie de la catégorie dite 'des chemins réservés' sur lesquels ne peuvent circuler que les usagers dont le symbole est reproduit sur les panneaux F99a placés aux accès d'entrée.



Le réseau autonome des voies lentes est donc un espace partagé entre différentes catégories d'utilisateurs qui doivent se respecter mutuellement avec bon sens et courtoisie.

QU'EN EST-IL ?



Jean-Luc
DUPONT

Un élément certain : l'émergence du SP est à considérer comme une excellente alternative visant à réduire l'usage de la voiture au même titre que le VAE ou le vélo musculaire.

Si l'on souhaite réellement diminuer l'usage des autos, l'utilisation du SP doit nécessairement être encouragée. Celui-ci est particulièrement adapté aux trajets domicile-travail entre autres car il permet d'arriver plus vite, plus tôt et sans être épuisé avant de commencer la journée de travail.

L'article 22 quinques relatif à la circulation sur les chemins réservés précise bien que les usagers de ces chemins :

- ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner ;
- doivent redoubler de prudence en présence d'enfants ;
- ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

Et les speed-pédélec dans cela ?

Et bien ces « vélos rapides » ne sont pas autorisés à y circuler. Pour qu'ils puissent le faire il est nécessaire que le panneau F99a comporte le symbole de leur catégorie, le P surmonté d'un cyclomoteur. Ce n'est pas généralement le cas sur l'infrastructure du RAVeL.



En Flandre, la ministre de la Mobilité et des Travaux publics Lydia Peeters a pris la décision d'autoriser la circulation des SP sur les 2000 km de chemins de halage à condition d'y respecter la vitesse maximale de 30 km/h.

En Wallonie, les chemins de halage des voies hydrauliques étant intégrés au réseau RAVeL, on ne peut en principe rencontrer des SP sur ceux-ci. En principe, car il n'est pas rare d'y constater la présence de vélos arborant une plaque d'immatriculation tout comme il est devenu fréquent de croiser des trottinettes et autres engins aux performances nettement supérieures aux 25 km/h autorisés.

Voilà qui suscite immanquablement la question quant à l'éventuelle place des SP sur le réseau RAVeL...

En Belgique, le succès du SP est principalement dû au marché du Nord du pays qui s'est développé assez rapidement avec plus de 90% de part par rapport à la Wallonie. Pourquoi une telle différence avec notre région ? Certainement au fait qu'il y ait davantage d'infrastructures adaptées en Flandre.

La possibilité d'emprunter les voies hydrauliques représente, à n'en pas douter, un atout non négligeable. Le SP étant finalement considéré comme un cyclomoteur de classe B, cela ne le cantonne-t-il pas au même niveau que les engins thermiques ?

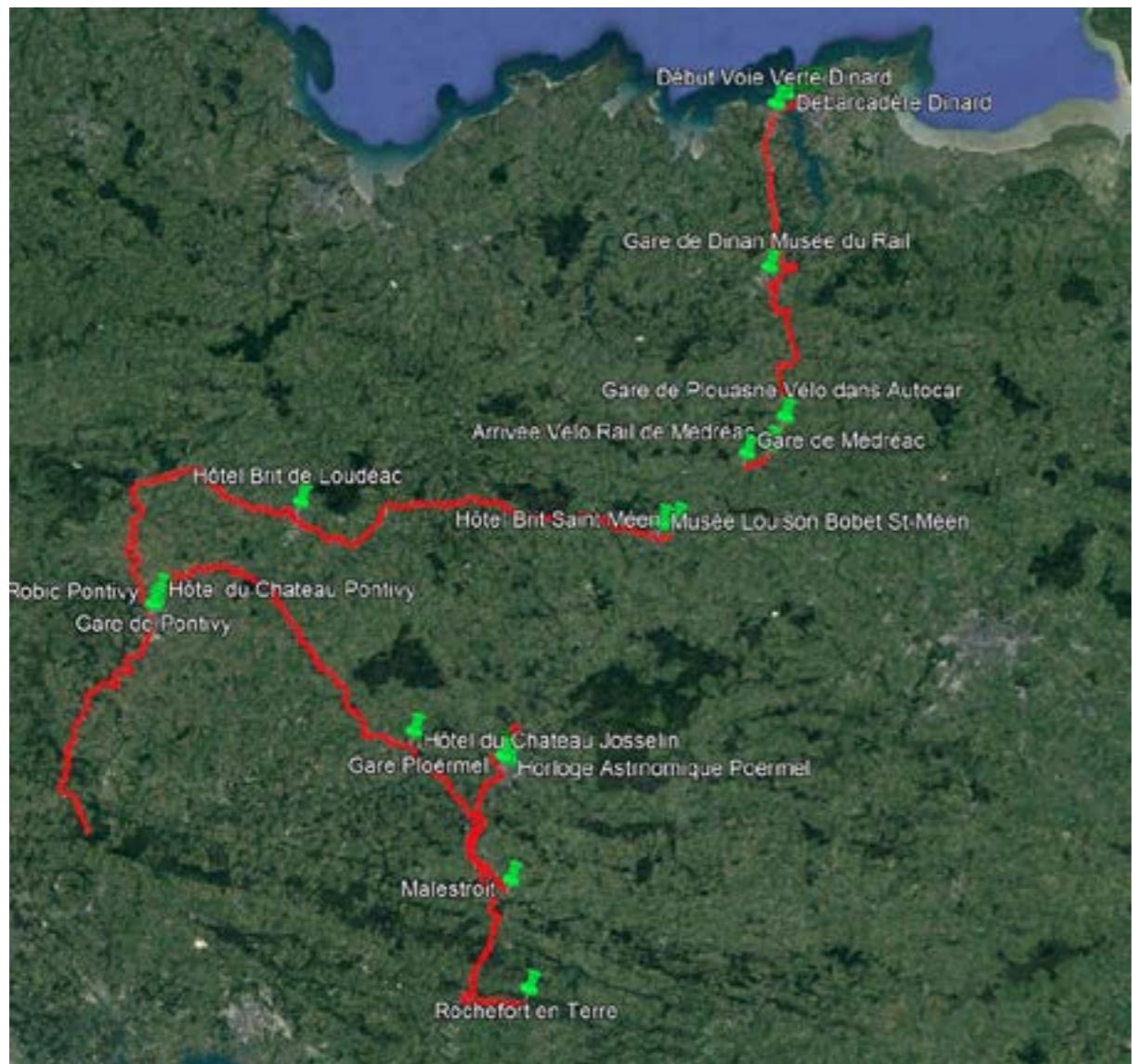
Selon le Gracq, il semble évident que les « speed » sont utilisés de façon moins dangereuse et que leur vitesse de croisière s'approche bien souvent plus des 35 km/h que des 45 km/h dont on fait souvent référence. Les trajets avec ce mode de déplacement peuvent s'avérer très compliqués dès lors qu'ils sont bien souvent obligés de se rabattre sur des chaussées à forte fréquentation.

En raison de son potentiel à contribuer à la diminution de l'usage de la voiture, nul doute qu'en matière de speed-pédélec, la législation sera appelée à évoluer et à établir de nouvelles règles. Des études ont largement montré que 50% des usagers de ce type de vélo utilisaient auparavant la voiture comme moyen de déplacement.

Wait and see !

VOYAGE 2024 : À LA DÉCOUVERTE DES VOIES VERTES DE BRETAGNE !

Comme chaque année, l'asbl « Chemins du rail » organise son voyage annuel à l'étranger. Pour 2024, c'est un périple d'environ 330 km qui nous emmènera à la découverte, au cœur de la Bretagne, de magnifiques voies vertes à travers une nature préservée et du patrimoine ferroviaire souvent restauré. Nous parcourrons la région du Nord au Sud au départ de Saint-Malo pour rejoindre Vannes, située sur les rives nord du golfe du Morbihan.



Itinéraire du voyage en Bretagne programmé en juin 2024



Jean-Luc
DUPONT

Le Programme

Dimanche 16.06.24

Rendez-vous à Heppignies. Parking aisément accessible et sécurisé. Chargement des vélos dans la remorque adaptée et embarquement dans le car. Direction la Bretagne avec logement à Saint-Malo.

Lundi 17.06.24

Départ de Saint-Malo avec traversée en bateau pour rejoindre Dinard avec une première voie verte en direction de Dinan de 27 km. Visite du musée du Rail en gare de Dinan puis direction Plouasne à 26 km, avec chargement des vélos avant de nous rendre en gare de Médéac pour un petit trajet en draisines de 6 km, suivi d'un goûter avant de reprendre le car pour Saint Méen-le-Grand et rejoindre notre logement du soir, l'hôtel Brit.



Ancienne gare de Médéac

Mardi 18.06.24

Visite du musée Louison Bobet (triple vainqueur du tour de France) avant de

Le voyage d'une durée de huit jours s'effectuera en juin 2024. Le départ est prévu le dimanche 16 et le retour le dimanche suivant. Comme de coutume, le transport des participants et des vélos sera assuré par les « Voyages Léonard ». Nos vélos seront donc en totale sécurité grâce à la remorque spécialement adaptée au transport de ces derniers. Le parcours sera essentiellement constitué de voies vertes issues d'anciennes voies ferrées ainsi que le long des cours d'eau. Quelques rares tronçons de routes seront empruntés pour effectuer quelques liaisons entre les sites propres.

Rejoignez-nous nombreux pour admirer les charmes de la Bretagne avec ses stations balnéaires, comme la ville fortifiée de Saint-Malo ou la ville d'art et d'histoire de Dinard où nous emprunterons notre première voie verte.

Le périple sera ponctué d'activités riches en découvertes. La part belle sera faite au patrimoine ferroviaire :

- avec la visite de musées consacrés au rail et d'anciennes gares ;
- un parcours en draisines ;
- un trajet en chemin de fer touristique.

Une croisière sur le Golfe du Morbihan entre ses îles et îlots est également au programme et d'autres visites culturelles sont prévues.

Une assistance sera assurée tout au long du voyage. En effet, le car accompagnera le groupe chaque jour tout en se chargeant des bagages. Celui-ci nous assurera également certaines liaisons.

prendre la voie verte en direction de Loudéac située à 53 km. Arrêt à Merdrignac pour la pause de midi. Poursuite de notre périple pour arriver à l'hôtel "Brit Les voyageurs" de Loudéac.

Mercredi 19.06.24

Nous quittons Loudéac pour rejoindre Pontivy située à 48 km. Là nous serons attendus à la gare pour nous restaurer grâce à un foodtruck présent spécialement pour nous, et ensuite embarquer dans le train 'Napoléon-Express' des chemins de fer touristiques du Centre de Bretagne. Le parcours sera de 70 km aller-retour à travers des paysages mirifiques le long de la Vallée du Blavet. Nous irons rejoindre nos hôtels (logement dans deux endroits) avant de se retrouver dans un joli restaurant du centre-ville.

Jeudi 20.06.24

Départ de Pontivy vers Josselin à 48 km. Un arrêt est prévu dans le joli village de Rohan pour y prendre une collation sous l'ancienne Halle aux grains datant du XVIIème siècle. A notre arrivée à Josselin, nous rejoindrons notre hôtel situé en face du magnifique et imposant château de la famille Rohan que nous aurons l'occasion de visiter.



Château de Josselin

Vendredi 21.06.24

Nous quittons Josselin pour Malestroit situé 26 km où le repas de midi sera libre. Nous enfourcherons nos vélos pour poursuivre vers notre destination du jour, la ville de Ploërmel. Nous y serons logés à l'hôtel de l'Hippodrome. Nous ne manquerons pas d'effectuer une visite commentée d'une jolie curiosité : l'horloge astronomique de Ploërmel classée monument historique



Voie verte à Ploërmel

Samedi 22.06.24

Nous aurons la possibilité de faire le tour du Lac de Ploërmel et de poursuivre la voie verte qui nous conduira pour notre dernier parcours au charmant village de Rochefort-en-Terre, classé comme l'un des plus beaux villages de France. A l'issue de la visite, notre bus nous attendra pour nous reprendre nos vélos et nous transporter à Vannes qui sera notre dernière destination. Une croisière en bateau nous sera proposée afin de découvrir le Golfe du Morbihan tout en prenant un excellent repas à bord.

Dimanche 23.06.24

Départ pour notre retour en Belgique avec arrivée à Heppignies en fin de journée.

