



Le trimestriel de
l'asbl - Avril 2024

119



Positionnement
des politiques

EDITO - p 05

INFRASTRUCTURE

- Des RAVeLs accessibles aux PMR p 12-13
- Mons - coup de jeune pour le RAVeL p 32 - 33
- Les pentes : un défi pour le RAVeL p 46 - 47
- Inauguration de la L137 à Gerpinnes p 41 - 43

PATRIMOINE

- Les bâtiments ferroviaires p 6 - 7
- Les quais de la gare de Binche p 26 - 28
- La gare vicinale de Burdinne p 48 -51

MOBILITÉ

- Des éco-compteurs en WAPI p 16 - 17
- SNCB : découvrir les voies vertes d'Europe p 22 - 24
- AEVV : connaissez-vous le projet SIGWAY ? p 34 - 37

DÉCOUVERTE

- La ligne 48-49 à vélo p 8 - 9
- La L87 au départ de Grammont p 14 - 15

VÉLOTOURISME

- Vélo en itinérance en Belgique p 30 - 31
- M. Bonduelle : La wallonie à vélo p 44 - 46

ASBL

- Assemblée générale p 11
- Membre : Etienne Meuleman p 41 - 43
- Les partis répondent au mémorandum p 18 - 21
- Interpellations parlementaires p 10
- Le saviez-vous ? p 38 - 40

JEU

p 29

SNCB

DÉCOUVRIR LES VOIES
VERTES D'EUROPE

p.22-24



Infrastructure : Inauguration de la L137
à Gerpinnes p. 41 - 43



Mobilité

Des éco-compteurs
pour analyser la
mobilité douce

p. 24 - 26

MICHEL BONDUELLE
Auteur de “La Wallonie
à vélo”

p.44 - 46



POLITIQUE

Positionnement des
partis en matière de
déplacements actifs
et de voies vertes

p. 18 - 21



INFRASTRUCTURE

RAVeLs labellisés
Access-i pour
une meilleure
accessibilité

p. 12 - 13



LA GARE DE BINCHE

LES QUAIS EN VOIE DE
CLASSEMENT !

p.26-28



Inauguration de la L137 à Gerpinnes

Edito: le mot du président



Jacques Botte
Président

Les voies vertes, qu'elles soient destinées aux piétons, cyclistes ou autres modes de déplacement doux, détiennent un rôle crucial dans la promotion d'une mobilité durable et respectueuse de l'environnement. Les choix établis par les politiques en matière de réalisation de ces infrastructures, présentent indéniablement un impact sur notre qualité de vie et notre santé.

Il s'avère donc essentiel que les décideurs, quels qu'ils soient, accordent une attention particulière à la création et surtout à l'entretien de ces voies vertes. En favorisant l'usage des modes de transport doux et actifs, ils contribuent incontestablement à réduire les émissions de gaz à effet de serre. En proposant des espaces sécurisés et agréables pour la pratique du vélo ou de la marche, ils encouragent une vie plus active et saine pour tous. En outre, les choix établis par les autorités présentent aussi un impact économique car ils favorisent le tourisme vert, en dynamisant les commerces locaux et en améliorant l'attractivité de la région.

Nul n'ignore à présent que le Gouvernement de cette nouvelle législature se trouvera confronté à des choix à opérer. La DPR 2024 - 2029 (déclaration de politique régionale) en tracera sans doute les principales lignes de conduite à suivre et contiendra des informations utiles sur la mobilité active. Pour l'asbl Chemins du Rail, 2024 constitue une année charnière. Cette nouvelle DPR permettra, nous l'espérons, de poursuivre la collaboration avec l'Administration wallonne afin d'assurer un rôle relais entre les différents acteurs mais aussi un rôle d'interpellation bien souvent utile.

Encourager une politique de déplacements sur les voies vertes ne peut se faire notamment que par la création d'infrastructures de qualité. Les priorités d'action se situent pour nous, sur le plan de l'entretien des structures existantes, parfois trop dégradées et sur la mise en place d'une signalisation de directionnelle et informative cohérente.

Pour Chemins du Rail, 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 utilitaire mais aussi le RAVeL comme réel moyen de découvrir différents sites naturels (parcs, côteaux, jardins, cimetières, terroirs, ...), 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.

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 son utilisation.

LES BÂTIMENTS FERROVIAIRES...

UN PATRIMOINE À OBSERVER LE LONG DES VOIES VERTES !

Dans un précédent numéro de la revue, nous avons évoqué les bâtiments des sites de gares, nommés BV (bâtiment voyageurs) ou BR (bureau des recettes). Outre ces bâtiments emblématiques qui représentent bien souvent par leur architecture, un style typique « Etat belge », il en existe bien d'autres qui méritent également une mise en valeur car témoins d'un passé ferroviaire pas si lointain.

Ces bâtiments, on les retrouve le long de certaines voies vertes. Citons les cabines de signalisation, bâtiments abritant les commandes des aiguillages et des signaux mécaniques manœuvrés au moyen d'un système funiculaire ou à tringle (exemple sur la L48 à Sourbrodt).



Signal mécanique à Sourbrodt

Pensons aussi aux châteaux d'eau, tours accueillant la réserve d'eau destinées aux locomotives à vapeur (exemple sur la L98C à Quaregnon Central) ; aux HM (hangars à marchandises) avec les quais éventuels qui servaient à stocker les marchandises après débarquement ou en attente de chargement (exemple sur la L98 à Pâturages).

Château d'eau



Abri anti-aérien

Plus rares, on trouve les lampisteries ou abris pour réservoir à pétrole, écartés des autres bâtiments afin de réduire les risques d'incendie ainsi que les abris anti-aériens en forme de cave voutée (exemple sur la L98 à Flénu) permettant au personnel de la voie de s'abriter en cas de bombardement.

Plus courants, on observe les loges ou simples abris à destination des ouvriers de la voie (exemple sur la L106 à Ronquières) ; les maisonnettes de garde barrières, habitations qui comportaient bien souvent un pignon côté voie ainsi qu'un cartouche de couleur bleue avec des chiffres blancs indiquant le numéro du PN (passage à niveau) et destinées aux piqueurs et personnels de garde (exemple sur la L142 à Zétrud-Lumay).



Loge pour ouvriers de la voie

N'oublions pas les pavillons d'aisance ou de latrines (exemple sur la L92 au BV de Péruwelz), lieux à destination des voyageurs, séparés des BV ; la remise à locomotive ou rotonde reconnaissable par sa structure en arc de cercle (exemple sur la L156 à Mariembourg) ; les « abris voyageurs » installés aux points d'arrêt de la ligne (exemple sur la L126 à Modave-Village)

Pour Chemins du Rail, ces différents bâtiments méritent d'être conservés et explicités sur des panneaux d'information lors de la réalisation d'un RAVeL.



Abri voyageurs



Jacques BOTTE



LA LIGNE 48-49 : UN PATRIMOINE À REDÉCOUVRIR

Randonnée à vélo 55 km

Le dimanche 21 avril, nous vous invitons à découvrir quelques aménagements ferroviaires passés et futurs des Cantons de l'Est, lors d'une randonnée vélos de 55 km au fil des pâtures, forêts, lacs et autres beautés naturelles de l'est de la Wallonie.

La gare de Welkenraedt, d'où nous partirons, fut mise en service en 1843 par l'Administration des chemins de fer de l'État belge. C'était alors le point d'arrêt frontalier belge de la L37 pour les voyageurs et marchandises en provenance de Liège-Guillemins.

Elle fut alors reliée, par le début de la L49, à la gare de Herbesthal, son homologue prussienne située à 1 km à l'est, que nous rejoindrons en traversant la fameuse Rue Mitoyenne belgo-prussienne devenue aujourd'hui limite intercommunale. Par la mise en service du tronçon Herbesthal - Eupen 20 ans plus tard, puis sa prolongation jusqu'à Raeren après deux autres décennies, la L49 devenait un maillon du réseau de voies ferroviaires appelé Vennbahn (littéralement ligne de chemin de fer des Fagnes) inauguré de 1881 à 1889 par l'État prussien pour relier le centre industriel de Rothe Erde, à l'est d'Aix-la-Chapelle, à la ville de Luxembourg.

Par les paysages champêtres et les points-nœuds qui contournent le nord d'Eupen, nous nous rendrons à l'ancienne gare de Raeren où passe la Vennbahn aujourd'hui transformée en RAVeL. Nous y découvrirons l'histoire à rebondissements de cette L48-49 devenue entièrement belge depuis le Traité de Versailles de 1919.

Photo : Transhertogenwald



L'ancien bâtiment de la gare de Raeren, des wagons transformés en brasserie et d'anciens signaux ferroviaires seront notre décor pour dévoiler le plan de développement Infrabel 2013-2025 pour la Wallonie. Le projet numéro 23 planifie la remise en service de la 48-49 entre Eupen et la frontière allemande actuelle, ainsi que l'accès à Aachen via Stolberg. Les travaux sont en cours, pour un total de 14 millions d'euros.

Nous parcourrons à vélo quelques kilomètres de cette Vennbahn et pénétrerons dans le Hertogenwald oriental pour rejoindre le barrage du lac d'Eupen (barrage de la Vesdre) où le repas de midi nous attendra.

Longeant ensuite le sud d'Eupen, nos bicyclettes nous mèneront en Hertogenwald occidentale et sur les chemins verts de l'ancien réseau « Decauville », du nom de son inventeur, un industriel français : nous y découvrirons les vestiges d'une voie ferrée

étroite et d'un ancien wagon du « Transhertogenwald », destinée au transport de bois pendant la première guerre mondiale. Dans une prairie le long de la Vesdre, nous verrons aussi les traces du quai d'embarquement de la gare de Perkiets.

Après un goûter typique de la région dans le village de Membach, nous rejoindrons la gare de Welkenraedt où les participants pourront reprendre le train ou leur voiture.

Planning

- 09.30 :** accueil des participants
- 09.50 :** départ de la première partie de la balade Herbesthal- Raeren- barrage d'Eupen (28 km)
- 12.20 :** repas au barrage d'Eupen
- 13.50 :** départ de la seconde partie de la balade Eupen- Transhertogenwald - Membach (17 km)
- 15.20 :** goûter à Membach
- 16.00 :** retour vers Welkenraedt via Baelen (9 km)
- 17.00 :** arrivée à Welkenraedt

Heures estimées approximativement, sauf imprévu.

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 :
Rendez-vous à 9h30 tout au fond du grand parking (gratuit), place de la Gare à 4840 Welkenraedt

En train :
ALLER :
IC 506 Liège-Guillemins : 9h04 - Welkenraedt : 9h34.

RETOUR :
IC 540 Welkenraedt 17h23
IC 541 Welkenraedt 18h25

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

Coût et inscription

L'inscription s'effectue en ligne en complétant, dès début avril, le formulaire disponible sur notre site Internet (www.cheminsdurail.be).

Membres 33 € ; Non-Membres 38 € comprenant le repas de midi (Isot compris) et le goûter (Isot compris). Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 avant le 16.04.24, avec la mention « journée du 21.04.24 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.

La réservation et le paiement sont obligatoires. Clôture des inscriptions le 16 avril (nombre de participants limité à 50 personnes).

