



118

Le trimestriel de
l'asbl - Janvier 2024

Mémorandum
2024-2029



EDITO - p 05

INFRASTRUCTURE

Parrains de ligne p 18

Ormegnies - plan de signalisation p 33 - 34

RAVeL : les chaînons manquants p 44 - 45

PATRIMOINE

Les signaux : un patrimoine à sauvegarder p 6 - 7

L'association « Patrimoine Bus & Car » p 39 - 43

JEU

Ouvrages d'art : les reconnaisserez-vous ? p 46

MOBILITÉ

Interpellations parlementaires p 12 - 13

Déplacements actifs à La Louvière p 24 - 26

Le saviez-vous ? p 35 - 38

SNCF : l'intermodalité p 48 - 49

Association Européenne des Voies vertes p 50 - 51

VOYAGE

Voyage 2024 en Bretagne : inscriptions ouvertes ! p 47

VÉLOTOURISME

Séjour à vélo aux Lacs de l'Eau d'Heure p 22 - 23

Rencontres « Vélo et territoires » p 32

Voie verte « porte-bonheur » en Alsace p 52 - 53

ASBL

Programmation 2024 p 8 - 11

Vie de l'association p 14

John Van Tiggelen p 15 - 17

Assemblée générale p 19 - 21

Interpeller les politiques : mémorandum p 27 - 31

Le train dans l'Entre-Sambre-et-Meuse p 54 - 56

Balade à Saint Hubert p 57 - 59

SNCF

L'INTERMODALITÉ À FLEURUS
ET À WAVRE

p. 48 - 49

Infrastructure :
Parrains de
ligne, vous
connaissez ?

p. 18



Mobilité

La Louvière veut
mettre en valeur les
déplacements actifs

p. 24 - 26

VÉLOTOURISME
Voie verte idyllique en
Alsace !

p. 52 - 53



PATRIMOINE

L'association
de préservation
des bus et cars

p. 39 - 43



MOBILITÉ

Association
Européenne des
Voies Vertes

p. 50 - 51



MEMBRE DE L'ASBL

JOHN VAN TIGGELEN, PLEIN
DE SURPRISES...

p. 15 - 17



Edito: le mot du président



Jacques Botte
Président

Pour l'asbl Chemins du Rail, 2024 constitue une année charnière. En matière de subsidiarité et tenant compte de la nouvelle législation en la matière, une demande de convention-cadre sera introduite auprès des cabinets des futurs ministres de la coalition établie ainsi qu'au niveau des administrations concernées.

Ce nouveau défi nous permettra, nous l'espérons, de poursuivre la collaboration avec notre coordinatrice dès 2025 afin d'assurer un rôle relais entre les différents acteurs et de fixer au mieux la cohérence de nos actions.

La thématique du développement durable concernera nos différentes actions afin de répondre davantage aux besoins et aux demandes du terrain. Nous ferons le lien entre le RAVeL comme véritable outil de déplacement mais aussi le RAVeL comme réel moyen de découvrir différents sites naturels (parcs, côteaux, jardins, cimetières, terrils, ...), archéologiques (carrières, ...) et historiques (abbayes, châteaux, musées, ...). L'aide et le conseil en matière de réalisation d'infrastructure du réseau de mobilité active et son habillage (conservation et réhabilitation du petit patrimoine ferroviaire, aménagements divers pour le confort des usagers) seront traités de façon significative.

A l'heure actuelle, le réseau autonome des voies lentes répond à un intérêt incontestable du public. La DPR 2024-2029 (déclaration de politique régionale) tracera à coup sûr

les principales lignes de conduite à suivre et contiendra certainement des informations fort précieuses sur la mobilité douce. En effet, les enjeux propres à la mobilité au quotidien resteront cruciaux.

Souhaitons au monde politique toute la cohérence possible où, de notre point de vue, la gestion des voies vertes devrait être attribuée à un seul ministère de manière à coordonner toutes les initiatives en la matière, gérer le réseau et promouvoir sa fonction utilitaire et touristique.

Un merci aux administrateurs pour leurs investissements sans faille qui contribuent à donner une image dynamique de l'association. Si des changements significatifs se sont concrètement opérés dernièrement, il n'en demeure pas moins qu'il reste encore aujourd'hui beaucoup à faire, spécialement sur le plan de l'entretien des structures existantes (parfois dégradées) et de la signalisation directionnelle de manière à favoriser le confort et la sécurité. Vous qui êtes lecteur, et sans doute membre, n'hésitez pas à nous rejoindre afin de nous aider et concourir ainsi au bon fonctionnement de l'asbl.

Merci à chacun et chacune pour votre soutien et vos encouragements au bénéfice d'une cause commune. En ce début d'année nouvelle, donnons à nos projets un enthousiasme avéré pour construire un futur meilleur.



Signal mécanique ex-prussien

UN PATRIMOINE À SAUVEGARDER : LES SIGNAUX

Au chemin de fer, les signaux représentent des éléments indispensables qui servent à assurer en toute sécurité une circulation des trains. Bien souvent, lors de la désaffection de la ligne, ces signaux sont démontés. Lors de la réalisation d'un RAVeL, en collaboration avec le SPW et l'AWaP ainsi que d'autres associations locales s'il échète, il importe de conserver ou de remettre en état ce patrimoine exceptionnel qui témoigne de l'existence du chemin de fer.

De la signalisation mécanique du début, on est progressivement passé à une signalisation lumineuse :

- Signalisation mécanique : il en existait de deux types : les uns à palettes (sémaphore) souvent sur mât ; les autres à disque tournant. L'ensemble de ces signaux à deux ou à trois positions étaient commandés au départ d'une cabine de signalisation par un système de câbles métalliques ou système funiculaire. La position des palettes indiquait notamment que la voie était libre ou qu'il fallait marquer l'arrêt.

- Signalisation lumineuse : dans ce cas, les informations étaient communiquées au conducteur de train par des lampes placées derrière des lentilles de couleur (rouge – vert – jaune – blanc). La position de feux et leurs couleurs donnaient des indications précieuses sur ce qui devait être réalisé lors de la conduite.

On dénombre également d'autres types de signaux, les signaux fixes et les panneaux (références aux pages 52 et 53) attribués chaque fois à une fonction précise : la limitation de vitesse - le signal d'allège -



Signal lumineux sur un RAVeL



Signal mécanique

le signal de manœuvre - le signal de locomotive - le signal de halte - le signal P (pédale) - les panneaux STOP - SFO5 - . Nous renvoyons ici le lecteur au dictionnaire du patrimoine ferroviaire d'Anne Daubechies et de Gilbert Perrin édité par l'IPW (Institut du Patrimoine wallon) devenu AWaP (Agence wallonne du Patrimoine).

Pour chemins du Rail, ces signaux méritent particulièrement d'être conservés lors de la création d'un RAVeL. C'est le cas notamment à Sourbrodt, dans les Cantons de l'Est sur la Vennbahn où une association a magnifiquement conservé ce patrimoine, tant la cabine de signalisation que les signaux mécaniques d'origine allemande. C'est aussi le cas sur le nouveau RAVeL des L138 et L137 dans la région de Gerpinnes.



Jacques BOTTE





Jacques
BOTTE

QUE NOUS RESERVE LA PROGRAMMATION 2024 ?

Cette année 2024, à la demande du SPW (Service Public de Wallonie - Mobilité et Infrastructures), du CGT (Commissariat général au Tourisme), de VISITWallonia et de l'AWaP (Agence wallonne du Patrimoine), "Chemins du Rail" axe ses activités sur diverses thématiques. En résumé, voici infra les grandes actions :



Sur le plan de l'infrastructure,

- a. la vérification de la signalisation directionnelle et le relevé des points problématiques sur l'itinéraire régional WI (entre la frontière linguistique au nord de Deux-Acren et le Caillou-qui-Bique à Roisin) ainsi que le Canal Charleroi-Bruxelles à grand gabarit entre Marchienne-au-pont et la frontière linguistique à Clabecq ;
- b. la mise en place de parrains et marraines de ligne afin d'observer et faire rapport sur la qualité des tronçons de RAVeL des lignes L38 - L39 - L39B - L98 - 98A - 98B - 98C - L109A - L141 - L142 - L147 - L150.
- c. les conseils et repérage dans le cadre de projets d'aménagements de RAVeL, spécifiquement sur la L114 entre la gare de Soignies et Houdeng (rue de la Muchotte) ;
- d. la sensibilisation des communes à l'entretien du RAVeL (manquements en termes d'entretien). Une fiche de recommandations est d'ailleurs prévue (fauchage, plantations, balayage, ramassage des détritus, nettoyage, panneaux de signalisation, et entretien du mobilier) à l'attention des gestionnaires de voiries. Une attention particulière est également portée sur la cohabitation sur le RAVeL ;
- e. la sensibilisation des communes ou autres organismes publics à la création de liaisons cyclo-piétonnes utiles vers le RAVeL pour les

modes actifs à partir des gares, des lieux de vie, des zonings et des sites touristiques, avec proposition d'une signalisation directionnelle de rabattement ;

f. la sensibilisation, notamment lors de la semaine de mobilité, des autorités régionales et locales ainsi que des citoyens, particulièrement des jeunes, à l'usage utilitaire des voies vertes.

Sur le plan du vélotourisme, l'accent porte principalement sur :

- a. la plus-value du RAVeL en visant l'implication et l'accompagnement des Maisons de tourisme et Syndicats d'initiative ainsi que l'identification des lignes qui nécessitent d'être valorisées ;
- b. la réactualisation des données le long des EV3-EV5-EV19 relatives aux loueurs et réparateurs de vélo ;
- c. la sensibilisation et la mise en valeur du label « Bienvenue Vélo » et des intérêts touristiques à partir du RAVeL ;



Les Ateliers de la Bicyclette à Jambes - Labellisé Bienvenue Vélo



Semaine de la mobilité

d. le soutien spécifique à VISITWallonia lors des événements « Carrefours du tourisme » en mars ; « Fiets-en wandelbeurs » à Utrecht: 23.02 - 24.02 - 25.02 ; « Fiets-en wandelbeurs » à Gand: 02.03 - 03.03 ; « Bike Brussels » : 22.03 - 23.03 - 24.03 ; « Oostende voor Anker » : 23.05 - 24.05 - 25.05 - 26.05.

Sur le plan de la conservation, l'entretien et la valorisation du patrimoine ferroviaire, les actions portent sur :

a. l'inventaire des lignes de manière à sauvegarder ou à remettre en état certaines éléments de patrimoine sur les L86 (Frasnes - Renaix) ; L113 (Manage - Bascoup) et L114 (Soignies - Houdeng) ;

b. la réactualisation du relevé des gares transformées en autres lieux de vie (crèche, cafés, restaurants,...) avec photos et synthèse explicative des lieux ;

c. l'aide à la restauration, au placement de plaques de gare et panneaux didactiques et spécifiquement :

- les conseils et la collaboration avec des associations locales pour la réhabilitation du patrimoine ferroviaire et vicinal ;

- les consignes pour replacer le petit patrimoine sur la L44A - L45 - L86 - L109 - L113 ;

- la réalisation de plaques de gare des lignes les plus fréquentées sur base des comptages réalisés ;



Opération de comptage

- l'aide aux demandeurs en vue de constituer un dossier de demande de subides pour la rénovation du patrimoine ferroviaire ;
- l'aide à la réalisation de TFE pour étudiants dont le travail est spécifique au patrimoine ferroviaire ;
- la sensibilisation au patrimoine autre que ferroviaire à découvrir lors des balades-découvertes.

La promotion des voies vertes et des véloroutes occupe aussi une place non négligeable lors :

- de la parution des revues trimestrielles de Chemins du Rail ;
- des publications sur le site et les réseaux sociaux de l'asbl ;
- de la gestion du centre de documentation ;
- de divers événements tels que : « En roue libre » : 23.03 ; « Municipalia » : 18.04 - 19.04 ; les étapes du Beau Vélo de RAVeL : tous les samedis de juillet et d'août ;
- des opérations de comptage quantitatif et qualitatif. Les lieux de comptage seront déterminés avec le SPW MI, le CGT et l'Observatoire des Modes actifs dans le courant de l'année.
- de l'organisation de balades-découvertes commentées et organisées pendant toute la saison.



Épinglez dès à présent les thèmes, dates et lieux pour ces balades-découvertes !

Comme de coutume, "CDR" propose de vous faire connaître quelques anciennes lignes ferrées ou voies d'eau réaménagées ou susceptibles de l'être en relation avec la thématique annoncée. Destinées au grand public, ces balades commentées, organisées essentiellement le dimanche, débutent vers 9h pour se terminer vers 17h. Elles permettent d'appréhender le concept de « voies vertes » et de se sensibiliser à leurs différentes dimensions.

En collaboration avec la SNCB, tenant du développement durable, elles partent d'une gare en activité afin que les participants puissent se déplacer par train. La contribution financière demandée sert à couvrir une partie infime des frais engagés par l'asbl. Dans la mesure du possible, un repas de midi est proposé.

Pour annoncer l'événement, une information est adressée par mail aux membres ainsi qu'aux personnes qui en font la demande. La même information plus détaillée est relayée sur le site de l'association (www.cheminsdurail.be) dans la revue trimestrielle et sur la page Facebook. Le lieu de départ, l'accès en train, l'organisation spécifique des

journées ainsi que les prix demandés y sont notés.

Pour chaque balade : l'objectif du parcours choisi est précisé. Le concept « Bienvenue Vélo » est évoqué ; le patrimoine ferroviaire et ainsi que le patrimoine remarquable environnemental y sont traités. Les parcours pédestres font habituellement 15 km et les parcours cyclistes 55 km.

11.02 : UNE LIGNE VICINALE ARDENNAISE
L112 (horaire 509) : Poix - Saint-Hubert - Freux
Marche - Départ SNCB : Libramont

17.03 : UN MAILLON RAVEL INDISPENSABLE
L114 : Soignies - Houdeng (Assemblée générale de CDR à le Roeulx)
Marche - Départ SNCB : Soignies

21.04 : UN PATRIMOINE PROSPÈRE
L39 : Welkenraedt - Raeren
Vélos - Départ SNCB : Welkenraedt

02.06 : ENTRE FLANDRE ET WALLONIE
L87, Grammont - Lessines - Renaix
Vélos - Départ SNCB : Grammont

16.06 - 23.06 : VOYAGE EN ARMORIQUE
"Kalon Breizh"
Vélos - Voyage annuel

08.09 : UN RAVEL DERNIÈRE GÉNÉRATION
L147 Châtelet - Ligny
Vélos - Départ SNCB : Châtelet

02.10 - 04.10 : DUNES DES FLANDRES (EV4)
Vélos - Week-end annuel

20.10 : LA W7, LA ROUTE DES ARDENNES
Bomal - Durbuy
Vélos - Départ SNCB : Bomal

17.11 : LE CHEMIN DE FER D'AUTREFOIS
L287 (ex L94), Ath - Hellebecq - Bassilly
Marche - Départ SNCB : Ath

INTERPELLATIONS PARLEMENTAIRES

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

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

28.11.23 **GARDIER Charles** MR
écrite le projet de RAVeL des Sources entre Spa et Theux

21.11.23 **DEMEUSE Rodrigue** ÉCOLO
écrite la possibilité de traverser la ville de Huy pour les cyclistes

21.11.23 **HAZEE Stéphane** ÉCOLO
écrite les aménagements nécessaires pour soutenir la mobilité active à Namur

17.11.23 **KELLETER Anne** ÉCOLO
écrite la suspension du projet RAVeL entre Spa et Spixhe

14.11.23 **FONTAINE Eddy** PS
écrite l'ouverture des chemins privés au public dans le cadre du Plan WACY 2030

24.10.23 **DESQUESNES François** ENGAGÉS
écrite l'absence de projets de cyclotrades en Hainaut

23.10.23 **CRUCKE Jean-Luc** ENGAGÉS
orale la finalisation et l'achèvement de travaux du Pré-RAVeL entre Leuze et Renaix

20.10.23 **DURENNE Véronique** MR
écrite le projet d'aménagement cyclo-piéton le long de la N48 Tournai - Mourcourt

12.10.23 **MAUEL Christine** MR
écrite le projet d'une liaison cyclable entre Liège et Aix-la-Chapelle

09.10.23 **DODRIMONT Philippe** MR
orale le RAVeL de l'Amblève

02.10.23 **FREDERIC André** PS
écrite le projet de véloroute des sources

29.09.23 **DURENNE Véronique** MR
écrite l'édition 2023 de la semaine de la mobilité

27.09.23 **DEMEUSE Rodrigue** ÉCOLO
écrite l'état d'avancement des différentes phases de travaux sur la L127 du RAVeL

22.09.23 **HAZEE Stéphane** ÉCOLO
écrite le secteur pavé du RAVeL de bord de Meuse à Rivière -Profondeville

12.09.23 **JANSSEN Nicolas** MR
écrite la cyclotrade entre Wavre et Louvain-la-Neuve

11.09.23 **DISPA Benoît** ENGAGÉS
orale la création d'une cyclotrade entre Namur et Wavre le long de la N4

11.09.23 **HAZEE Stéphane** ÉCOLO
orale le projet de cyclotrade sur la N4

31.08.23 **DISABATO Manu** ÉCOLO
écrite Le projet d'extension de la L98A et l'avis déposé par la commune de Honnelles

29.08.23 **DESQUESNES François** ENGAGÉS
écrite le mauvais état du RAVeL le long de la route Baccara à Seneffe



Jacques
BOTTE

Madame Valérie DE BUE, en sa qualité de ministre de la Fonction publique, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière est amenée à y répondre.

27.11.23 **JANSSEN Nicolas** MR
orale le déploiement du brevet du cycliste

23.10.23 **ANTOINE André** ENGAGÉS
orale le développement des mesures de prudence dans l'usage du RAVeL

20.10.23 **DI MATTIA Michel** PS
écrite la sécurité des utilisateurs de trottinettes électriques

09.10.23 **ANTOINE André** ENGAGÉS
orale la sensibilisation des enfants à la sécurité routière

26.09.23 **GALANT Jacqueline** MR
écrite le débat sur le permis vélo

26.09.23 **AGACHE Laurent** ÉCOLO
écrite Les journées du patrimoine 2023

25.09.23 **DI MATTIA Michel** PS
orale la sécurité des cyclistes dans les grandes villes

11.09.23 **DI MATTIA Michel** PS
orale le bilan de la saison touristique estivale

10.07.23 **GROVONIUS Gwenaëlle** PS
orale la disparition annoncée des syndicats d'initiative

26.06.23 **DI MATTIA Michel** PS
orale la révision du classement des hébergements et des attractions touristiques

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

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

VIE DE L'ASSOCIATION

Cotisation annuelle 2024

L'aide financière apportée par l'ensemble des membres de l'association au travers de la cotisation annuelle reste précieuse pour notre asbl. Elle est le gage d'un réel intérêt mais aussi d'un soutien tangible aux actions menées régulièrement. Persuadés que vous continuerez à soutenir l'association en 2024, nous vous remercions d'avance pour cette contribution que vous apportez à la sauvegarde des lignes désaffectées et du patrimoine ferroviaire en général.

Montant de la cotisation annuelle inchangé :
25€ : individuelle - 30€ : famille - 50€ : autres associations
Versement: BE51 0682 1681 7962 de Chemins du Rail

Certaines mutualités remboursent le montant de la cotisation. Après versement, une attestation prouvant votre inscription doit alors être demandée auprès de l'asbl (info@cheminsdurail.be).