Rappel des conditions de participation :

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

2. A l'inscription, les participants remettront un certificat médical attestant de la capacité physique d'effectuer, à allure modérée, des trajets à vélo quotidiens d'au moins 60 km durant 6 jours consécutifs, et ce par tous les temps. Le parcours total à vélo est de 330 km. Les trajets à vélo seront guidés et encadrés par des administrateurs de l'asbl. Chaque participant engage néanmoins sa responsabilité, assure sa propre sécurité sur l'ensemble du parcours.

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

4. Les vélos voyageront dans une remorque. Le nombre de participants au voyage est limité à 44.

5. Notre voyagiste peut vous louer un vélo électrique.

Renseignements et inscriptions

(certains hôtels n'ont pas encore répondu à ce jour) :

Réservez dès à présent dans votre agenda ces dates ! Afin de préparer au mieux

ce périple, merci de nous signaler par téléphone (081.657.596) ou par mail (info@cheminsdurail.be) votre intérêt pour ce voyage. Les inscriptions seront ouvertes dès janvier 2024.

Les informations détaillées seront publiées ultérieurement car au moment d'écrire ces lignes, le prix du voyage n'est pas encore fixé. Nous attendons encore en effet des offres de prestataires.

Estimation du prix du séjour : 1290,- (à préciser en janvier 24)

Estimation supplément chambre simple : 350,- (à préciser en janvier 24)

Premier acompte le 31.01.24

Deuxième acompte le 15.03.24

Solde le 01.05.24

Prix comprenant les logements et les repas petits-déjeuners du matin et ceux de midi (pique-nique) et soir à l'exception des midis des vendredi 21.06 à Malestroit et samedi 22.06 à Rochefort-en-Terre. Sauf exception, les boissons ne sont pas comprises.

Vous souhaitez avoir un aperçu du voyage ?

Visionnez notre vidéo en ligne en scannant le QR code :





Jacques
COUNET



Cabine de signalisation à Sourbrodt

Les cabines de signalisation...

UN TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDE POUR LE MOINS ORIGINAL.

Le 4 mars 2022, nous étions contactés par une étudiante en architecture d'intérieur nous demandant de quelle documentation nous disposions afin de contribuer à ses premières recherches en vue d'un mémoire de fin d'études sur la réhabilitation des anciennes cabines d'aiguillage.

Cabines d'aiguillage, cabines de signalisation, architecture d'intérieur, voilà bien une alchimie surprenante qui n'a pas manqué de susciter ma curiosité. Et donc, dès le 10 mars 2022, je recevais Mademoiselle Binet en notre centre de documentation de Jambes afin de « farfouiller » dans tous nos ouvrages et ouvrir quelques pistes préliminaires. Ce sont des centaines de pages que nous avons feuilletées pour trouver des articles, des photos, des commentaires, tellement le sujet est transversal.

Gilbert Perrin fut mis à contribution au premier chef et son ouvrage « Dictionnaire du patrimoine ferroviaire » fut des plus utiles, ainsi qu'un premier inventaire que Juliette Binet complétera par la suite grâce à ses recherches toutes directions. Sur le site de la SNCB, une cabine à vendre à Watermael-Boitsfort, manifestement déjà habitée. A Chimay, une ancienne cabine intégrée à une habitation le long du RAVeL. A Spa, une ancienne cabine ayant servi d'habitation, mais hélas vouée à la destruction, etc. Premier « débroussaillage », un peu comme lorsque nous abordons une voie ferrée abandonnée susceptible de devenir RAVeL.

Puis plus de nouvelles depuis mai 2022, et heureuse surprise ce 3 juillet, je reçois un mail de Juliette Binet avec un lien pour télécharger le Mémoire de Master 2 en architecture d'intérieur à finalité patrimoine bâti – intitulé « Les cabines de signalisation, un patrimoine méconnu. Questionnements sur la valeur et l'avenir de ce petit élément de l'architecture ferroviaire » présenté, manifestement brillamment, à l'Ecole supérieure des Arts Saint-Luc Liège en présence de Madame Vanessa Amormino de l'AWaP, en

qualité de lectrice externe, et qui a soutenu la demande de classement du site de Sourbrodt sur la Vennbahn. Site dont il est amplement question dans ce TFE.

Et quel mémoire ! Extrêmement fouillé. Ayant fait appel à de très multiples sources d'informations. Très documenté. Riche de nombreux questionnements. Et débouchant sur des propositions bien concrètes.

Mais laissons la parole à Juliette Binet pour défendre son mémoire, devant nos lecteurs cette fois.

J.C. Mademoiselle Binet, lors de notre première rencontre, vous nous avez fait part du scepticisme de votre corps professoral face au sujet auquel vous aviez pensé. Pourriez-vous nous en dire plus sur ces interrogations et surtout de quelle façon vous avez pu le convaincre de vous faire confiance ?

J.B. Bonjour Monsieur Counet. Tout d'abord, merci pour l'importance que vous avez porté à ma recherche ainsi que pour vos retours sur ce travail. Lorsque nous nous sommes rencontrés, j'étais au tout début de ma recherche et nous étions encore à l'étape où nous devions faire valider les sujets. Dans mon cas, le thème étant très peu traité, le risque était de ne pas avoir suffisamment de substance pour écrire tout un mémoire sur le sujet. Cette crainte était tout à fait légitime et visait à me préparer à la suite. C'est d'ailleurs suite à ma visite chez vous que l'on a pu évaluer la faisabilité de ce travail.

J.C. Au départ, j'avais l'impression que l'orientation irait vers des aménagements intérieurs en vue d'y habiter. Interprétation sans doute naïve de la notion « d'architecture d'intérieur » pour le bétotien en la matière que je suis. Manifestement, vous avez pris une autre direction. Pourriez-vous nous expliquer votre cheminement ?

J.B. Eh bien, votre réflexion n'est pas tout à fait incorrecte. L'architecte d'intérieur peut, en effet, intervenir pour des projets privés (et donc des

habitations) mais aussi pour des projets publics ou encore semi-publics. Lorsque je parle de réaffectation dans le mémoire, je me pose la question de ce qui pourrait être réinstallé dans la cabine. La fonction que l'on va y placer découle d'une observation et d'une « enquête ».

Effectivement, pour que le projet tienne la route, il est important que la fonction qu'on y installe ait du succès. Pour ce faire, on va s'intéresser au contexte (Où sommes-nous ? Quels commerces y a-t-il déjà autour ? Quelles activités s'y déroulent ? Dans quel type de quartier sommes-nous ? etc.) ainsi qu'à la demande des habitants, de la commune, etc. Il se pourrait donc que la réaffectation vise un logement. Dans le cas de la cabine de signalisation de Sourbrodt, on ne pouvait pas ignorer l'opportunité que nous offre son site : le passage de la Vennbahn, sa proximité avec le parc national des Hautes-Fagnes et du signal de Botrange ainsi que la richesse en termes de patrimoine ferroviaire. Dans ce cas, il fallait aussi prendre en compte la petite superficie qu'offrait la cabine qui par conséquent limitait les possibilités de réaffectation. Et pour finir de répondre à cette question, j'ajouterais que la situation de la cabine face aux voies est également à prendre en compte. Le programme sera différent en fonction de sa distance par rapport aux voies de chemin de fer ainsi que de son accessibilité. L'activité et l'intensité de celle-ci sur les voies aura aussi un impact sur le choix du programme.

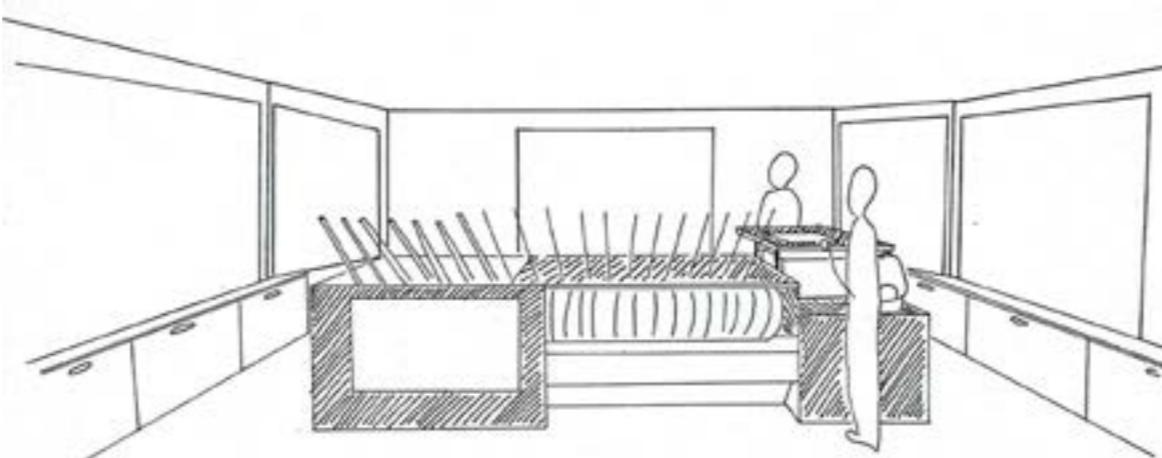
J.C. Dans votre mémoire, vous mettez en évidence le côté humain du sujet, de ceux qui y ont travaillé, de ceux qui se souviennent, de ces « travailleurs de l'ombre » comme vous lesappelez. Vous êtes allée jusqu'à interroger un ancien cheminot allemand. Pourriez-vous nous développer ce côté attachant de votre mémoire ?

J.B. Les cabines de signalisation sont, à première vue, un élément essentiellement technique. C'est pourquoi, nous avons tendance à oublier ce

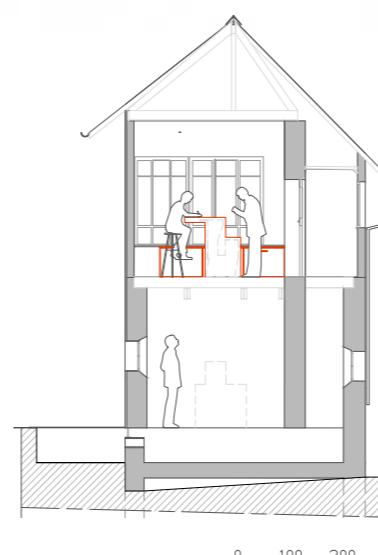
qu'il y a au-delà. L'une des premières questions que je me suis posée portait sur l'émulation qui s'y déroulait lorsqu'un train passait sur la section commandée par la cabine. Lors de mes recherches et des différentes visites que j'ai réalisées, j'ai pu imaginer une journée type de travail. J'ai alors pris conscience que la cabine était finalement aussi un lieu qui accueillait des personnes et, par la même occasion, un lieu qui faisait partie du quotidien de certaines personnes. Cet aspect permet de mettre en lumière l'attachement qu'éprouvent aussi bien les personnes qui y travaillaient que celles qui passaient devant chaque jour.

J.C. Après vous être attachée à cerner la question des cabines de signalisation, après avoir posé quelques clés de compréhension de ces cabines, après avoir appréhendé leur avenir, vous vous êtes concentrée sur le cas particulier des cabines I et II de Sourbrodt. Pourriez-vous développer et illustrer pour nos lecteurs ce volet de votre travail ?

J.B. Pour terminer ma recherche, j'ai tenté d'appliquer les résultats de mes investigations antérieures. J'ai longuement parlé de l'importance du bâti de signalisation tout au long de ce mémoire. Pourtant, j'ai rapidement remarqué que cet élément central représentait la plus grosse problématique d'aménagement de l'espace. C'est pourquoi j'ai tenté de réaliser deux versions : dans la première, on conserverait le bâti et dans la seconde on enlève le bâti et l'on tente de le faire comprendre par d'autres moyens. Cette seconde version peut également s'appliquer dans le cas des cabines qui sont toujours debout mais dont on a retiré le bâti de signalisation. Cette expérience soulève



Perspective du cas concret 1



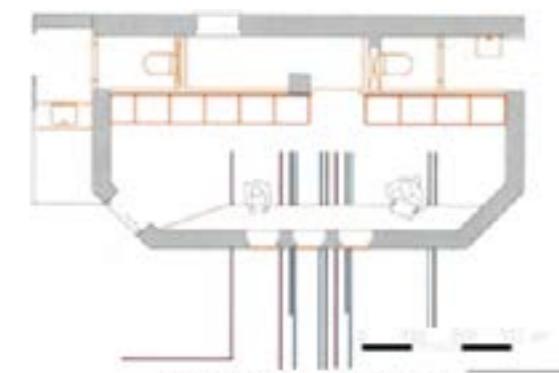
Coupe du cas concret 1

La première version (cas concret 1)

1) propose de conserver le bâti de signalisation. Ceci va limiter l'espace disponible mais aussi les possibilités de programmes. Je vais donc opter pour une programmation qui demande moins d'espace : ici, un office du tourisme. Etant donné que les espaces restant autour du bâti de signalisation sont des espaces de circulation, je vais choisir de les conserver en tant que tel et donc de travailler autour du bâti. Je vais uniquement casser un mur afin de créer une entrée et une sortie et ainsi fluidifier la circulation lorsqu'il y aura plus de monde à l'intérieur. On retrouvera une banquette d'attente à l'entrée qui sera oblique afin de dégager l'espace et permettre la circulation tout en invitant le visiteur à entrer. Une structure sera ensuite installée autour du bâti. Elle sera soit dans un matériau transparent tel que le verre ou le plexiglas ou bien la structure sera habillée de panneau de façon à

laisser apparaître certaines parties intéressantes et recouvrir les autres pour y installer des écrans, des flyers, un bureau d'accueil, etc.