Photo : Herbesthal



Plan des lignes 48-49 à restaurer



Itinéraire proposé



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.parlement.wallon.be

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

13.03.24 ENGAGES **BASTIN Christophe** écrite
L'exécution du Plan d'action Wallonie cyclable 2030

06.03.24 ECOLO **HAZEE Stéphane** écrite
L'interruption de la piste cyclable sur le halage à Beez

06.03.24 ENGAGES **MATAGNE Julien** écrite
Le réseau cyclable structurant

06.03.24 ENGAGES **MATAGNE Julien** écrite
L'exécution du plan Wallonie 2030

12.02.24 MR **DURENNE Véronique** écrite
L'affaissement du chemin de halage le long du canal de l'Espierre à Estaimpuis

26.01.24 ENGAGES **MATAGNE Julien** écrite
Le budget alloué aux aménagements du premier tronçon de la Vesdrienne

24.01.24 PS **ROBERTY Sabine** écrite
La création d'un observatoire des modes actifs

23.01.24 ENGAGES **DESQUESNES François** écrite
Le statut de l'ancienne L123 et sa réaffectation en voie lente

22.01.24 MR **DODRIMONT Philippe** orale
Le RAVeL de l'Amblève

22.01.24 ENGAGES **ANTOINE André** interp.
Le début de travaux relatifs à la cyclostrade de la N4

10.01.24 ENGAGES **DESQUESNES François** écrite
La L114 du RAVeL

28.11.23 ECOLO **HAZEE Stéphane** écrite
La future voie verte urbaine entre les gares de Namur et Jambes

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

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

17.11.23 ECOLO **KELLETER Anne** écrite
La suspension du projet RAVeL entre Spa et Spixhe

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.

07.03.24 ENGAGES **BASTIN Christophe** écrite
L'exécution du plan d'action Wallonie cyclable 2030

22.01.24 PS **DI MATTIA Michel** écrite
Les accidents en trottinette électrique

09.01.24 MR **SOBRY Rachel** écrite
Le respect du code de la route par les cyclistes

12.12.23 MR **BELLOT François** écrite
Les mesures pour faire face aux flux et comportements des cyclistes

11.12.23 PS **DI MATTIA Michel** orale
La fin des impunités pour certaines infractions commises par les cyclistes

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

23.10.23 ENGAGES **ANTOINE André** écrite
Le développement de mesures régionales de prudence pour le RAVeL

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE



Le dimanche 17 mars dernier se tenait l'Assemblée Générale annuelle de CDR dans la salle du home Saint-Jacques au Roeulx.

La balade pédestre de la matinée nous a permis de découvrir une large section de l'ancienne L114 sous des aspects multiples. Tout le long du trajet, les participants ont pu profiter sur le terrain, des explications fournies à propos de cette ligne qui sera sans doute transformée dans le futur en voie verte.

Cette ligne de 13.6 km, relie Soignies à Houdeng-Goegnies où elle se confond avec la L107 Ecaussinnes - Mignault - Houdeng. Pour rappel, la section Soignies - Naast a déjà été aménagée en RAVeL par la Ville de Soignies. La section La Louvière - canal (Houdeng-Goegnies) est prévue dans les prochains mois. Il nous paraît donc opportun de poursuivre la réalisation par la section Naast - Le Roeulx - Houdeng pour rejoindre le canal et l'itinéraire RAVeL W4 (canaux, fleuves et rivières) à Houdeng-Goegnies.

L'après-midi, après diverses interventions au sujet de ce RAVeL potentiel, l'assemblée générale 2024 fut l'occasion de faire le point sur le fonctionnement de l'association et de préciser les

lignes directrices de l'association en vue du prochain gouvernement de Wallonie.

L'organe d'administration est dorénavant constitué de 14 membres actifs à divers titres : Daniel ALLAIGRE, Jacques BOTTE, Jacques COUNET, Bernard DEHAYE, Anne-Françoise DELEIXHE, Jean-Luc DUPONT, Olivier GERNAY, Marc GRIETEN, Michel JACQUES, Dominique MAILLEUX, Etienne MEULEMAN, Frédéric RAZEE, Bernard SCHNOCK, Georges WATHLET. Ingrid PIROUT ne se représente plus.

Par la suite, lors d'une prochaine réunion, l'O.A. attribuera les différents postes. Dans ses multiples tâches, l'O.A. est assisté en 4/5è temps par Laurence SWAELUS, notre coordinatrice.

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



RAVeL de la L106 à Ecaussinnes



DES RAVeLS ACCESSIBLES AUX PMR

Fin novembre, Chemins du Rail était invité au lancement des Journées du patrimoine 2024. Pour cette édition qui se tiendra les 7 et 8 septembre prochain, une attention particulière sera portée aux personnes à besoins spécifiques. « Le patrimoine appartient à tout le monde, il doit être ouvert à tous ! » a déclaré, en introduction, la Ministre du Patrimoine. L'occasion de présenter ou de rappeler l'existence d'Access-i, une certification des sites publics et infrastructures touristiques qui vise à informer de manière précise les visiteurs sur leurs conditions et niveaux d'accessibilité.

Tout le monde est concerné de près ou de loin par l'accessibilité. C'est Vincent Snoeck, administrateur auprès d'Access-i, lui-même non voyant, qui a sensibilisé avec éloquence et humour les opérateurs présents à la thématique de l'accessibilité pour tous. L'un de ses messages forts : réfléchir à l'accessibilité, c'est toucher à un public très large. Les personnes porteuses de handicap ne sont pas les seules visées, il s'agit aussi des femmes enceintes, des parents avec une poussette, de personnes dans le plâtre, de personnes âgées, de celles dont la vue ou l'ouïe sont moins performantes ou pour qui la lecture est compliquée... sans oublier leurs proches ! Cela fait beaucoup de monde.

Pour se faire une petite idée : les personnes en situation de handicap représentent plus de 15% de la population dans l'Union européenne. 35 à 40%

de la population rencontre des difficultés en termes de mobilité*. L'accessibilité dans l'offre touristique, c'est permettre à toutes ces personnes de participer à la vie sociale en toute autonomie, de se déplacer en toute sécurité, de pouvoir interagir avec les autres dans les espaces visités, de pouvoir faire des choix, de pouvoir voyager... bref, d'être un citoyen à part entière.

*Sources : AViQ et Europeandisabilityforum

Comment ça marche ?

L'asbl Access-i est (en partie) composée de bureaux d'expertise en accessibilité qui réalisent les audits et délivrent la certification Access-i. Ces bureaux sont composés d'architectes, de conseillers en accessibilité, d'ingénieurs



Quels types de vélos adaptés sont pris en considération au sein des critères Access-i ? Cliquez ici !

Comment Access-i analyse-t-il un circuit vélo ? Cliquez ici !



et d'ergothérapeutes qui se rendent sur le terrain afin de réaliser un audit (état des lieux relatif à l'accessibilité).

Un visuel reprend de manière succincte les niveaux d'accessibilité du lieu certifié pour 7 familles de personnes à besoins spécifiques (en fauteuil roulant, marchant difficilement, aveugles, malvoyantes, sourdes, malentendantes présentant des difficultés de compréhension). À chaque type de personne est associée une icône spécifique (représentant la difficulté) et un code couleur :

- Vert = accessible en toute autonomie
- Orange = accessible avec un coup de main ponctuel
- Blanc = une fiche d'information est disponible afin de permettre au public d'évaluer les conditions de la visite

Enfin, chaque infrastructure ou événement touristique certifié dispose d'une fiche descriptive et détaillée sur le site spécifique www.access-i.be. Cela permet aux utilisateurs de disposer des informations nécessaires à la planification de leurs excursions. La mise en lumière des points d'amélioration offre également une base aux opérateurs publics et touristiques pour orienter leurs efforts d'inclusivité dans la bonne direction.

ACCESS-I et les RAVeLS

Depuis 2016, Access-i est mandaté par le Commissariat général au Tourisme (CGT) afin d'auditer des balades vélo.

Parmi ces balades, huit circuits RAVeL ont été passés au peigne fin, certifiés et listés sur le site de l'ASBL ACCESS-I. L'effort a été récompensé par l'Organisation mondiale du Tourisme puisque les circuits wallons ont été mentionnés dans un recueil de bonnes pratiques du tourisme inclusif. Les différents points d'analyse d'ACCESS-I portent sur l'attrait touristique, le confort (notamment la présence de WC adaptés et de places de stationnement assez larges) et la sécurité. L'attention est également portée sur le revêtement des routes et la largeur des passages. Il reste du ressort des communes d'améliorer les installations PMR.

ENVIE D'OBTENIR UNE CERTIFICATION ?

Améliorer son accessibilité et donc entrer dans la démarche d'un tourisme accessible, c'est :

- Lever les obstacles et permettre l'inclusion
- Souvenir à de nouvelles clientèles
- Développer une image positive de son produit

Si vous souhaitez y prendre part, l'équipe Access-i est joignable :

- via le formulaire de contact du site www.access-i.be (document explicatif sur la certification à télécharger)
- par téléphone au 081 39 08 78 (du lundi au vendredi entre 9h et 17h)
- par mail : info@access-i.be
- via sa page Facebook

Il existe des subventions ! Renseignez-vous sur les aides financières possibles auprès de la Direction des Hébergements touristiques ou de la Direction des Attractions et Infrastructures touristiques. Certaines aides sont également octroyées par les Provinces.

Guide pratique « Accueillir les personnes en situation de handicap » (conseils et outils pratiques en fonction de chaque type de handicap, possibilités de formation...) >>> www.tourismewallonie.be



Laurence SWAELUS

LA L87 ENTRE PAYS DES COLLINES, LES ARDENNES FLAMANDES ET LA DENDRE – RANDONNÉE À VÉLO DE 55 KM



Le Parc naturel du Pays des Collines dans lequel nous évoluerons mérite que l'on scrute son ciel, car buses, éperviers, faucons crécerelles y planent en quête de petits rongeurs pour en faire leur repas quotidien.

A Ellezelles, si nous ne croisons pas une chouette baptisée « La blanche dame », nous tenterons de nous consoler en pistant les sorcières qui peuplent cette région où il fait toujours bon vivre, ainsi qu'en témoignent ses produits de terroir tels la « Quintine » de la Brasserie des Légendes à Ellezelles ou les vins du Clos Lojerau à Flobecq.

L'après-midi, nous remonterons en selle pour regagner Geraardsbergen au gré des collines caractéristiques de cette région située à la lisière de la Flandre orientale et du Hainaut, et reliant les paisibles localités de Beaufau, Bruyère, La Potterée, Everbeek et Zarlardige.

Planning

- 10.20** : accueil en gare de Grammont/Geraardsbergen
- 10.30** : départ de la balade du matin (+/- 25km)
- 13.00** : pause et repas de midi
- 14.30** : Départ pour la balade l'après-midi (+- 28km)
- 17.00** : Arrivée à Grammont/Geraardsbergen

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

Olivier GERNAY



Cette balade à vélo, programmée le 02.06.2024, partira de la gare de Grammont/Geraardsbergen pour un parcours d'environ 55 kilomètres. Elle emprunte un tronçon de la route « Via Romea (Francigena) - EuroVelo 5 » qui relie Londres à Rome, en épousant le RAVeL n°1 le long de la Dendre jusqu'à Lessines, avant de bifurquer vers l'ouest sur le RAVeL n°2, dont le tracé relie Ogy, Flobecq et Ellezelles pour nous conduire bientôt à Renaix/Ronse, ville fière de son passé empreint de Renaissance flamande, et à proximité de laquelle nous ferons escale.

L'ancienne L87 qui reliait, depuis les années 1880, Bassilly à Tournai via Renaix/Ronse, connu la concurrence des bus à partir des années 1930, lesquels eurent le dernier mot vers 1975, année de circulation des derniers trains de marchandises entre Tournai et Kain, tandis qu'entre Ollignies et Lessines, une voie continua jusqu'il y a quelques années à permettre le transport depuis l'Usine Dupuis des traverses en béton qu'on y fabriquait et qui, juste retour des choses, ... étaient destinées aux chemins de fer !