Bénévoles bienvenus !

Bienvenue aux bénévoles qui constituent l'essence même de l'existence de l'association et qui croient et adhèrent par leur dynamisme et leur enthousiasme, à une cause d'utilité sociétale. Les tâches au sein de l'asbl sont nombreuses et diversifiées. On peut citer ainsi :

- Reconnaissance de RAVeL existants et futurs
- Parrains et marraines de ligne en vue de repérer, deux fois l'an, l'état du RAVeL
- Etat des lieux des itinéraires « longue distance »
- Repérage dans le cadre de projets d'aménagements de RAVeL, de voies vertes, de véloroutes et de cyclostrades
- Contact avec les Maisons de tourisme
- Sensibilisation au label « Bienvenue Vélo »
- Valorisation des intérêts touristiques le long du RAVeL
- Inventaire et aide à la réalisation d'un magazine trimestriel
- Organisation de balades-découvertes sur le RAVeL
- Aide à la présence de l'asbl sur les réseaux sociaux
- Aide à la gestion du site de l'asbl
- Aide à la réalisation de comptages sur le RAVeL
- Valorisation du patrimoine ferroviaire et hydraulique

L'asbl recherche aussi un comptable qui, grâce à l'utilisation de winbooks, pourra établir chaque année la situation financière de l'asbl (évaluation de la tâche à deux journées par trimestre).

Si vous souhaitez consacrer une partie de votre temps afin de poursuivre un idéal commun au plus grand bénéfice de tous, n'hésitez pas à nous contacter : info@cheminsdurail.be.



JOHN VAN TIGGELEN :

L'HOMME AUX MULTIPLES FACETTES !



Jacques
BOTTE

John Van Tiggelen, membre de Chemins du Rail, est un homme aux multiples ressources. Il consacre depuis quelques décennies à ses passions et ne manque pas d'humour !



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

Je m'appelle John Van Tiggelen. Ce nom traduit ma double origine, écossaise et flamande, bien que né en Allemagne et parlant habituellement le français. À la maison, les phrases commençaient souvent en français et se terminaient en anglais, ou l'inverse. L'allemand venait en renfort, surtout quand le ton montait. Mon papa était médecin militaire. Ma maman portait son tartan et cuisinait le haggis. Mon grand-père était distilleur de whisky, ce qui, en Ecosse, ne s'invente pas. Là-bas, dit-on, l'eau d'aujourd'hui (toujours abondante !) fait le whisky de demain. Ma grand-mère, quant à elle, faisait honneur à ce breuvage : a wee dram tous les jours... Whisky keeps me in life, lançait-elle. Elle a vécu 100 ans !

À 17 ans, j'arrive en Belgique comme on arrive dans un pays étranger. Scolarisé à Waterloo, puis à Leuven (UCL) où j'entame simultanément des études de musicologie et d'histoire. Ma thèse de doctorat est défendue en 1984 à Louvain-la-Neuve et porte sur l'étude de l'interprétation musicale à partir des supports d'instruments de musique automatiques (orgues, carillons, serinettes, boîtes à musique, pianolas...) Incidemment, je contribue à l'élaboration des premiers alphabets musicaux qui permettront de transcrire automatiquement l'exécution de la musique par ordinateur.

Après huit années passées dans la recherche avec le soutien du FNRS, puis de la Fondation Alexandre von Humboldt (Munich, Cologne), ma carrière prend un tournant décisif en 1985 où je rejoins l'IHECS (Institut

des Hautes Études des Communications Sociales) alors installé sur le campus de la FUCaM à Mons. Après y avoir été professeur, puis directeur-adjoint, j'en prends la direction pour une vingtaine d'années, ainsi que celle de la Haute École Galilée dont fait partie l'IHECS depuis la création des Hautes Écoles en 1996. Mes préoccupations professionnelles s'orientent de facto vers le journalisme, l'information et la communication, les médias. Aujourd'hui, cet Institut compte près de 3.000 étudiants, 280 membres du personnel, un bachelier et cinq masters, une école de formation continue, un campus en plein centre de Bruxelles, à un jet... de pierre du Manneken Pis et de la Grand Place.

Parallèlement à cette carrière, j'assume une charge de professeur ordinaire à l'UCLouvain, qui se termine par l'éméritat en 2020, en pleine crise du Covid. Mes cours : Musique sacrée, Musique et cultures du monde, Musicologie des médias, Séminaire de recherche historique en musicologie.

Vous avez étudié la cornemuse. Et on a pu avoir un aperçu de vos talents lors de notre dernier voyage en Espagne. D'où vient votre engouement pour cet instrument ?

Si la bière est chaude et la soupe est froide, vous êtes en Ecosse. Si vous entendez la cornemuse au coin de la rue, vous êtes toujours en Ecosse. « Un gentleman est un monsieur qui sait jouer de la cornemuse, mais qui s'en abstient » (Woody Allen). En Espagne, j'aurais préféré jouer des castagnettes, mais je n'en avais pas sous la main.

Ceci dit, plus sérieusement, la cornemuse n'est pas mon instrument de base. Je suis organiste. C'est-à-dire que je joue les grandes orgues dans les églises. Cette passion m'a pris à l'âge de 13 ans, lors d'un petit bout de scolarité au Collège Royal Marie-Thérèse à Herve. Les religieux de l'époque avaient remarqué quelques dispositions d'oreille et ont flairé la bonne occasion pour avoir un organiste à bon compte pour leurs offices. Ils m'ont payé mes premières leçons. Une charité bien ordonnée, dirais-je. Sauf que la passion ne m'a jamais quitté : académie, cours particuliers, auto-apprentissage... J'y ai consacré mon adolescence, ma jeunesse. Aujourd'hui encore, je joue tous les dimanches que Dieu fait, depuis plus de quarante ans. Partout où il y a un orgue, le rôle d'un organiste est d'en jouer. Ça sert à quoi ? À rien, ou pas grand-chose. Comme faire la sieste, lire, chanter, avoir un chien... surtout que l'Église catholique, principal sponsor des organistes, ne rameute plus les foules. Mais quel bonheur ! Et donc la cornemuse est venue se joindre à l'orgue, sans que je ne quitte la famille des instruments à vent. Lorsque les balades à pied ou à vélo se sont introduites dans ma vie, il faut bien reconnaître que la cornemuse était plus facile à transporter que les grandes orgues à tuyaux.



Allier musique, histoire et voyage, qu'en pensez-vous ?

Voyager relève pour moi quasiment de l'ingénierie. Je dois allier distance, météo, pittoresque, écologie, culture, musique, cuisine... Sans oublier les intérêts de ma femme. Mais comme on sait, la femme suit l'homme... là où elle le pousse. Aussi, dès que nous envisageons une destination, mon premier réflexe est de scruter quelle est l'offre de concerts, et plus particulièrement d'opéra, qui est pour moi une de mes plus grandes passions. Un baryton, qui veut empêcher un ténor de coucher avec une soprano : un scénario maintes fois revisité et dont on ne se lasse pourtant jamais. Mais on n'a pas toujours une Maison d'opéra à portée de main ; mon intérêt se tourne alors vers le folklore des pays visités : le flamenco en Espagne, le fado au Portugal, la gigue en Irlande, la polyphonie en Corse, la tarentelle en Italie, le yodel en Suisse, le redoblado aux Baléares, les derviches tourneurs en Turquie, la rumba au Congo, les tambours au Burundi, et qui sait, un jour peut-être : le tango en Argentine, le mariachi au Mexique, la salsa à Cuba, le haka en Nouvelle Zélande, la psalmodie bouddhique en Inde, le chant de gorge en Mongolie, le gagaku au Japon, et que sais-je encore ? Bref, le choix des voyages se

doit d'être raisonnablement sportif, convenablement culturel, écologiquement soutenable, délicieusement familial, délicatement culinaire (de préférence sans sel, pas comme le vélo)... Tout un programme !

Et puisqu'on parle d'allier musique et voyage, c'est l'occasion de rappeler quelques règles de prudence sur l'association de la musique et du vélo. Les deux ne font pas bon ménage. Même si ce n'est pas (encore) formellement interdit en Belgique, Vias déconseille de porter des écouteurs, casque audio ou oreillettes, en roulant à vélo. En France et en Espagne, c'est interdit et le contrevenant est passible d'une amende. En Allemagne, en Autriche et en Suisse, l'utilisateur doit s'assurer d'entendre par ailleurs les bruits ambients. Certains pays n'autorisent l'usage que d'une oreillette. Quoi qu'il en soit, s'isoler des bruits de la circulation n'est jamais une bonne idée, pas plus à vélo qu'en voiture.



Comment avez-vous connu Chemins du Rail ?

Tous les chemins mènent à Rome ; ceux du rail sont plus impénétrables. Mais un couple d'amis cyclo, Vincent et Ghislaine, n'a pas eu de mal à nous convaincre de les suivre sur les voies vertes du Pays basque, après avoir parcouru celles, plus horizontales, des Pays Bas. Évidemment, on ne parle pas du même dénivelé, mais la chaleur et la bonne humeur est toujours au rendez-vous. Merci à eux et merci à tous ceux qu'ils nous ont permis de rencontrer au sein de l'association des Chemins du Rail. Son travail est admirable.

Comment analysez-vous la mobilité en Wallonie ? Comment voyez-vous son évolution ?

Trop complexe. « Si tu comprends quelque chose à la politique de mobilité en Belgique, c'est qu'on t'a mal expliqué » : trop de niveaux de pouvoir, compétences diluées, conflits d'intérêts, lenteurs administratives.

Mais restons de bon compte et concluons... en musique : 'La donna è mobile' chante le duc de Mantoue dans Rigoletto de Giuseppe Verdi (1851).

Quelles seraient les modifications à apporter au réseau RAVeL ?

Pour moi, RAVeL, c'est d'abord Maurice. Pas celui du Boléro, mais celui des Contes de Ma Mère l'Oye, du Tombeau de Couperin, de l'Enfant et les Sortilèges, de la Pavane pour une Infante défunte. C'est un peu comme si on résumait la musique de Beethoven à

sa neuvième symphonie, en omettant ses sublimes quatuors à cordes, ceux que j'emporterais sans doute sur mon île déserte.

Quant au RAVeL (dont on notera la subtilité des majuscules), j'y vois autre chose que des rubans de bitume coulés sur d'anciennes voies ferrées ou des chemins de halage désuets. Ce qui se passe sous les roues ne doit pas faire oublier ce qui se passe à l'autre extrémité, sous le casque. Le vélo, c'est d'abord pour moi l'envie de partir à l'aventure, découvrir des paysages, contempler l'inconnu, réaliser un rêve, en y ajoutant les couleurs, les odeurs, les sons, l'effort, la chaleur, la sueur, la fatigue, l'émotion, la camaraderie. C'est d'abord un appétit de découverte, de rencontre. L'impatience de partir. La joie de pédaler avec les autres, même si j'arrive essoufflé, décalé, à la traîne, mais heureux.

“ Il me semble évident aujourd’hui que l'esprit avance aussi à coup de pédales.”

Mon gilet jaune me donne le sentiment d'appartenir au clan. Alors, quand le RAVeL est bien entretenu, bien tracé, tournant, montant, descendant, stagnant, repartant, incurvé ici, rectiligne là, lisse, propre, balisé, équipé, homogène : j'apprécie, sans plus. J'aime avant tout la nature, sans murs, sans décors, sans fermetures, sans vacarme... sans orgue. Le RAVeL n'a alors rien à envier au petit chemin de campagne, au sentier bucolique, à la piste de traverse, au tronçon cabossé, à l'itinéraire bis. Question d'état d'esprit. Je mets ma roue dans celle de mes amis. Il me semble évident aujourd'hui que l'esprit avance aussi à coup de pédales.



PARRAINS OU MARRAINES DE LIGNE, VOUS CONNAISSEZ ?

Vous le savez, le maillage du réseau de voies vertes en Wallonie s'est particulièrement étendu. Déjà lancé il y a près de 30 ans maintenant, le RAVeL ainsi constitué, mérite toutefois une attention spécifique sur son évolution. Aussi, à Chemins du Rail, en partenariat avec le SPW, il nous a paru essentiel de procéder au repérage de l'état de ce réseau. C'est le rôle attribué aux futurs "parrains ou marraines de lignes".

Pour ce faire, des tronçons de RAVeL (halages ou lignes) ont été choisis. Il s'agit des lignes : L38 - L39 - L39B - L98 - 98A - 98B - 98C - L109A - L141 - L142 - L147 - L150. Des critères de repérage ont été établis. Dans ce cas, la tâche consiste plus précisément à procéder, deux fois l'an (si possible au printemps et en automne) à la vérification de l'état du tronçon pris en charge et de transmettre l'ensemble des informations reçues auprès de Chemins du Rail qui fera suivre à la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries ainsi qu'aux différents districts du SPW concernés.

Bienvenue à ceux et celles particulièrement motivés par ces voies vertes et qui souhaitent consacrer un peu de temps disponible pour contribuer ainsi à améliorer la qualité du réseau, au bénéfice de tous les usagers.

Il suffit d'enfourcher votre vélo avec votre gsm ou votre appareil photo. Pour vous informer davantage et vous inscrire, n'hésitez pas à contacter l'asbl via info@cheminsdurail.be ou via le 081.657.596.



Jacques
BOTTE

Repérage du tronçon :

RAVeL halage - RAVeL de la ligne - RAVeL de l'itinéraire W - EuroVelo n°

Repérage réalisé le :

Repérage réalisé par :

	POSITION GPX	NATURE DU POINT SENSIBLE	N° DE LA PHOTO
La praticabilité du tronçon		Type - Largeur - Accessibilité (PMR)	
La qualité du revêtement		Dégradations - Trous - Racines	
La sécurité (dangerosité)		Panneaux courtoisie- limitation de vitesse	
Les traversées de carrefours		Protection - Marquages au sol	
La propreté		Poubelles - Dépôts sauvages	
La signalisation directionnelle		Effective - dégradée - manquante	
La signalétique (centre-ville, gare)		Effective - dégradée - manquante	
Les distances kilométriques		Effectives - correctes - manquantes	
Le patrimoine ferroviaire		Effectif - dégradé - manquant	
Les indications touristiques		Effectives - dégradées - manquantes	
Les travaux en cours		Déviations - Interdictions	
Informations complémentaires			



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE CHEMINS DU RAIL : VERS UN RAVeL SUR LA L114 ?

Nous vous invitons à réserver dès à présent la date de l'assemblée générale ordinaire 2024 en présentiel le dimanche 17.03.24 qui se déroulera dans la salle du home Saint-Jacques à Le Roeulx, commune pilote Wallonie cyclable.



LA LIGNE 114

Auparavant, la matinée sera consacrée à une découverte d'un futur tronçon RAVeL potentiel de la L114. Cette ligne reliait Houdeng-Goegnies à Soignies. Longue de 13.6 km, elle trouve son origine à la bifurcation de la L107 Houdeng-Goegnies - Mignault - Ecaussinnes peu après le BV (bâtiment voyageurs).

Si la dernière section Naast (BK 9.9) - Soignies (BK 13.1) a été transformée en voie verte par la Ville de Soignies, il n'en demeure pas moins qu'il serait intéressant que la section Houdeng (canal) - Le Roeulx - Naast soit également aménagée ; ce qui permettrait une liaison sécurisée entre les deux villes. D'autant plus qu'à l'heure actuelle, il apparaît que la L107 sera sous peu en travaux pour un aménagement en voie verte depuis la rue Léon Houtart à Houdeng-Goegnies jusqu'au canal (itinéraire W4 : canaux, fleuves et rivières). De l'autre côté de la rue Houtart, on pourrait aussi par l'ancienne ligne ferrée rejoindre presque la gare de La Louvière Sud.

UNE LIGNE STRATEGIQUE

Mise en service dès 1876 pour des raisons économiques, la L114 à voie unique perd malheureusement son trafic « voyageurs » en 1959. La voie est finalement déposée entre 1967 et 1969. En 1985, le tracé du canal du Centre à grand gabarit coupe l'assiette de cette ancienne ligne entre Le Roeulx et le PA (point d'arrêt) Trieu-à-Vallée.

Sur le parcours, cette ligne disposait de trois points d'arrêts intermédiaires (Trieu-à-Vallée ; Petite Hollande et Soignies Carrières) ainsi que de deux gares importantes : Le Roeulx et Naast. La dimension des deux bâtiments témoigne incontestablement de la grande importance du trafic marchandises au début du XX^e siècle.

LE ROEULX : Situé à la borne kilométrique (BK 4.6), le bâtiment principal est constitué d'un long volume de huit travées en rez-de-chaussée, sans étage, sous un toit en bâtière avec une façade en briques rouges et en pierre de taille, décorée avec des motifs en briques jaunes et bleutées.



Ancien BV de Le Roeulx occupé par le service des travaux

C'est en 1977 que la ville du Roeulx devient propriétaire du site de la gare et utilise alors le BV pour abriter le service des travaux de la ville.

NAAST : Etabli à la borne kilométrique (BK 9,9), le BV est de construction classique de type « Etat belge » avec une partie centrale à 3 travées avec étage à l'usage du chef de gare, Le bâtiment principal est entouré d'une aile basse à toit plat avec une pièce à l'usage du chef de gare et d'un local de service. Une aile basse à 3 travées était occupée par le bureau des recettes et par la salle d'attente.



L114 dans le bois de Le Roeulx

Planning

Rendez-vous : place de la Ville (parking libre à proximité)
Grand Place à 7070 le Roeulx .

09h00 accueil sur la place de Le Roeulx : café

09h20 départ en bus historique vers Soignies

09h40 visite du RAVeL vers Naast - Petite Hollande - Le Roeulx : balade de 8 km avec commentaires le long du parcours.

11h40 reprise du bus historique à la gare de Le Roeulx vers Houdeng-Goegnies

12h10 explications sur le tracé de la ligne

12h30 retour au Centre de Le Roeulx

12h45 repas de midi à Grim-rhodienne :

36 € comprenant un menu avec les produits locaux et de saison : l'apéritif, l'entrée, le trou normand, le plat, le dessert, le café selon les produits de saison. Les boissons ne sont pas comprises dans le prix.

14h30 rendez-vous dans la salle du home Saint-Jacques

14h45 présentation du projet de voies douces dans l'entité

16h15 assemblée générale de l'asbl : l'invitation à l'AG sera adressée par mail aux membres.

- approbation des comptes 2023 et budget 2024
- décharge aux administrateurs pour les comptes 2023
- rapport moral 2023
- projets 2024
- mémorandum
- démissions et admissions
- élection de l'OA

17h30 verre de l'amitié.

S'y rendre ?

En voiture :

Grand Place à 7070 Le Roeulx
Gratuit le long de la rue ou rues adjacentes.