Dans la seconde version (cas concret 2), je me permettrais d'installer une programmation qui demande plus d'espace : Un point boisson et petite restauration à commander au comptoir avec une salle de dégustation au premier étage. Des WC seront installés au rez-de chaussée. Dans cette version je retirerai le bâti, je tenterai de faire comprendre la présence du bâti ainsi que le passage d'un message démarrant au premier étage en passant par le rez-de chaussée et allant ensuite s'appliquer sur les voies de chemin de fer. C'est pourquoi, je propose de travailler avec un « rail », inspiré de celui qui compose la voie de chemin de fer, qui vient se développer dans l'espace et permet de développer les besoins comme des assises, des plans de travail, etc. Cette idée de rail sera reproduite à l'extérieur



vue en plan du cas concret 2

pour installer des espaces détentes et créer un parcours qui mènera à la cabine Sourbrodt II ouverte aux visiteurs et conservée telle quelle.

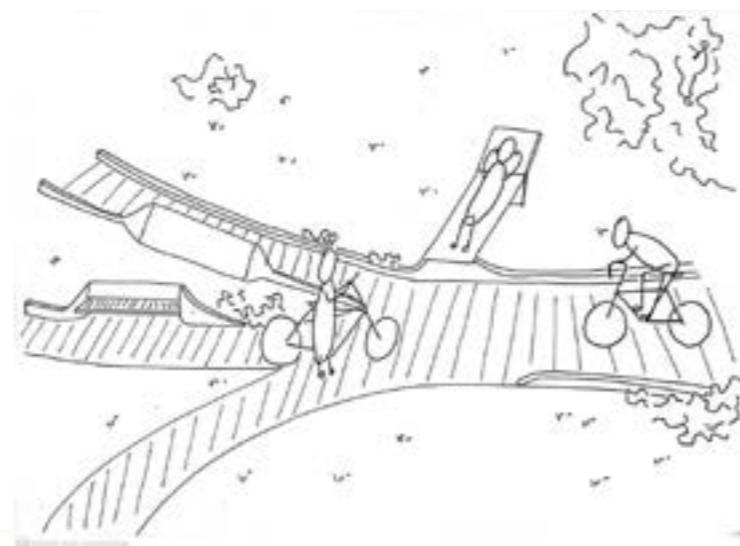
J.C. Et en conclusion ...

J.B. Je peux vous dire qu'avec ce travail j'ai eu l'occasion de découvrir un patrimoine dont peu de gens en connaissent la valeur ou même encore l'utilité. Comme je le dis souvent dans ce mémoire, il est méconnu du grand public. Cette méconnaissance et le manque d'intérêt

porté à l'égard de ce type d'édifice mène vers la perte et la destruction de celui-ci. Pourtant, le mémoire prouve que la situation est grave et qu'il est temps d'agir si l'on ne veut pas le perdre définitivement. Lorsque l'on regarde la situation dans les pays voisins, qui eux ont déjà commencé à classer ou inventorier, on peut se demander s'il n'est pas déjà trop tard pour la Belgique. J'espère que ce travail pourra faire découvrir les cabines de signalisations sous ses différents aspects et déboucher sur d'autres études ou encore soutenir des dossiers de demande de classement à l'avenir.



Perspective du cas concret 2



Espace de détente et lien entre les deux cabines qui évoque le chemin de fer (cas concret 2)

Encore un tout grand merci de nous avoir associés à votre mémoire, et de nous avoir consacré du temps pour répondre à cette interview. Nous vous souhaitons plein succès pour votre entrée dans la vie professionnelle qui, au vu de ce travail de fin d'étude, sera, à n'en pas douter, très prometteuse.

HAMOIR : UNE LIAISON TANT ATTENDUE LE LONG DE L'OURTHE !



Le 15 septembre dernier était inaugurée la passerelle permettant de relier Hamoir à Sy, le long de l'Ourthe. Chemins du Rail y était !

« Après autant d'années de combat », entame Patrick LECERF, Bourgmestre de Hamoir, « je pense que nous avons bien mérité de savourer la finalisation d'une étape importante de la construction du RAVeL de l'Ourthe... La construction d'un réseau autonome de voies lentes dans la vallée de l'Ourthe est une étape supplémentaire dans l'adaptation des infrastructures de mobilité au mode de vie de notre époque ».

En effet, soulignons que le nouveau tronçon s'avère précieux car il permet de décloisonner les villages de Comblain-la-Tour, Fairon et Hamoir qui deviennent ainsi reliés entre eux par la voie verte. Et le Bourgmestre de rappeler que « ce chantier, inauguré par le ministre Di Antonio en mars 2018, a nécessité la construction de deux



passerelles sur l'Ourthe et d'une passerelle dite « écologique » pour franchir le site de l'ancienne carrière du Chirmont».

Par humour, Patrick Lecerf souligne que les habitants appellent cette passerelle écologique, « l'inespérée », du fait qu'il aura fallu quelques années pour la voir enfin réalisée. La belle castine, de son vrai nom, fait référence à la pierre extraite dans la région et crée le trait d'union entre la modernité et l'histoire locale.

Gageons que le RAVeL puisse se poursuivre dans les meilleurs délais au-delà, sur l'itinéraire régional W7 (Sur la route des Ardennes) en direction de Bomal de manière à assurer une liaison continue depuis Liège jusqu'à, pourquoi pas, La Roche, et ce, pour le plus grand bonheur des usagers.



Jacques
BOTTE



COUPS DE CŒUR : POUR CEUX ET CELLES QUI MANIFESTENT DES ENVIES DE BALADES-VÉLOS EN FAMILLE OU ENTRE AMIS

Entre Semois (B) et Semoy (F) : de Membre à Monthermé.

Cette randonnée à vélo d'environ 51 km, emprunte au départ l'ancienne ligne vicinale L554 jusqu'à la frontière française près de Sorendal. Cette gare de transbordement vicinal-ferroviaire était aussi à l'époque la douane franco-belge. Dès Nohan sur Semoy en France, le parcours se prolonge en voie verte sur l'ancienne assiette ferroviaire SNCF jusqu'à Monthermé.

Tout au long de votre randonnée, vous découvrirez de superbes paysages le long de la vallée de la Semois (Semoy) aux eaux limpides et sauvages et dont le parcours se termine à Monthermé en se jetant dans la Meuse.

Le dénivelé cumulé du parcours est de l'ordre de 300m et il présente quelques

courtes pentes significatives à l'aller. Vous pourrez néanmoins éviter ce petit tronçon assez exigeant comme décrit ci-dessous.

En partant du petit village de Membre-sur-Semois (commune de Vresse), vous longerez la Semois pour traverser celle-ci au premier 'pont-cassé'. Ce dernier restauré depuis 2022 est maintenant ouvert en tant que piste cyclo-piétonne. Vous traverserez dans la foulée le plus long tunnel droit vicinal de Belgique restauré également. A la sortie du tunnel, le second pont * devrait quant à lui, rester tel quel et ne pas être rénové. Vous rejoindrez rapidement le petit village touristique de Bohan en longeant la Semois. Encore quelques km en Belgique sur le tout nouveau tronçon vicinal récemment ouvert en RAVeL et vous déboucherez en France.



QR code aller





A la frontière, vous aurez le choix entre prendre la route (tronçon plat) jusqu'à Les Hautes Rivières ou, pour les plus sportifs, tester le tronçon de liaison balisé « la Trans-Semoysienne ». Celui-ci est, au début, assez raide par moments et même empierré sur quelques dizaines de mètres avant d'arriver aux premières bâties de la bourgade Les Hautes-Rivières.

Tunnel Membre - Bohan

Dès Nohan-sur-Semoy, vous reprendrez le site propre le long de la Semoy qui s'étire dans de belles courbes paysagères jusqu'à Monthermé. La petite ville qui se mire dans les eaux de la Meuse est assez plaisante et de belles aires de pique-nique sont mises à disposition juste à la fin du parcours proposé dans les parcs de l'abbaye du Val-Dieu ou en bord de Meuse à la capitainerie.

Tout au long de cette ancienne voie ferrée,

des panneaux explicatifs vous donneront quelques souvenirs d'époque.

Après la pause, nous vous invitons à passer à l'Office de Tourisme (dans le centre) situé Place Jean-Baptiste Clément pour y découvrir les points d'attractions locales.

Par la suite, il faudra entamer le retour soit en reprenant le chemin du matin par la voie verte, ou en traversant quelques petits villages frontaliers en bord de Semoy jusqu'à Nohan et rejoindre ensuite Les Hautes- Rivières par une petite départementale. A la frontière pensez reprendre le bout de RAVeL jusqu'à Bohan où restaurants, bistrots et commerces ne manquent pas.

Encore 2 km environ via le tunnel et le pont cyclo-piéton et vous serez revenu au point de départ du matin.

* Les arches des deux ponts du vicinal ont été détruits pendant la seconde guerre. Le pont de Bohan est devenu, au fil du temps, une curiosité historique.



QR code retour



COUPS DE CŒUR : POUR CEUX ET CELLES QUI MANIFESTENT DES ENVIES DE BALADES-VÉLOS EN FAMILLE OU ENTRE AMIS

La Ligne 156 et le chemin de fer des 3 vallées.

Ce parcours découverte, d'une longueur d'environ 42 km, vous emmène sur un tronçon du RAVeL de la L156, à savoir celui de Heer-Agimont à Mariembourg.



Ligne 156

Etape 1

La première « étape », à vélo, emprunte le RAVeL L156 que l'on quitte après 7 km pour rejoindre Doische. Vous arrivez ensuite, via le réseau Points Nœuds de la Province de Namur, à Treignes fin de la première « étape », longue de 18 km. La gare de Treignes est une gare ferroviaire hors service auparavant opérationnelle sur la L132 de Charleroi à Treignes qui a été limitée à Mariembourg. Mais elle est aussi le point de départ d'une belle excursion en train historique qui constitue votre deuxième étape.

Etape 2

Votre Vélo est embarqué sur le train, vous parcourez les 14 km qui vous séparent de la gare de Mariembourg. Ce train touristique appartient à l'Association des trois vallées (<http://site.cfv3v.eu/site/>) qui dispose d'un important patrimoine de matériel roulant ferroviaire historique originaire de plusieurs pays (Belgique, France, Luxembourg, Allemagne et Pologne). Elle organise chaque année (fin septembre) un "Festival Vapeur" apprécié de nombreux amateurs. N'hésitez pas à visiter également le musée de L'Association. Les jours où « le train ne

En 1990, le MET, devenu le SPW par après, inaugura le tronçon Hermeton - Mariembourg du Réseau RAVeL. Celui de la L156 nous offre d'agrables surprises : des forêts, des bocages, la Fagne... La balade en boucle que nous vous proposons démarre à Heer-sur-Agimont en bord de Meuse et comporte 3 « étapes », mêlant le vélo et le chemin de fer.

circule pas» : une alternative à vélo entre Treignes et Mariembourg est proposée. Autre possibilité de visite à Treignes : le musée archéologique du Malgré tout (museedumalgrétout.be).

Etape3

Vous récupérez donc votre vélo à Mariembourg pour entamer cette étape 3, d'environ 24km. Le RAVeL L156 vous emmène jusqu'au point de départ de la balade à Heer-Agimont. En cours de route, si le cœur vous en dit, nous vous proposons de prendre un chemin de traverse en quittant le RAVeL pour aller visiter le pittoresque village de Matagne-la-Petite et son Carmel (www.carmel.be) Après une longue histoire, celui-ci a été transformé en logements de différents types (gîtes, chambres d'hôtes), et vous reçoit dans le calme d'un ancien couvent construit au milieu du XVII^e siècle. Après la visite, vous pourrez rejoindre le RAVeL et



Musée à Mariembourg

terminer cette escapade. Elle vous aura permis de découvrir une partie de la Botte du Hainaut, petit coin de paradis et de paysages bucoliques de la Province du Hainaut.