S'y rendre

En train :
Merci de bien vouloir préciser au moment de l'inscription que vous vous déplacez par le train.

ALLER :
Bruxelles-Midi : 09.23 - Correspondance à Denderleeuw : 09.50 - Arrivée Grammont/Geraardsbergen : 10.19.

RETOUR :
Départ de Grammont/Geraardsbergen : 17.40 - Correspondance à Denderleeuw : 18.20 - Arrivée à Bruxelles-Midi : 18.37

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

En voiture :
Rendez-vous : à la gare de Grammont-Geraardsbergen (9500) Stationplein
Possibilité de parking à proximité.

Coût et inscription

L'inscription s'effectue en ligne en complétant, dès début mai, le formulaire disponible sur notre site Internet (www.cheminsdudrail.be). La réservation et le paiement sont obligatoires. Clôture des inscriptions le 29 mai (nombre de participants limité à 50 personnes).

Membres 35€ ; Non-membres 39€ comprenant le menu de midi, hors boissons (le menu sera indiqué sur le site). Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 29.05.24 avec la mention « journée du 02.06.2024 et le nom des participant.e.s ». 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.



DES ECO-COMPTEURS EN WAPI !

La WAPI ou Wallonie picarde qui représente vingt-trois communes et compte deux parcs naturels, a décidé d'installer des compteurs afin d'analyser la fréquence des déplacements. Ysaline Delbecq, gestionnaire de Projets Tourisme Nature à la Maison du Tourisme de Wallonie picarde, nous précise le concept.



Ysaline
DELBECQ



Le placement des compteurs résulte d'une des actions du projet transfrontalier Interreg Eurocyclo qui avait pour objectif de créer une offre de tourisme à vélo qualitative autour de trois grands itinéraires européens transfrontaliers EuroVelo : EV3, EV4 et EV5 et la Lys, auxquels sont agrafés les réseaux vélo points-nœuds. Ce projet Interreg Eurocyclo était monté et réalisé en partenariat avec la Flandre Occidentale et la Flandre Orientale.

Suite à un marché public, la société Krycer S.P.R.L s'est démarquée sur la méthodologie. Les compteurs vélo sont constitués de deux boucles intégrées au revêtement et permettent ainsi de différencier le sens de circulation. Les compteurs pédestres

fonctionnent avec un capteur intégré dans un poteau de bois. Ils remontent les passages en continu sur la plateforme en ligne Eco-Visio qui permet toutes sortes d'analyses. Les résultats sont donc disponibles en continu sur Eco-Visio.



Le placement de ces 35 éco-compteurs installés en WAPI a permis la réalisation d'enquêtes quantitatives et qualitatives afin de mesurer la fréquentation du territoire dans le but de calculer les retombées économiques du vélotourisme et d'ajuster en conséquence la stratégie marketing ainsi que l'offre.

Les compteurs se trouvent principalement sur les tronçons RAVeL car ce sont les endroits privilégiés pour la pratique de la marche et du vélo. Ils sont souvent situés à proximité des frontières du territoire de la WAPI afin de pouvoir mesurer les flux et mieux connaître la clientèle et les portes d'entrée des marchés frontaliers. Sur ces tronçons, les compteurs relèvent toujours les passages cyclistes, et parfois également les piétons. A un seul endroit sur le RAVeL des

Collines, à Ellezelles, les cavaliers sont également comptabilisés. .

Ce Projet a réuni 28 acteurs touristiques, belges et français. Le budget total du projet s'élevait est de 4.340.000 € financés à 55% par les fonds européens Interreg V et à 45% par les fonds régionaux et locaux.






Pour information, la Cellule Mobilité Active du SPW MI a récemment attribué un marché d'installation d'une centaine de compteurs cyclo-piétons sur l'ensemble de la Wallonie à Krycer. Un Observatoire des Modes Actifs visant à suivre l'évolution de la pratique de la marche et du vélo va prochainement être lancé.

Interpeller les politiques : MEMORANDUM 2024 – 2029 !




Dans quelques semaines, le 9 juin, nous serons toutes et tous amenés à accomplir notre « devoir électoral » pour ce qui concerne les élections européennes, fédérales et régionales.



Comme de coutume, notre asbl a rédigé un mémorandum paru dans le numéro 118 à l'attention du monde politique et a souhaité connaître le positionnement des différents partis en matière de déplacements actifs et plus particulièrement de voies vertes. Les partis nous ont répondu. En voici la synthèse :

1. La mobilité active répond-t-elle à l'un de vos projets pour la prochaine législature ?



	La mobilité est au cœur de notre programme tant en milieu urbain que rural. La marche et le vélo sont des modes de déplacements efficaces, d'autant avec l'essor des vélos électriques. Nous proposons la mise en place d'un plan interfédéral pour la marche. Nous avons aussi comme objectif de programmer 100 km de pistes cyclables supplémentaires à Bruxelles et 1000 km de pistes cyclables de cyclostrades en Wallonie.
	La mobilité active est un élément clé de nos projets pour la prochaine législature. Le développement en continu de pistes cyclables en ville et en zones rurales, séparées de la route, principalement les cyclostrades et le réseau structurant cyclable est l'une de nos priorités.
	Notre approche ne consiste pas à privilégier la voiture individuelle mais plutôt de rechercher à mettre en œuvre des solutions équilibrées et efficaces. Notre vision est d'articuler les divers modes de transport en une chaîne où le passage d'un mode à un autre est favorisé.
	La mobilité active est une partie intégrante de la vision du PS pour une mobilité équitable. Il est important de favoriser systématiquement les modes de déplacement dans l'ordre suivant : marche, vélo et micromobilité (trottinette, etc.), transport public, transport privé collectif (taxi, voiture partagée, covoiturage, etc.), transport privé individuel. C'est la meilleure manière d'améliorer la mobilité pour tous.
	Nous faisons de la mobilité active l'un de nos points de campagne pour les prochaines élections. Le vélo a le vent en poupe. Pour beaucoup, le deux-roues constitue un excellent moyen d'éviter les embouteillages. Nous visons un transfert modal où la moitié des déplacements seront effectués à l'aide de transports en commun efficaces, à pied ou à vélo.




2. Quelle est votre politique, votre positionnement et vos ambitions sur le plan de la mobilité douce et de l'intermodalité pour la Wallonie ?

	Nous soutenons le renforcement du transport en commun par le développement de lignes de bus express (BHNS) et lignes classiques ou encore de lignes à la demande. L'interconnexion avec le rail est primordiale pour permettre la continuité du déplacement. Prévoir la possibilité d'atteindre une gare de manière confortable à pied ou à vélo, par de cheminements clairs, balisés et sécurisés.
	La promotion de la politique cyclable réside dans sa contribution à la réduction de la congestion routière, un fléau qui exacerbe les inégalités sociales. On peut ainsi réduire les temps de trajet pour tous, y compris pour ceux qui dépendent de l'automobile. Le vélo est un moyen accessible pour toute une population, quelle que soit la classe sociale et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le développement d'une politique cyclable améliore la qualité de vie et invite à une réflexion profonde sur la manière dont la mobilité est conçue, en proposant des solutions pour construire des communautés résilientes, inclusives et durables. L'intermodalité ne peut s'envisager sans la présence d'une desserte ferroviaire dense. Le rail est l'épine dorsale du transport public, spécialement en zones rurales ; l'intégration des modes de transport est primordiale.
	L'avenir repose sur l'intermodalité. Un mix adapté aux usagers en fonction des besoins locaux est la seule issue. La logique du « coût- bénéfice » doit prévaloir afin d'assurer le meilleur service au meilleur prix. Chaque moyen de transport a son seuil de pertinence ; il faut donc choisir le bon moyen de transport et miser sur la complémentarité ; instaurer et intégrer des offres de transport regroupées sur le même ticket ou abonnement. Améliorer l'interconnexion avec des modes de transport de manière à favoriser une mobilité plus fluide. Les bus express (BHNS) pourraient constituer des liaisons efficaces entre différentes zones d'habitat et de services.





	Parmi les mesures proposées, le PS propose notamment de : - Renforcer le soutien aux communes dans l'élaboration et la mise en œuvre de leur plan d'investissement mobilité active communal et inter-mobilité (PIMACI) ; - Poursuivre le soutien à la mise en place des plans de déplacement des entreprises. Il s'agit d'accompagner les entreprises ou les zones d'activités économiques à définir une politique de mobilité donnant la priorité à la marche, au vélo, aux transports en commun, à la voiture partagée et enfin à la voiture individuelle ; - Opérationnaliser le plan « piéton » wallon permettant d'augmenter la part modale de la marche à pied et favorisant l'autonomie des personnes à mobilité réduite ; - Aider les communes à mettre en place une étude de marchabilité de leur territoire et établir des itinéraires pédestres balisés amenant les usagers vers les zones d'intérêt et les zones de services dans les centres urbains et villages wallons ; - Amplifier le plan Wallonie cyclable afin d'augmenter le nombre de trajets à vélo pour le loisir et surtout pour les déplacements quotidiens.
	Nos priorités sont de permettre aux jeunes de se rendre à vélo ou à pied en toute sécurité. Nous nous basons sur la « Norme de l'enfant » (Kindnorm en néerlandais), c'est-à-dire assurer des itinéraires sûrs vers et depuis les écoles, les installations culturelles, sportives ou de jeunesse. Afin d'augmenter davantage la part des modes de déplacement doux, il est donc essentiel de passer à la vitesse supérieure pour mettre en place une infrastructure fluide et sûre où piétons, vélos et voitures auront leur place. C'est pourquoi nous voulons continuer à construire un réseau étendu et sûr de pistes cyclables et de voies piétonnes. Nous le ferons toujours en concertation avec la population et la société civile locale et supra-locale afin d'obtenir une infrastructure de circulation qui tienne compte des besoins de chacun. Nous éviterons autant que possible les croisements entre cyclistes, piétons et le trafic motorisé aux carrefours. Avec des tunnels ou des passerelles là où l'espace le permet, et si ce n'est pas faisable, avec des feux de signalisation où le vert signifie vraiment que l'on peut traverser en toute sécurité. Nous créerons ainsi une zone « sans conflit » pour un maximum de carrefours. Lorsque le feu passera au vert pour les piétons et les cyclistes, le feu deviendra rouge pour tout le trafic motorisé, dans toutes les directions. Nous voulons enquêter davantage sur la sécurité routière des cyclistes et des piétons. De cette façon, nous pourrions mener une politique qui tiendra compte des situations spécifiques dans les endroits dangereux. Pour rendre le vélo accessible à tout le monde, nous voulons également supprimer les obstacles financiers. En développant, par exemple, les systèmes de vélos partagés dans les villes et les communes. Comme de plus en plus de gens se déplacent à vélo électrique, nous investirons également dans des parkings à vélos mieux gardés et veillerons à ce que les vols de vélos soient pris plus au sérieux par la police. Le PTB souhaite encourager l'utilisation du vélo en rendant son prix plus abordable. C'est pourquoi nous voulons réduire la TVA sur tous les vélos de 21 % à 6 %. En ce qui concerne l'intermodalité, nous voulons encourager l'utilisation du vélo en combinaison avec le train, en supprimant le supplément vélo, en prévoyant plus d'espace pour les vélos dans les trains et en mettant des vélos partagés à disposition dans toutes les gares.