En transport en commun :

ALLER

Train : arrivée à Soignies venant de Bruxelles : 08.24
arrivée à Soignies venant de Mons : 08.38

Bus 134 : Soignies SNCB : 08.41 - Le Roeulx Centre : 08.59

RETOUR

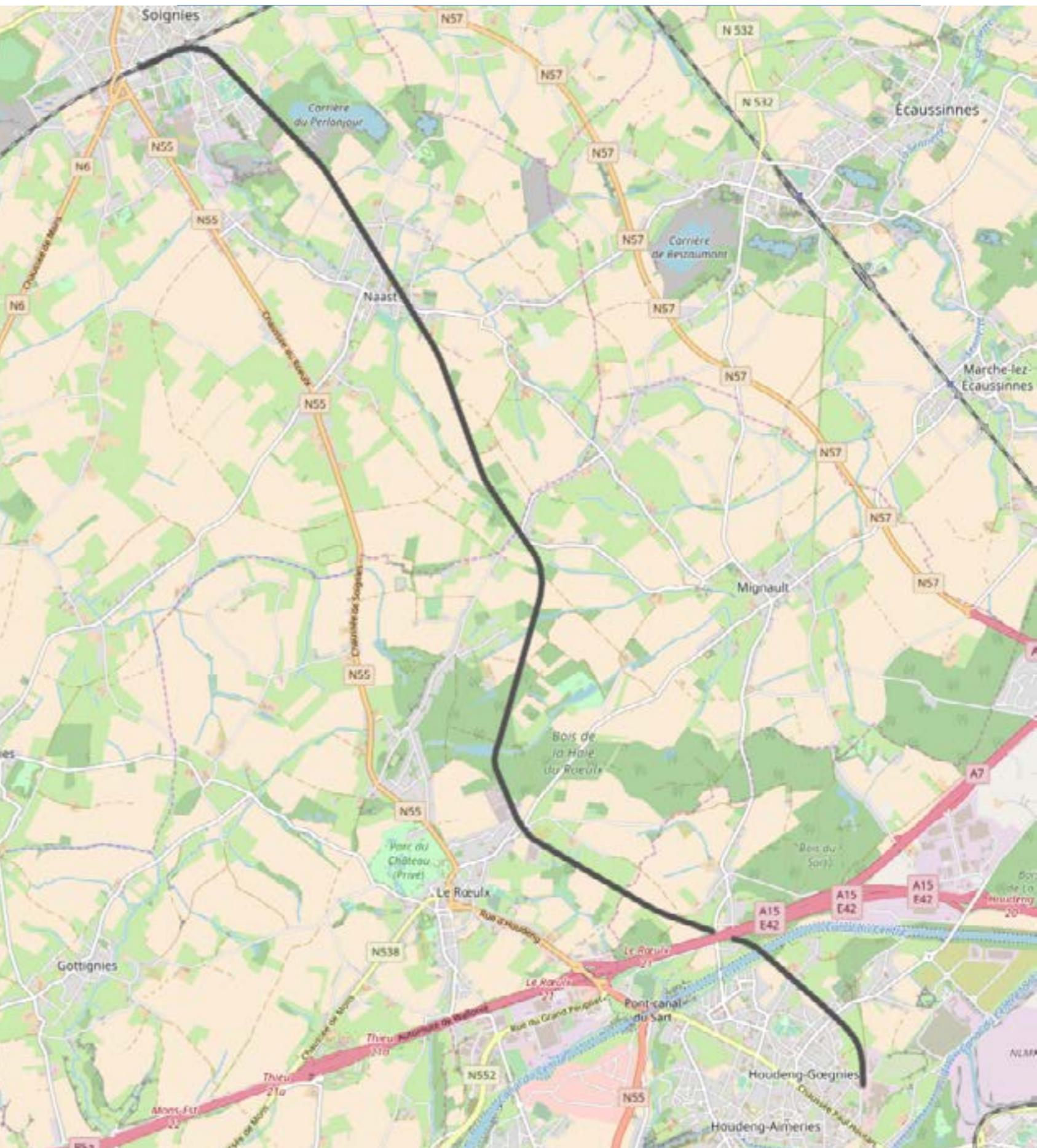
Train : départ à Soignies vers Bruxelles : 18.40
départ à Soignies vers Mons : 18.23

Bus 134 : Soignies SNCB : 08.41 - Le Roeulx Centre : 17.55
- Soignies SNCB : 18.17

Inscription et coût

- Pour la balade, le bus historique et le repas :
inscription obligatoire en ligne sur le site internet ; 36 € pour les membres - 41 € pour les non-membres.

- Pour l'AG, sont invités tous les membres en ordre de cotisation 2024, y compris ceux qui ne participent pas à la balade du matin. Il n'y a pas d'inscription préalable.





Laurence
SWAELUS

Cocooner dans une villa avec vue après une balade à vélo au Golden Lakes Village

Situées sur les rives du Lac de la Plate Taille, aux Lacs de l'Eau d'Heure, les maisons à louer du Golden Lakes Village sont des hébergements rêvés pour accueillir les groupes d'amis ou les familles à vélo (ou non). En effet, en plus d'être chaleureuses et pourvues de larges baies vitrées avec vue sur le lac, elles sont labellisées Bienvenue Vélo : les clients disposent de tout le matériel nécessaire pour entreposer de manière sécurisée, réparer ou nettoyer leur vélo!

« En raison de la proximité immédiate de notre établissement avec le RAVeL, il semblait évident que le Golden Lakes dispose de ce label. Cela colle avec la philosophie et les valeurs de l'hôtel », explique Harry Denis, Chargé de communication pour le Golden Lakes. « Le cadre naturel et verdoyant dans lequel est implanté le Golden Lakes est un terrain de jeux idéal pour les amateurs de deux roues. De nombreux cyclo-touristes y séjournent tout au long de l'année pour découvrir la belle région qui nous entoure. »

Le RAVeL longe en effet les différents lacs et offre des paysages splendides. Pour les plus sportifs, il existe aussi des circuits VTT. Et s'il vous est impossible de venir avec vos propres vélos, le Golden Lakes met en location des vélos de ville, des vtt et des vélos électriques à partir de 10 €/jour.

L'hiver est une belle saison pour profiter de l'endroit. La plupart des villas disposent d'un poêle à bois, des appareils à raclette et à fondue sont à votre disposition gratuitement à la réception et de nombreuses activités restent ouvertes durant l'hiver autour des Lacs de l'Eau d'Heure.

Infos :

Golden Lakes Village

07/31.7.19

Goldenlakesvillage.com

Prix moyen par nuit : 110 €/4 personnes - 396 €/12 personnes

Que faire dans la région ?

- Les sportifs à l'âme de vikings pourront affronter le froid et l'eau glacée du lac en s'essayant au ski nautique ou au wakeboard !
- Les amateurs de bières iront faire un tour à la Brasserie de Chimay, à celle des Fagnes à Mariembourg ou à la Distillerie de Bercée.
- Si vous êtes en manque de douceur et de chaleur, le Golden Lakes dispose d'un spa avec saunas, hammam, jacuzzi et piscine à partir de 45 €/2h
- Enfin, les familles trouveront leur bonheur au parc d'attraction multi-activités « Crocodile Rouge », à l'Escape Game « The Spin » ou au « Golf Leisure Center » (mini-golf, foot-golf ou parcours 9 trous).



Connaissez-vous le plongeon du 1er janvier ?

Depuis plus de 15 ans, une centaine de courageux se donnent rendez-vous à quelques pas du Golden Lakes pour se jeter dans les eaux glacées du lac de la Plate Taille. À cette période de l'année, elles avoisinent les 3-4°C !



Régulièrement, nous mettons à l'honneur des établissements labellisés Bienvenue Vélo, label qui garantit un accueil adapté et de qualité pour les amateurs de deux roues. Vous connaissez un lieu labellisé qui mérite d'être découvert ? Partagez-le nous via l'adresse info@cheminsdurail.be !





UNE VILLE QUI VEUT METTRE EN VALEUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS !

La Louvière, ville cyclable s'il en est, a réalisé sur son territoire, il y a quelques années déjà, un plan d'aménagement en faveur des déplacements actifs.

Cette ville, construite autour d'un paysage essentiellement industriel et d'un réseau ferré dense, présente incontestablement l'avantage de bénéficier de deux gares (La Louvière Centre et La Louvière Sud) très bien fréquentées et a développé une politique efficace en matière de déplacements pour piétons et vélos.

A cet effet, des aménagements cyclables aux entrées de la ville ont été réalisés Vu le passé de la cité, de nombreuses lignes ferroviaires et vicinales traversaient l'agglomération. Relevons les lignes à exploitation industrielle reliant les sites entre eux ; les lignes à exploitation commerciale dont subsistent actuellement la 108 (Binche - La Louvière - Braine-le-Comte), la 117 (La Louvière - Manage - Charleroi) et la 118 (Mons - La Louvière - Charleroi) ; les lignes à exploitation vicinale dont les lignes des trams 30, 31 et 90.

La Ville avait donc pris l'initiative de réaménager une partie de ces anciennes lignes en voie lente au bénéfice, notamment des usagers louviérois. A l'époque, nous avions souhaité que cette belle initiative puisse continuer à se développer et à renforcer une politique de déplacements dynamique. Et on y est ! Cette politique de déplacements actifs se poursuit ! Pour ce faire, nous avons pris contact avec **Corentin MARECHAL**.

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

Corentin Marechal, Après un bachelier en tourisme à Bruxelles, j'ai travaillé pendant 11 ans au sein de la Fédération du Tourisme de la Province de Hainaut dont 7 ans pour le déploiement du réseau à points-nœuds à vélo. Depuis avril 2023, je suis coordinateur modes actifs pour la Ville de la Louvière et responsable de la Maison du vélo située sur la Place Mansart à La Louvière.

2. Quel est votre titre et votre rôle au sein de la ville de la Louvière ? En quoi consiste votre travail au quotidien ?

En tant que coordinateur « modes actifs », mon rôle



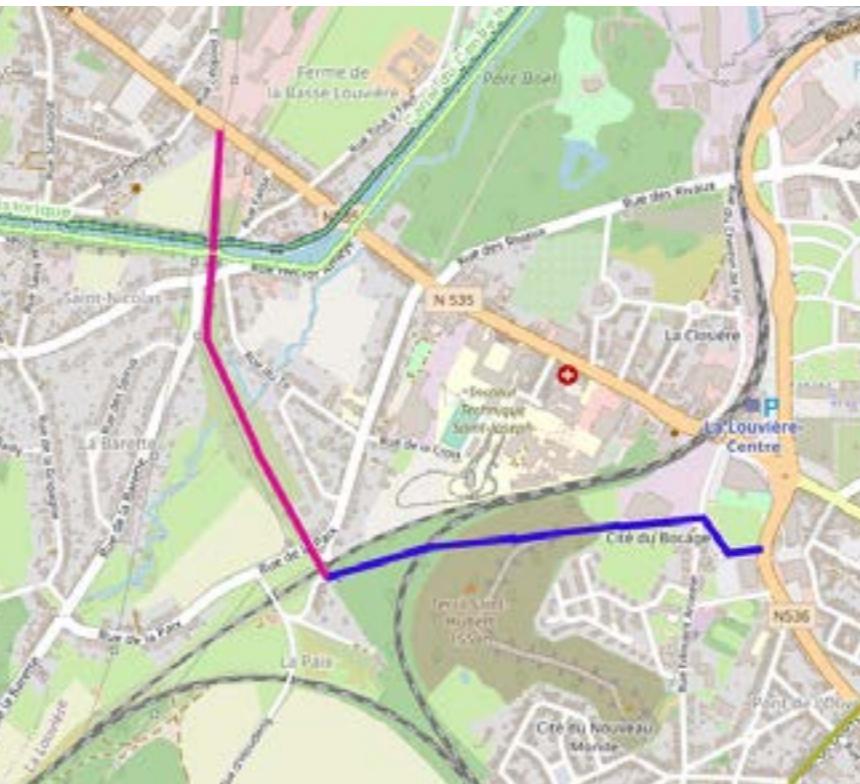
Jacques BOTTE

est de favoriser l'utilisation des modes doux pour les déplacements des citoyens au quotidien. Pour ce faire, nous travaillons sur trois axes principaux : la mobilité, le social et le tourisme.

Au niveau de la mobilité, notre mission est d'assurer le développement et l'entretien des infrastructures mais aussi de dispenser des formations en partenariat avec Pro Vélo (brevet du cycliste, mécanique, sécurité routière, vélo trafic, (re)mise en selle, créer son itinéraire...). Nous proposons également des vélos en location long terme à prix réduit pour rendre le vélo encore plus accessible. Nous menons des réflexions de développement du réseau cyclable avec les communes voisines via Centropôle.

Au niveau social, nous collaborons au quotidien avec les différentes maisons de quartiers, l'AMO, les différents services de la ville et du CPAS. Nous dispensons des formations, accompagnons des balades, fournissons des vélos pour les activités et nous nous chargeons de l'entretien et de la livraison de ceux-ci. A titre d'exemple, cet été nous avons notamment participé au projet "vélo" avec le service prévention & sécurité. Nous essayons d'utiliser le vélo comme levier d'inclusion sociale, d'émancipation et d'intégration.

Au niveau du tourisme, nous travaillons sur le développement et la promotion du réseau points-nœuds VHELLO en partenariat avec les locales du Gracq et les autorités communales. Nous proposons également de la location court-terme de vélos. Des balades guidées sont organisées régulièrement. Prochainement, un itinéraire à pied et un itinéraire à vélo verront le jour pour les personnes à mobilité réduite. Nous disposons d'un scooter pour PMR et nous ferons l'acquisition d'un vélo adapté.



3. Quelles sont vos intérêts, vos passions ?

Je suis un véritable férus de vélo sous toutes ses formes. Que ce soit pour mes déplacements quotidiens, pour mes loisirs ou mes vacances je ne quitte jamais ma bicyclette. Je parcours très régulièrement les points-nœuds, les « RAVeL » et les « EuroVelo » en bikepacking. Je pratique aussi la randonnée et le trail dès que j'en ai l'occasion. Enfin, je suis très impliqué dans le tissu associatif de ma commune.

4. Comment analysez-vous la mobilité active à La Louvière ? Quels sont les projets en cours ?

La Louvière a été commune pilote dans le cadre de "Wallonie cyclable". Cela a permis de développer beaucoup d'infrastructures et d'initiatives. La création de la Maison du Vélo au service des louviérois est aussi le reflet de la volonté politique de soutenir le développement du vélo dans la commune.

Le réseau cyclable est plutôt bien déployé et continue de s'étendre. Dans les derniers exemples en date, une rampe a été créée pour garantir la liaison entre le contournement ouest et la gare de La Louvière Centre. Récemment, une nouvelle jonction a vu le jour au quartier bocage (derrière le Point d'Eau). Cette jonction est le point de départ d'une future liaison qui rejoindra par la suite le Canal du Centre au niveau de Garocentre.

Dernièrement la Ville a également obtenu un budget via le FEDER pour la création d'une nouvelle jonction cyclable entre le centre-ville et le quartier de Bois-du-Luc. Ce projet permettra à la fois aux habitants du quartier de relier le centre-ville mais aussi aux touristes de rejoindre facilement le site minier classé au patrimoine mondial de l'Unesco.

Un des gros défis pour le réseau cyclable de La Louvière est la communication à réaliser auprès des citoyens. Actuellement, le réseau est trop méconnu. Nous devons aussi poursuivre nos efforts pour compléter les chainons manquants du réseau. La Maison du Vélo a plein de projets pour les mois à venir: l'organisation de formations mensuelles (mécanique, vélo-traffic...), l'organisation de conférences-débats et de soirées thématiques, la mise en place d'une bourse aux vélos, la création d'une piste pédagogique permanente.

5. On parle d'intermodalité : est-ce réalisable à La Louvière ?

La multimodalité et l'intermodalité sont l'avenir de nos déplacements et cela est réalisable

partout. Cela passe avant tout par un changement des mentalités. Notre société est en pleine transition et il apparaît que notre modèle actuel de mobilité n'est plus tenable d'un point de vue spatial, écologique et économique. À La Louvière comme ailleurs, nos espaces urbains sont saturés par les véhicules motorisés: 50 à 80 % de l'espace public en ville est dédié à la voiture. La croissance n'est pas tenable et nous n'avons pas l'espace suffisant pour continuer.

Nous devons repenser l'environnement et se réapproprier l'espace public pour recréer des lieux de vie et de rencontre. Pour garantir le transfert modal, nous devons absolument diminuer la pression automobile et proposer des alternatives. La Louvière se prépare à cette transition avec tout une série d'initiatives. Par exemple, un parking multimodal de délestage de 58 places sera installé fin 2024 après le rond-point du Pont-Canal à Houdeng. Des bornes électriques ainsi que des boxes à vélos y seront aussi installés. La Ville entend ainsi favoriser l'utilisation des modes de transport doux.

6. Selon vous, quelles seraient les modifications à apporter au réseau RAVeL ?

Globalement, le réseau RAVeL se développe très bien en Wallonie pour le plus grand plaisir des adeptes des modes doux. Le RAVeL est majoritairement synonyme de qualité.

Nous devons poursuivre l'extension du réseau tout en maintenant la qualité de celui-ci. L'entretien du réseau est clairement un défi aujourd'hui. Certaines portions du RAVeL deviennent malheureusement parfois difficilement praticables au quotidien (racines, feuilles mortes, ronces, branches...).

D'un point de vue touristique, les collectivités et les privés ne capitalisent pas suffisamment sur les RAVeL. En pratiquant le RAVeL à pied ou à vélo, nous ne voyons malheureusement pas directement les services de proximité (restaurants, bars, hébergements, magasins, attractions, points d'eau, WC...). Je pense que nous pourrions améliorer la signalétique depuis le RAVeL (indication du nom des communes et des services à proximité).

Dans l'imaginaire collectif, le RAVeL est synonyme de balade, de détente et de découverte. D'un point de vue mobilité, je trouve que certains réseaux autonomes ont plutôt une vocation de liaisons cyclables fonctionnelles pour le quotidien. Pour ces dernières, je trouve

que nous devrions envisager de les convertir en cyclostrades.

7. Quelle est votre position en matière de speed pédélec? La législation sur le RAVeL soit-elle revue ?

Le speed pédélec est un moyen de déplacement formidable pour le quotidien: il permet d'arriver rapidement à destination avec un impact environnemental réduit. Il s'agit d'une véritable alternative à la voiture. Il existe même des vélos cargo speed pédélec. En Belgique, nous avons la chance d'avoir une des législations les plus souples en Europe pour ce type d'engin. Bien sûr, comme avec tout véhicule, il est essentiel d'adapter sa vitesse en fonction des circonstances et surtout respecter les autres usagers.

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

Il me reste encore beaucoup de RAVeL à découvrir. Dans la région du Centre, j'apprécie énormément me balader le long du Canal du Centre historique et le long de l'ancien canal Charleroi-Bruxelles. J'affectionne aussi le RAVeL du Pays des Collines et la Vennbahn.

9. Quel serait votre rêve à réaliser ?

Je rêve d'une société où chacun trouve sa place et son épanouissement dans un cadre sain et agréable. Une société où se déplacer et rencontrer les autres est un plaisir. D'un point de vue personnel, mon souhait est de pouvoir continuer à parcourir le monde à vélo et de faire beaucoup de rencontres.



Corentin Maréchal

INTERPELLER LES POLITIQUES : MEMORANDUM 2024 – 2029 !

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 a rédigé un mémorandum à l'attention du monde politique et souhaite connaître le positionnement des différents partis en matière de déplacements actifs et plus particulièrement de voies vertes.

Quelles que soient les formations au pouvoir, la mobilité est plus que jamais au centre des préoccupations. Bien sûr des nuances ou divergences parfois importantes existent entre les partis. Mais à "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.

Mémorandum 2024-2029

Tout mémorandum s'inscrit dans une perspective d'élections et se doit de mettre en évidence les enjeux qui caractérisent dans ce cas l'avenir des voies vertes et particulièrement du RAVeL en Wallonie.