Plus de détails :

- <https://www.cheminsdurail.be/parcours-decouvertes>
- <https://www.openrunner.com/route-details/l6333758>



MOBILITÉ ACTIVE, SÉCURITÉ ROUTIÈRE : CE QU'EN DISENT LES FAMILLES !

Anne-Françoise DELEIXHE



Voici le troisième et dernier volet de la série consacrée à la mobilité active, à l'éducation à la sécurité routière et à la place du RAVeL. Après les initiatives des autorités régionales et des acteurs de l'enseignement, nous avons cherché ce qu'en disent les familles, parents ou enfants.



Au-delà d'un radio trottoir permettant de prendre le pouls de ces usagers de la route, nous nous ferons l'écho des résultats d'une étude menée par ProVelo en 2023 pour le compte de Bruxelles Mobilité (Service Public Régional de Bruxelles). Son intitulé : « Quelle place pour le vélo dans les déplacements des familles à Bruxelles ? » L'étude complète ou sa synthèse peuvent être consultées en suivant le lien : <https://www.provelo.org/favoriser-les-deplacements-a-velo-vers-lecole/>

Même si la réalité d'une grande ville comme Bruxelles n'est pas systématiquement transposable à la réalité wallonne, certains constats et certaines pistes d'actions ne sont pas sans intérêt. Une même enquête serait sans doute intéressante à mener en région wallonne.

Une synthèse des résultats de l'enquête « Quelle place pour le vélo dans les déplacements des familles à Bruxelles ? »

A l'origine de cette enquête se trouve le constat que si le vélo a le vent en poupe à Bruxelles ces dernières années, certains segments de la population sont moins représentés dans le groupe des cyclistes et particulièrement les enfants. L'objectif de l'enquête consistait à « étudier le potentiel du vélo à Bruxelles » dans le cadre des déplacements de 5e et 6e primaire (réalisés en autonomie ou accompagnés d'un adulte). Ainsi, 10 écoles bruxelloises ont été sélectionnées - 8 francophones et 2 néerlandophones - réparties sur l'ensemble de la Région bruxelloise dans des quartiers aux aménagements cyclables variés.

Un premier volet de l'enquête a porté sur les infrastructures, particulièrement sur les nouveaux aménagements et leur impact sur la pratique du vélo auprès du public enfant et de leurs parents ou accompagnants. Le second s'est attaché à la perception du vélo chez les enfants et leurs parents tantôt à partir de la pratique du vélo du point de vue des enfants - image du vélo, ressenti, aspect

ludique, relation aux parents -, tantôt sur la pratique du vélo chez les enfants à travers le discours des parents - perception du danger, aspect logistique et organisationnel, relation aux enfants.

Au total, 15 parents d'élèves ou représentants scolaires ont été interviewés durant 45 minutes ; 160 questionnaires complétés ont été récoltés auprès des parents des élèves de 5e et 6e primaire des écoles concernées. De plus, 48 élèves et 24 parents ont participé à des groupes de discussion.

Dans le cadre de cet article, nous retiendrons, que le premier constat est qu'il est essentiel d'apporter une attention aux besoins spécifiques des enfants et leurs accompagnants dans la mise en œuvre des itinéraires cyclables.

“La peur de l'accident semble bien être l'un des principaux obstacles”

Ce n'est sans doute pas une surprise mais la peur de l'accident semble bien être l'un des principaux obstacles à la pratique active du vélo par les enfants. « Les répondants insistent sur le besoin de disposer d'aménagements sécurisés et séparés de la circulation ».

Par ailleurs, il apparaît que certains parents adoptent des « tactiques » pour accompagner leurs enfants à vélo, même, le cas échéant, en contournant le code de la route. Par exemple, ils permettent à l'enfant de 11-12 ans de rouler sur le trottoir dans les rues perçues comme trop dangereuses, ils roulent à côté de leur enfant pour faire « barrière » aux voitures, ils font des détours pour utiliser des voiries plus sécurisantes.

Ainsi, on voit se dégager quelques pistes : privilégier les itinéraires par rapport aux aménagements aux abords des écoles (rue cyclable...), comprendre et évaluer les « dispositions tactiques » développées par les parents cyclistes, tenir compte des besoins des enfants dans les aménagements urbains, cartographier un réseau cyclable « privilégié » depuis et vers les écoles bruxelloises.

En 2e lieu, l'enquête révèle la légitimité accordée à l'école en tant qu'acteur pour une mobilité active des élèves. Malgré le sentiment d'insécurité à l'idée de laisser son enfant rouler à vélo dans la circulation, les projets d'apprentissage du vélo organisés par les écoles sont perçus très positivement par les parents.

Une majorité d'entre eux perçoit également positivement les aménagements cyclo-piétons réalisés aux abords et sur le chemin de l'école.

Lors des groupes de discussion, les élèves disent à 52 % préférer le vélo pour se rendre à l'école devant la voiture (27%), les transports en commun (11%) et la marche à pied (10%).

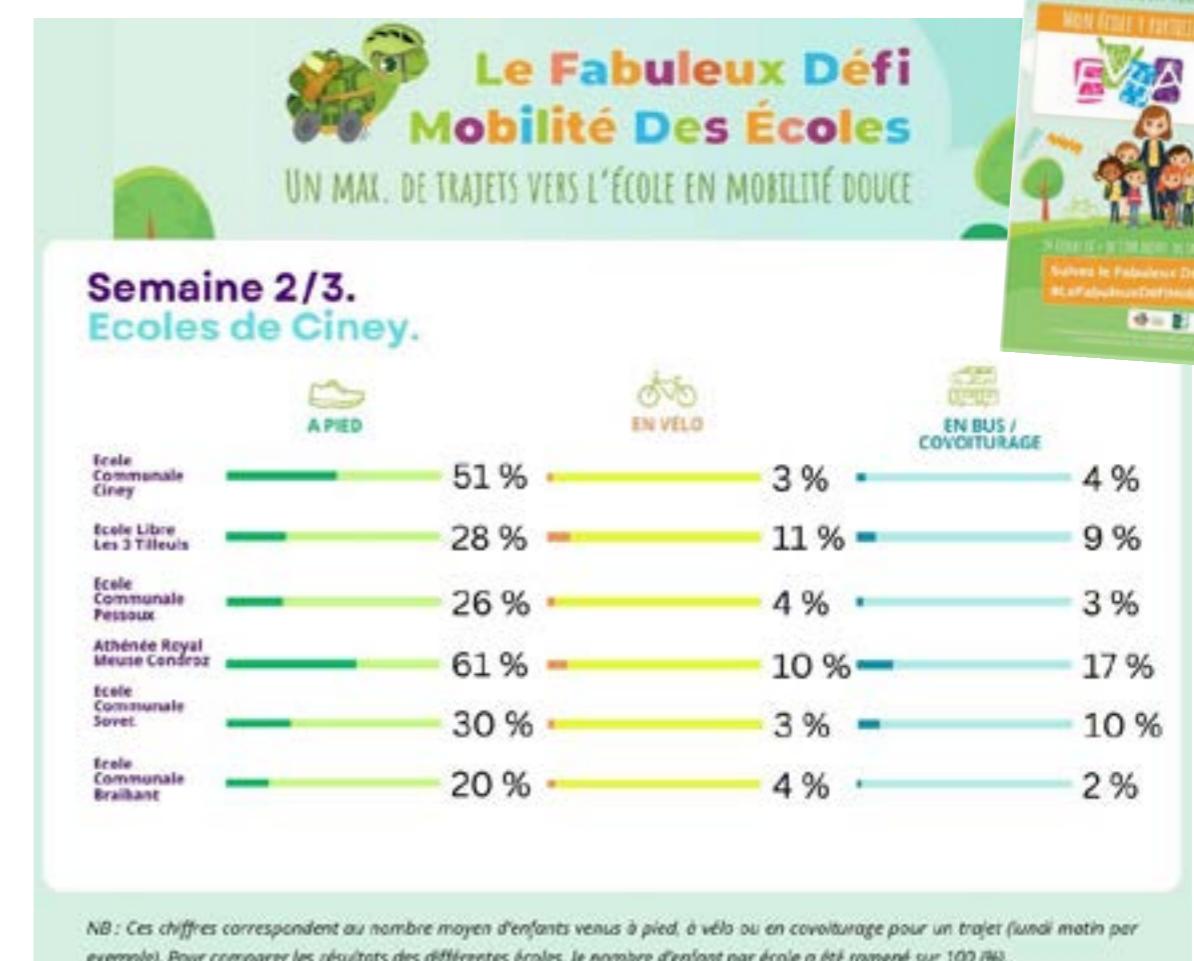
Sensibiliser, outiller, valoriser le travail réalisé au sein des écoles sont des pistes on ne peut plus adéquates. Points dont nous avons vu dans le premier article qu'ils étaient promus par la cellule EMSR du SPW Mobilité et portés par des associations comme ProVelo et Empreintes.

Si la mise en place d'aménagements séparatifs est perçue comme le meilleur moyen de réduire les risques encourus sur le chemin de l'école, et si les actions des écoles constituent une réelle incitation, cela ne suffit pas. Un troisième lot d'observations indique la nécessité, au-delà des frontières de l'école, d'inclure les parents et acteurs extrascolaires.

Lors des groupes de discussion, il est apparu que des projets de mobilité scolaire tels que le passage du Brevet du Cycliste, la création de rues scolaires, l'organisation de la journée sans voiture offraient de réels leviers pour apporter plus d'autonomie aux enfants tant à vélo qu'à pied.

Cependant, ces projets sont parfois ignorés des parents et le soutien des acteurs extra-scolaires s'en faisant l'écho permettraient de renforcer leur impact.

Les pistes qui se dégagent pour améliorer la situation sont toutes de l'ordre de l'implication des parents à la base du projet ainsi qu'une meilleure communication entre tous les acteurs. L'enquête souligne encore la nécessité d'une approche holistique des besoins des familles ainsi que la pertinence de saisir les moments-clés, comme par exemple, l'entrée en secondaire ou un changement d'école pour découvrir de nouvelles façons de se mouvoir.



Et en Wallonie ?

À lire ces résultats, il apparaît clairement que la présence d'un RAVeL, voirie séparée de la circulation est un incitant majeur à la pratique du vélo et de la marche en autonomie par les enfants. A plusieurs reprises, lors de nos comptages estivaux, nos enquêtes qualitatives en situation de RAVeL urbain, Bastogne, Beyne-Heusay, Comines pour ne citer qu'eux, ont révélé une plus grande utilisation du RAVeL par les jeunes pour leurs déplacements quotidiens.

Si aucune étude n'a à ce jour été menée en Wallonie, les expériences y sont cependant multiples et montrent toute leur utilité.

A titre d'exemple, l'initiative du GAL Condroz Famenne menée par Pauline Thyron depuis plusieurs années avec 24



écoles de l'entité qui a culminé par un défi Mobilité pour pas moins de 1300 élèves en ce mois de septembre 2023. Depuis 5 ans, les élèves de la 3e maternelle à la 6e primaire bénéficient d'un cursus mobilité qui leur permet de devenir d'abord des piétons responsables puis, en grandissant des cyclistes responsables.

De plus, le GAL a identifié des parcours sécurisés pour 13 écoles. Il en est résulté une carte pour chaque école à partir des noyaux d'habitats. Chaque enseignant s'est vu remettre un dossier pédagogique lui permettant de prendre le relais au-delà du projet du GAL. (1)

A plusieurs reprises aussi, les enfants ont manifesté leur préférence pour le vélo, un peu moins pour la marche, pour se déplacer vers l'école ou leurs activités sportives ou parascolaires. Le sentiment de liberté, la joie du mouvement, le contact avec les copains y sont pour beaucoup.

Du côté des parents, l'idée, de se déplacer autrement qu'en voiture, même avec ses enfants, est souvent refoulée par déficit d'informations et difficulté d'expérimenter d'autres modes de déplacement. S'appuyer sur des initiatives de l'école ou d'associations dans le cadre de formation ponctuelle ou de semaine particulière comme la semaine de la mobilité ouvre réellement la voie à un possible changement.

Ce changement est en marche, le RAVeL et sa promotion y contribuent pour une mobilité à la fois douce et active !

(1) FB GAL Condroz-Famenne – Les résultats n'ont pas eu pour but de mettre les écoles en compétition entre elles mais plutôt d'être un stimulant au sein même de chaque école.