3. Quels axes souhaitez-vous développer en ce qui concerne la mobilité active en Wallonie ?

	Nous souhaitons remettre la marche au centre des politiques publiques. Nous proposons l'application du principe STOP dans tous les projets d'aménagement de voirie ; le rééquilibrage de l'espace public en faveur des projets « modes actifs », particulièrement aux abords des écoles ; la création de rues scolaires. Nous souhaitons amplifier les investissements dans les aménagements cyclables et investir 50 euros par an et par habitant pour développer les infrastructures (pistes cyclables ; cyclostrades) et combattre le manque d'infrastructures ainsi que le vol et le manque d'entretien des vélos.
	Nous souhaitons les droits de tirage dédiés à la politique cyclable ; définir le réseau structurant cyclable avec les bassins de mobilité, les associations d'usagers et de navetteurs ainsi que les communes ; intensifier la mise en œuvre des cyclostrades ; identifier et supprimer les points de passage dangereux pour les cyclistes ; encourager l'aménagement de parking sécurisés dans chaque nouvel immeuble d'habitation, dans les lieux publics et la SNCB ; prévoir des lieux de stationnement à proximité des arrêts de bus et favoriser dans les écoles, des actions de sensibilisation à la pratique du vélo.






	Améliorer la mobilité urbaine et rurale en favorisant des axes de circulation moins pollués et encombrés par les voitures ; créer un réseau de pistes cyclables continues entre les différentes régions ; augmenter le nombre de parkings sécurisés dans les rues commerçantes et près des transports publics. Nous souhaitons l'élargissement du brevet du cycliste à la fin du primaire de manière à se familiariser à la notion de partage de la route.
	Pour le PS, il faut : - Garantir une mobilité active accessible à tous à travers des aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées ; - Amplifier les infrastructures dédiées à la mobilité active et assurer la mixité optimale des usagers et des usages de l'espace public ; - Garantir des infrastructures sans danger et sécurisées.
	Au niveau wallon, nous voulons - Investir dans les infrastructures de transport, pour rendre les pistes cyclables et trottoirs plus sûrs et en développer de nouveaux le long des voiries qui n'en sont pas dotées et réaménager les nombreux carrefours dangereux, en priorité à proximité des lieux fréquentés par les plus jeunes ou sur le chemin qui y mène ; - Développer un réseau étendu d'autoroutes cyclables, donc de pistes cyclables en sites propres, autonomes du réseau routier, sur le modèle déjà bien présent en Flandre ou aux Pays-Bas, en mettant l'accent sur les axes menant aux lieux d'emplois ; - Faciliter la location de vélo, que ce soit pour les déplacements du quotidien, mais aussi pour les usages récréatifs et touristiques.

4. Quelles sont vos priorités d'actions en matière de voies vertes et particulièrement de RAVeL en Wallonie ?

	Les voies vertes sont des infrastructures importantes en Wallonie mais sont parfois mal connectées entre elles. Il s'avère nécessaire d'intégrer ces infrastructures dans un maillage global et combler ces chaînons manquants de manière à aboutir à un réseau dédié aux modes actifs de qualité et efficace. Il faut aussi mettre en évidence le potentiel touristique et le stimuler par le RAVeL.
	Les priorités doivent inclure l'extension du RAVeL, l'amélioration de la connectivité avec les autres modes de transport ; la maintenance et la sécurisation des voies existantes ; la mise en place d'une signalisation claire et d'information pour les utilisateurs. L'avenir du RAVeL au sein du réseau structurant cyclable doit être mieux défini. Nous voulons maintenir une politique des voies vertes distincte des voies cyclables rapides.
	Le MR soutient le développement du réseau de voies vertes : des voies sécurisées et séparées des autres modes de déplacement permettant une connexion directe. Nous souhaitons prioriser les projets qui répondent à une réelle demande ou à un intérêt économique ou touristique. Nous attirons l'attention sur l'entretien du réseau existant en termes de propreté, de sécurisation et d'éclairage.
	Le PS propose notamment de : - Établir une cartographie intégrée des aménagements et des itinéraires cyclables à l'échelle de la Wallonie : RAVeL, Cyclostrades, pistes régionales, aménagements cyclables communaux . - Renforcer l'entretien et la sécurité des itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire wallon et vers les régions et les pays voisins ; - Encourager les communes à identifier les besoins des citoyens et des cyclistes en termes d'aménagements cyclables. Dans le ce cadre du plan PIMACI, un accompagnement à destination des communes est nécessaire pour mettre en place des itinéraires cyclables communaux sécurisés et connectés au réseau régional ; - Promouvoir le vélo et renforcer la sécurité des cyclistes. Il s'agit de renforcer les campagnes de sensibilisation pour donner une image positive du vélo. En parallèle, le PS veut rassurer les cyclistes actuels et futurs. Cela passe par des actions de prévention et de contrôle des usagers de la route. Il faut également veiller à ce que l'ensemble des usagers de la mobilité douce (vélos, trottinettes, etc.) maîtrisent le code de la route. La lutte contre le vol de vélo doit être renforcée. Les nouveaux outils du code de la route doivent être mis en œuvre et pleinement utilisés par les gestionnaires de voirie et certaines améliorations peuvent encore être apportées. Enfin, des ateliers de formation à la pratique du vélo et de réparation des vélos, ouverts aux enfants comme aux adultes, constituent des incitants bénéfiques.

	Les voies vertes font pleinement partie de notre ambition de développer un réseau de déplacements doux autonome et séparé du trafic automobile. Lorsque leur tracé est pertinent, nous voulons que ces voies vertes soient intégrées dans un réseau national d'autoroutes cyclables, notamment en construisant de nouvelles pistes le long des voies de chemin de fer en service ou en ouvrant de nouveaux chemins de halage ; en assurant un partage de l'espace permettant aussi aux piétons ou aux cyclotouristes de s'y déplacer ; allier l'usage touristique ou récréatif et la mobilité quotidienne. Le développement du RER cyclable autour de Bruxelles pourrait servir d'exemple. Cela implique aussi d'allouer suffisamment de moyens à l'entretien et l'extension du réseau de voies vertes, et plus largement les chemins et sentiers, et de les protéger de la privatisation par de grands propriétaires fonciers. Dans le cadre du réinvestissement que nous souhaitons mener dans les transports en communs régionaux et nationaux, si des RAVeL doivent être réutilisés pour développer des lignes de trams ou de trains, nous veillons à maintenir un usage mixte avec la mobilité douce.
---	---

5. Quels devrait être selon vous les acteurs concernés ? Quel devrait être le rôle des associations ?

	Les associations d'usagers sont essentielles afin de remonter les expériences de terrain vers les administrations et le politique, spécialement dans les instances régionales de coordination. Les associations peuvent ainsi détenir un rôle central dans des procédures de co-construction de projet. Cette expertise est précieuse et il faut l'utiliser à bon escient.
	Les acteurs principaux incluent les autorités locales et régionales, les planificateurs urbains, les organisations environnementales et les groupes de défense des cyclistes et des piétons. Les associations jouent un rôle crucial en tant que représentants en fournissant un feedback sur les infrastructures, en promouvant la mobilité active et en sensibilisant le public à ses avantages.
	Le MR attache une importance à la participation citoyenne. Les associations ont un rôle à jouer mais ce sont les Parlements qui représentent la population dans son ensemble ; le tissu associatif ne peut être la seule base de conception d'un plan de mobilité aussi louables ses objectifs soient-ils.
	Pour développer une vision transversale de la mobilité, différents acteurs doivent collaborer pour garantir une mobilité équitable qui satisfait les besoins des citoyens. Parmi les acteurs, citons les services publics, les pouvoirs locaux, les citoyens et la société civile. Les associations jouent un rôle important dans la définition de la vision transversale de la mobilité. Elles élaborent des diagnostics et des recommandations qui prennent en considération des besoins des citoyens. Elles alertent les décideurs et évaluent les politiques publiques en la matière.
	Dans de nombreux domaines, dont la mobilité, les associations d'usagers ou les syndicats sont les meilleurs experts. Nous voulons leur laisser une place dans la prise de décision, pour assurer la démocratie et la transparence. Pour autant, cela ne doit pas exonérer les pouvoirs publics de financer à hauteur des besoins l'entretien et l'extension des infrastructures et laisser retomber cette charge sur le monde associatif ou du travail bénévole. Nous sommes donc favorables à un financement stable et à la hauteur des besoins, que ce soit pour assurer de la visibilité financière aux associations ou pour assurer les investissements nécessaires.

Quelles que soient les formations politiques au pouvoir, la mobilité est plus que jamais au centre des préoccupations. Bien sûr des nuances parfois importantes existent entre les partis. Mais au cœur des déplacements, la mobilité active détient un rôle primordial. A "Chemins du Rail", nous estimons que le prochain programme du Gouvernement se doit de continuer d'activer une valorisation des voies vertes, notamment dans le cadre des déplacements intermodaux. Gageons ainsi que la future DPR 2024 - 2029 (Déclaration de Politique Régionale) trace les principales lignes de conduite à suivre en la matière. Puisse cette nouvelle équipe gouvernementale engendrer des résultats significatifs et assumer des décisions au service des usagers actifs.

La Wallonie se doit de valoriser son réseau autonome de voies lentes et de le promouvoir pour les déplacements du quotidien, de loisirs et de tourisme.



Jacques BOTTE

Découvrir les voies vertes en Europe : les relations internationales en train au départ de la Belgique



Dès l'avènement du chemin de fer en 1835, notre petit pays a rapidement tissé sa toile ferrée vers les pays voisins. Ainsi, les 4 premières relations internationales en Europe se font au départ de la Belgique :

- 1842 avec la France, Gand - Lille et Bruxelles - Valenciennes
- 1843 avec l'Allemagne via Aix-la-Chapelle
- 1854 avec les Pays-Bas via Roosendaal
- 1859 avec le Luxembourg

En 1872, le belge Georges Nagelmackers fonde la CML, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens : un succès car uniquement les trains à l'époque permettaient de voyager rapidement et confortablement. Certains de ces trains sont rentrés dans la légende, comme l'Orient Express. Celui-ci vit toujours, exploité en train croisière de luxe entre Paris et Vienne ; son passage en Belgique n'est pas rare.

Bien sûr, des trains moins prestigieux et des trains de nuit ont depuis toujours traversé notre pays, y compris en correspondance avec les ferrys à Ostende pour rejoindre l'Angleterre. Apparurent en 1957 les « TAC » Trains Auto-Couchettes qui emmenaient toute la famille et la voiture vers le soleil.

On se rappelle également des TEE (les Trans-Europe-Express) qui de 1957 au milieu des années '80 ont également traversé la Belgique avec notamment 'L'Etoile du Nord' (Amsterdam - Bruxelles - Paris) ou l'Edelweiss (Amsterdam - Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg - Bâle - Zürich). Ces TEE ont été remplacés par les trains « EC » (Euro-City) ou « IC » accessibles à la seconde classe et aptes à 160 km/h.

L'avènement de la grande vitesse en 1981 en France déclencha un grand plan d'investissement pour de nouvelles lignes (les LGV - lignes à grande vitesse) parcourables à 300 km/h (en France jusqu'à 320). Les EC et IC internationaux, les TAC et autres trains internationaux classiques ou de nuit disparurent petit à petit au départ de la Belgique au profit des 'Eurostar' vers Londres, des 'Thalys' vers Paris, Amsterdam, Cologne et la Rhur (les 'Thalys' circulent maintenant sous la bannière Eurostar), les TGV vers le Sud de la France, Nantes ou Strasbourg via Paris Aéroport Charles-de-Gaulle et les ICE (trains à grande vitesse allemand) vers Cologne et Francfort. Signalons cependant que les trains 'Benelux' circulent toujours cadencés à l'heure entre Bruxelles et Amsterdam.