Notre société traverse depuis quelques années déjà, une profonde mutation des valeurs. Ce changement de mentalités se traduit notamment par une nouvelle approche réflexive en matière de modes de déplacements actifs. Les voies vertes en constituent un maillon essentiel.

À la veille des élections européennes, fédérales et régionales, notre association a rédigé un mémorandum sur les missions qui sont les siennes et sur sa conception de la gestion de cette thématique. Ainsi, plaidons-nous pour le développement d'une mobilité douce ayant

comme ossature le RAVeL, les chemins de liaison ainsi que le réseau à points-nœuds. Ce réseau autonome des voies lentes constitue un atout indéniable pour le développement des modes doux en Wallonie mais aussi une source de revenus, à l'instar des voies vertes de nos voisins proches, français, luxembourgeois et allemands notamment.

Toutefois, notre association ne cache pas son inquiétude, à la veille de ces élections, face à la tentation qu'auraient certains décideurs, en ces temps économiques difficiles, de procéder à des restrictions dans un secteur qui, au contraire, pourrait rapporter bien plus qu'il ne coûte.

Ce mémorandum explique notre vision en la matière. Nous avons souhaité connaître le positionnement de chaque parti et avons adressé à ce sujet quelques questions pratiques dans la lettre d'accompagnement.

L'asbl CHEMINS DU RAIL

L'asbl "Chemins du rail" (www.cheminsdurail.be), fondée à Namur en 1996, collabore actuellement avec le SPW, l'AWaP et le CGT : elle a pour but de fédérer les initiatives publiques ou privées (communes, associations, citoyens) en matière de voies vertes (RAVeL - Pré-RAVeL). Son objet social vise la préservation des anciennes lignes ferroviaires et vicinales dans leur continuité et leur transformation en voies vertes pour tous les usagers non motorisés ainsi que leur maintien en état. En outre, elle préconise la sauvegarde du patrimoine ferroviaire et de tous les éléments qui rappellent l'exploitation passée.

Par son rôle de militance et d'interpellation, l'association contribue ainsi au développement de la mobilité active pour tous les usagers non motorisés en vue des déplacements scolaires, professionnels, de loisir et de tourisme au profit d'une mobilité durable, dynamique et du bien-être général et de la santé publique.

INQUIÉTUDES DE L'ASBL

1. L'absence d'une vision globale transdisciplinaire

Depuis quelques temps déjà, force est de constater qu'il s'avère difficile d'assurer, en tout ou en partie, les missions confiées par les administrations qui ne développent pas suffisamment une dimension holistique des enjeux ; chacune se retranchant strictement dans son domaine de compétence, avec une vision souvent tatillonne. La dimension parfois trop restrictive des enjeux locaux entrave la conception d'une politique globale de mobilité à l'échelle européenne.

2. Le manque d'indexation

Les subventions octroyées depuis 2019 n'ont pas été indexées au coût de la vie depuis 5 ans ; ce qui entraîne inévitablement des difficultés dans la gestion quotidienne, spécialement avec l'engagement du personnel. En outre, le versement tardif des tranches de subvention de l'année (en juillet ou août) entraîne à coup sûr des problèmes de liquidité.

RECOMMANDATIONS DE L'ASBL

1. Un regard transversal

L'asbl prône un regard transversal des compétences. Elle se veut collaborer à l'interface entre le terrain et les services publics par l'apport d'expertise et de soutien en relation à son objectif. Les objectifs définis chaque année entre l'asbl et les administrations respectives doivent être suivis de décisions sur le terrain. En outre, développer et garantir une envergure internationale où prendre en compte, du moins, les approches des pays limitrophes constitue une source d'enrichissement et d'échange de bonnes pratiques. A cet égard, les « EuroVelo » constituent des infrastructures prioritaires.

2. Un financement indexé des missions demandées à l'asbl

Depuis 2021 les relations entre la Wallonie et l'asbl sont régies par un convention-cadre signée le 28.06.2021, prenant fin le 31.12.2024. Cette dernière n'inclut pas l'indexation des subventions au coût de la vie. Cela engendre inévitablement des difficultés dans la gestion quotidienne, spécialement en matière d'engagement du personnel et réduit les moyens pouvant être affectés aux missions.

L'ASBL demande que lors du renouvellement de la Convention-cadre, il soit prévu que les subventions accordées par le Pouvoir politique soient automatiquement indexées de manière à garantir la pérennité des emplois en cours de législature, le paiement des factures et des frais liés aux missions. Elle demande également que les subventions soient versées, aux fins d'éviter tout problème de liquidité, suivant l'échéancier suivant :

- Une première tranche correspondant à 60 % du montant total des subventions, à titre d'acompte, dès la notification ;



INQUIÉTUDES

1. Le risque d'abandon de certains projets

Bien que ce soit contraire aux termes des conventions-cadres passées par la Région avec la SNCB et INFRABEL concernant le RAVeL, certaines anciennes ou parties de lignes déferrées indispensables à la constitution du réseau des modes actifs risquent d'être radiées par le SPW de la programmation de la construction du RAVeL, par choix optionnel ou par manque de ressources financières et humaines. Même si l'on peut entendre les raisons qui conduiraient à de pareilles propositions, ces dernières entraîneraient des conséquences irréversibles pour l'avenir. L'expérience acquise par l'asbl depuis plus de 25 ans tend à démontrer que la Wallonie et les Pouvoirs locaux (Provinces ou Supracommunauté) finissent par regretter amèrement, à un moment ou à un autre, d'avoir abandonné au privé un couloir de communication que détenait le domaine public.

- Une deuxième tranche correspondant à 20 % du montant total des subventions, après validation du rapport intermédiaire ;
- Le solde de 20 % dès l'approbation par le comité d'accompagnement du rapport d'activité final.

Le RAVeL

Confortable et sécurisé, le RAVeL est composé de voies vertes essentiellement aménagées sur les chemins de halage et les anciennes lignes de chemin de fer. Ces voies vertes couvrent progressivement l'ensemble du territoire wallon et permettent des déplacements actifs au quotidien ou pour le loisir. Le RAVeL constitue de fait un réseau de véloroutes, qui par son caractère autonome (hors circulation) et ses faibles pentes, permet notamment des « pénétrantes » vélos intéressantes dans le cœur de nos villes. Ces voies sécurisées permettent également aux usagers au quotidien de diminuer leur temps de parcours du trajet domicile - travail et de faciliter l'intermodalité avec d'autres moyens de transport public.

2. Le manque d'entretien du réseau

« Chemins du Rail » souligne de réelles interrogations quant au budget de la Wallonie affecté au RAVeL et plus précisément consacré au maintien en état de ces voies vertes existantes. Certains tronçons ont déjà une durée de vie de près de 30 ans ; si l'on veut conserver un réseau attractif et performant, des entretiens réguliers et en profondeur sont nécessaires.

RECOMMANDATIONS

EN TERMES D'INFRASTRUCTURE

1. Allier réseaux RAVeL et SNCB

Le RAVeL présente le double avantage d'une voie de communication douce réversible. Elle préserve un réseau structurant qui pourrait, en cas de besoin et de nécessité, retrouver sa vocation première (et, dans certains cas, accueillir les deux en parallèle, comme cela existe déjà sur certains tronçons). Dans le contexte de changement des habitudes de déplacement et de la volonté de réduire les effets de la pollution, il n'est nullement exclu qu'une ou l'autre liaison RAVeL ne soit à nouveau retransformée en voie ferrée. L'incompatibilité entre une exploitation ferroviaire et l'utilisation de voies vertes n'est pas démontrée et pourra toujours être examinée au cas par cas. Il est clair que la transformation des anciennes lignes en voies vertes permet de maintenir les assiettes et surtout d'en empêcher la dégradation ou l'usurpation, entraînant des frais énormes de reconstitution.

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

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

3. Finaliser le maillage du RAVeL

La visibilité du réseau de voies vertes fait parfois défaut, notamment par le manque de connexion ou de continuité entre certaines sections aménagées ou avec la Flandre. « Chemins du Rail » insiste pour l'intensification des finalisations des chaînons manquants de manière à obtenir, in fine, une cohérence d'ensemble. Pour « Chemins du Rail », il importe dans cette optique que l'aménagement de l'ensemble des lignes ou des tronçons de lignes retenues par la Région figurant dans les conventions-cadres conclues avec la SNCB et INFRABEL soit réalisé impérativement. Retenons

spécialement les tronçons de lignes suivants :

- la L94 Bassilly - Ath (L287)
- la L107 entre La Louvière et Ecaussinnes
- la L113 entre Manage et Bascoup
- la L114 entre La Louvière et Soignies
- la L123 entre Braine-le-Comte et Enghien
- la L131 entre Frasnes-lez-Gosselies et Nivelles
- la L136A entre Florennes et Mettet
- la L136B entre Florennes et Senzeille
- la L138 entre Gerpinnes et Florennes
- la L141 entre Manage et Senneffe
- la L154 entre Dinant et Givet
- la L155 entre Marbehan et Croix Rouge
- la L163A entre Orgéo et Munro (partiellement aménagée)
- la liaison L126 et L127 notamment dans la traversée de Huy
- l'étoile de Florennes : L132 - L135 - L136

4. Entretenir et « habiller » le réseau de voies vertes

« Chemins du Rail » souligne l'importance d'entretenir et d'agrémer les tronçons existants afin de préserver l'environnement, favoriser les déplacements en toute sécurité et de maintenir un cadre de déplacements agréable à tous. Qu'il s'agisse de gros entretiens réalisés par le SPW (ouvrages d'art...) ou de petits entretiens réalisés par les provinces ou les communes, la survie d'une infrastructure n'est assurée qu'à cette condition. En outre, inclure le long des parcours, des bancs, des tables, des panneaux explicatifs ne fait qu'enrichir et embellir ce réseau.

5. Préserver le patrimoine ferroviaire existant

L'association attire l'attention sur le fait que les anciennes lignes ferrées représentent un patrimoine exceptionnel qu'il convient de préserver et de restaurer. Anciennes gares, maisons de garde-barrières, ouvrages d'art témoins d'un savoir-faire, méritent une attention toute particulière de la Wallonie à leur égard.

EN TERMES DE MOBILITÉ

1. Encourager une politique de déplacements au quotidien sur les voies vertes

La mobilité évoque en général pour l'ensemble des usagers un défi au quotidien. Le RAVeL constitue de fait un réseau « d'autoroutes cyclables », qui par son caractère autonome (hors circulation) et bien souvent plat et rectiligne, permet notamment des « pénétrantes vélos » intéressantes dans le cœur de nos villes.

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

2. Favoriser l'intermodalité efficace

La meilleure intermodalité que l'on puisse imaginer entre une voie verte et le transport ferroviaire est celle d'une ancienne ligne de chemin de fer qui a pu être préservée en totalité jusqu'à proximité immédiate de la gare où elle se connecte à la ou aux ligne(s) restée(s) en activité. Dans le cadre de déplacements intermodaux, il serait donc cohérent sur le plan politique de développer l'accessibilité aux transports en commun et de coordonner au mieux toutes les forces vives afin de faciliter une transversalité au bénéfice de l'usager.

Dans le cas du RAVeL, il existe des exemples où la voie verte donne accès directement à la gare, voire, directement aux quais où stationnent les trains. Citons les RAVeL des lignes suivantes : L150-Gare de Jemelle (connexion avec la ligne Bruxelles-Luxembourg) ; L86-Gare de Leuze (connexion avec la ligne Bruxelles-Tournai-Lille) ; L141-Gare de Court-Saint-Étienne ; L142-Gare de Namur (à 300m). Il facilite l'intermodalité, c'est-à-dire le fait de changer assez facilement et assez rapidement de moyen de transport (vélo + train). Un parking avec râteliers à vélos est d'ailleurs aménagé. Une intermodalité train/bus - vélo performante est une des solutions d'avenir pour contribuer à la décongestion des villes. Si l'infrastructure existe, le public se déplacera facilement sur des distances entre 2 km et 8 km pour rejoindre éventuellement un autre moyen de transport : bus, tram ou train.

EN TERMES DE PROMOTION ET DE VALORISATION

1. Penser "voies vertes" en tant qu'atout touristique

Le RAVeL constitue une source de revenus à travers les retombées économiques et financières engendrées par ceux qui l'empruntent (horeca, campings, location de vélos, achats divers, etc.). La Wallonie possède un réseau de voies vertes que bon nombre de pays envient, qui pourrait être exploité de manière optimale. Suite à différents contacts avec les usagers lors des opérations de comptages le long des RAVeL et de la tenue de stands dans des salons, force est de constater qu'il existe manifestement un vif intérêt et une forte

demande pour des « produits touristiques » (balades en boucle, circuits de quelques jours avec découvertes touristiques), avec bien souvent transport de bagages. Cette constatation est relayée par des acteurs du tourisme (fédérations touristiques provinciales, maisons du tourisme, syndicats d'initiative). Des initiatives locales existent, mais une coordination entre tous les acteurs et opérateurs doit être effective. Au-delà des numéros attribués (W0 à W9), les grands itinéraires wallons doivent être déclinés en appellations qui attirent le chaland.

2. Développer une signalisation performante et une signalétique lisible

Le public « vélo » est demandeur d'une signalisation performante (distances - difficultés - indications précises ...) aussi bien de rabattement (comment atteindre le RAVeL) que directionnelle (le long des RAVeL). Des efforts sont certes entrepris en la matière mais doivent être poursuivis. La signalétique vers des lieux attractifs, singuliers et innovants doit être adaptée. En outre, "Chemins du Rail" demande aux instances en charge du développement du vélotourisme d'intensifier leur approche en la matière et de promouvoir à travers les médias notamment, une politique volontariste et séduisante.

3. Encourager le vélotourisme

Encourager une politique de déplacements sur les voies vertes ne peut se faire notamment que par la réalisation d'infrastructures de qualité et l'installation de panneaux d'information vantant les attraits du lieu ainsi que les services proposés. 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, 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 « cyclostrades » 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, par certains, seulement comme simple lieu de balades pour familles.

4. Favoriser une cohérence d'actions de tous les acteurs

Il importe à l'heure actuelle de poursuivre les efforts entrepris de façon à finaliser le maillage de voies vertes wallonnes. Le fait de négliger ou d'abandonner carrément certaines lignes serait de nature à nuire au projet global. Il appartient au futur gouvernement d'insuffler cette valorisation de l'infrastructure des voies vertes par un choix d'une politique cohérente où tous les acteurs locaux (tourisme, aménagement du territoire, infrastructure, mobilité) sont associés et détiennent un rôle d'ampleur manifeste. L'asbl suggère que l'infrastructure, la mobilité et le tourisme relèvent des compétences d'un même Ministre

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 empruntent 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 sur un tronçon de la L31 en constitue un bel exemple.

EN SYNTHESE

Aujourd'hui plus que jamais, on se doit de favoriser les modes actifs notamment sur les anciennes lignes ferrées et les chemins de halage, sur ces voies vertes qui assurent au randonneur ou au cycliste un confort en matière de sécurité, des déplacements en douceur à l'abri du trafic routier. Développer ce maillage et le faire connaître dans son ensemble, contribuera à montrer une image enthousiaste et constructive de la Wallonie. Gageons que le réseau autonome de voies lentes puisse continuer à avoir de beaux jours devant lui pour la grande satisfaction de ses usagers.



Jacques
BOTTE





Laurence SWAELUS

D'ICI ET D'AILLEURS : VÉLO ET TERRITOIRES

Les 27es Rencontres Vélo & Territoires se déroulaient à Amiens, du 4 au 6 octobre dernier. Avec 33 exposants et 540 congressistes, l'événement a attiré plus de monde que jamais. Deux fois plus que prévu, affirme Camille Thomé, Directrice de Vélo et Territoires. Un reflet de la progression importante du vélo dans les politiques territoriales ces dernières années.

Les Rencontres annuelles de Vélo & Territoires sont des rendez-vous que « Chemins du Rail » ne rate jamais. Elles sont une scène idéale pour découvrir et s'inspirer des politiques cyclables déployées par des collectivités françaises. Cette année, le programme s'est concentré sur quatre parcours thématiques (politique cyclable, aménagement, mobilité et tourisme), déclinés en 11 ateliers et animés par 61 intervenants.

Nous y avons fait le plein de bonnes idées en matière de promotion et de développement des voies vertes, du cyclotourisme et de la mobilité douce. L'accent était mis sur la politique cyclable en territoire peu dense où, en France comme chez nous, l'utilisation et la culture de la voiture prédominent. Les dynamiques vélo y sont souvent encore faibles et fragiles, pourtant il existe un véritable potentiel.

Les intervenants l'ont parfaitement énoncé : pour que le vélo s'y développe, il faut des infrastructures attractives, inclusives, qui donnent confiance aux cyclistes et aux futurs cyclistes, enfants et jeunes parents compris. Comme ailleurs, les campagnes ont besoin d'itinéraires raccordés et sécurisés, et cela ne doit pas se résumer à des pistes cyclables.

Ces deux jours ont d'ailleurs aussi été l'occasion de refaire le point sur les qualités non-négociables des voies vertes comme le RAVeL, qui sont cohérence, attractivité et confort. Pour son bon développement, outre sa sécurité, son revêtement lisse et sa largeur idéale, le réseau de voies lentes devrait en effet être pourvu en signalisation de qualité et offrir des services (garages de réparation, sources d'eau, tables et bancs, restaurants et hébergements) présentés au public à travers une bonne communication. Quand on y pense, tout ce confort existe le long des voies motorisées.

Une édition riche, qui nous aura permis d'échanger, d'apprendre et débattre des sujets d'actualité et d'avenir pour développer le vélo avec des élus, ingénieurs, techniciens, acteurs économiques, associatifs, partenaires nationaux et européens.

Rendez-vous est déjà donné par Vélo et Territoires pour les 28es Rencontres : elles auront lieu les 6, 7 et 8 novembre 2024 dans le Golfe du Morbihan (à Vannes).



REALISER UN PLAN DE SIGNALISATION... UNE VÉRITABLE GAGEURE ?



Jacques BOTTE

Depuis pas mal de temps, bon nombre de pouvoirs locaux (provinces et communes) n'hésitent pas à interpeller Chemins du Rail afin de solliciter une aide ou un accompagnement de leurs projets de mobilité active. Cela peut parfois conduire à des surprises !

Début 2020, la ville d'Ath avait sollicité l'octroi d'un subside pour un Pré-RAVeL c'est-à-dire l'aménagement d'une future voie verte qui emprunterait une section de l'ancienne ligne ferrée 81 qui reliait autrefois Ath à Blaton. Pour obtenir ce subside, il fallait produire un plan de signalisation, même s'il pouvait être simplifié à ce stade vu que les aménagements n'avaient pas commencé. Un de nos membres avait répondu favorablement et s'était donc engagé à prospecter sur le terrain à raison de 5 carrefours sur 2,4 km.

2023 : Chemins du Rail est de nouveau sollicité pour un plan de signalisation définitif cette fois, sur le même sujet mais depuis le RAVeL le long du canal au centre d'Ath et jusqu'au village d'Ormeignies. Plus loin l'ancienne ligne étant largement privatisée après Ormeignies, décision fut prise de prévoir, après le village, un itinéraire complémentaire sur des routes peu fréquentées pour rejoindre le canal Blaton-Ath près de Tongre-Notre-Dame. Ce « Pré-RAVeL » devenant à la fois, à « vocation » utilitaire (déplacements au quotidien pour relier les entités) mais aussi de loisir ce qui permet une jolie boucle de 13 km de Ath à Ath.