Bernard Dehaye

L'HOMME QUI AIME LE VÉLO !

Bernard Dehaye, membre de Chemins du Rail, est un sportif invétéré. Il consacre depuis quelques décennies déjà une large partie de sa vie, à la militance pour le vélo, notamment au sein du GRACQ et PROVELO

Bernard Dehaye



Qui êtes-vous ? Quel est votre parcours familial, scolaire et professionnel ?

Bernard Dehaye, 68 ans, aîné d'une famille de 6 garçons, d'origine namuroise, d'un père officier para-commando et d'une mère kiné. J'ai eu la chance de pratiquer des dizaines de sport, comme la voile et le vol à voile. Mais c'est en athlétisme que j'ai obtenu mes meilleurs résultats (triple saut) au point d'être sélectionné en équipe nationale, et de

devenir entraîneur fédéral adjoint.

J'ai entamé des études de médecine, que j'ai interrompues après deux candidatures, m'étant trop dispersé entre le sport de haut niveau, les études universitaires et ma vie affective. Je me suis engagé comme officier à l'armée, dans l'arme du génie d'abord (constructions, destructions à l'explosif), et dans l'informatique ensuite, où je me suis occupé du programme de paiement des salaires de toute la Défense nationale, gendarmerie incluse.

J'ai ensuite quitté l'armée pour entrer au Crédit Communal, toujours comme informaticien. En 1986, j'ai été un des premiers à programmer les cartes à puce qui allaient devenir nos cartes de banque dix ans plus tard. Marié, 3 enfants, j'habite Evere depuis 1989. Je suis alors devenu responsable de la gestion des budgets de la banque pendant 9 ans au sein de la Planification Stratégique. A l'époque, je courrais encore les 20 km de Bruxelles en moins d'une 1h20.

Comment en êtes-vous arrivé à militer pour le vélo au sein du GRACQ ? Quelles fonctions y avez-vous occupées ? Quel est votre souvenir le plus marquant ?

En '95, suite à des lésions articulaires aux genoux et au dos, le corps médical m'a interdit la course à pied, me laissant le choix entre la marche, le vélo ou la nage sur le dos. Le choix du vélo s'est vite imposé à moi pour me rendre tous les jours au travail, à 5 km de mon domicile. Durant cet été-là, j'ai participé à presque toutes les balades guidées à vélo proposées par Pro Vélo.

Lors de la dernière balade de la saison, ma guide était la responsable du GRACQ de ma commune, et devant mes plaintes, elle m'a convaincu de rejoindre le groupe local du GRACQ pour aider à faire bouger les choses. Après un an, elle a quitté la commune, et m'a passé le relais.

Un an plus tard ('97), je suis devenu responsable de la régionale de Bruxelles du GRACQ. En '98, j'ai relancé les formations vélo-école, au Cinquantenaire, qui servaient à donner aux cyclistes les clés pour rouler dans le trafic urbain sans peur et sans reproches. Et j'ai aussi créé le premier site Internet du GRACQ, en même temps que, professionnellement, je créais l'intranet de la communication interne de la banque, devenue Dexia.

En '99, j'intégrais le conseil d'administration. En 2000, je devenais vice-président, et en 2001, je succédais à Philippe Degand comme président du GRACQ. C'est l'époque où le GRACQ s'est professionnalisé, en engageant ses premiers employés et en achetant avec Pro Velo l'immeuble qui est devenu leur siège commun. Il s'en suivra le développement du GRACQ en Wallonie, avec la Maison des Cyclistes de Namur et l'École Wallonne des Moniteurs de Vélo-école, en collaboration avec la Ligue des Familles.

Pascal Smet, Ministre m'a même fait l'honneur de me sélectionner parmi les pionniers du vélo à Bruxelles (Hall of Fame). A cette occasion, en 2018, j'ai vu ma photo géante affichée sur les murs du métro bruxellois à la station « Bourse - Grand'Place ». Et elle y est toujours ! Pour la petite histoire, la photo noir et blanc a été prise par une artiste très connue en Flandre.

Notons que deux éminents membres de Chemins du Rail rejoindront le CA du GRACQ pendant quelques années sous ma présidence : Georges Wathlet (2013-2016) et Bernard Schnock (2015-2021). Sans oublier Philippe Degand, ancien président du GRACQ (1994-2001), qui a aussi rejoint le CA de Chemins du Rail pendant quelques années (2001-2015). La collaboration entre les deux associations a donc été réelle, sur le plan humain en tout cas.

Au cours de ces années de présidence, mes souvenirs les plus marquants sont liés aux rencontres avec les présidents de parti avant chaque élection et avec les nouveaux ministres fédéraux et régionaux après les élections. Mais ce serait trop long à développer ici.

Quel est le rôle du GRACQ ? En quoi se différencie-t-il de Pro Velo ?

Si les deux associations font la promotion du vélo comme moyen de déplacement, le GRACQ est une association de membres (>18 000), fondée en 1975, qui représente les usagers cyclistes auprès des autorités, et revendique, un peu comme un syndicat, de meilleures conditions de déplacement à vélo à Bruxelles et en Wallonie.



En 1992, le GRACQ, qui ne comptait que des militants bénévoles, souhaitant aussi conserver leur liberté de parole, a fondé Pro Velo pour récolter des subsides et mener des missions qui étaient hors de portée des bénévoles : organisation d'une fête du vélo, location de vélos, tourisme à vélo, éducation au vélo surtout dans les écoles (Brevet du cycliste en 5e primaire), bureau d'études, gestion de Maisons des cyclistes dans plusieurs grandes villes...

Aujourd'hui, Pro Velo est devenu une grosse ASBL avec plus de 110 employés, soit dix fois plus que le GRACQ. Mais le GRACQ est lui présent avec ses bénévoles actifs dans toutes les communes bruxelloises, et dans 145 communes wallonnes (55%), où ils mettent en avant leur connaissance du terrain. Pour son activation des bénévoles, le GRACQ bénéficie aussi d'un subside en « éducation permanente ». Les deux ASBL sont vraiment complémentaires.

D'où vient cette passion pour le vélo et la mobilité active ? Qu'avez-vous réalisé comme voyage à vélo ?

J'ai toujours été sportif, et j'ai besoin d'une activité physique régulière. Ne pouvant plus courir suite à des problèmes articulaires, le vélo quotidien vers le travail m'est apparu assez vite comme la solution pour conserver cette activité physique régulière. Mais je me suis assez vite rendu compte qu'il y avait beaucoup de progrès à réaliser pour rendre le vélo à nouveau attractif. Et j'ai décidé d'y investir du temps et de l'énergie. Mais je ne pensais pas au départ que cela me prendrait autant de temps,

souvent au détriment de ma vie de famille.

Paradoxalement, je n'ai pas tellement voyagé à vélo, à part des circuits en Bretagne et en Bourgogne. Mais j'aime voyager un peu partout dans le monde, et je manque rarement l'occasion d'y rouler à vélo. Notre voyage au Pays basque espagnol a été ma plus longue expérience de voyage à vélo.

Vous préparez un livre sur l'histoire du mouvement cycliste en Belgique. Qu'est-ce qui vous en a donné l'idée ?

L'idée d'un livre m'est venue aux 40 ans du GRACQ (2015) où une exposition de souvenirs et une ligne du temps avait été réalisée, qui m'a fait prendre conscience de l'intérêt de rassembler un maximum de ces souvenirs en les rendant consultables par le plus grand nombre.

“beaucoup voudraient obtenir tout dans un délai très bref, alors qu'il faut souvent beaucoup plus de temps”

J'ai dès le départ été impressionné par les témoignages des anciens, comme Jacques Dekoster, qui ont milité pendant plus de 25 ans de manière purement bénévole et qui ont obtenu des résultats remarquables, trop souvent ignorés par la nouvelle génération. D'autre part, beaucoup voudraient obtenir tout dans un délai très bref, alors qu'il faut souvent beaucoup plus de temps.

J'ai plusieurs fois dû attendre une ou deux législatures pour voir une de nos revendications se réaliser, au prix parfois d'une perte de paternité. Et puis, je fais aussi partie des anciens dirigeants, et ça m'a permis de vivre l'évolution du vélo pendant 18 ans au sein du Conseil d'Administration du GRACQ, et dans plusieurs autres associations comme Pro Velo. Comme président, j'ai pu participer de l'intérieur à

de nombreuses « discussions » pré- ou post-électorales au plus haut niveau. J'ai donc moi-même des souvenirs à partager.

Mais alors que je pensais qu'une fois retraité, je disposerais de tout le temps nécessaire pour ce travail, je me rends compte que, vu mes nombreux engagements actuels, les délais, pour une publication lors des 50 ans du GRACQ, seront difficiles à respecter.

Comment voyez-vous l'évolution de la mobilité active en Wallonie ? Quelles différences constatez-vous entre Bruxelles et la Wallonie ?

Actuellement, la part modale du vélo serait de 3% en Wallonie, de 9% à Bruxelles, de 16% en Flandre et de 25% aux Pays-Bas. J'espère que la Wallonie va enfin comprendre l'utilité

d'investir massivement dans les aménagements sécurisants en faveur des modes actifs. Rappelons en effet les bienfaits de l'activité physique modérée et régulière sur la santé de la population, en espérant qu'il ne faille pas attendre une scission de la sécurité sociale pour qu'elle en soit convaincue.

Dès la régionalisation des années '90, sous la pression du GRACQ, la Région bruxelloise a développé un réseau d'itinéraires cyclables urbains utilitaires, conçu par des usagers, à un moment où la Région wallonne ne jurait encore que par le RAVeL, alors qu'elle aurait pu aussi débuter des réseaux cyclables urbains dans ses grandes villes. Et 20 ans de retard ne se combinent pas aussi facilement. D'autre part, au cours des 20 dernières années, la mobilité en Région bruxelloise a été confiée à des ministres néerlandophones qu'il ne fallait plus convaincre de l'utilité du vélo en ville, ce qui a permis d'avancer un peu plus vite.

Quelles seraient les améliorations à apporter au RAVeL ?

Au-delà d'une fonction de mobilité, l'avenir du RAVeL me semble être touristique et économique. Outre qu'il faudrait un revêtement de qualité sur une largeur suffisante, libérée d'une végétation envahissante, on pourrait aussi développer un fléchage le connectant à son environnement géographique, des outils d'assistance aux cyclistes (station de réparation ou de gonflage, bornes de recharge pour vélos électriques, des toilettes surtout pour dames, ...) et une offre hôtelière de qualité, accueillante pour les cyclistes, comme cela se fait de plus en plus dans nos pays voisins.

Avez-vous un coup de cœur pour un tronçon en particulier ?

En Wallonie, la Vennbahn a été mon premier coup de cœur en matière de RAVeL, mais maintenant que je participe aux activités de Chemins du Rail, je découvre chaque fois des itinéraires intéressants, qui gagneraient à être mieux connus, et plus utilisés. Mais ma préférence va aux « Fietsostrade » de Flandre, pour leur largeur (4-5m) et les aménagements (ponts, tunnels...) qui les accompagnent.

Si vous aviez une baguette magique, que souhaiteriez-vous changer en termes de mobilité à Bruxelles, en Wallonie et au fédéral ? Quelle est la première action que vous décideriez si vous étiez désigné ministre de la Mobilité ?

Pour moi, la sécurité routière et la vie humaine passent avant la mobilité. Raison pour laquelle je milite aussi dans une

association qui promeut la Vision Zéro, c'est-à-dire zéro tué et zéro blessé grave sur nos routes, et nous en sommes encore loin. Pour moi, prendre le volant entraîne une responsabilité et un devoir de prudence que beaucoup semblent oublier aujourd'hui.

Vu l'impact de la vitesse sur la gravité des collisions, si j'avais une baguette magique, j'imposerais un limiteur de vitesse contraignant à bord de tous les véhicules circulant sur le territoire européen, motos incluses. Je découragerais aussi le transport lourd massif « just in time » par la route, en utilisant mieux le chemin de fer et les voies d'eau, et j'interdirais ou taxerais fortement les poids lourds, ainsi que les gros SUV, en ville.

Je sacraliserais les passages piétons. J'imposerais le 30 km/h dans toutes les rues dépourvues de larges pistes cyclables sécurisées. Jélargirais les voies vertes à 4m partout où c'est possible. J'instaurerais le permis à point. Et j'adapterais nos villes aux enfants et aux PMR, afin qu'elles soient vivables par tous. Mais existe-t-il une baguette magique avec autant de pouvoir ?