Cependant, la demande pour des trains internationaux directs, de jour ou de nuit, s'avère toujours être très importante, pour de multiples raisons que nous ne développerons pas ici. En Europe occidentale, seuls les Chemins de Fer Autrichiens ont gardé des trains de nuit et les ont développés avec leur concept 'Nightjet'. C'est ainsi qu'en décembre 2023, le train de nuit au départ de Vienne vers la Rhur avec voitures-lits, couchettes et places assises rejoint Bruxelles 3 fois par semaine. Il dispose maintenant d'une tranche Bruxelles – Berlin.



Un autre opérateur, European Sleeper, fait maintenant circuler 3 fois par semaine un train de nuit Bruxelles – Amsterdam – Berlin qui au moment où vous lisez ces lignes, est prolongé jusqu'à Prague.

Bref, pour ceux qui veulent voyager en train en Europe, cela est toujours facilement possible, même en train de nuit. Un conseil : voyager avec un 'Interrail Global Pass', véritable laissez-passer bon marché ; les différentes formules très souples permettent de voyager librement dans 33 pays européens pour 3 x rien : des réservations sont cependant nécessaires pour accéder dans les trains de nuits, les Eurostar et TGV et certains autres trains dans d'autres pays. Couplé avec l'application 'Rail Planner', il est possible en quelques clic d'obtenir ces réservations.

Regrettons cependant qu'il n'y ait plus de trains directs de jour vers la Suisse : les derniers « IC » Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg – Bâle ont été supprimés en juin 2016 lorsque la France a mis en service toute sa ligne à grande vitesse Paris – Strasbourg. Il n'y a donc plus de trains directs entre les 3 capitales européennes ! Gageons qu'ils réapparaîtront un jour. Mais en changeant de train à Luxembourg et Strasbourg, où via Paris pour prendre un TGV Lyria, la porte de la Suisse vous est toujours ouverte

Signalons qu'un accord serait sur le point d'aboutir pour remettre en service des trains « IC » classiques entre Bruxelles et Paris. En juin, l'opérateur Arriva exploitera en boucle toutes les heures la relation dite des 3 frontières entre Liège – Maastricht et Aix-la-Chapelle. L'année prochaine, un nouveau train 'Benelux' plus rapide que l'actuel sera exploité entre Bruxelles – Anvers et Amsterdam. Et dans ces trains, on nous annonce plus de place pour nos vélos. Nous en profiterons tous.

Marc
GRIETEN



Jacques
BOTTE



INAUGURATION DE LA L137 À GERPINNES !

Le 24 mars dernier, Gerpinnes inaugurerait une nouvelle section RAVeL de la L137 depuis Acoz vers Villers-Poterie.

Délaissée par les trains depuis 1955, cet ancien chemin de fer transformé retrouve son utilité. Ces tronçons assurent ainsi la connexion entre villages.

Au cours de ces différentes années, plusieurs projets d'aménagement se sont succédés. C'est actuellement près de 8 km de voies vertes créées sur l'entité. Et la commune ne désespère pas d'avoir, in fine, une liaison presque continue entre la Sambre au Nord (Châtelet) et la Molinee au Sud-Est (Mettet).



jonction pour les cavaliers

L'installation en juin 2023 d'une passerelle qui surplombe la L138, déjà RAVeL, venant de Châtelet permet donc actuellement de rejoindre facilement les deux tronçons de lignes. En outre à cet endroit de jonction, un accès pour les cavaliers a été créé de manière à pouvoir accéder tant à la L138 qu'à la L137 en évitant pour les chevaux, le passage sur la passerelle.

Le développement du réseau RAVeL dans l'entité correspond à la volonté de la commune d'intensifier la mobilité active pour les déplacements utilitaires et le tourisme. Le patrimoine ferroviaire n'est pas en reste puisqu'une association locale contribue à sa restauration ; ce qui illustre à merveille ce qu'était la voie verte auparavant.



Du monde à la jonction des 2 lignes

Les quais de la gare de Binche

en voie de classement



Jean-Luc
DUPONT



L'actuelle gare de Binche telle que nous la connaissons aujourd'hui est composée d'un édifice imposant de style néogothique datant de 1911. Elle figure parmi les gares les plus remarquables du pays. Le bâtiment des voyageurs constitue à lui seul un témoignage exceptionnel de l'architecture de ce début du XXe siècle.

Les quais dont elle dispose ne sont pas en reste avec une magnifique marquise caractéristique des gares du passé ainsi que d'un tout aussi joli abri pour voyageurs. Elle est située sur la L108 qui reliait initialement Mariemont à Erquelinnes. La section Binche-Erquelinnes étant démontée et devenue partie intégrante du réseau RAVeL, la gare de Binche est donc devenue une gare terminus.

Depuis peu la communauté Historia a introduit une demande en vue du classement des quais de la gare ainsi que de l'abri des voyageurs situé entre les voies 2 et 3. Le majestueux bâtiment des voyageurs est quant à lui classé depuis 1978 mais pas l'ensemble du site qui forme un patrimoine remarquable et cher à beaucoup de Binchois.

Pour **Virgil Declercq, Président du comité Historia**, il n'est tout simplement pas concevable de laisser partir en ruine ce bel ensemble architectural. Chemins du Rail a rencontré Monsieur Declercq afin de comprendre comment le comité qu'il préside envisage l'avenir du site de la gare.



Marquise le long du quai, voie 1

J-LD : En quoi consiste la communauté Historia, quelle est son action et ses missions ?

VD : La communauté Historia est née il y a quelques années en vue de la défense d'un château qui était menacé de disparition du côté de Huy. De là s'est naturellement posé la question de l'intérêt de protéger d'autres bâtiments d'exception du patrimoine belge. En quelques années les dossiers se sont enchaînés par dizaines à travers le pays avec la création de comités locaux sur l'ensemble du territoire.

Nous sommes actuellement une cinquantaine de membres actifs. Le rôle d'Historia s'étend même au-delà de nos frontières. Il y a peu nous sommes intervenus en Ukraine pour faire évacuer des peintures menacées par les bombardements. Nous

prenons un peu le rôle de certaines institutions qui ont quelque peu abandonné leur mission de protection du patrimoine. On peut résumer notre action par ces mots : Sensibiliser, protéger et restaurer.

J-LD : Fin 2023 vous avez lancé un appel à la préservation du patrimoine situé à l'extérieur du bâtiment des voyageurs de la gare de Binche, quel est-il et pourquoi s'y intéresser ?

VD : L'abri des quais 2 et 3 est un ensemble de qualité architecturale, urbanistique et durable au même titre que le bâtiment de la gare de Binche. On est en présence d'un gothique brabançon très élancé avec des matériaux nobles tels que la pierre de taille, la brique et le bois. Véritablement de beaux matériaux avec une excellente mise en œuvre. On souhaite donc permettre que ces abris soient reconnus comme la gare en elle-même.

Aujourd'hui malheureusement ils sont clairement menacés par le manque de

gestion de leur propriétaire. En effet tout comme pour la gare le besoin d'entretien est évident. Je prends pour exemple les abris qui autrefois étaient garnis de jolis vitraux, ceux-ci ayant été vandalisés, la SNCB s'est contentée de les évacuer sans jamais les remplacer. Je pense que nous faisons face également à un problème majeur chez nous, le manque de fierté, nous avons là des beautés qui représentent notre identité belge, une qualité architecturale indéniable et on ne semble pas toujours en être bien conscient ! Nous devons retrouver cette fierté pour notre patrimoine.

J-LD : Comment dès lors valoriser ce patrimoine et que demandez-vous précisément ?

VD : Cela passe par une rénovation complète. Il faut remettre cela en état d'origine et comme je l'ai déjà dit ce sont des matériaux qualitatifs qui méritent d'être restaurés. Pourquoi ne pas remettre un vitrail peut-être plus adapté et qui pourrait raconter l'histoire de Binche par exemple ? Le but serait de pouvoir ouvrir davantage cette gare afin que le public puisse se réappropriier les lieux.

Cela va être assez compliqué pour Infrabel qui a déjà fort à faire avec certaines grandes gares aux coûts d'entretien exorbitants. Il faut bien se rendre compte que c'est également une demande des habitants de la localité qui apprécient leur gare et qui ne souhaitent pas la disparition de leur patrimoine auquel ils sont attachés profondément.



Abri voyageurs entre la voie 2 et la voie 3

J-LD : Au niveau des autorités comment voient-ils les choses ? Y a-t-il une volonté de préservation également ?

VD : Le problème est essentiellement la sensibilisation du monde politique au durable. Pourquoi raser des bâtiments qui ont traversé les époques pour reconstruire avec des matériaux qui bien souvent sont de piètre qualité et prévus pour une trentaine d'année ? Heureusement le code de l'aménagement du territoire prend mieux en compte

Franchement, est-ce mieux de démolir pour reconstruire quelque chose qui selon les matériaux actuels devrait tenir quelques dizaines d'années ou de choisir la rénovation sur base de matériaux qualitatifs qui ont fait leurs preuves et qui pourront encore durer, nous apporter une fierté et nous parler d'histoire pour nous-mêmes et les générations futures ? Faites objectivement les comptes et vous comprendrez aisément quelle solution adopter.

Intérieur de l'abri des voyageurs



cet aspect du développement durable. Regardez la gare de Gand et celle d'Anvers, ce sont des édifices qui sont toujours bien présents et qui nous enseignent la notion de durabilité. A mon sens nos autorités doivent impérativement être sensibilisées à ce principe du durable. Il ne faut pas oublier que « qui dit durable, dit aussi économies » et aujourd'hui les politiques ont besoin de chiffres. C'est principalement à cela qu'ils sont attentifs. Ce n'est pas en leur parlant d'histoire, d'esthétique et d'intérêt architectural que nous pouvons les convaincre. Cependant le public en général est fort heureusement reste assez bien attaché à son patrimoine.

J-LD : Dans les années 60 il y a eu une volonté de renouvellement passant par la destruction d'un patrimoine remarquable ! Il est maintenant urgent de préserver et rénover ce qui n'a pas été détruit ?

VD : Naturellement ! C'est une évidence et plus qu'une nécessité, nous avons notre identité à préserver.

J-LD : Ces projets de conservation ont-ils également pour ambition de redonner vie à ces lieux quelque peu délaissés afin de rendre à la gare ses fonctions sociales au niveau de la ville ?

VD : Les gares étaient effectivement des lieux de rencontre. La gare de Binche est liée à une place qui était extrêmement dynamique à l'époque avec des commerces, des marchés, son square clôturé par une jolie balustrade également de style néogothique. Elle a donc toujours été lieu d'échanges et cet ensemble aujourd'hui présente une qualité sociale qu'il faut pouvoir retrouver et préserver. On a tellement chassé les gens de la rue que ce soit par la voiture entre autres, qu'ils ont besoin de retrouver place dans leur milieu social, et dans le cas présent se réapproprier des lieux. Avec la gare de Binche, nous avons un réel potentiel pour atteindre cet objectif.

Pour tout renseignement sur l'action de la communauté Historia : www.communaute-historia.com

Le gagnant du dernier jeu est : René-Paul VANDERLINDEN.

La plupart des mots relatifs aux termes spécifiques des ouvrages d'art peuvent être lus horizontalement, verticalement ou diagonalement, à l'endroit ou à l'envers. Les cases non cochées laisseront apparaître le mot mystère.
La personne qui découvrira le mot mystère gagnera "une balade d'un jour" organisée par CDR - repas inclus pour deux personnes.



Pour départager les gagnants, il vous est demandé de répondre à une question subsidiaire suivante : combien de bonnes réponses aurons-nous reçu à la date limite du concours? Les réponses sont à adresser à : info@cheminsdurail.be pour la date limite du 20 mai 2024.