Donc un nouveau plan de signalisation. 24 carrefours, 50 panneaux, plusieurs variantes avant de choisir ce qu'on pense être la meilleure à travers les rues d'Ath puis sur l'ancienne ligne puis sur les chemins agricoles, puis dans les rues d'Ormeignies et enfin sur les routes de campagne. Indiquer quels poteaux et quels panneaux il faut poser en pleine brousse ou à la limite d'un champ boueux puisque les travaux n'ont pas commencé ? Pas toujours évident.

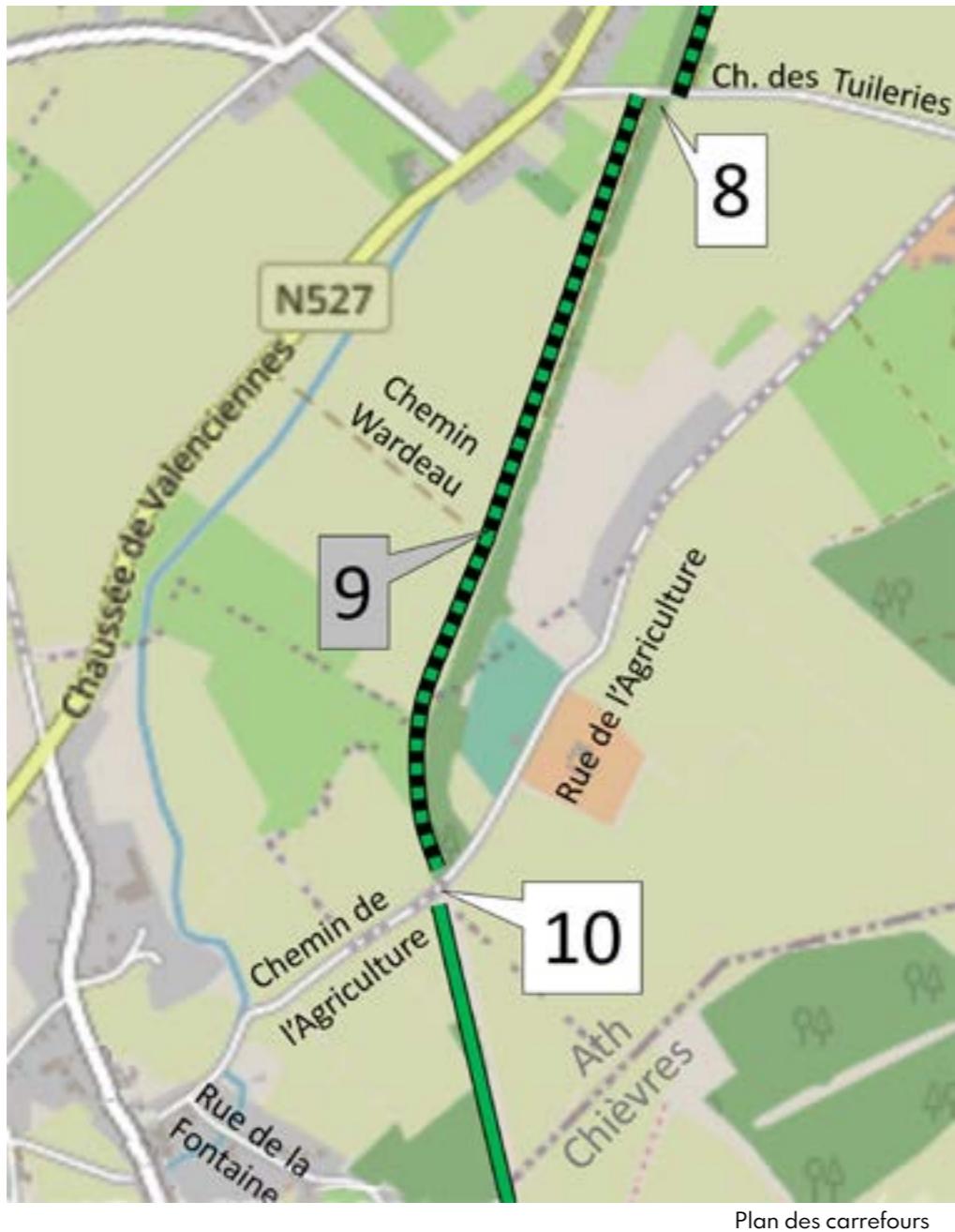


On envoie enfin le plan complet avec ses 65 pages en demandant l'avis des partenaires. Les réponses arrivent de la Province : non, pour sortir du RAVeL à Ath, ce n'est pas la rampe sud mais la rampe nord. Non, on ne prend pas la rue du Grand-Pont mais le trottoir. Un trottoir pour les cyclistes ? Et avec une marche ! Y a-t-il des travaux prévus ? Ensuite on prend le « sentier » sous le viaduc sur un terrain très vague. Au début, on vous a



confié un plan de la signalisation sans vous prévenir que les partenaires du projet avaient des projets précis à quelques endroits ? On interroge la commune pour savoir si c'est bien cela qu'on a décidé mais pour l'instant pas de réponse. Affaire à suivre !

Soyons pourtant corrects : on nous a confié depuis des années de gros plans de signalisation pour lesquels on nous a plusieurs fois félicités et remerciés comme, pour ne citer que celui-là, le projet Ardenne Cyclo et ses 350 carrefours que l'on a évoqué plusieurs fois dans notre revue. Non, une aventure n'est pas l'autre !



LE SAVIEZ-VOUS ? QUELQUES INFORMATION À ÉPINGLER !

RAVeL de la L31 à Rocourt

Une nouvelle liaison cyclo-piétonne entre l'arsenal de Rocourt et le RAVeL de la L31 Liers - Rocourt - Ans est sur le point d'être achevée. Ce projet mené par la Ville de Liège sur une ancienne ligne de chemin de fer industrielle constitue sans doute le premier maillon d'une liaison Nord-Sud pour relier la L31 au cœur de la ville de Liège. L'assiette de la ligne depuis la chaussée de Tongres vers Liers a été réaménagée et élargie. Elle est maintenant agrémentée de bancs, de plantations et surtout d'un éclairage public. Le chemin « piétons » es séparé du chemin « cyclistes » : ce qui accroît un sentiment de sécurité.



RAVeL de la L86 : un RAVeL transfrontalier attendu

L'ancienne L86 reliant Leuze à Renaix est longue de 17,5 km. Un premier tronçon a été inauguré en juin 23 entre Leuze et la limite de commune de Moustier. Suite à l'interpellation du Député Jean-Luc Crucke, auprès du ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures, il a été précisé que le projet de RAVeL de la L86 vers Renaix se déroulerait en trois phases successives :

- Entre Moustier et Frasnes (ancien BV) : aménagement prévu dans le cadre du PCDR (Plan Communal de Développement Rural) pris en charge par des subides de la Ministre de l'Environnement, de la Nature, de la Forêt, de la Ruralité et du Bien-Être animal ;
- Entre Frasnes et la limite du territoire wallon sur un tronçon de 8 km : travaux de débroussaillage



et de déferrage ainsi que la réhabilitation d'un ouvrage d'art : engagement début 2024 puisque le permis d'urbanisme est obtenu ;

- Poursuite de la réhabilitation des ouvrages d'art, aménagement de la piste RAVeL et sécurisation des carrefours : dans le courant de 2024.

Espérons que le timing prévu sera tenu puisque le besoin de mobilité douce sur cet axe est très criant.

RAVeL de la L88A à Ere

Que devient la L88A ? Futur RAVeL ou pas ? Alors que le projet de mobilité active se dessine, un groupe de citoyens s'oppose actuellement à sa réalisation telle que prévue, autrement dit de ne pas indurer ce chemin. Or la création d'un RAVeL relève de divers critères dont celui de la stabilité et de la fiabilité. C'est ainsi qu'il est prévu une piste indurée d'environ 3m de manière à assurer la circulation et le croisement des modes doux en toute sécurité et ce par tous les temps. Si le terrassement est bien plus large que les 3 mètres de piste, il n'en demeure pas moins que la végétation reprend vite ses droits. C'est le constat relevé sur bon nombre de RAVeL en Wallonie. Contrairement aux arguments défendus par le groupe d'opposants, nos voisins français ont revu leur position et ont commencé à indurer une large partie de leurs voies vertes de manière à permettre l'accès à tous et tout le long de l'année.

Si l'objectif local consiste à relier les villages au centre-ville de Tournai à vélo et permettre une diversité dans la mobilité, les chemins projetés pour les déplacements actifs doivent être sécurisés. En effet, si l'on veut convaincre de pratiquer une mobilité active et amener le citoyen à délaisser la voiture au profit du vélo, il est nécessaire d'offrir des infrastructures praticables tout au long de l'année et non des chemins que l'on ne peut parcourir par temps de pluie.

En phase de changement et de transition, force est de constater qu'il existe toujours des



Jacques
BOTTE

mécontents. Par la suite, ces changements sont intégrés et mieux vécus (cf. reportage « le tournant » - RTBF la première - 12.11.23). L'aménagement de la L88A en RAVeL devrait permettre aux usagers de bénéficier d'un site parcourable en tout temps.

RAVeL de la L98A à Honnelles

Depuis quelques temps déjà, les usagers de la mobilité active attendent la prolongation du RAVeL de la L98A vers la France. Après interpellations des députés Jacqueline Galant (MR) et Manu Disabato (Ecolo), le ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures a précisé dernièrement que si un permis pour l'aménagement de ce tronçon RAVeL de 1,5 km vers Rosis avait bien été octroyé en 2020, les contraintes imposées par le département de la Division Nature et Forêt (DNF), impliquaient des surcoûts et complexifiaient sa réalisation technique. Suite à ces difficultés et étant donné l'absence de projet de continuité côté français, cet aménagement avait été postposé dans la planification. Aussi, la réalisation de ce tronçon entre la Maison du Garde et l'ancienne gare de Rosis-Autreppes, est reportée en 2027. Par la suite, l'aménagement du tronçon entre la gare et la frontière française de 600m est prévu en 2028.

RAVeL de la L113 à Manage

La L113 Manage - Bascoup va compléter le réseau cyclable dans la région du Centre. En effet, au départ de Manage, cette ligne pénètre dans le bois de Scailmont, passe sous le pont de la rue de Bellecourt, longe le Recyparc de Manage (rejointe par la L265 qui vient de la Marlette), trace ensuite un grand S dans la vallée de la Samme pour aboutir à l'ancienne halte de Chapelle-lez-Herlaimont. L'assiette passe sous la N59 (dite route Baccara) et longe l'atelier SNCB de Bascoup, où elle rencontre L254 Bascoup - Trazegnies, elle-même connectée à la L124A déjà en RAVeL. Pour compléter le maillage, resterait à poursuivre le RAVeL sur la L141 depuis Seneffe jusqu'à l'entrée de la gare de Manage.

RAVeL de la L114 à Houdeng

Un tronçon de l'ancienne L114 Houdeng-Goegnies - Le Roeulx - Soignies sera prochainement aménagé dans l'entité de La Louvière depuis la rue Houtart à Houdeng jusqu'au canal à grand gabarit. Ce court tronçon pourrait constituer l'amorce d'un futur RAVeL qui rejoindrait Naast (cf. article dans ce numéro à propos de l'AG de l'association).



L114 - le tracé longe l'arrière de la gare d'Houdeng-Goegnies

RAVeL de la L141 à Nivelles

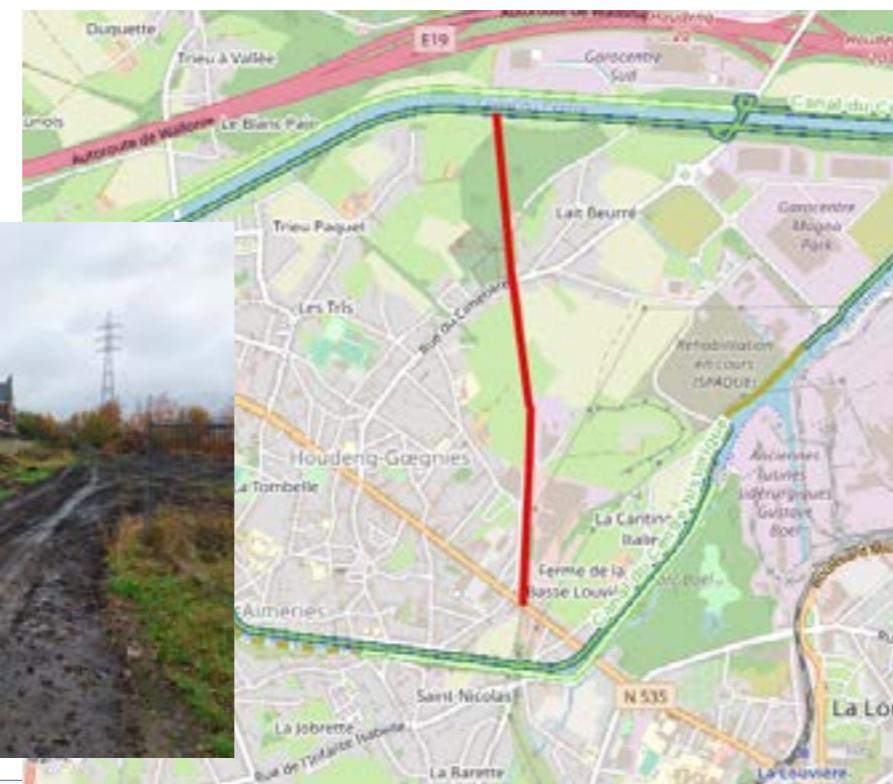
A Nivelles, un projet d'aménagement de 800m entre la gare de Baulers avenue de la gare et la rue de la liberté devrait permettre de réaliser le chaînon manquant de voies vertes ; ce qui permettrait à terme d'emprunter le RAVeL depuis Court-Saint-Étienne jusqu'à Seneffe sans discontinuité. En outre, un autre parcours le long de la rivière serait également le bienvenu pour permettre aux usagers de la mobilité active de rejoindre la gare de Nivelles sans souci. Affaire à suivre !

La plus-value du RAVeL

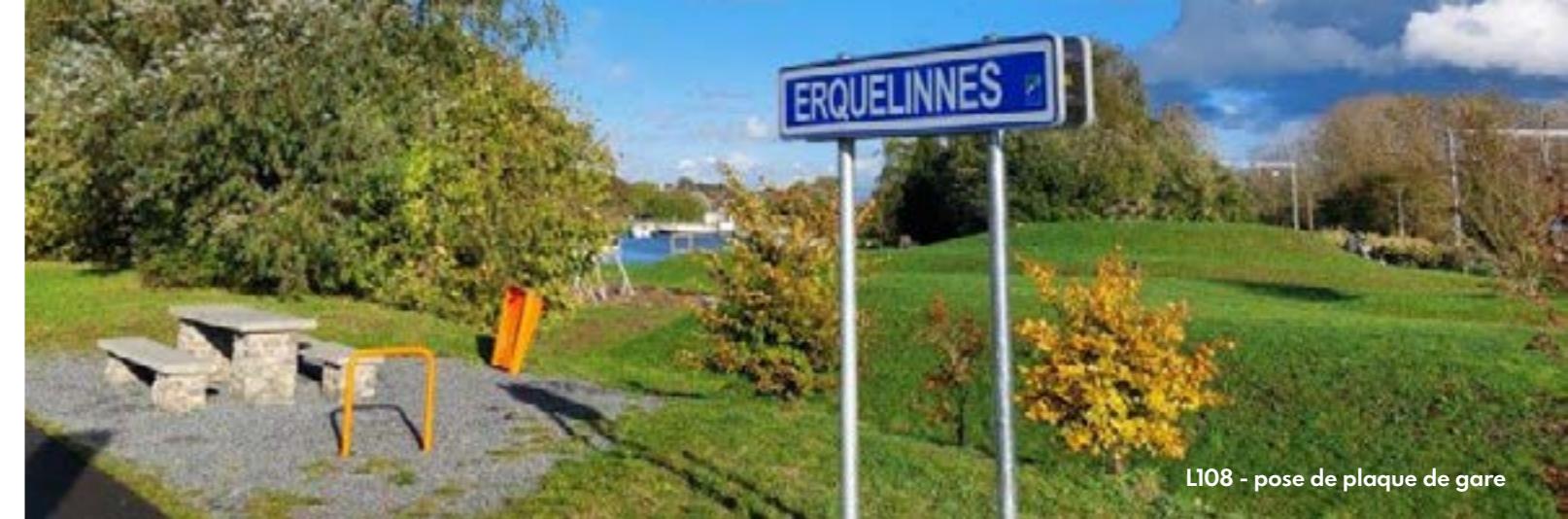
Le RAVeL re-présente sans conteste, un atout de taille pour le secteur touristique. Une nouvelle plaquette a été réalisée à destination des Maisons de tourisme de Wallonie de manière à promouvoir et confortabiliser le réseau autonome de voies lentes pour l'exploiter à son plein potentiel et en faire un véritable produit touristique. Les bonnes pratiques y sont présentées. La Wallonie dispose en effet non seulement d'un formidable réseau de voies lentes de plus de 1500 km mais aussi d'un réseau points-nœuds et d'itinéraires régionaux et internationaux. Considérer les voies vertes comme un véritable levier de développement territorial constitue un atout non négligeable pour l'économie d'une région. Et c'est d'autant plus vrai que le cyclotourisme a le vent en poupe. La plaquette sera disponible sous peu sur le site « www.tourismewallonie.be ».

De nouvelles plaques de gare sur le RAVeL

De nouvelles plaques de gare, créées à l'identique, avec le logo RAVeL, ont été placées le long de la L108



L114 - tracé en rouge de la future ligne



L108 - pose de plaque de gare

entre Erquelinnes et Fauroeulx. D'autres sont en cours d'installation sur les L44A et L45. Elles permettent pour l'usager, de situer l'endroit de la gare d'origine. Idéalement, ces plaques devraient être agrémentées de panneaux explicatifs.

étoffée avec la signature de l'Espagne, de l'Estonie, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de la Lituanie, de la Slovaquie, de la Slovénie, de la Croatie et de Chypre.

« Déclaration européenne sur le cyclisme » en 2023

Par la suite, cette année, la déclaration européenne sur le cyclisme a été promulguée lors des Journées de la mobilité urbaine à Séville. Cette déclaration a pour but d'encourager la pratique du vélo. Elle recommande l'amélioration des infrastructures, l'accroissement des investissements pour le cyclisme et le soutien du tourisme à deux roues.

« Cette déclaration reconnaît que le cyclisme est l'une des formes de transport et de loisirs les plus durables, les plus accessibles et les plus inclusives, à faible coût et en bon santé, et son importance capitale pour la société et l'économie européennes »,

Les nouvelles cartes RAVeL sont arrivées !

Avis aux passionné(e)s de cartes ! Les nouvelles cartes RAVeL 2024 vous permettront de découvrir la Wallonie à vélo en toute sécurité ! Ces cartes, éditées pour chacune des cinq provinces wallonnes sont disponibles gratuitement. Avec ces nouvelles cartes, osez, testez, savourez, explorez et surtout profitez de ces nouvelles voies.

Renseignements et commandes : <https://ediwall.wallonie.be/ediwall/routes-voies-navigables-et-mobilite>

Des livres et cartes aussi !

Pour ceux et celles qui aiment feuilleter et parcourir à leur aise toute l'information, un livre et une carte qui traitent des parcours et du tourisme à vélo seront prochainement édités et disponibles en librairie : carte de la « Belgique à vélo » et livre « la Wallonie à vélo » de Michel Bonduelle qui propose une série d'itinéraires wallons le long des RAVeL et des véloroutes.