Jacques BOTTE

VOYAGE 2023

Échos des voies vertes au Pays Basque



Daniel ALLAIGRE



Afin de fêter ses 25 ans d'existence, l'asbl avait proposé aux membres un voyage d'envergure à la découverte des voies vertes du Pays basque. Parcours magnifiques, nature préservée, patrimoine ferroviaire valorisé, gares restaurées, traversées de tunnels et viaducs, restaurants typiques et excursions originales étaient au menu du programme des 43 participants.

D'une durée de 11 jours, le périple à vélo, concocté par les deux Daniel, était constitué de chemins praticables sur d'anciennes voies ferrées ou de véloroutes (routes à faible densité de trafic).

Voici le résumé du séjour (texte chanté par un groupe de participants sous la baguette de Nadine) :

Refrain (sur l'air de « les jolies colonies de vacances » de Pierre Perret)

Les jolies vacances du Pays basque

Merci Daniel et compagnie

Toute l'équipe est vraiment formidable

Merci aux Chemins du Rail.

1

Paraît qu'ils aiment faire ripaille

Dans le car, on n'parle que de cela

Et pour que tout le monde s'amuse

John joue des airs de cornemuse.

Pour grimper au Col de la Rhune

Le train est monté dans la brume

Le soleil perça à Hendaye

Pour les premiers coups de pédale.

2.

Pour éviter la salmonelle

En mer personne n'a nagé

Le drapeau rouge était hissé

Au grand dépit des demoiselles.

Les nuits étaient parfois épiques

Les salles de bain très partagées

Quatre cyclistes furent installés

Dans une chambre matrimoniale.

3.

Malgré les nouvelles passerelles Hondarribia et ses murailles

Un pont était une pure déco Mais la Bidassoa très belle.

Merci Daniel et compagnie

L'EuroVelo 1 et ses côtes

Mille deux cents mètres de dénivelé

N'effraya pas les motivés

L'ascension fut plutôt sportive.

4.

Puis vint la journée mémorable

Dans la caillasse et dans la boue Trente-quatre tunnels, phares allumés

Le « RAVeL » était un peu rude.

Alors apparut la fatigue

Quelques chutes sans gravité

Grâce à la solidarité

Des crevasses vite réparées.

5.

Rouler en ville n'est pas facile

Dans la baie de San Sebastian

Jusqu'en haut du funiculaire

Entre les feux toujours en file.

A Urola, l'musée du rail

Était la cerise sur le gâteau

Et la voie verte un vrai cadeau

Pour les derniers coups de pédale.

6.

Le secret de ce beau voyage

C'est la convivialité

Et un chauffeur très chevronné Qui fait enlever les barricades.

Le joli voyage au Pays basque

Merci Eddy, merci Daniel

Notre Eddy est vraiment formidable

Merci aux Chemins du Rail.

Basque du chemin de fer. En effet, ce musée exceptionnel permet de voyager dans le temps par ses collections ferroviaires de locomotives de tout type, de wagons de toutes sortes et d'horlogerie ferroviaire du monde. Enfin la "cerise sur le gâteau" c'est la possibilité de voyager dans des trains centenaires remorqués par des locomotives à vapeur, à travers les verts paysages de la vallée de l'Urola.

Jean-Claude C : la journée du lundi avec la plage d'Hendaye, la voie verte longeant la mer et la visite de la très pittoresque Hondarribia. Le parcours couvrant 2 pays avec changement de décor important une fois arrivé en Espagne (on n'a vraiment pas l'impression d'être si proche de la frontière française), la population et l'habitat sont déjà très typés Espagne. Hondarribia vaut vraiment le détour et a un cachet que j'apprécie beaucoup.

Pascaline : le train à crémaillère de la Rhune, sommet le plus mythique du Pays basque, à 905 m d'altitude. Dénivelé important et vue époustouflante, digne d'un décollage en avion au ralenti. Découverte de la faune locale dont chaque espèce participe à l'entretien de la montagne ainsi que le Pottok, petit cheval, le Manech, race locale de mouton et le vautour.



Musée d'Azpetia

Alain - Marie-Ange : Pour notre premier voyage proposé par les chemins du rail et organisé de main de maître par Daniel Allaire et Daniel Debaste secondés par leurs épouses Chantal et Françoise, nous avons découvert une partie du patrimoine ferroviaire du Pays basque. Nous embarquons à bord du train de la Rhune de Sare. C'est une ligne de chemin de fer à crémaillère à vocation touristique inaugurée en 1924 qui grimpe le col de Saint-Ignace et nous amène au sommet de la Rhune (905 m), frontière avec l'Espagne, pour nous offrir une vue sur le Pays basque, la côte et les Pyrénées. Le cinquième jour,



Train de la Rhune

nous empruntons l'EuroVelo 1 qui nous fait passer par la gare de Latasa à Imotz (ancien entrepôt) devenu centre de services de la voie verte puis à la gare de Lekunberri qui abrite l'office du tourisme et accueille le siège du Consortium Touristique Plazaola où nous faisons la connaissance de Mercedes, Directrice de l'association européenne des voies vertes. Au matin du neuvième jour, nous visitons à Azpeitia le Musée basque du Chemin de Fer qui présente une des meilleures collections ferroviaires d'Europe avant d'embarquer dans un train à vapeur d'époque pour un aller-retour de 10 km. Au

fil des jours, nous avons découvert et sillonné bon nombre de voies vertes ou des vélos-routes souvent bucoliques parfois escarpées et caillouteuses, dont certaines suivent le tracé d'anciennes lignes de chemins de fer souvent exploitées à des fins industrielles.

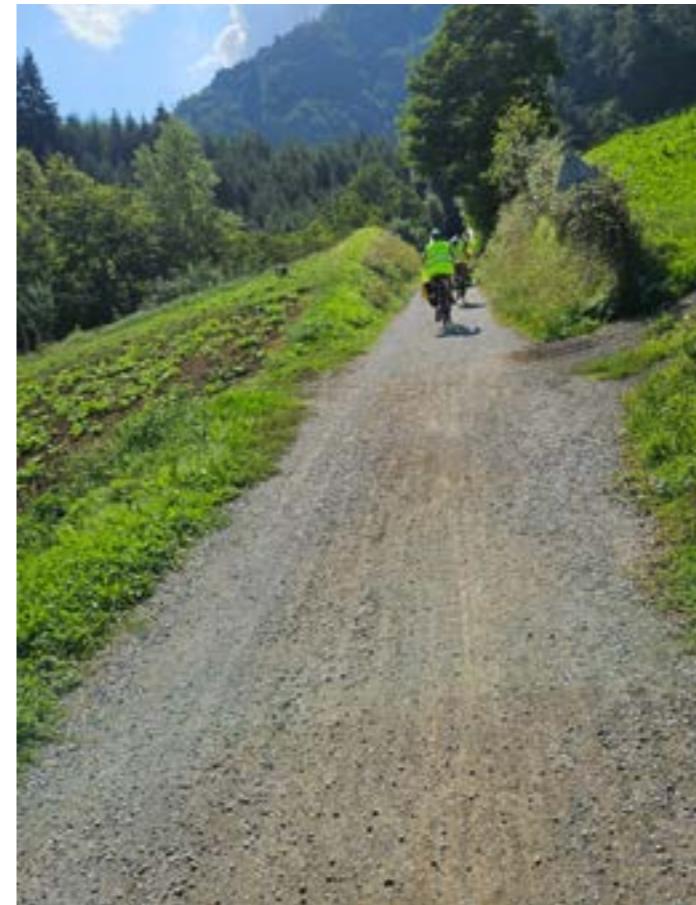
Vincent- Catherine- Ghislaine - John

[Rêveries d'un cycliste solidaire sur les Voies vertes du Pays basque espagnol](#)

Chemins du rail a mis toute son énergie et ses compétences pour assurer le meilleur confort et la plus grande sécurité de la bonne quarantaine de participants lancés sur les Voies vertes du Pays basque (Bidassoa, EuroVelo 1, Plazaola, Ardituri et Urola) et les itinéraires cyclables de villes comme Hendaye et Sebastian.

L'enfilade des ponts et tunnels, comme les graines d'un chapelet, ne présente pas de difficulté particulière, sinon un surcroît d'attention lors des variations de lumière et un contrôle de l'équilibre sur des revêtements pouvant s'avérer humides et glissants. Les dépassemens sont alors à éviter. Dans l'ensemble, le revêtement des voies vertes en Espagne est

de bonne qualité, même s'il ne présente pas une homogénéité comparable à celle du RAVeL belge. Les sections gravillonnées sont plutôt occasionnelles. Les pied-à-terre sont davantage le fait des impératifs de gestion d'un large groupe de cyclistes que des insuffisances de l'infrastructure routière. On ne peut manquer d'admirer au passage la beauté des paysages qui s'offrent au



l'espace avec les automobilistes et les piétons. Mais cette cohabitation semble entrée dans les mœurs. Automobilistes et piétons font preuve d'une grande courtoisie. La traversée des artères et carrefours est particulièrement laborieuse pour un groupe d'une quarantaine de cyclistes placés en file indienne. Le passage d'une enfilade de feux rouges peut prendre un temps considérable s'apparentant à un embouteillage.

Les voies vertes espagnoles offrent un cadre idéal pour le cyclotourisme, à condition de ne pas rechercher la performance sportive à tout prix. Mieux vaut musarder dans ces paysages d'exception. Cyclo-rigides et turbo-cyclistes s'abstenir. Enfin, s'il faut retenir un coup de cœur, on retiendra les voies vertes Bidassoa et Plazaola.

C'est avec la tête plein de souvenirs que nous remercions les organisateurs de Chemins du rail pour cette belle équipée et ce joli parcours, admirablement encadré par les responsables et les capitaines de route.



LES PRINCIPAUX RAVEL HYDRAULIQUES EN WALLONIE

NAMUR- BRABANT WALLON



**Etienne
MEULEMAN**

Dans ce numéro, nous allons passer en revue les provinces du Brabant Wallon et de Namur en matière de voies hydrauliques.

POUR LA PROVINCE DE NAMUR

Le RAVeL de la Sambre

Ce RAVeL est la suite de celui déjà présenté dans le précédent article et commence à Auvelais en Province de Namur pour rejoindre Namur. Il suit le tracé de l'EuroVelo 3 et l'itinéraire de longue distance W6.

Le nom Sambre pourrait trouver son origine du gaulois Samara qui signifie « tranquille ». En effet, son parcours sinueux appelle à la rêverie, au calme et à la découverte de la nature. Depuis la frontière à Jeumont, le fleuve traverse une partie du Hainaut et finit par se jeter en province de Namur dans la Meuse qui traverse la capitale de Wallonie. Son cours en Belgique est long d'environ 92 km.

A découvrir : L'Abbaye de Floreffe

A recommander : la confluence avec la Meuse



La Meuse vue du train

Le RAVeL de la Meuse

Il traverse sur une longue distance la Province de Namur. Venant de la France à hauteur de Heer où il permet de rejoindre la Trans-Ardennes, il remonte jusqu'à Andenne en passant par Namur, véritable « noeud de RAVeL » puisqu'il permet à cet endroit de bifurquer vers le RAVeL de la Sambre ou vers celui de la L142. Le tronçon entre la frontière française et Namur est un véritable concentré de magnifiques paysages et d'attractions touristiques à découvrir sans modération.

Le nom du fleuve provient du mot Muso signifiant « humide ». Sur environ deux kilomètres, la Meuse partage sa frontière avec la Belgique, et plus particulièrement, la province de Namur. Elle quitte la France en passant par Givet, et aboutit à Hastière. Entre cette commune et Visé, son cours est d'environ 128 km.

A découvrir : Namur, Dinant et leurs nombreuses attractions touristiques.

A recommander : les Jardins d'Annevoie



L'enjambée à Namur

POUR LE BRABANT WALLON

Le canal Charleroi-Bruxelles

Il y a finalement peu de RAVeL hydrauliques sinon le Canal Charleroi-Bruxelles que nous avons déjà évoqué dans l'article précédent qui traverse la Province sur une dizaine de kilomètres. Ce canal à grand gabarit accessible aux convois de 1350 tonnes, permet de relier le port d'Anvers à la vallée de la Sambre et à Mons et aussi le Nord de la France. Le canal franchit la ligne de partage des eaux par la Grande tranchée de Godarville.