A	S	E	L	L	I	U	O	G	R	A	G
P	O	U	V	E	R	T	U	R	E	A	V
P	D	S	E	T	U	A	E	B	R	O	C
U	A	N	C	R	E	O	E	D	I	V	U
I	R	U	O	T	E	R	E	D	R	U	M
U	T	E	T	E	T	C	E	T	U	O	V
A	N	S	L	U	O	S	L	I	S	S	E
E	I	U	O	R	S	N	A	P	M	Y	T
D	C	P	P	E	X	T	R	A	D	O	S
R	O	S	E	E	V	A	R	T	I	R	O
A	S	E	L	L	E	R	E	S	S	A	P
B	A	S	C	U	L	A	N	T	N	O	P

ANCRE
APPUI
BARDEAU
BASCULANT
BEAUTES
CORBEAU
CULEE
EXTRADOS
GARDE CORPS
GARGOUILLES
INTRADOS
LISSE
MUR DE RETOUR
OUVERTURE
PASSERELLES
PONT
POSTE
POUTRE
SURIR
TETE
TIRAT
TRAVEE
TYMPANS
VIDE
VOUTE



Etienne MEULEMAN

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



VOYAGER EN ITINÉRANCE À VÉLO... EN BELGIQUE !

Le printemps est là ! On peut raisonnablement commencer à rêver d'escapades au grand air. Il existe, dans notre pays, des chemins adaptés à tous types d'aventuriers à bicyclette : des sportifs du dimanche aux plus aguerris, disposant d'un matériel plus ou moins élaboré et pour une durée variable.

En Wallonie, le RAVeL est idéal pour les familles avec de jeunes enfants et pour les cyclistes moins à l'aise avec la circulation automobile. Au total, il propose 45 itinéraires que vous pouvez combiner, pour certains tronçons, avec des déplacements en train, des itinéraires Véloroutes ou des sections de points-nœuds.

Ce dernier système, jadis utilisé dans les mines de charbon pour permettre aux travailleurs de s'orienter dans le dédale des voies souterraines, séduit par sa simplicité et sa flexibilité. Cartographiés sous forme de chiffres et placés aux intersections de chemins ou de routes, les points nœuds forment une toile d'araignée géante. Il vous suffit de relier un point à un autre, en notant les numéros d'intersection à ne pas rater ! Les Pays-Bas, la France, l'Allemagne et le Luxembourg ont d'ailleurs adopté ce système.

Planifier mon itinéraire

- points nœuds : vhello.be
- réseau RAVeL : ravel.wallonie.be (la carte générale du RAVeL et les nouvelles cartes papier des 5 Provinces de Wallonie, sont à commander gratuitement sur la page Guides et cartes).
- itinéraires de l'asbl Pro-vélo (elle propose aussi la location de matériel, des conseils techniques, des formations à la sécurité, et défend les intérêts des cyclistes quotidiens) : www.provelo.org
- « Escapades sans voitures » (train/vélo/marche : environ 30 jours de slow-travel au total !) et liste des établissements Bienvenue Vélo pour se loger et se restaurer avec tout le confort nécessaire aux cyclistes : VisitWallonia.be



Prendre le train avec son vélo – Bon à savoir

- Vélo pliable : pas de ticket, pas de supplément
- Vélo classique : 2 tickets ! Un pour le cycliste et un autre de 4 € pour le vélo (peu importe le trajet).

Conseil : privilégier les heures creuses, l'accompagnateur de train pourrait vous refuser l'accès s'il y a trop de monde. Le Compartiment vélo est signalé sur la voiture et se trouve généralement au milieu du convoi (si vous ne le voyez pas, adressez-vous à l'accompagnateur de train).

Des agences de voyages éco-responsables

Il existe des agences spécialisées dans l'organisation de voyage en mobilité douce, en Belgique ou à l'étranger. Certaines proposent même la location de matériel, le portage, l'assistance technique voire des formations et weekends thématiques autour du voyage à vélo ! C'est le cas de Railtrip Travel ainsi que de l'asbl bike-packer.be.

Guides pour des vacances clés en main :

- le Hicycle Tour (édité par l'association Les Auberges de Jeunesse Belgique (LAJ)) : un voyage itinérant, éco-responsable, de 10 jours à vélo et en train, reliant les 10 Auberges de Jeunesse de Wallonie et de Bruxelles. Ce guide est gratuit !
- l'Echappée Transwallonne, un voyage à vélo créé par l'agence Hike up : 8 jours de vélo, 7 frontières, 5 pays, 0 émission et 430Km de plaisir de rouler sur des routes belles et sûres, balisées à 85%. Il est possible de démarrer le circuit à partir d'un grand nombre de gares.

À travers l'Europe

17 routes européennes traversent l'Europe d'Ouest en Est et du Nord au Sud. Elles sont regroupées sous le label EuroVelo. Cinq routes européennes traversent la Belgique dont 3 en Wallonie. Ces routes sont jalonnées de points d'intérêt touristiques et empruntent aussi chez nous certaines portions du RAVeL. C'est le cas par exemple de l'EuroVelo 3, la Véloroute des Pèlerins, qui part du nord de la Norvège pour rejoindre Saint-Jacques de Compostelle en Espagne.



Laurence
SWAELUS





UN COUP DE JEUNE POUR LE RAVeL !

Nicole Toubeau, de la Direction des Routes de Mons, a la charge de l'infrastructure du réseau autonome des voies lentes. Outre la supervision et la réalisation de nouveaux tronçons, elle s'occupe de la rénovation de l'infrastructure du RAVeL au sein du district. Nous nous sommes enquis de son travail.

« Le rôle du SPW, nous précise Nicole Toubeau, consiste à mettre en place un revêtement adapté et de qualité à l'ensemble des usagers qui parcourent le RAVeL. Pour ce faire, nous réhabilitons les anciennes voies de chemin de fer tant au niveau de l'assiette ; ce qui nécessite plusieurs opérations successives : le défrichage, l'abattage d'arbres, l'enlèvement des rails, la réutilisation du ballast existant ou de la cendrée comme fondation.

Les ouvrages d'art nécessitent un travail d'envergure puisqu'il faut procéder à la réfection des maçonneries (culées) ainsi qu'à la pose de nouvelles passerelles. En outre, la sécurisation des carrefours au droit des anciens passages à niveau mérite une attention particulière. Le revêtement de la piste RAVeL est alors réalisé en béton ou en hydrocarboné.

Dès la réception finale d'un tronçon RAVeL, une convention d'entretien est signée entre la commune et le SPW. Cette convention comprend des travaux divers d'entretien. Le fauchage et la taille de la végétation, le broyage de la piste, le ramassage de déchets et des poubelles constituent les tâches essentielles.

Les réparations de la structure (revêtement et ouvrages d'art) du RAVeL restent à charge du Service Public de Wallonie. Les dégradations naturelles apparues après quelques décennies sont dues aux effets du temps et de la nature. On relève des détériorations de surface de revêtement, des fissures de différents types, des problèmes de fondation et/ou de sous-fondations qu'il incombe



Succession d'opérations

de traiter. Le remplacement et l'amélioration des dispositifs anti-intrusion ainsi que de la signalisation, constituent également des actions à réaliser. Le renouvellement de certains marquages spécifiques sont aussi nécessaires.

après nettoyage par brossage ou à haute pression. La modification des dispositifs de sécurité, le remplacement ou l'entretien de la signalisation verticale ainsi que le renouvellement des marquages sont également prévus.

C'est la raison pour laquelle une entreprise est désignée depuis peu afin de réaliser un entretien extraordinaire du revêtement RAVeL sur le territoire de la Direction des routes de Mons. Cette opération d'entretien débute ce mois d'avril 2024 pour 260 jours ouvrables. Les lignes concernées sont les L98, L98A, L98B, L98C, L86, L78A et L92, soit essentiellement les lignes de Mons-Borinage, des Hauts Pays et de la région de Peruwelz-Blaton-Bernissart.

Ces travaux de rénovation consisteront prioritairement à réparer les revêtements en fonction des différentes dégradations observées

Ces travaux seront réalisés en toute sécurité pour les usagers ; une signalisation adéquate sera mise en place et au besoin des déviations seront installées. »

Jacques
BOTTE



Bail d'entretien sur la L78 Bernissart-Blaton

AEVV : CONNAISSEZ-VOUS LE PROJET SIGWAY ?



Le projet « SIGWAY Erasmus + » est un projet européen qui vise, tout en sensibilisant le public aux questions environnementales et à l'économie circulaire, à promouvoir le sport et les loisirs sains de plein air, en stimulant les activités sportives sur les voies vertes existantes ou potentielles.

Rencontre à Herve

Ce weekend des 16 et 17 mars 2024 se sont tenues deux activités pilotes dans le cadre de ce projet, coordonné par l'AEVV (Association Européenne des Voies Vertes) et sa directrice Mercedes Munoz. Celle-ci nous en parle.

« Oui, dans le cadre du projet, nous avons réalisé deux activités à vélo sur les voies vertes en Wallonie et en Flandre dans le but de promouvoir l'activité physique (sensibilisation à la santé, patrimoine, nature, culture et socialisation), et bien sûr le plaisir de faire du vélo !

La première a eu lieu le samedi 16 mars, à la découverte de la nature et du patrimoine à travers la voie verte, la L38 du RAVeL dans le Pays de Herve. Organisé en collaboration avec l'Office de tourisme du Pays d'Herve, membre de l'AEVV, intégrant l'approche « nature » et « patrimoine » ; et bien sûr, s'amuser ! Y ont participé les « Dagasses » du Patro de Thimister-Clermont, mouvement de jeunesse de la région.

L'activité a commencé avec une présentation du projet SIGWAY, du réseau des voies vertes en Europe et les opportunités du programme Erasmus pour les jeunes et le sport, notamment la possibilité de voyager en train en Europe, à combiner lignes reconverties..

La balade à vélo a suivi le cyclo-quiz du Pays de Herve à la découverte de ses richesses paysagères et culturelles. Au départ de Herve et suivant le balisage des points nœuds sur une vingtaine de kilomètres, les jeunes participants équipés d'un bracelet points-nœuds et de leur smartphone ont effectué les arrêts correspondants pour répondre aux 20 questions d'observation.

Léon Ernst, le guide d'activité, a fourni des informations sur le paysage et l'histoire tout au long du parcours ainsi que des conseils de sécurité aux traversées. À noter les haltes à Clermont, l'une des plus belles villes de Wallonie, et les infos historiques ainsi que l'arrêt au Fort de Battice, éclairé par les explications sur la nature par Francine Kalbusch.

De retour à la MTPH, séance d'info pratique sur l'utilisation d'un défibrillateur, comme celui installé à l'office de tourisme, action qui peut sauver la vie ! ; informations sur les bienfaits d'une activité sportive, étirements, partages d'expériences, le verre et le goûter de l'amitié. »

La deuxième activité a eu lieu sur les voies vertes autour de Herentals, en profitant de la nature, en collaboration avec la province d'Anvers et le Welkom Café VeloClub.

« Dans ce cas, l'activité vise un groupe de cyclistes sportifs, et coordonné par Jo Helsen le « coach » du team. Une brève explication des objectifs du projet précède la visite le long de la voie ferrée verte Herentals-Aarschot. Quelques arrêts ont été effectués en cours de route pour réfléchir à certains points d'attention auxquels sont confrontés les utilisateurs de deux-roues de l'ancienne ligne ferroviaire : par exemple, les traversées difficiles aux intersections ; la circulation des vélos venant en sens inverse ; les cyclistes lents et rapides ; les familles avec enfants sur le chemin : le vélo ; la courtoisie,

En plus de la ligne ferroviaire réaménagée Herentals-Aarschot, l'itinéraire a intégré une autre ancienne ligne conduisant à une ancienne base militaire, qui est désormais conçue comme KAMP C (centre pour la construction et l'habitat durables de la province d'Anvers : www.kampc.be) pour sensibiliser aussi à l'environnement et l'économie circulaire, autres objectifs du SIGWAY. Un drink et de délicieux spaghettis au café Welkom et des grands sourires clôturent la journée, reflétant le sentiment de bien-être que cette activité apporte.