SNCB : Un site pour les vélos

Le site « Bike on train » vient d'être lancé à titre expérimental qui permet aux usagers de connaître la possibilité d'emprunter le train avec le vélo. En outre, le site renseigne le nombre de vélos possible à transporter ainsi que la hauteur du plancher de la rame. L'accès du train est libre ou sur demande auprès du chef de bord.



« European cycling declaration » en 2022 et 2023

L'année dernière, six Ministres européens de la Mobilité ont signé la « European Cycling Declaration » à Luxembourg. Il s'agit de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de l'Irlande, du Luxembourg et des Pays-Bas. Ensemble, ils interpellent la Commission européenne pour se doter d'une politique vélo globale pour l'Europe et à faire de 2024 l'année européenne du vélo. Cette année, cette alliance s'est

- communiquer sur la politique piétonne pour notamment sensibiliser les piétons potentiels.

A cet effet, un Observatoire des Modes Actifs avec un volet utilitaire et touristique sera créé. Des comptages, des enquêtes de mobilité et des sondages seront menés. Il s'agira de développer

- le maillage des voies dans le cadre de l'établissement d'un réseau piétons utilisateurs au niveau communal ou

intercommunal ;
 - la mise en œuvre de projets « Rue aux enfants » issus d'initiatives locales
 - l'infrastructure dédiée à la promotion de la marche via des aménagements spécifiques.

Parions que le RAVeL y détienne une place prépondérante.

La Wallonie encourage la pratique du vélo
 Diverses mesures destinées à encourager et à sécuriser les déplacements à vélo ont été adoptées au début du mois de décembre dernier : des primes à l'achat de vélos de service neufs ou d'occasion destinés au transport de marchandises ; la création d'un Brevet du Cycliste qui vise notamment à améliorer la sécurité des élèves sur le chemin de l'école et la liste des bénéficiaires de l'appel à projet pour l'installation de stationnements vélo dans les lieux de vie (hôpitaux, écoles,...).

Les journées 2024 du Patrimoine
 En 2024, la thématique retenue pour les journées du patrimoine sera "améliorer l'accessibilité à tous". L'accent sera donc porté sur les efforts réalisés en

faveur du public présentant un handicap ou fragilisé : PMR, malvoyants, malentendants, personnes âgées et enceintes mais aussi celles présentant des difficultés de lecture.

La sauvegarde des abris de quais de la gare de Binche

En octobre dernier, suite à une pétition citoyenne et l'interpellation de l'association « Historia » de la Ville de Binche, un appel avait été lancé pour demander la sauvegarde des quais et de leurs abris, au même titre que le bâtiment de la gare déjà classé. C'est le ministre fédéral de la Mobilité qui a confirmé le projet de réfection de l'abri situé entre les voies 2 et 3 de la gare, inscrit dans le plan pluriannuel d'investissements 2023-2032. Ce petit abri, tout comme l'ensemble de la gare, présente incontestablement un intérêt patrimonial remarquable. En outre la rénovation de la marquise et ses vitraux surplombant le quai de la voie 1 est également prévue. Les murs (pierre et enduits) de la salle des pas perdus sont inscrits dans le même plan d'investissements 2023-2032. En août dernier, un important travail de curage avait déjà été réalisé au niveau des descentes d'eau de la toiture des auvents de manière à éviter toute infiltration d'eau et inondation dues aux fortes pluies.



« Patrimoine Bus & Car » : une association de sauvegarde de témoins du transport collectif.



« Patrimoine Bus & Car » a été créée en 1989. A l'initiative d'Henry et de Fernand Maillard, des amis se sont lancés il y a bientôt 35 ans dans un projet qui consiste à rassembler, gérer et valoriser une collection représentative de l'histoire des autobus et autocars en Belgique. C'est au départ du dépôt de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV) de Casteau qu'est administré ce patrimoine. Il regroupe à l'heure actuelle une trentaine de véhicules. Si certains sont roulants, d'autres sont simplement préservés en attente d'une restauration. L'association collecte aussi les pièces détachées provenant d'anciens bus et d'ateliers ou garages tant privés que du TEC.

Réviseur d'entreprise, Fernand au cours des années 80, se passionne très vite pour la

« conservation vivante » des transports en commun et spécialement des bus ; thématique qui, à l'époque, n'était pas en vogue en comparaison des matériels ferroviaires.

Philosophe et historien du Moyen-âge, Henry de son côté, a une carrière professionnelle de près de 30 ans dans le ministère des Transports (aujourd'hui SPF Mobilité et Transport) après un cours passage dans l'enseignement, et 10 années comme permanent d'organisations de jeunesse. La mobilité l'a toujours intéressé. A l'époque administrateur de l'asbl « Arc-en-Ciel » (association veillant au bien-être des enfants placés, dits « du juge »), il est amené à défendre l'idée de tarifs réduits pour le transport des enfants pendant les vacances scolaires vers les lieux de loisirs (plaines de jeux, ...). Impliqué

comme usager dans la refonte de l'offre SNCB en 1984 (plan de restructuration De Croo), il est recruté en avril 1985 au ministère des Transports en tant que secrétaire d'administration. Son premier dossier consiste à trouver réponse pour un tarif préférentiel destiné aux jeunes. Son mémoire de fonctionnaire traite d'ailleurs de l'intégration tarifaire et billettique, sujet toujours d'actualité à l'heure d'aujourd'hui dans notre pays.

Tous deux ayant passé leur permis de conduire poids lourds et autocars, un premier bus est acquis en 1989 auprès de la société PENNING de Saint-Vincent-Bellefontaine. Remis en livrée verte, il a circulé une dizaine d'années. Aujourd'hui, il est garé dans un hangar en attente d'une seconde rénovation.



Jacques BOTTE

Nous avons rencontré Henry Maillard au dépôt de Casteau et l'avons interviewé.

1. En quoi consiste votre association ? Son but ? Ses actions concrètes ?

L'association a pour but de gérer une collection d'anciens autobus et autocars belges. Nos actions consistent essentiellement à d'abord sauvegarder de la démolition, à restaurer les véhicules mais aussi à organiser ou participer à divers événements : portes ouvertes, navettes entre différents sites, circuits, expositions. L'asbl met à disposition également des véhicules immatriculés pour toute organisation visant à circuler en véhicules anciens telles que mariages, excursions familiales ou d'entreprise, tournages publicitaires...

2. Pourquoi Casteau ?

Mon domaine de prédilection et un de mes terrains d'activités en tant que fonctionnaire, national à l'époque, était bien sûr la SNCV (société nationale des chemins de fer vicinaux) ainsi que les sociétés intercommunales de transport en commun. La possibilité de visiter dès lors de nombreux dépôts m'a amené à observer que certains bus étaient immobilisés et destinés bien souvent à la casse.

La sauvegarde du « patrimoine bus » sur le dépôt de Casteau n'est pas due au hasard. Le souhait de l'association est bien sûr de conserver les bus récupérés surtout en tant que « patrimoine pédagogique ». Il s'agit de les faire vivre, c'est-à-dire de les faire rouler autant que faire se peut mais aussi de permettre la comparaison avec le parc contemporain.

Par mon rôle d'expert en mobilité, j'ai été administrateur au TEC Hainaut de 1991 à 2019 et les circonstances m'ont conduit à connaître Casteau en détail. Tel un bel « écrin », le dépôt constitue une belle opportunité d'allier « Passé et Présent » puisque ce dernier est toujours en activité avec trois bus en permanence et cinq chauffeurs attitrés.

A la croisée de lignes reliant Enghien, Neufvilles, Mons, Le Rœulx et Bracquegnies, le dépôt vicinal de Casteau, construit à la fin du XIX^e siècle, a effectivement joué pendant plusieurs décennies un rôle crucial pour l'exploitation des tramways vicinaux de la région. Si, aujourd'hui, il n'y a plus que quelques autobus qui quittent le dépôt au matin pour y revenir le soir et ce, sept jours par semaine, les tramways à vapeur furent les premiers à entrer sur le site, comme en témoigne le château d'eau, vestige d'une autre époque. L'habitation vient d'être restaurée et les toitures des halls rénovées. Ce dépôt inauguré en 1904



a été bien sûr un atelier vapeur et autorail ainsi que dévolu au petit entretien de trams électriques de la ligne 15 reliant à Mons.

Le site d'exploitation de Casteau est la propriété de la SRWT (Société Régionale Wallonne du Transport), aujourd'hui OTW. Maintenir les bâtiments en bon état est pour l'association une priorité tout en conservant quelques éléments de patrimoine dont le magasin à huile et à charbon, devenu après restauration le local social pour le personnel. Ainsi en témoigne la conduite extérieure en fonte de la pompe à eau pour les machines à vapeur et venant de la citerne dans la tour du bâtiment.

3. Quels véhicules vous semblent les plus emblématiques ?

Nos trois bus immatriculés pour le moment forment un bel échantillonnage :

Le BROSSEL, véhicule qui a été acheté à Anvers auprès de la société MERCANTILE. Celle-ci, qui avait pour objet la réparation de navires sur le port, possédait des bus qui servaient de local mobile pour le personnel et renouvelait son matériel selon les déclassements opérés à la SNCV. Ce BROSSEL de 120 chevaux datant de 1965 est doté d'un moteur LEYLAND diesel et d'une boîte semi-automatique à pression d'air, sans servo frein, ni direction assistée.

Un autre bus provenant de Namur constitue aussi un véhicule attrayant. Le BAYARD dont le nom provient du fait que ses flans sont couverts d'illustrations des lieux symboliques de Namur, est pourvu d'une boîte automatique, génération années 80, et bien sûr plus facile à manier.

Le troisième est un AI20P de 200 chevaux provenant de la société CARDONA de Nivelles. Datant de 1984, moment où les vicinaux (livrée rouge) ont repris les lignes de substitution SNCB (livrée verte), il porte la livrée orange, devenue unique et constitue aussi un véhicule typique.

Pour faire circuler ces autobus, nous avons besoin de chauffeurs expérimentés, susceptibles de manipuler ces types d'engins. Il est aussi nécessaire de surveiller toutes les pièces vieillissantes et pouvoir trouver les artisans capables de les reproduire à l'identique. Des mécanos sont aussi bienvenus.

CHEMINS DU RAIL - PATRIMOINE

4. Quels sont vos soutiens ? A quelles difficultés votre association est confrontée ?

Nous ne bénéficions d'aucun soutien financier spécifique de la part des autorités et administrations publiques mais nous entretenons plutôt des partenariats ; notamment concernant l'occupation du dépôt de Casteau dont nous sommes locataires. Nos activités s'opèrent à la demande d'associations (circuits ...), de particuliers (mariages, anniversaires ...), de sociétés (événements, ...) et évidemment en entente avec les associations soeurs.

5. Vous êtes en lien avec plusieurs associations ?

En tant que membre de nombreuses associations (GTF - PFT - ASVi - CFS - MTUB - Nostalbus,...), je suis un des relais de ce qui se passe à « Bus & Car ». Mon grand rêve consiste à créer du côté wallon, une plateforme qui regroupe l'ensemble des associations et qui permette de s'appuyer les uns sur les autres. En fait, il serait pertinent de disposer d'une reconnaissance officielle pour pouvoir dialoguer avec les Pouvoirs et instances publiques notamment quant aux sauvegardes. Comme le patrimoine ferroviaire, le patrimoine sur pneus participe à l'histoire de nos campagnes et de nos villes. A l'heure actuelle, seul le MTCW conjugue les deux types de patrimoine mais est encore forcément centré sur Liège et Verviers vu son origine.

De plus, il faut aussi pouvoir perpétuer ce patrimoine qui constitue incontestablement un service rendu à la Communauté. Un engagement de bénévoles s'avère indispensable pour pouvoir entretenir et soutenir cette vocation et ainsi s'appuyer sur une relève afin de transmettre, à partir de cette

conservation du matériel, tout le vécu technique et humain.

Nous tentons ainsi de favoriser les contacts notamment avec :

Musée des transports en commun de Wallonie (MTCW) : www.musee-transports.be

Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM) à Antwerpen-Groenenoek : www.vlatam.be

Nostalbus à Maldegem : www.nostalbus.be

Mobiliteitserfgoed Tram en Autobus (META) VZW à Mechelen : www.metavzw.be

ClassiBus à Ohey : www.clasibus.be

Chemin de Fer de Sprimont ASBL à Sprimont : www.cfs-sprimont.be

Association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi) à Thuin : www.asvi.be

Musée des Transports urbains de Bruxelles (MTUB) à Woluwe-Saint-Pierre : www.trammuseumbrussels.be

Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehrsmittel à Leipzig-Möckern (DE) : www.strassenbahnmuseum.de

Standard 216 - Histobus Grenoble à Grenoble (FR) : www.standard216.com

Association du Musée International des Transports Métropolitains (AMITRAM) à Marquette (FR) : www.amitram.asso.fr

Omnibus Nantes à Nantes (FR) : www.omnibus-nantes.fr

Association des Passionnés de Cars et Bus (ASPARCARBUS) à Womhout (FR) : aspascarbus.free.fr

Klub Milosników Komunikacji Miejskiej à Warszawa (PL) : www.kmkm.waw.pl

certain de revenir chez soi notamment le soir. Ce n'est pas forcément le cas actuellement. Avec 4 gouvernements et 4 opérateurs différents, ce n'est pas chose aisée de coordonner le tout. Le public ne fait pas confiance dans l'offre de transport, notamment par les correspondances qui ne sont pas nécessairement garanties. Par ailleurs, il apparaît indispensable de gérer le confort quotidien tout en prévoyant des horaires adaptés.

Il importe aussi d'amener le public à penser réseau et non ligne. A l'heure actuelle, les gens connaissent la ligne fréquentée mais n'ont pas la compréhension du réseau des transports en commun, et c'est une faiblesse de ne pas s'approprier ce savoir. L'aménagement du territoire via le CoDT (Code du développement territorial) détient un rôle non négligeable puisqu'il devrait permettre de réfléchir à la structuration du réseau, de l'articuler et donc d'organiser l'offre en fonction des divers pôles.

Membre du Comité Consultatif des Voyageurs ferroviaires de 2016 à 2023, il me semble qu'il est tout d'abord indispensable de présenter au public une offre de transport fiable. Si l'on veut favoriser le transfert modal, si l'on veut que le citoyen limite ses placements en voiture, le transport collectif sous toutes ses formes doit proposer des alternatives crédibles fonctionnant en réseau. Elles doivent permettre de délaisser son auto le plus vite possible et d'accéder à un réseau de transport cohérent et en étant



Le bus à Hornu lors d'une balade découverte de Chemins du rail

7. Comment analysez-vous la mobilité active en Wallonie ? Comment voyez-vous son évolution ?

Il s'avère nécessaire de rendre confiance au public dans le fait d'utiliser tous les moyens de transport de manière multimodale, y compris les déplacements à vélo et la marche : en somme se réapproprier l'environnement.

En ce sens, le RAVeL constitue un bel outil dans la mesure où il peut participer aux déplacements quotidiens moyennant son interface avec les autres offres de transport. Petite remarque complémentaire, le RAVeL assure le maintien de la continuité d'une assiette qui, par sa réversibilité, peut retrouver sa vocation ferroviaire si le besoin en est pertinent. Le cas échéant, une double assiette pourrait même se partager entre les modes actifs et ferroviaires.

RAVeL : LES CHAINONS MANQUANTS !

Si l'on observe la carte du réseau de voies lentes sur le site « ravel.wallonie.be », force est de constater que la constitution de ce réseau a réellement pris de l'ampleur et s'achève progressivement. Qu'il soit utilitaire ou de loisir, ce lacis se structure pour le plus grand bonheur de ses bénéficiaires.

A y regarder de plus près, on peut relever que certains tronçons pourtant utiles sont actuellement manquants et mériteraient une attention particulière.

Certes, de nouvelles voies vertes sont réalisées ou seront prochainement terminées. Citons notamment :

- L39 - L39B: Plombières - Montzen
- L44: Spa Géronstère
- L86: Frasnes-lez-Anvaing - Renaix
- L87: Flobecq entre la Wallonie et la Flandre
- L113 - L264: Manage - Bascoup
- L115/2: Clabecq - Braine l'Alleud.
- L136A: Ermeton - Florennes.
- L156: liaison Mariembourg
- L252: Courcelles - Fontaine
- L254 : Bascoup - Trazegnies
- L281: Forchies - Anderlues
- L618: Fauvillers

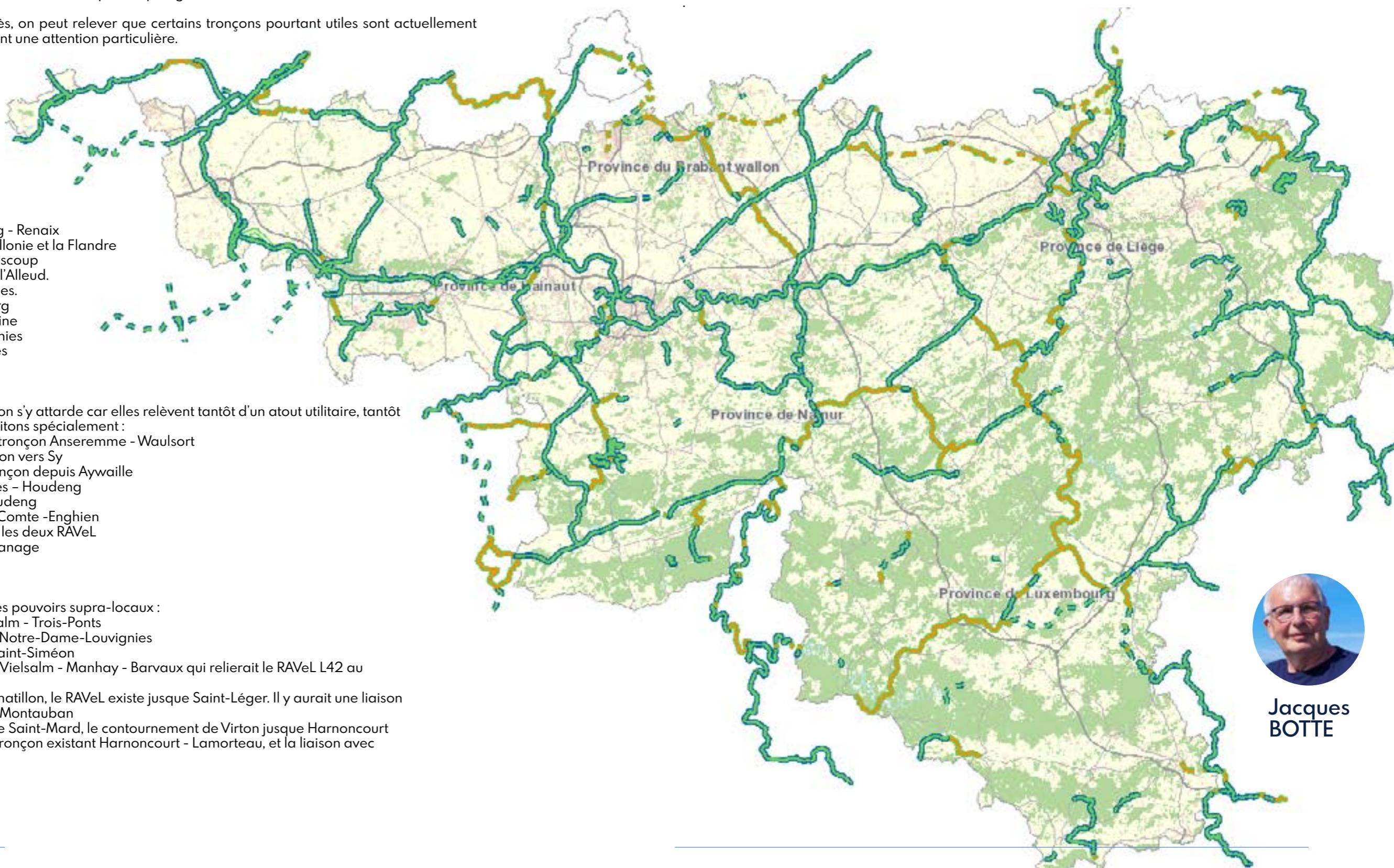
D'autres mériteraient qu'on s'y attarde car elles relèvent tantôt d'un atout utilitaire, tantôt d'un intérêt touristique. Citons spécialement :

- RAVeL de Meuse (EV19) : tronçon Anseremme - Waulsort
- RAVeL de l'Ourthe : tronçon vers Sy
- RAVeL de l' Amblève : tronçon depuis Aywaille
- L107 : tronçon Ecaussinnes - Houdeng
- L114 : tronçon Naast - Houdeng
- L123 : tronçon Braine-le-Comte -Enghien
- L126 - L127 : liaison entre les deux RAVeL
- L141 : tronçon Seneffe - Manage
- L'étoile de Florennes

Il en est de même pour les pouvoirs supra-locaux :

- L42 (le long de la) : Vielsalm - Trois-Ponts
- L427: Neufvilles village - Notre-Dame-Louvignies
- L484 : Glons - Houtain-Saint-Siméon
- W8. Liaison Trois-Ponts - Vielsalm - Manhay - Barvaux qui reliera le RAVeL L42 au RAVeL de l'Ourthe
- W9/L502. Au-delà de Chatillon, le RAVeL existe jusque Saint-Léger. Il y aurait une liaison à réaliser jusqu'à la L155 Montauban
- W9/L155. Puis au-delà de Saint-Mard, le contournement de Virton jusque Harnoncourt
- W9/L155. Et au-delà du tronçon existant Harnoncourt - Lamorteau, et la liaison avec Trogny L917 : WAWA

Affaire à suivre. La Wallonie disposerait ainsi d'un réseau hyper-structuré de voies vertes, envié de tous.