Les RAVeL hydrauliques sont sans conteste un formidable outil pour permettre de faire découvrir au grand public le patrimoine des régions qu'ils traversent. En visitant les attractions touristiques et les monuments patrimoniaux, on peut constater de plus en plus souvent que des aménagements ont été créés pour accueillir les cyclistes et autres promeneurs ; et on ne peut que s'en féliciter. On remarque un développement certain du « slow tourisme ». Les usagers désirent non seulement se promener à pied ou à vélo le long des voies vertes, mais en plus, ils veulent profiter d'infrastructures diverses qui leur permettent de se détendre aussi bien en découvrant des expositions ou des ouvrages remarquables qu'en profitant d'un rafraîchissement bien mérité.

Randonnée pédestre de 15 km

avec tram historique



**Marc
GRIETEN**

Le 19 novembre prochain, Chemins du Rail vous invite à découvrir une région peu touristique mais qui recèle un riche passé industriel. Et qui dit « industriel » dit voies ferrées de tout écartement.

Certaines à voie normale sont en cours de réhabilitation pour devenir RAVeL. Une voie métrique subsiste et est exploitée en tram par le TEC ; celles à voie de 60 ont disparu, tout comme cokerie et charbonnages, mais des terrils témoignent encore de ce riche passé.

C'est à Anderlues que nous vous convions pour 2 boucles pédestres, boucles que nous aborderons ou terminerons en bus et/ou en tram historique.

Nous découvrirons ainsi :

- la L251, ligne industrielle vers notamment l'ancienne cokerie d'Anderlues,
- la L110, ligne actuellement en travaux pour une future voie verte
- l'ancienne voie vicinale vers Carnières

Nous suivrons le sentier sur les terrils du Pétria et du Calvaire où les plus aguerris pourront monter à 204m. Nous aurons également l'occasion de jeter un regard attentif sur le dépôt tram/bus du TEC.

Le planning

09.30 Accueil des participants au « Restaurant de la gare, chez Mimi », rue de la Station à Anderlues, à hauteur de la rue Saint-Jean où un café vous sera proposé.

09.50 Départ de la balade commentée du matin (+- 8km)

12:30 Le groupe de participants sera divisé en 2 pour un repas à Anderlues aux restaurants « Le Quai » et « De la Gare, chez Mimi » : entrée - plat - dessert - 1 boisson au choix.

14:10 Départ pour la balade commentée l'après-midi (+- 7km)

16.50 Arrivée à Anderlues

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.cheminsdudrail.be). Vous pouvez aussi joindre l'association par mail (info@cheminsdudrail.be) ou par téléphone (081. 657 596).

En transport en commun :

Depuis la gare de Charleroi-Central :

ALLER : tram M1 ou M2 du TEC

Départ de la gare SNCB de Charleroi-Central à 08h54

RETOUR : trams M1 ou M2

17h15 : arrivée à Charleroi Central à 17h53

17h45 : arrivée à Charleroi-Central à 18h16

Inscription

L'inscription s'effectue en ligne en complétant le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdudrail.be). La réservation et le paiement sont obligatoires.

Coût

Membres 34€ - Non-membres 39€ comprenant le menu trois services, une boisson comprise. Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 15.11.23 avec mention « journée du 19.11.23 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 voiture : parking rue Saint-Jean à côté de l'ancienne gare.



Le terril du Calvaire



LA MOBILITÉ ACTIVE AU CŒUR DE FLEURUS



Jacques COUNET

Depuis peu, l'ancienne L147 relie désormais Gembloux, Sombreffe, Fleurus, Tamines et le RAVeL de la Sambre. L'aménagement du RAVeL en provenance de Gembloux s'arrêtait auparavant à Ligny. L'idée était de le poursuivre sur un peu plus de 2 km vers le sud.

Une liaison en modes doux très attendue

Portant une attention particulière au développement de la mobilité active sur le territoire et grâce au dossier établi par votre serviteur, la ville de Fleurus a pu obtenir une subvention du SPW Mobilité en vue de réaliser ce projet qui offre en plus, l'opportunité de favoriser une liaison inter-communes. .

Du projet à sa réalisation, de nombreuses étapes ont été nécessaire :

28.03.18	Appel à projets Mobilité douce lancé par la Ministre Carlo Di Antonio
25.04.18	Candidature déposée par les entités de Sombreffe, Fleurus et Sambreville
21.12.18	Octroi de subventions aux trois communes : un total de 256.000€
13.03.19	Réunion entre les représentants des trois communes
30.04.19	Partenariat entre les communes de Fleurus et Sombreffe pour l'exécution d'un marché public
29.08.19	Convention de marché conjoint approuvée
04.09.19	IGRETEC désignée pour l'étude de projet
06.10.21	Attribution du marché à l'entreprise TRBA pour le tronçon Sombreffe-Fleurus : un total de 502.387€
01.12.21	Engagement de 110% du montant d'attribution pour les éventuelles révisions

22.09.22	Notification du marché suite à l'obtention du permis d'urbanisme
03.04.23	Début des travaux
20.09.23	Fin des travaux et inauguration

Par l'aménagement de ce RAVeL et la future création de pistes cyclables nouvelles via le projet "Wallonie cyclable", Fleurus améliore ainsi l'accessibilité des usagers actifs, et en toute sécurité, vers le centre-ville. En outre, un réseau à points-nœuds est actuellement en construction et sera ainsi rattaché aux différents réseaux existants dans les entités environnantes.

Un éclairage innovant

[Peut-on parler d'éclairage ?](#) En fait il s'agit plutôt d'un balisage au sol par plots solaires led.

[Est-ce vraiment innovant ?](#) Disons assez récent, mais déjà en 2018, au salon des mandataires, rebaptisé Municipalia, nous avions eu des contacts techniques et des ordres de grandeur budgétaires.

[Est-ce vraiment pratique ?](#) Là est sans doute la vraie question. Car ayant discuté sur chantier avec l'électricien installateur du dispositif, ce dernier précisait que « c'était la première fois qu'il le montait sur un RAVeL ».



Toujours est-il qu'ayant pu observer le dispositif de nuit, je l'ai trouvé très efficace pour finallement un concept assez simple et bien moins coûteux qu'un éclairage au sens propre du terme. On parlait à l'époque d'une centaine d'euros/plot, fourniture et pose comprises. Nous en serions à grosso-modo un millier d'euros HTVA pour 100 mètres de RAVeL. Cela vaut sans nul doute la peine d'y penser et de s'y intéresser.

Les plots solaires sont alignés, collés ou vissés, dans l'axe du RAVeL à une distance d'une douzaine de mètres. Ils sont également placés à proximité d'aménagements mis en place pour lutter contre la vitesse (Passages surélevés, têtes d'îlots, potelets, ...). De faible encombrement (10cm X 10 cm X 2cm), ils sont munis d'une cellule solaire rechargeant une mini-batterie pendant le jour, énergie restituée dès la tombée de la nuit grâce à une cellule crépusculaire. Trois leds en mode clignotant dans chacune des deux directions de la marche leur donne une grande visibilité (800 mètres) et une belle autonomie.

AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU DES VOIES

Jacques BOTTE



Le développement de l'infrastructure de la mobilité active se poursuit. En vue de favoriser et d'améliorer la mobilité au quotidien, et de compléter le maillage des voies vertes, divers travaux sont programmés pour 2024-2025. Ces réalisations concrètes visent à offrir des conditions optimales de sécurité et de confort pour les déplacements vers les lieux de vie, de loisirs et du tourisme.

Ci-après, vous trouverez les différents aménagements en cours ou prévus dans les prochains mois sur les anciennes lignes ferrées et les voies hydrauliques (source F. Leruth).

Anciennes voies ferrées

L39 – L39B Plombières - Montzen :

Aménagement du RAVeL entre Plombières, Moresnet, Montzen et entre Moresnet et la Calamine (Direction des routes de Verviers)

L44A Spa - Stavelot :

Aménagement du RAVeL de liaison à la gare de Spa-Géronstère, y compris une passerelle sur la N62 et la réhabilitation du viaduc de Spa (Direction des routes de Verviers)

L86 Frasnes-lez-Anvaing – Renaix :

Débroussaillage et déffrage entre Frasnes et Renaix (Direction des routes de Mons)

L87 Ellezelles :

Aménagement d'une rampe d'accès et du passage sous le pont Beaufaux à Ellezelles (limite des deux régions) (Direction des routes de Mons)

L87 Flobecq :

EV5 : élargissement du RAVeL (Direction des routes de Mons)

L112A - L252 Courcelles – Fontaine :

Aménagement du RAVeL entre Courcelles, Forchies et Fontaine l'Evêque (Direction des routes de Charleroi)

L113 - L264 Manage :

Aménagement du RAVeL entre la darse de Bellecourt, Manage et Chapelle lez-Herlaimont (Direction des routes de Mons)

L115/2 Tubize - Braine-l'Alleud :

Aménagement d'une passerelle rue Vanschedael à Braine-le-Château (Direction des routes du BW)

L115/2 Tubize - Braine-l'Alleud :

Réhabilitation d'ouvrages d'art et aménagement du tronçon manquant entre la limite avec Braine-le-Château et la rue de la Papyrée à Braine-l'Alleud (Direction des routes du BW)

L126-L127 Moha : Aménagement du tronçon entre la rue du Centre et la rue Pierre Jacques (Direction des routes de Liège)

L126-L127 Statte :

Aménagement du tronçon au port de Statte ((Direction des routes de Liège)

L127 Huccorgne :

Aménagement du RAVeL à la rue de l'Houblonnière (Direction des routes de Liège)

L127 Hannut - Huccorgne :

Réhabilitation des traversées et du revêtement entre Hannut et Huccorgne (Direction des routes de Liège)

L136A Florennes - Ermeton-sur-Biert :

Réhabilitation des ouvrages d'art dans le cadre de l'aménagement du RAVeL communal (Direction des routes de Namur)

L142 RAVeL :

Réhabilitation des traversées, du revêtement sur Eghezée et Namur (Direction des routes de Namur)

L147 Sombreffe - Ligny :

Asphaltage du Pré-RAVeL et aménagement des carrefours entre Ligny et Sombreffe
Réhabilitation du revêtement et des traversées entre Sombreffe, Gembloux et Grand Leez
(Direction des routes de Namur)

L150 Anhée - Aisemont :

Réhabilitation des traversées et de revêtement (Direction des routes de Namur)

L156 Mariembourg - Chimay :

Aménagement du tronçon Zoning de Mariembourg - Gare de Mariembourg, y compris la passerelle au-dessus de la N5 (Direction des routes de Namur)

L163- L618 Bastogne - Martelange (EV5) :

Aménagement du RAVeL entre Radelange et Martelange le long de la N848 (Direction des routes du Luxembourg)
Réhabilitation des traversées, du revêtement et aménagement des accès RAVeL

L618 Fauvillers :

Aménagement du RAVeL entre les étangs de la Strange à Hompré, Hollange, Straichamps, Bodange et Radelange (Direction des routes du Luxembourg)

L281 Anderlues - Forchies :

Aménagement du RAVeL entre Anderlues et Forchies (Direction des routes de Charleroi)

Voies hydrauliques

Canal Pommerœul - Condé : Aménagement du tronçon manquant en rive droite jusqu'à la voie verte à la frontière française (District des voies hydrauliques de Mons)

Sambre : Remplacement de la passerelle à Châtelineau (District des voies hydrauliques de Charleroi)

Sambre : Réhabilitation du revêtement sur les sections Namur, Floreffe et Auvelais (District des voies hydrauliques de Namur)

Meuse : Elargissement du RAVeL entre le pont de Visé et la Capitainerie

A titre d'information, le site « RAVeL & Véloroutes en Wallonie » indique la liste des nouveaux aménagements ainsi que les travaux d'entretien en cours.

Mots melés : RAVeL HYDRAULIQUE !

Les mots peuvent être lus horizontalement, verticalement ou diagonalement, à l'endroit ou à l'envers. Les cases non cochées laisseront apparaître le mot mystère. Mais ce n'est pas tout, celui qui découvrira le mot mystère gagnera "une balade d'un jour" organisée par CDR - repas inclus pour deux personnes. Pour départager les gagnants, il vous est demandé de répondre à une question subsidiaire. Les réponses sont à adresser à : info@cheminsdurail.be pour la date limite du 02.11.23.



Etienne
MEULEMAN



Question subsidiaire :
Combien de bonnes réponses allons-nous recevoir au 02.11.23 ?

Le gagnant du dernier jeu est : [Louis NICODEME](#)

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



GERPINNES UNE COMMUNE AU CŒUR DE SON RAVeL



Gilbert
PERRIN

Certaines communes accordent une attention soutenue et une volonté sans faille au développement du RAVeL sur les anciennes lignes qui traversent leur territoire. C'est par exemple le cas de Gerpinnes dont nous évoquions, dans notre revue 112, l'attachement au patrimoine ferroviaire.