Deux activités avec des profils de participants bien différents qui ont en commun l'utilisation du vélo sur des itinéraires non motorisés, en pleine nature, en toute sécurité sans voitures. Le résultat est le plaisir de pédaler, de découvrir le paysage et le patrimoine avec des amis, de s'amuser en faisant du sport en bonne compagnie, ce qui est bon pour la santé et bon pour l'environnement ! »

Plus précisément, qu'est-ce que le projet SIGWAY ?

Le projet « SIGWAY Erasmus + » est un projet européen qui vise, tout en sensibilisant le public aux questions environnementales et à l'économie circulaire, à promouvoir le sport et les loisirs sains de plein air, en stimulant les activités sportives sur les voies vertes existantes ou potentielles en raison de la réutilisation des anciennes voies de chemin de fer comme exemple de transformation de l'usage initial et d'économie circulaire. Cette reconversion pour le tourisme durable, est une recommandation du Parlement européen, et dans laquelle « SIGWAY Erasmus + » s'inscrit parfaitement.

Quels en sont les acteurs ?

Ce projet réunit des partenaires de 7 pays européens : l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, la Grèce, l'Italie, le Portugal et la Slovaquie. (1)

L'AEVV assure la coordination des contenus à travers des documents guides et prépare aussi les documents de synthèse, tout en informant et sensibilisant les partenaires du SIGWAY au grand potentiel d'infrastructure pour la mobilité active, les sports, les loisirs, la vie quotidienne, le patrimoine et le tourisme.

Grâce au SIGWAY, les partenaires peuvent disposer des outils pour communiquer cet intérêt localement et favoriser la transformation des anciennes lignes de chemins de fer dans leurs pays d'origine en vue d'élargir l'offre de sport et d'activités physiques en Europe.

Quel en est le budget et la temporalité ?

400.000 euros pourront y être consacrés entre mai 2022 et octobre 2024, soit une durée de 30 mois.

Quels en sont les objectifs ?

Dans un premier temps, la volonté a été d'identifier les voies vertes existantes et potentielles ainsi que les possibilités d'offres sportives sur ou à proximité de ces couloirs verts dans les pays partenaires. Ensuite, il s'agira d'accroître leur popularité à travers la conception d'une offre sportive et d'activités physiques, actualisée et spécifiquement adaptée aux groupes-cibles concernés.

Enfin, les résultats des 2 premiers objectifs seront mis au service du renforcement de l'utilisation des voies vertes comme infrastructures sportives en plein air par le biais d'une stratégie spécifique et de lignes directrices adressées aux acteurs du sport

Où en est le projet ?

Au moment d'écrire ces lignes, chaque partenaire a réalisé un relevé de la situation du sport aux abords des voies vertes et l'AEVV en a rédigé une synthèse. Celle-ci est disponible sur le site. (2)

Sans être exhaustif, il en ressort une grande disparité de la disponibilité des informations selon les pays et parfois même selon les régions.

L'Espagne et la Belgique sont pionnières ; l'Italie et le Portugal disposent d'informations détaillées et d'entités qui promeuvent le déploiement des voies vertes d'origine ferroviaire. Les informations sont plus claires en Autriche, qui en possède quelques excellents exemples, mais surtout en Grèce ou en Slovaquie.

Il en émerge également que les usages principaux sont la marche et le vélo, que la qualité de l'infrastructure de la voie verte (revêtement, entretien, ...) ainsi que

son accessibilité (services de proximité, location de vélos, points de recharge, infrastructures touristiques) influencent considérablement son utilisation comme lieu d'activités sportives ou physiques. Dans certains cas, la grande utilisation va jusqu'à entraîner des conflits d'usagers.

Cependant, comme le souligne le rapport, « par définition, les voies vertes sont destinées à un usage partagé, et non à un usage exclusif ; les activités physiques doivent en tenir compte, elles ne peuvent exclure l'utilisation du chemin pour les autres usagers ».

A ce rapport s'ajoutent un guide de bonnes pratiques sélectionnées parmi les propositions de 7 pays partenaires : une par pays et deux pour la Belgique (Wallonie et Flandre), deux documents relatifs à des programmes ou lignes directrices d'activités physiques et sportives en fonction des publics cibles (selon le genre, l'âge, les bénéfices attendus) incluant des éléments de sécurité.

A titre d'exemple, les bonnes pratiques épinglées pour la Wallonie se dégagent d'un projet mené à Gembloux dans le cadre du programme de promotion du sport pour s'initier ou se perfectionner à la pratique du jogging, « Je cours pour ma forme ». Chaque participant est intégré à un des groupes selon son niveau (6 possibilités) et s'entraîne à raison de 3 fois par semaine pendant 12 semaines.

Porté par le Centre sportif de l'Orneau, point de rassemblement, il se déroule en partie sur l'ancienne L147. Depuis ses débuts en 2008, plus de 3000 personnes y ont participé. Une enquête a révélé, entre autres, que 86% des participants manifestaient une plus grande envie de bouger grâce au programme.

Les conditions locales ont favorisé le succès du programme : un centre sportif à proximité du RAVeL, avec un accès non motorisé, sécurisé, des entraîneurs disponibles, des commodités (douches, vestiaires, toilettes...), des infrastructures à usage libre le long de RAVeL à Gembloux ou dans d'autres communes. De plus, l'activité est accessible à un large public, est peu onéreuse (30 euros). La dynamique de groupe constitue également un élément essentiel de la réussite.

Quelles sont les perspectives d'ici son terme en octobre 2024 ?

Après la proposition de programmes sportifs sur les voies vertes, l'ensemble du consortium travaillera avec les principales parties prenantes et les municipalités en organisant des groupes de discussion pour définir une stratégie et lignes directrices sur la manière de transformer les voies ferrées abandonnées en infrastructures sportives activement utilisées.

L'AEVV, en tant que chef de file de l'activité, recueillera les contributions de chaque partenaire afin d'élaborer le rapport final des recommandations. Est prévue l'organisation des événements de diffusion dans tous les pays qui composent le consortium afin d'analyser et de proposer des possibilités de mise en œuvre de la transformation des anciennes lignes de chemin de fer en voies vertes, pour améliorer l'économie locale et revitaliser les zones proches par le biais du sport et activités à plein air.

Cet événement en Belgique sera organisé à l'automne 2024. Chemins du Rail y sera associé. Un événement européen sera organisé à Aarschot, aussi en Belgique le 19 septembre, par l'Association Européenne des Voies Vertes, en collaboration avec la province de Anvers et d'autres organisations.

(1) FORMACION PARA EL DESARROLLO E INSERCIÓN, ES (Partenaire principal), ASSOCIATION EUROPEENNE DES VOIES VERTES AISBL BE, ZENTRUM FÜR INNOVATIVE BILDUNG CHEZ, OTI SLOVAQUIE SK, ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA TREKKIFY IT, RÉSEAU D'EXPERTS COLLABORATEURS D'ATHÈNES ASTIKI ET AIRIA EL, ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA CULTURELLE ET SOCIALE DE CARVALHAIS PT
(2) Sigway.eu



Anne-Françoise DELEIXHE



Rencontre à Herve

LE SAVIEZ-VOUS ?
QUELQUES INFORMATIONS
À ÉPINGLER ... EN MATIÈRE DE
MOBILITÉ ACTIVE.

RAVEL

L44A : des plaques de gare

Le RAVeL de la L44A reliant Spa à Francorchamps et Trois-Ponts est dotée depuis peu de plaques de gare installées sur différents lieux de la ligne. De quoi permettre aux usagers de mieux situer les endroits où les convois marquaient l'arrêt.



Plaque sur le site de la gare de Francorchamps avec explications

L86 : vers un RAVeL transfrontalier

Le défrichage sur le tronçon Frasnes-Renaix a débuté. Si, à l'heure actuelle, la piste est indurée sur tout le territoire de Leuze jusqu'à Moustier, le projet de réaliser le RAVeL depuis Frasnes jusqu'à la limite de territoire près de Renaix est en bonne voie. Après le déboisement de l'assiette où la préservation de certains arbres remarquables a été prévue, les opérations de déferage ont débuté pour s'achever à la fin de l'été. En outre, la future section de voie verte entre Moustier et Frasnes-lez-Buissenal est également au programme puisqu'un appel d'offre a été lancé pour la réalisation de ce court tronçon.



L86 - défrichage
entre Frasnes et
Anvaing

L98 : remplacement du pont de Warquignies

Le pont de chemin de fer situé près de l'ancien BV à Warquignies sur le RAVeL de la L98 va être démolé. Même si cet ouvrage d'art en briques représente un véritable vestige du passé ferroviaire, ce pont étroit, situé juste après le rond-point de l'axiale boraine, menaçait le trafic qui y passait dessous. Sécurité oblige ! Une passerelle surélevée permettra le passage de voitures dans les deux sens et assurera la continuité de la voie verte.

L98A : prolongement du RAVeL vers la France

Prévu de longue date, le projet de finalisation du RAVeL jusqu'à la gare de Roisin-Autreppe sur une distance d'environ 1500 m est toujours en attente. Les recommandations et les contraintes exigées par le

département de la Division Nature et Forêt (DNF) ont complexifié la réalisation technique de l'assiette. L'aménagement du tronçon entre la Maison du Garde et l'ancienne gare de Roisin-Autreppe, est prévu en 2027 ; la réalisation du tronçon entre Roisin-Autreppe et la frontière française à Gussignies sur 650 m, est programmé en 2028.

L115 : la voie verte bientôt opérationnelle en Brabant wallon

La L115 relie la gare de Braine-l'Alleud à Tubize en passant par Braine-le-Château. S'il n'est pas encore possible de la parcourir entièrement, de nombreux tronçons sont en cours de finition. D'ici 2025 au plus tard, grâce notamment aux investissements de la région et de la province, il sera possible de relier parallèlement à la N246 et en sécurité, les deux villes brabançonnaises.

L113/L265 : relier le bassin du Centre à celui de Charleroi

La ligne 113 qui relie Manage à Chapelle-lez-Herlaimont fait actuellement l'objet de travaux d'infrastructure (création d'une assiette) afin de finaliser un RAVeL qui sera également prolongé à Bascoup par la L254 vers Trazegnies.

L123 : ça évolue à Braine-le-Comte !

Le projet RAVeL pour la L123 (Braine le comte - Rebecq Rognon - Enghien) se concrétise doucement. Les travaux côté Braine-Le-Comte progressent. Des élagages et des débroussaillages sont en cours. La section concernée d'une longueur de 1800m se situe presque à la limite de territoire entre le chemin des 10 maisons et la N6. À terme, cet axe sera accessible à tous les usagers et permettra de rejoindre, en toute sécurité, le centre-ville depuis Petit-Roeulx et Steenkerque.

L127 : Le RAVeL entre Huccorgne et Huy

En vue d'assurer la continuité du RAVeL de la L127, l'aménagement d'un tronçon le long de la voie ferrée à Moha est prévu ce premier semestre. Le projet de liaison cyclable entre Huccorgne et Huy se poursuit donc. L'option actuellement retenue consiste à envisager la réalisation de la voie verte progressivement et d'éliminer un des principaux chaînons manquants du réseau de voies lentes.