OUVRAGES D'ART : LES RECONNAISSEZ-VOUS ?

Gagnez deux places pour une balade commentée d'un jour (marche ou vélo), repas de midi inclus, organisée par Chemins du Rail en 2024.

Passerelles, ponts et viaducs

Nous vous proposons de découvrir le nom des entités (villes ou communes) où se situent les passerelles, ponts ou viaducs en photos. Chaque élément contient un petit indice qui vous mettra sur la voie.

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 15.03.24 à minuit.

Réponses :

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____

Vous n'avez pas tout trouvé ? Tentez quand même votre chance et envoyez vos réponses !

Question subsidiaire :

Combien de bonnes réponses aurons-nous reçus à la date limite du concours?

La gagnante du dernier jeu est : **Bernadette BORREMANS**



1. Sur la confluence



2. Sur la route des Macralles



3. On y cherche les Vennes



4. Sur la L83



5. Sur l'itinéraire W9



6. Vers un ascenseur



Etienne
MEULEMAN

Jean-Luc
DUPONT



Voyage 2024 : INSCRIPTIONS !

Avis aux amateurs et amatrices ! Les inscriptions débutent ! Le voyage annuel 2024 nous conduira sur un périple de 330 km à la découverte au cœur de la Bretagne, du Nord au Sud au départ de Saint-Malo pour rejoindre Vannes, située sur les rives nord du golfe du Morbihan.

Le voyage d'une durée de huit jours s'effectuera du 16 au 23 juin. Ce sera l'occasion de découvrir non seulement les voies vertes aménagées mais aussi le patrimoine historique de la région ainsi que bon nombre de curiosités touristiques.

Rejoignez-nous nombreux pour admirer les charmes de la Bretagne. Le périple sera ponctué d'activités diverses et de curiosités bretonnes. Une part belle sera faite également au patrimoine ferroviaire. Les détails ont été précisés dans la revue précédente.



Renseignements et inscriptions

- Inscriptions via info@cheminsdurail.be

Indiquer : nom et prénom du (des) participants - nombre de participants - choix de la chambre (double- twin - single)

- Prix 1570,- par personne - Supplément chambre single : 280,-

Premier acompte de 550,- le 31.01.24
Deuxième acompte de 550,- le 15.03.24
Solde de 470,- le 01.05.24

Le prix comprend les déplacements en car, les entrées aux musées, les visites, les logements ainsi que les repas petits-déjeuners, ceux de midi (pique-nique ou plat) et du soir (trois services, boissons comprises) à l'exception des midis des vendredi 21.06 à Malestroit et samedi 22.06 à Rochefort-en-Terre.

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 des « Voyages Léonard ». Le nombre de participants au voyage est limité à 44.

5. Notre voyagiste peut vous louer un vélo électrique.



L'INTERMODALITE CHEZ NOUS !



Marc GRIETEN

Pour nous déplacer, s'il y a bien une contrainte que nous avons tendance à ne pas apprécier, c'est le déplacement d'un mode de transport à un autre, qu'on le commence ou qu'on le termine à pied, à vélo, en voiture, en taxi, en tram, bus ou métro surtout lorsqu'on doit changer !

Pensons aux correspondances, aux déplacements vers un aéroport ou une gare. La voiture, le taxi, le vélo ou la trottinette, la moto ou la marche à pied permettent selon nos trajets de faire souvent du porte-à-porte, mais reconnaissions qu'à moins d'avoir un garage ou un emplacement réservé au départ et à l'arrivée, nous avons besoin d'intermodalité !

Pour passer d'un mode de transport à un autre facilement, il faut de bonnes conditions de déplacement et d'attente. Nous avons déjà abordé dans cette revue les qualités qu'un bon pôle intermodal doit avoir, en l'illustrant avec la gare d'Ostende et celle de Namur où les bus régionaux du TEC ont maintenant leur terminus sur le toit facilitant grandement les correspondances.

D'autres belles réalisations récentes chez nous sont à souligner.

À FLEURUS

Afin d'améliorer notamment l'accès par les transports publics à l'aéroport de Charleroi (Brussels South Charleroi Airport), la Région avec l'OTW (Opérateur de Transports de Wallonie - TEC Charleroi), Infrabel et la SNCB ont aménagé en pôle multimodal la gare ferroviaire sur la LI40 (Ottignies - Charleroi Central) facilitant les correspondances avec une nouvelle ligne de

bus vers l'aéroport. Certes, on ne peut que regretter la décision de ne pas aménager une desserte ferroviaire directe et confortable mais coûteuse : car une correspondance est toujours pénalisante, surtout lorsque les fréquences des différents transports publics ne sont pas élevées (1).



La nouvelle gare de Fleurus avec un train S61 vers Charleroi ; à droite, la nouvelle salle d'attente, le parking semi-couvert pour 12 vélos et les bus du TEC ; à gauche, le quai pour les bus vers l'aéroport.

Le nouvel aménagement de la gare de Fleurus permet de changer facilement de moyen de transport et de rejoindre les quais bus attenants, notamment par des ascenseurs. En outre, des salles d'attente accueillantes sont à disposition. Un parking payant et le quai des bus pour l'aéroport ont été aménagés sur l'ancienne cour à marchandises de la gare ; des zones couvertes pour les vélos : 2 x 12 arceaux ont été prévus de part et d'autre des voies.

Et au moment où vous lirez ces lignes, la SNCB a mis en service depuis le 10 décembre, une nouvelle relation IC cadencée à l'heure entre Louvain et Charleroi-Central desservant Heverlee, Wavre, Ottignies, Court-Saint-Étienne et Fleurus, doublant ainsi la fréquence de la ligne S61 Wavre - Charleroi - Namur (Jambes), ces derniers

étant cadencés à l'heure les WE au lieu de toutes les 2 heures.

Bref, alors que la ligne de bus directe est maintenue entre Charleroi-Central et l'aéroport, nous n'avons plus d'excuses pour ne pas rejoindre notre avion en transports en commun. Il y a même des billets uniques Train + Bus.

À WAVRE

C'est une nouvelle gare d'autobus que l'OTW (TEC Brabant Wallon) a aménagé sur l'ancienne cour à marchandises de la gare ferroviaire, jouxtant la voie 1 permettant des correspondances quai à quai. Cette gare d'autobus répond enfin aux besoins croissants du nombre de lignes desservant notamment Wavre - Ottignies et Louvain-la-Neuve dont les nombreuses lignes 'Express' vers Bruxelles via l'autoroute.

13 quais pour les autobus sont disponibles, avec tout le confort et des écrans annoncent tous les prochains départs. Un parking semi-couvert est disponible pour les vélos et le TEC loue des box vélos sécurisés à 5€ par jour/ 20 par mois ou 60 par an. Ces box rencontrent un certain succès.

Malgré une reconstruction complète récentes des quais ferroviaires, regrettions cependant qu'il faille marcher jusqu'au BV - (bâtiment voyageurs) de la gare ferroviaire - pour rejoindre le passage sous voies menant aux quais 2 et 3 où s'arrêtent les trains S20 de la relation Louvain - Ottignies circulant à la demi-heure en semaine et de la nouvelle relation IC Louvain - Ottignies - Fleurus - Charleroi, le quai 1 étant en principe réservé aux terminus des trains S61. A Wavre, il n'y a également pas de grand P+R, bien que la place fût possible à l'emplacement de l'ancienne sucrerie devenue centre culturel.

(1) Signalons l'absence de vision d'avenir de la part des politiques de l'époque qui ont décidé de supprimer la L119 Luttre - Châtelet par Gosselies, Jumet, Gilly et Châtelineau dès 1953 pour le trafic voyageurs, maintenue pour les marchandises jusqu'en 1992 et démontée en 1995. Un RAVeL y est maintenant partiellement aménagé.

TOUT NOUVEAU DESIGN POUR LES ÉCRANS DE LA SNCB

Surprise depuis le 14 novembre pour les voyageurs dans les gares bruxelloises puis les jours suivants dans d'autres : les écrans annonçant les départs ont un nouveau design, plus lisible, plus complet avec des informations plus ciblées, sur base du principe 1 ligne - 1 train et 1 colonne - 1 type d'info.

La SNCB poursuit ses efforts pour que les écrans sur les quais annoncent à terme la composition du train permettant ainsi aux voyageurs de repérer à l'avance la longueur de la rame, les places de 1ère classe et les emplacements multi-fonctionnels dont ceux pour les vélos, à l'instar de ce qui se fait de mieux notamment en Suisse. Des essais sont déjà en cours pour que ces informations soient reprises sur les applications de la SNCB. Cela facilitera encore davantage l'usage de nos vélos dans les trains.

Départ		
17:10		
17:04	Limited	Ostende Limited à Bruges
17:04	À quai	Anvers-Central via Schaerbeek, Vilvorde, Malines
17:06		Termonde via Jette
17:07		Liège-Guillemins via Louvain, Titegem, Landen
17:09		Brussels Airport
17:12		Charleroi-Central via Braine-l'Alleud, Nivelles, Luttre
17:13		Paris-Nord
17:13		Tournai via Hal, Enghien, Ath
17:15		Poperinge via Gand-St-P. Courtrai
17:17		Quévy via Hal, Braine-le-Ct, Mons
17:18	17:25	Saint-Nicolas via Jette, Termonde, Lokeren
17:19		Gand-Saint-Pierre via Denderleeuw, Alost, Wetteren
17:20		Anvers-Central via Malines
17:20		Louvain-la-Neuve via Brux-Schuman, Etterbeek,...





**Anne-Françoise
DELEIXHE**

ASSOCIATION EUROPEENNE DES VOIES VERTES

Quand la Wallonie et l'Espagne furent pionnières d'un réseau devenu vaste et en développement constant !

AEVV/EGWA, quatre lettres qui symbolisent le lien entre une cinquantaine d'associations issues de 15 pays, intéressées par le développement des voies vertes à travers l'Europe depuis plus de 25 ans. Des grandes et des petites, des autorités publiques ou des initiatives citoyennes, des hommes et des femmes, des jeunes et des plus anciens, tous convaincus, engagés et dynamiques ! « Ils ne savaient pas que c'était impossible alors, ils l'ont fait ! » Et parmi eux, Gilbert Perrin, co-fondateur de notre asbl et de l'AEVV, unanimement reconnu pour son esprit visionnaire, son engagement et ses compétences hors normes.

Les 20 et 21 novembre derniers, leurs représentants, dont Isabelle Dullaert pour la Wallonie, Anne Zinnen pour la Maison du Tourisme du Pays de Herve et votre serviteur pour les « Chemins du rail » ont répondu présents à l'appel du Président de l'AEVV/EGWA, Giulio Senes et de sa directrice Mercedes Munoz Zamora à la fois pour l'Assemblée générale statutaire, pour une Conférence internationale des Voies vertes et du Tourisme durable et pour la proclamation du Prix européen des voies vertes avec la participation de deux représentantes de la Commission européenne.

La Société des Chemins de fer italiens (RFI), l'Association italienne des voies vertes et la Ville de Rome Capitale en assuraient les premières l'organisation, la troisième le parrainage et avaient mis les petits plats dans les grands.

Les locaux prestigieux et chargés d'histoire de la mairie de Rome, place du Capitole, tinrent lieu d'écrin aux différents travaux. Il serait fastidieux de



Anne Zinnen, Isabelle Dullaert et Anne-Françoise Deleixhe, représentantes de la Wallonie

vous partager, dans un seul article, le récit complet des 21 interventions aussi intéressantes soient-elles. De prochains articles s'en feront l'écho au sein de nos revues à venir. (1)

Qu'en retenir ?

25 ans après sa naissance, grâce aux initiatives des membres de l'AEVV essentiellement, le réseau européen des voies vertes atteint environ 20.000 kilomètres, soit entre 15 et 20% des voies ferrées désaffectées. Quels objectifs pour l'avenir ? Que reste-t-il à entreprendre ?

Augmenter et améliorer l'offre des voies vertes et les itinéraires de mobilité active ainsi que les services à leurs abords, mettre en valeur leur héritage culturel et naturel et aussi promouvoir l'adaptation verte et digitale, et bien entendu faciliter l'intermodalité vélo + train/bateau/bus. Parallèlement, développer le recueil et le traitement d'informations, par exemple via des comptages, pour permettre de mieux comprendre les flux d'utilisateurs et ainsi mieux orienter la promotion et les investissements futurs.

Ces changements tant dans la demande que dans l'offre touristique offrent des opportunités pour une double transition dans le tourisme, stimulant une spirale innovante. A titre d'exemple, le développement d'hébergements offrant des facilités pour accueillir les vélos en toute sécurité, avec borne de recharge et station de réparation. Ajoutons que la collaboration public-privé source de succès pourrait être renforcée, les infrastructures destinées aux touristes étant pertinentes également pour les usagers du quotidien.

L'AEVV/EGWA est-elle la seule à poursuivre ces objectifs ? Non, dans son allocution, Madame Ramone Gentzbigelyte-Venturi, Policy officer for Tourism auprès de la DG Grow (2) de la Commission européenne a rappelé la stratégie européenne en matière de tourisme durable :

- encourager la transformation des voies de chemins de fer désaffectées en voies vertes,
- soutenir financièrement EuroVelo pour promouvoir le tourisme à vélo en Europe,
- développer l'intermodalité vélo-train.(3)

Pour aller plus loin, le tableau de bord du tourisme dans l'UE est disponible sur <https://tourisme-dashboard.ec.europa.eu/>

L'intuition des origines se confirme, les missions évoluent !

Le premier Prix européen des Voies vertes, prix d'excellence 2023

Tous les deux ans, un jury composé de 7 membres dont des représentants de la Commission européenne attribue le prix européen des voies vertes, prix d'excellence.

En 2021, c'est notre ligne 38 qui était fière de l'avoir obtenu. Cette année, le jury a examiné 32 candidatures issues de 12 pays. 24 projets de 11 pays différents ont été retenus.



Remise du 1er prix
AEVV à Rome

Et le gagnant est : Le « Royal Canal Greenway » - Waterways en Irlande.

Comme son nom l'indique, cette voie verte s'étend le long d'un ancien canal, construit au XIXe siècle, abandonné, et réhabilité en 2021. Il permet de relier Maynooth (proche de Dublin) à Cloondara, 130 kilomètres plus loin, où il rejoint la rivière Shannon. Il s'intègre à l'EuroVelo 2, « dit des capitales », et à d'autres voies vertes nationales. Disposant de 9 points d'accès, il est divisé en 13 courts parcours de 6 à 15 km.

Durant sa première année d'existence, on n'y compte pas moins de 640.000 visiteurs, une dépense moyenne de 27 €/personne/ par jour, un impact économique d'un an de 17,2 millions € pour un coût de 12 millions €. Un remboursement de l'investissement réalisé en 8 mois et demi seulement.

Que faut-il de plus pour poursuivre ? Et si vous envisagiez vos prochaines vacances en Irlande ?

(1) Les présentations seront disponibles prochainement sur le site de l'AEVV <https://www.aevv-egwa.org/fr/>

(2) Direction générale du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME qui travaille à la création d'un environnement dans lequel les entreprises européennes peuvent prospérer.

(3) European Parliament resolution of 25 March 2021 on establishing an EU strategy for sustainable tourism (2020/2038(INI))

Une voie verte “porte-bonheur”



Frédéric
RAZÉE

Cet été, au détour d'une escapade en Alsace avec des amis, j'ai découvert la belle voie verte « Portes Bonheur, le Chemins des carrières » de 11 km qui relie Rosheim à Saint-Nabor à quelques kilomètres d'Obernai dans le Bas Rhin.

C'est une véritable promenade insolite qui permet de profiter d'un moment de détente dans un cadre naturel unique, alliant l'art contemporain et le patrimoine ferroviaire, le tout avec des points de vue sur les magnifiques paysages d'Alsace.



Aménagée le long de l'ancienne voie ferrée reliant Rosheim à Saint-Nabor, la voie verte « Portes Bonheur, le chemin des carrières » est une création originale de la Communauté de Communes des Portes de Rosheim dans le Bas Rhin. Pour celle-ci, c'est un véritable projet de dynamisme local qui incarne l'ambition de son territoire : s'ouvrir au monde, permettre une circulation sécurisée et agréable au cœur des communes, valoriser une histoire commune. Par travers ce tracé, la Communauté de Communes affiche sa volonté de pérenniser et de moderniser son patrimoine remarquable. Pour que Portes Bonheur rime parfaitement avec chemin enchanter.

Un peu d'histoire :

La voie de chemin de fer, longue de 11 km, qui desservait les gares de Rosheim, Boersch, Saint-Léonard, Ottrott et Saint-Nabor fut inaugurée en 1902. Elle permettait l'acheminement des pierres des carrières de Saint-Nabor vers la plaine d'Alsace. Le service voyageur de la ligne fut assuré jusqu'en 1954. L'année 2002 marque la fermeture de la ligne et l'arrêt de l'exploitation des carrières de Saint-Nabor.