Mais Gerpinnes s'attache également avec acharnement au développement de son réseau ; ce qui n'est pas une mince affaire. Elle se trouve en effet à la bifurcation de deux anciennes lignes.

La L137 et la L138

La L138 entre Châtelineau et Morialmé, ouverte en 1855 par la compagnie ferroviaire portant le même nom, était un chemin de fer industriel reliant la vallée de la Sambre aux minières de Morialmé. Il faut dire que la vallée des ruisseaux d'Hanzinne et d'Acoz accueillait un vrai bassin industriel. Suivra la L137 ouverte en 1887 entre Acoz et Mettet qui desservait des villages dont l'industrie était essentiellement constituée de carrières de marbre. Cette ligne fut mise hors service sections par sections entre 1960 et 2019.

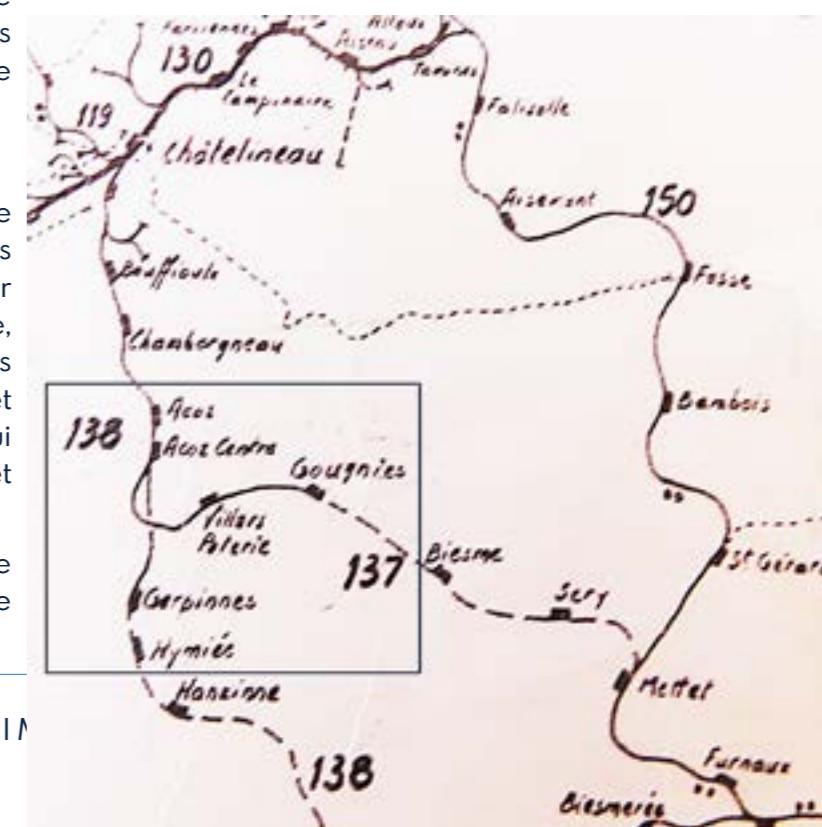
La commune de Gerpinnes, soucieuse de son patrimoine, a toujours veillé à ce que des sections du RAVeL soient aménagées au fur et à mesure. Entre Gerpinnes et Acoz-centre, puis la liaison vers la gare d'Acoz et plus tard vers Bouffioulx. La liaison vers Châtelet s'est concrétisée il y quelques temps ce qui relie l'ensemble au RAVeL de la Sambre et au reste du réseau de voies lentes.

La L137 quant à elle sera mise hors service puis démontée entre 1954 et 2021. Elle

aurait pu se séparer de la L138 par un simple aiguillage qui l'aurait dirigée vers l'est. Dans ce cas, la pente à franchir aurait été excessive pour les locomotives à vapeur. Du coup, elle partait vers l'ouest juste après la gare d'Acoz, franchissait la rue de Moncheret par un ouvrage d'art et longeait une série de maisons qui, lors de la fermeture de la ligne, ont pu acheter le terrain pour étendre leurs jardins. Après une large courbe sur quelque 500 m, la ligne retraversait la rue via un passage à niveau (comme le rappelle d'ailleurs le nom de l'arrêt du bus à cet endroit). Et, encore 200 m plus loin, elle franchissait la L138 au moyen d'un ouvrage métallique qu'en termes ferroviaires on appelle un PX (lorsqu'une ligne de chemin de fer en franchit une autre).

Et le RAVeL ?

Pour la commune, le réseau des L137 et L138 représente un objectif important pour la mobilité non motorisée en particulier pour les familles avec enfants et un véritable



intérêt au niveau biologique. La première étape consiste donc à assurer la liaison des deux lignes.

Vu la privatisation d'une grande partie de la section parallèle à la rue de Moncheret, il a été décidé pour la construction du RAVeL de renoncer à une partie de la grande boucle et de partir directement de la jonction avec la ligne 138. Dans un premier temps, on imagine créer directement une rampe depuis le RAVeL de cette dernière ; ce qui semblait le plus simple. Mais en fait il faudrait une rampe de chaque côté du RAVeL de la ligne. En effet, la liaison doit se faire vers la L137 en direction de l'est vers Villers-Poterie et Gougnies, mais aussi en direction de l'ouest vers la rue de Moncheret. D'où deux terrassements importants si l'on veut obtenir des pentes qui n'excèdent pas les normes du RAVeL pour les usagers non-motorisés.



Le PX à Gerpinnes

Le premier travail : dégager toute la végétation qui avait repris ses droits. Mais aussi dégager la tranchée de la L137 à l'Est du PX qui avait été partiellement remblayée et utiliser les déblais pour reprofiler l'assiette du reste de la ligne jusqu'à Villers-Poterie, point haut de ce futur RAVeL. Et pour le tablier du PX lui-même, le recréer non seulement pour les usagers du RAVeL mais

montants, soit près de 1,5 millions sur environ 2 millions au total.

Un autre défi : les difficultés à obtenir les permis d'urbanisme. Par exemple, pouvait-on aménager le RAVeL sur l'axe exact de l'ancienne L137 malgré la haie dite « **Gerpinnes pourra sans aucun doute, dans un futur proche, inaugurer la liaison jusqu'à Gougnies** » qui avait poussé depuis la fermeture du tracé ? Ou fallait-il passer à côté sur le territoire d'un propriétaire qui n'en voulait pas ?

Ensuite lancer les marchés pour l'auteur de projet et l'entreprise de construction métallique ! L'acier Corten a été choisi pour son intégration dans l'environnement et le

Pour la commune de Gerpinnes, la suite consistera àachever la liaison vers les deux localités suivantes sur la L137 à savoir Villers-Poterie et Gougnies soit environ 4 km. Elle sera envisagée en fonction des appels à projets qui parviendront à l'Administration. Mais la liaison sur l'ensemble du territoire est bien dans les cartes. Grâce à son obstination et l'obtention des budgets nécessaires, Gerpinnes pourra sans aucun doute, dans un futur proche inaugurer la liaison jusqu'à Gougnies, à la limite de la commune de Mettet.

Sur le territoire de Mettet, la situation se révèle plus compliquée étant donné que sur la ligne, une vingtaine de parcelles



Avant l'installation



Préparation

Mais il ne faut pas oublier qu'à Gerpinnes, on a l'amour du patrimoine. Que peut-on conserver et restaurer comme patrimoine à la rencontre des L138 et L137 ? Le PX bien sûr ! Réflexion faite : pourquoi pas ? Il n'y aura alors qu'une montée à aménager au lieu de deux.

Il faut dire que le tablier (la partie horizontale qui porte les usagers) avait été démonté lors du démantèlement de la ligne. Mais les culées en moellons de pierre subsistaient.

aussi pour les services d'entretien et de secours. D'où l'obligation de concevoir un tablier métallique de 3,5 m de large sur 19 m de long pouvant supporter les véhicules de service.

On peut imaginer que pour faire face à ce défi, il faut faire appel à diverses sources de financement. La commune s'en préoccupe.

Malgré le COVID, la crise énergétique et l'inflation galopante, Gerpinnes prendra finalement en charge environ 70 % des



Pose de la passerelle

peu d'entretien nécessaire. Pour les culées, il a fallu déposer les pierres supérieures et remaçonner l'ensemble. Puis couler en béton armé les poutres de répartition des charges avant de pouvoir placer la passerelle que l'entreprise a fabriquée et posée en une seule pièce.

Tout ceci a fait l'objet d'une journée mémorable à laquelle ont été conviés les différents intervenants de la commune, la population et les associations intéressées dont... Chemins du Rail bien sûr !



Passerelle en place

ont été vendues à des privés il y a des années. Tout reste donc à faire sur cette commune mais l'idée souvent évoquée est de racheter les parcelles des propriétaires qui seraient d'accord et de signaliser une liaison complète sur lesdites parcelles et, partout ailleurs, sur les routes locales les plus adaptées. On rejoindrait alors le RAVeL de la L150 vers la Sambre d'une part et vers la Meuse d'autre part.

Affaire à suivre !

Les ateliers de la bicyclette

DÉMOCRATISE L'ACCÈS AU VÉLO



Cette jeune coopérative a trouvé refuge dans les locaux de la (petite) gare de Jambes, il y a tout juste un an. Ses 4 fondateurs cherchaient un lieu pour leur idée de point d'accueil des voyageurs à vélo, et la SNCB venait de lancer un appel à projet pour occuper l'espace des guichets, vacant depuis 2021...

« Même si mettre son vélo dans un train reste un peu compliqué, ça a du sens pour nous, adeptes de la mobilité douce et de l'intermobilité, d'être dans une gare », explique Thomas Simon, l'un des fondateurs. « Nous accueillons beaucoup de navetteurs mais Jambes étant sur une ligne touristique (puisque va vers Dinant), il y a aussi pas mal d'itinérants qui viennent nous voir pour un dépannage, et de touristes qui nous louent des vélos ».

L'objectif des 4 amis : remettre les gens en selle. « Nous partons du principe qu'il ne faut pas 5000 euros pour avoir un vélo qui roule. Tout ce que nous faisons (réparations, vente de vélos neufs et d'occasion, location) vise à rendre le vélo

plus démocratique. En tant que coopérative, nous visons uniquement à payer des salaires décents. » Au bout d'un an, le bilan est très positif. « Le bouche-à-oreille a bien fonctionné. Il faut dire que nous prenons le temps de discuter avec les gens. Créer un lieu chaleureux, ouvert à toutes et tous, où on fait du lien... cela fait aussi partie du projet. Et, manifestement, nos clients sont contents de notre travail ».

« Le réseau du label Bienvenue vélo est un vrai plus ! »

Adeptes du cyclotourisme, il était évident pour les fondateurs de l'atelier de faire partie du réseau Bienvenue Vélo. « La procédure d'accès est simple, nous avons eu un très chouette contact et c'est un bon outil de communication. Et puis surtout, le label nous donne accès à un réseau de professionnels qui est vraiment très intéressant. Grâce à lui, nous échangeons avec la maison du tourisme de Dinant et avec des chambres d'hôtes qui nous envoient leurs clients ou font appel à nous pour l'entretien de leur flotte ».

A l'avenir, Thomas, Stephan, François et Olivier espèrent être rejoints par d'autres porteurs de projet : « que ce soit de la peinture sur cadre, la confection de sacs de voyage... nous sommes ouverts à tout ce qui tourne autour du vélo ». Le quatuor souhaite aussi mettre en place des ateliers afin de rendre les cyclistes plus autonomes pour l'entretien et les petites réparations de leurs montures. Et, s'ils pouvaient mettre la main sur un plus grand espace de stockage, ils développeraient une vélothèque pour les enfants !

La vélothèque : un concept économique et écologique

De plus en plus de communes développent le concept de « vélothèque », autrement dit une « bibliothèque de vélos ».

Cela permet à un enfant de louer un vélo de qualité et à sa taille pour une durée d'un an... et d'en emprunter un autre gratuitement, pour une année de plus, lorsqu'il le ramène. Un concept économique (les enfants grandissent très vite) et écologique ! Les vélothèques sont souvent gérées par des bénévoles en collaboration avec la commune. En Wallonie, il existe un concept similaire porté par l'asbl « Un vélo pour 10 ans », implanté dans plusieurs ateliers. Ce projet a également une vocation pédagogique puisque quand l'enfant rend son vélo, il contribue à sa remise en état pour le suivant et apprend ainsi à devenir un cycliste responsable et autonome.



Laurence SWAELES



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