La voie verte :

Inaugurée en 2019, cette voie verte au revêtement lisse (tarmac et béton) permet un cheminement aisément à pied, à vélo ou à trottinette. Son dénivelé léger et son parcours sinueux la rendent accessible sans difficulté aux vélos musculaire (sans assistance électrique). L'usager cycliste bénéficiera de points d'eau et des bornes de dépannage avec outils et gonfleur (malheureusement celui de Rosheim était défaillant lors de notre passage...).

Pour ses concepteurs, le parti architectural de l'aménagement de cette voie verte est un lacet ondulant, une invitation au voyage, pour découvrir



Aménagement sur la voie verte incitant à la parcourir et, à droite, abri pour les utilisateurs.



Emplacement de la plaque tournante



Arbres au milieu de la voie

des paysages des horizons, porter un regard différent sur les paysages du quotidien.

ligne fut désaffectée et judicieusement intégrés dans l'aménagement de la voie verte.

Effectivement on est immédiatement séduit par l'originalité de cette voie verte qui nous fait découvrir un parcours aux multiples facettes. Dès le parking à proximité du complexe sportif de Rosheim, on est accueilli par des structures artistiques. Ensuite après quelques tours de roue, la piste passe sous les frondaisons d'une roséeraie, avant d'arriver à la porte médiévale de la ville de Rosheim. Après ce premier kilomètre, c'est déjà un émerveillement. Tous les ingrédients du succès sont là : art contemporain, nature préservée, patrimoine remarquable.

Ce parcours fait en effet la part belle à l'art contemporain. On sera ainsi surpris et impressionné par les œuvres spectaculaires en acier corten imaginées par l'architecte norvégien Reulf Ramstad, notamment la porte de Leonardsau véritable emblème des « Portes Bonheur ». La Nature est aussi omniprésente au travers des multiples paysages traversés : ville, villages, champs, prairies, forêts, vignobles qui constituent une mosaïque d'espaces naturels. Le tracé est également ponctué de réservoirs de biodiversité. On sera ainsi séduit par des arbres « au milieu de la voie » qui ont poussé là lorsque l'ancienne



Roséeraie



Enfin la voie verte « Portes bonheur, le chemin des carrières », constitue une des plus belles voies vertes d'Alsace. Elle a déjà été récompensée par plusieurs prix : 2019 : Trophée des mobilités actives du Grand Est ; 2020 : 2ème prix du concours d'architecture international « Rethinking The Future Award » dans la catégorie « aménagement paysager », 1er prix de la catégorie « Open Free » de l'European Architecture Awards ; 2021 : prix DOGA du design et de l'architecture.

Elle mériterait incontestablement un prix européen des voies vertes !



Grué à eau

LE TRAIN DANS L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE

Un superbe ouvrage récemment acquis pour notre bibliothèque et dont je ne résiste pas au plaisir de vous en partager ma découverte. Son auteur, Louis Gillieaux, nous invite, comme il le rappelle à maintes reprises, à un parcours, à une balade, à un voyage, dans le passé, le présent et le futur d'un réseau ferroviaire intimement lié à cette sous-région qui lui sert de cadre magnifique. Cadre qui « ravive en moi certains souvenirs personnels », comme nous l'a dit l'auteur, « puisque j'en ai parcouru plusieurs itinéraires à pied, à vélo, en train... depuis ma prime jeunesse ».



Jacques Couret et Louis Gillieaux en grande conversation autour de son ouvrage.

Mais plutôt que de rédiger moi-même un aperçu de ma lecture, n'était-il pas préférable de laisser ce privilège à l'auteur lui-même? Et c'est donc avec grand plaisir que nous nous sommes rencontrés sur les lieux mêmes de certains de ses parcours. Merci à lui d'avoir accepté cette rencontre et cette interview qui s'en suivit.

J.C. Mais tout d'abord, pour nos lecteurs qui ne vous connaissent pas encore, pourriez-vous nous parler en quelques mots de votre parcours professionnel et personnel vous ayant conduit à cette passion pour le monde ferroviaire ?

L.G. Ma carrière s'est déroulée au sein des chemins de fer belges, où j'ai été principalement affecté au secteur de la communication et des relations publiques pendant une assez longue période. A cette époque où la SNCB constituait une société unique, j'avais à présenter et expliquer le rôle de nos chemins de fer, ainsi que le fonctionnement des trains mais aussi celui des

infrastructures : les voies, la signalisation et bien d'autres sujets encore... Les questions historiques faisaient aussi partie de mon secteur d'activité.

Ce parcours dans ce domaine très complexe et fort absorbant a heureusement été facilité par un très grand intérêt pour le monde ferroviaire en général. On peut même parler d'une passion, qui remonte à l'enfance et qui s'est nourrie par une découverte du chemin de fer, particulièrement dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. En effet, dès ma prime enfance, j'ai eu l'occasion de voyager en train sur plusieurs lignes de la région. J'ajoute que, durant ma jeunesse, je vivais à Châtelet, dont la gare a comporté d'importantes installations où se traitait l'important trafic marchandises lié aux charbonnages et aux usines métallurgiques très présentes dans le bassin de Charleroi. Et ces trafics se combinaient avec les fréquents passages de trains de voyageurs, tant nationaux qu'internationaux. J'ai donc été marqué en profondeur par le chemin de fer dès l'enfance...

J.C. Et qu'est-ce qui vous a poussé à entreprendre la rédaction de cet ouvrage ? Quel en est le contexte ?

L.G. Au fil du temps, en contribuant à l'Echo des 3 Vallées, la revue du CFV3V à Mariembourg, je me suis intéressé aux lignes qui ont sillonné l'Entre-Sambre-et-Meuse, pour les présenter dans la revue. Lorsque le 50ème anniversaire du CFV3V en 2023 a commencé à se profiler, l'idée a émergé d'une présentation globale de l'évolution du chemin de fer dans la région, accompagnée d'un survol des activités du CFV3V. Le projet du livre était né.



Louis Gillieaux et Jacques devant l'ex-ligne 132 à gauche, désaffectée Infrabel mais toujours en service par le CFV3V et à droite le RAVeL vers Doische (Ligne 156 désaffectée).

En reprenant et en approfondissant les recherches, je me suis aperçu que la première partie de la L132, qui relie Charleroi à Couvin et qui a été la première ligne à pénétrer la région, avait été mise en service jusqu'à Walcourt en 1848. Cette section de la ligne fêtait donc aussi son 175ème anniversaire en 2023 ! De plus, en regroupant les différentes données, il apparaissait que l'Entre-Sambre-et-Meuse avait été dotée d'un important réseau de lignes. Ce qui était très étonnant pour une région relativement petite, assez excentrée et relativement peu peuplée, au relief défavorable à la construction de lignes, de surcroît. Cette situation assez surprenante invitait à rechercher pourquoi il y avait eu tant de lignes dans et autour de la région. Un défi à relever !



Louis Gillieaux et Brigitte devant la ligne 132 (ex ligne 134 Infrabel) toujours en service vers Couvin.

Aussi, lorsque la toute jeune Belgique se dote de la première ligne de chemin de fer public sur le continent en 1835, ce nouveau mode de transport, performant et disponible à longueur d'année, donne des idées aux industriels et notables de la région et du bassin de Charleroi. Celui-ci est alors en plein développement : charbonnages, sidérurgie, verreries... Ses jeunes entreprises convoitent elles aussi les minerais ainsi que les pièces de bois de l'Entre-Sambre-et-Meuse, ces dernières étant très utiles pour les galeries de mines que l'on creuse. L'on comprend que les projets de lignes ferroviaires fleurissent alors dans la région.

J.C. J'ai beaucoup aimé la structure de votre livre, succession de chapitres constituant le fil conducteur de ce voyage dans le temps, complétés par nombre d'encarts mettant en évidence l'un ou l'autre aspect historique, littéraire, architectural, anecdotique, etc... Pourriez-vous nous développer cette approche bien personnelle ?

L.G. A côté de la présentation des nombreuses lignes de la région, il est très vite apparu utile d'insérer certains encarts entre les chapitres. Ces éclairages complémentaires précisent tel ou tel aspect spécifique de ceux-ci, ou abordent des particularités ferroviaires, urbanistiques, socio-économiques et même politiques qui concernent plusieurs lignes, voire tout ou partie du réseau belge.

Cette approche enrichie montre que le chemin de fer n'est pas un système « isolé ». Bien au contraire, celui-ci s'intègre dans le tissu social et offre ses services aux habitants et aux entreprises de notre pays. Le train se révèle ainsi un fil de vie entre les gens et leurs activités. Et cela depuis les origines du chemin de fer jusqu'à nos jours.

J.C. Comment définiriez-vous cette sous-région de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui sert de cadre à cet exceptionnel réseau ferroviaire ?

L.G. Si la région est quelque peu excentrée, elle possède par contre plusieurs richesses naturelles : son sous-sol est riche de différents minerais et elle comporte plusieurs zones fortement boisées. Depuis plusieurs siècles, ces atouts ont intéressé des industries locales : forges et autres industries du fer qui s'alimentent au... charbon de bois, scieries, etc.

Par contre, si elle est bordée par la Meuse et la Sambre, la région n'est traversée par aucun cours d'eau navigable. Et, jusqu'au XIXème siècle, elle ne comptait que très peu de routes au vrai sens du terme. Bref, en mauvaise saison, il n'était guère possible d'acheminer les matières premières dont les industries locales ont besoin et celles-ci ne pouvaient guère expédier leurs productions.

J.C. Ce réseau était aussi tourné vers la France : Givet, Maubeuge, Anor, Hirson. Nous pourrions y ajouter la liaison Maubeuge - Anor, aujourd'hui convertie en grande partie en voie verte que nous avons eu l'occasion de découvrir lors de notre récent week-end en Avesnois. Un élargissement du grand parallélogramme que vous décrivez dans le livre ?

L.G. On peut en effet le voir ainsi, car le chemin de fer avait vocation à desservir et développer les différentes contrées qu'il traversait, en France comme en Belgique. Mais je voudrais souligner que deux des côtés de ce parallélogramme

régional constituent des frontières avec le pays voisin, ce qui a logiquement donné lieu à des interactions entre le réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse et les lignes françaises voisines. Ces interactions ont eu un poids économique très important, avec certaines implications politiques non négligeables.

Ainsi, comme le montre le livre, la « Compagnie du Nord », une des grandes compagnies ferroviaires françaises qui ont précédé la SNCF, a été très présente en Wallonie jusqu'en 1940. En effet, elle y exploitait directement ou indirectement plusieurs lignes, sous l'appellation commerciale « Nord-Belge ». C'était particulièrement le cas pour plusieurs lignes bordant l'Entre-Sambre-et-Meuse...

“Le « feu est au vert » pour le train”

J.C. Age d'or puis lente agonie d'un réseau exceptionnel, vous embrayez finalement sur des notes très positives pour le futur. Pourriez-vous développer en quelques mots cette vision optimiste ?

L.G. Nous sommes de plus en plus conscients des défis climatiques et environnementaux que nous devons relever, tout en nous efforçant d'atteindre une bien plus grande sobriété énergétique. Et là, il apparaît que le transport ferroviaire peut beaucoup contribuer à apporter des réponses positives à ces enjeux. En effet, il est très performant en termes d'énergie consommée et il est très respectueux de l'environnement. En outre, plusieurs pistes nouvelles sont actuellement testées pour encore améliorer ses possibilités tout en conservant ses qualités énergétiques et environnementales. Le « feu est au vert » pour le train...

J.C. Vous connaissez manifestement bien notre asbl et son implication pour le développement du réseau RAVeL puisque vous leur consacrez un encart complet en sus de nombreuses allusions. Comment percevez-vous notre asbl et quelles perspectives voyez-vous pour ce réseau ?

L.G. Je connais en effet « Chemins du Rail » de longue date. Comme ami et historien du rail,

Jacques COUNET

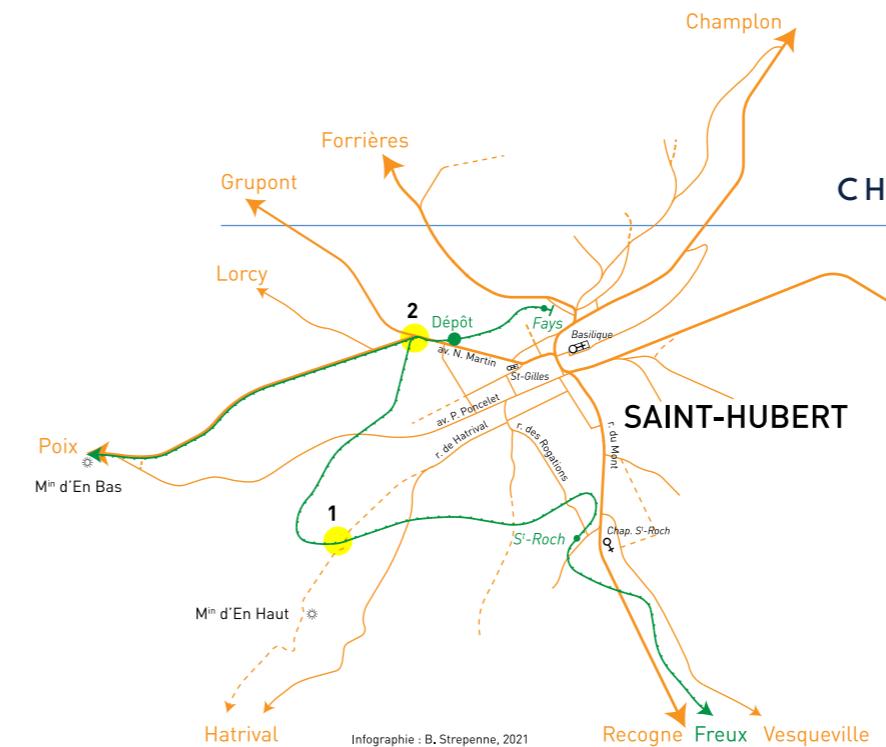


j'ai toujours apprécié les efforts des animateurs pour conserver et réhabiliter les anciennes lignes mises hors service. Nombre de leurs aspects patrimoniaux sont préservés et une nouvelle vie leur est donnée, qui valorise la mobilité douce ainsi que la découverte et le respect de notre environnement par le grand public. Le fait que les autorités régionales et les sociétés de transport fédéral et régional se montrent favorables à « Chemins du Rail » est un encouragement à développer, ramifier et interconnecter encore plus le réseau pour l'avenir. Ayant pu arpenter et apprécier plusieurs des itinéraires mis au point par « Chemins du Rail », je ne peux que souhaiter un vif succès et beaucoup de découvertes aux animateurs et aux membres de l'association !

Pour ceux qui veulent en savoir plus, ils peuvent se procurer cet ouvrage de référence au format A4, couverture souple, 256 pages au prix de 40 €

- soit dans une des librairies de l'Entre-Sambre-et-Meuse et des villes proches, au même prix ;
- soit par commande au CFV3V : envoi d'un mail (secretariat@cfv3v.eu), en indiquant les nom, prénom et adresse postale complète du demandeur et la mention « commande livre ESM-CFV3V » et en versant la somme de 46 euros (prix du livre et frais d'envoi en Belgique) sur le compte BE25 3600 0522 6282 du CFV3V asbl, avec en communication : mention du nom et prénom et livre ESM-CFV3V. Le livre sera envoyé dès réception du paiement

Et qu'il nous soit également permis de rappeler à nos lecteurs l'existence de notre bibliothèque comportant de nombreux ouvrages accumulés depuis la fondation de notre asbl. Je me tiens à la disposition de tout lecteur qui souhaiterait les consulter que ce soit pour un travail personnel, une recherche historique, une préparation de visite sur le terrain, une simple curiosité. Toutes les modalités pratiques se trouvent sur notre site internet cheminsdurail.be.



UNE LIGNE VICINALE ARDENNAISE RURALE

Randonnée pédestre de 13 km

Le dimanche 11 février prochain, « Chemins du Rail » vous emmène au cœur de la forêt de Saint-Hubert et de sa charmante cité éponyme.

Mais déjà nos estomacs réclament leur part. Un œil au musée du célèbre peintre-botaniste P-J.Redouté et le « Saint-Gilles » nous attend pour un repas local et de saison.

Forts de cette pause gourmande, nous reprendrons nos bottines pour une nouvelle boucle de 4 kilomètres cette fois, jusqu'à l'étang du prieur, ancienne propriété des moines bénédictins. Le chant d'un ruisseau proche enchantera notre balade avant de reprendre la route pour nos logis respectifs.



Quel que soit votre mode de transport, la balade débute sur le parvis de la caractéristique basilique aux tours octogonales et consacrée à Saint-Hubert, patron des chasseurs, des forestiers, de l'environnement et même... des mathématiciens !

Une boucle d'environ 9 km, 185 mètres de dénivelé positif et 183 mètres de descente, nous fera traverser la bourgade aux rues pavées, lointain souvenir de l'époque romaine. A la sortie de celle-ci, nous ferons halte devant la sobre petite chapelle Saint-Roch, ex-voto datant d'un temps où la peste faisait des ravages.

Succèderont des chemins forestiers, parfois boueux, sur lesquels les rois de la forêt laissent bien souvent quelques empreintes décelables pour les plus attentifs.

Le village de Vesqueville pointe le bout de son nez, notre chemin bifurque vers Hatrival, en empruntant l'ancienne voie du vicinal menant les passagers et les marchandises de Poix-Saint-Hubert à Saint-Hubert et à Freux de 1886 à 1959. Les autorités communales ont réhabilité quelques tronçons de l'ancienne L612 (horaire L509) ainsi que quelques chemins existants dans le cadre de leur plan communal de développement rural (PCDR).

Inauguré en septembre 2022, ce nouveau RAVeL permet aux habitants de circuler au quotidien à pied ou à vélo, à cheval ou en poussette entre les différentes entités de Saint-Hubert. Les visiteurs d'un jour - dont nous sommes - en bénéficient également pour découvrir la région.

Planning

- 09.30 : accueil des participants au parking du Carrefour Market, rue Pré aux Moines
- 09.45 : départ de la balade commentée du matin (+- 9 km)
- 13.00 : repas au Saint-Gilles : entrée - plat - café
- 14:45: Départ pour la balade commentée de l'après-midi (+- 4km)
- 16.30 : arrivée - collation

Chaque participant engage sa responsabilité, assure sa propre sécurité sur le parcours et suit scrupuleusement les consignes données par les organisateurs. Toutes les informations détaillées et réactualisées de cette balade-découverte seront disponibles aussi sur le site de l'asbl (www.cheminsdurail.be). Vous pouvez aussi joindre l'association par mail (info@cheminsdurail.be) ou par téléphone (081. 657 596).

S'y rendre

En voiture : Parking du Carrefour Market, rue Pré aux Moines

En train : gare de destination : Libramont (Préciser votre arrivée par train lors de l'inscription)

ALLER :

Bruxelles-Nord : 06.42 – Namur : 07.47 – Libramont : 08.52

RETOUR :

Libramont : 17.06 – Namur : 18.14 – Bruxelles-Nord : 19.17

Coût et inscription

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

Le coût est de 35€ pour les membres ; 39€ pour les non-membres comprenant le menu (Terrine de pâté de campagne et son confit d'oignons - Civet de marcassin, légumes chauds et croquettes) et le café. Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 07.02.24 avec mention « journée du 11.02.24 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. .



Anne-Françoise
DELEIXHE



Tram stationnant à Saint-Hubert



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 : 10€

www.cheminsdurail.be

Graphisme : Watermelon - Mise en page : Laurence Swaelus