L141 : un chaînon manquant à Arquennes

La SNCB a entamé un pétitoire en vue de reprendre le terrain occupé par un privé à la gare d'Arquennes. Pour l'heure, le RAVeL de la L141 qui vient de Nivelles aboutit à Arquennes après la traversée de la nouvelle passerelle qui enjambe le canal « historique » « Charleroi -

Bruxelles. Au-delà, manque un peu moins de 1km pour rejoindre la seconde partie de la voie verte qui conduit à Seneffe et mériterait par la suite d'être prolongée jusqu'à Manage où elle retrouve le RAVeL de la L113.

L156 : le lien entre deux tronçons RAVeL à Mariembourg

Comme déjà montré sur le facebook de l'asbl, la section de la L156 à l'entrée de la chaussée de Philippeville jusqu'à la gare de Mariembourg a été réalisée. Il permet une liaison aisée depuis le RAVeL venant de Momignies et Chimay vers le RAVeL vers Doische et Hastière. Manque la passerelle de la N5 pour obtenir une liaison continue.

L113 - bifurcation et patrimoine ferroviaire et vue générale du futur RAVeL



Le RAVeL de l'Ourthe

La réalisation du RAVeL de l'Ourthe est prioritaire. Les tronçons prévus entre Hamoir et Sy ainsi qu'entre Palogne et Bomal vont être concrétisés sous peu. En aval, à Méry, la voie verte qui longe actuellement l'eau, sera légèrement déplacée à l'intérieur des terres afin d'éviter tout risque d'inondation.

CYCLOSTRADE

La Vesdrienne, vous connaissez ?

Cette voie cyclable n'est pas un RAVeL mais est considérée en tant que cyclostrade dans une vision de déplacements actifs.

La Vesdrienne dont le nom trouve son origine dans son tracé dont la majeure partie serpente le long de la rivière, constitue un projet cyclable de grande envergure puisqu'il permettra à terme de relier Liège à Eupen et par la suite à Aix-la-Chapelle.

Vu sa grande longueur, diverses phases sont envisagées. Une première est prévue l'an prochain. Depuis le viaduc ferroviaire de Dolhain jusqu'au viaduc autoroutier de Lambermont via Dison et Limbourg,

9 km essentiellement sur le territoire de Verviers sont programmés. Cette cyclostrade, épine dorsale du réseau cyclable structurant, permettra de relier des zones à haut potentiel de déplacement.

TÉMOIN PATRIMOINE

Le WA-WA : témoin patrimoine

L'ancienne gare vicinale de Maransart sur la ligne vicinale WAWA (Waterloo - Wavre) va entamer une nouvelle jeunesse. Ce BV, aujourd'hui à l'abandon depuis 60 ans, est repris par la commune. Un bail de rénovation respectant l'architecture du bâtiment, sera proposé à un privé à usage d'habitations ou de commerces. Des bureaux, des services HORECA ou des appartements y sont prévus.

Jacques BOTTE



L123 - à la sortie de Braine-le-Comte



ETIENNE MEULEMAN :
Un membre aux facettes diversifiées

Outre le fait d'être largement impliqué dans l'aventure de Chemins du Rail, Etienne Meuleman détient plusieurs cordes à son arc : il est en effet actif dans d'autres associations. Pour l'une d'elles, la malacologie, il y consacre depuis de multiples années déjà, une large partie de son temps libre.



QUI ÊTES-VOUS ? QUEL EST VOTRE PARCOURS FAMILIAL, SCOLAIRE ET PROFESSIONNEL ?

Je suis né dans la région de La Louvière il y a 52 ans, plus précisément à Houdeng-Goegnies où j'ai vécu toute mon enfance jusqu'à la fin de mes études. Mon travail m'a contraint à déménager en région liégeoise où je vis actuellement à Sart,

un petit hameau près de Poulseur dans la vallée de l'Ourthe.

Après les humanités générales et techniques, j'ai obtenu un graduat en construction à Mons. Par la suite, j'ai prolongé ma formation par des études en environnement pour obtenir un post-graduat en tant qu'éco-technicien.

Mon parcours professionnel est assez simple puisque, après avoir travaillé un an sur chantier, j'ai été engagé dans une société qui installe des aires de jeux pour enfants dans les chaînes de restauration rapides. J'y travaille depuis 26 ans au service technique - après-vente.

QUELLES SONT VOS PASSIONS ?

Outre les chemins du rail, je suis malacologue. Un nom barbare qui signifie simplement que je m'intéresse à l'étude et la collection des coquillages. En fait, si je veux être plus précis, je suis conchyliologue puisque la malacologie est la science qui étudie la coquille avec l'animal vivant. La conchyliologie, en revanche se contente de l'étude des coquilles seules. J'ai plutôt préféré m'intéresser uniquement aux coquilles de ces animaux qui comptent près de 100.000 espèces différentes ; ce qui en fait l'embranchement le plus important après les insectes”

J'ai plutôt préféré m'intéresser uniquement aux coquilles de ces animaux qui comptent près de 100.000 espèces différentes ; ce qui en fait l'embranchement le plus important après les insectes qui comptent plus de 1.000.000 d'espèces. Je suis vice-président de la Société Royale Belge de Malacologie, association qui regroupe les collectionneurs de coquillages de la Wallonie. Cette association a son équivalent en Flandre, société sœur avec laquelle nous travaillons régulièrement en collaboration.

Notre association se réunit une dizaine de fois par an pour assister à une conférence sur un thème se rapportant aux coquillages. Chaque membre est invité à présenter un sujet par lequel il est intéressé, voire spécialisé puisque certains d'entre eux sont reconnus en tant qu'experts, au niveau européen ou mondial par leurs connaissances sur une famille ou une région précise.

Nous participons aussi à des activités et expositions pour permettre au grand public de découvrir ce monde merveilleux.

Cette passion me permet de ne jamais m'ennuyer durant mes voyages. Ceux qui me connaissent savent d'ailleurs très bien qu'il faut me réserver un peu de temps dans leur planning pour me permettre d'effectuer des récoltes.

Vu le nombre très élevé d'espèces vivant dans le monde, j'essaie de me spécialiser dans une famille nommée "Strombidae" (il s'agit des grosses coquilles roses que nous retrouvons sur les cheminées de nos grand-mères et que nous aimions porter à notre oreille pour écouter le bruit de la mer). J'aime aussi les mollusques dulcicoles, c'est-à-dire, les coquilles que l'on peut trouver dans les lacs, étangs et rivières. N'hésitez pas à me poser des questions sur le sujet au cours d'une balade-découverte si vous le désirez. Mais attention, cela peut durer longtemps car une fois lancé sur le sujet j'ai difficile de m'arrêter !

J'aime aussi le bricolage et je me suis occupé pendant de nombreuses années du Musée l'Amusette à Mesvin (près de Mons), musée qui permet de faire découvrir aux enfants l'eau dans tous ses états. Occasionnellement, je participe à des processions historico-religieuses dans un groupe appelé "les Compagnons d'Ursidongue" dépendant de la paroisse de Saint-Ghislain.

COMMENT AVEZ-VOUS CONNU CHEMINS DU RAIL ?

C'est Frédéric, un ami et membre des CDR qui m'a parlé de cette association. Je suis venu voir il y a une dizaine d'années, et aujourd'hui j'y suis administrateur. Je participe aux activités telles que les comptages ainsi qu'à certains stands dont le Beau Vélo et aussi les balades-découvertes.

POURQUOI VOUS INTÉRESSEZ-VOUS À CHEMINS DU RAIL ?

Déjà parce que l'ambiance y est sereine et le fait d'avoir accompli des efforts ensemble lors des sorties, cela crée des liens d'amitié particuliers. Mais aussi parce nous ne sommes pas un club sportif où l'on met uniquement en avant les performances physiques. Lors des balades-

découvertes, on pédale ensemble, on se parle et, petit plus, ces sorties nous permettent de découvrir le patrimoine local des régions visitées.

QU'AVEZ-VOUS RÉALISÉ COMME VOYAGE À VÉLO ?

Houlà, que je me souviens, j'ai eu l'occasion de participer aux voyages suivants : la baie de Somme, la Loire, la Via Rhôna, la Vennbahn, la Suisse, le Cotentin, l'Allemagne, l'Espagne, La Vélodyssée, la région d'Annecy.

COMMENT VOYEZ-VOUS L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ ACTIVE EN WALLONIE ?

En termes de mobilité, je pense qu'il faut développer de manière plus intense l'intermodalité entre les différents modes de déplacement (trains-trams-bus et évidemment vélos). En augmentant non seulement les cadences mais aussi la compatibilité des correspondances au niveau d'un même moyen de déplacement ou de moyens de transports différents.

Si la plus grande partie d'un déplacement quotidien domicile-travail ou d'une activité de détente peut s'effectuer en transport en commun, les gens seront plus vite tentés de commencer ou de terminer leur trajet à vélo ou même à pied si celui-ci le permet. Cette culture des déplacements en mode actif existe déjà dans d'autres régions ou pays. N'oublions pas que pour "faciliter" la vie aux gens, il faut que les points de chutes (gares, lieux de travail...) soient équipés d'une infrastructure adaptée pour l'accueil des vélos tant musculaires qu'électriques.

QUELLES SERAIENT LES AMÉLIORATIONS À APPORTER AU RAVEL ?

Une meilleure signalisation permettant de rejoindre les RAVeL depuis les Centres villes. Il n'est pas toujours facile lorsque l'on visite un lieu mal connu de retrouver le meilleur chemin pour y arriver.

"on pédale ensemble, on se parle et, petit plus, ces sorties nous permettent de découvrir le patrimoine local des régions visitées."

AVEZ-VOUS UN COUP DE CŒUR POUR UN TRONÇON EN PARTICULIER ?

En fait, j'ai deux tronçons "coup de cœur". Il y a d'une part le RAVeL de l'Ourthe où j'aime aller me promener le soir en été pour profiter du calme et passer souvent de longues minutes le long de l'Ourthe et suivre son cours tranquillement. Et d'autre part, le Canal du Centre car au-delà de son riche patrimoine, il a baigné toute mon enfance.

SI VOUS AVIEZ UNE BAGUETTE MAGIQUE, QUE SOUHAITERIEZ-VOUS CHANGER EN TERMES DE MOBILITÉ À BRUXELLES, EN WALLONIE ET AU FÉDÉRAL ?

Un meilleur développement des pistes cyclables sécurisées au sein des agglomérations et leurs liaisons vers le réseau RAVeL. Cette mesure permettrait aux utilisateurs en itinérance sur le RAVeL d'accéder plus facilement aux centres villes pour rejoindre leur lieu professionnel ou simplement "rentre" dans la ville pour découvrir son patrimoine et accéder aux différents commerces (HORECA ou autres).

Un autre rêve serait de voir renaître des anciennes lignes de chemin de fer qui permettaient de relier l'un à l'autre des villages en réhabilitant également les gares. Et pourquoi pas, soyons fous, d'y aménager des tronçons RAVeL en parallèle. Il est bon de noter que le fait de développer un RAVeL permet de garder l'assiette des anciennes lignes et évite le morcellement entre de nombreux propriétaires et donc en différentes parcelles.

QUELLE EST LA PREMIÈRE ACTION QUE VOUS DÉCIDERIEZ SI VOUS ÉTIEZ DÉSIGNÉ MINISTRE DE LA MOBILITÉ ?

Sans hésiter, instaurer la gratuité des transports en commun et permettre ainsi au plus grand nombre de profiter de ces services!



Jacques BOTTE





LA WALLONIE PAR LES VOIES VERTES!

Michel BONDUELLE, journaliste, est un sportif dans l'âme. Il consacre depuis quelques décennies déjà une large partie de sa vie, à la militance des voies vertes. Nous l'avons interrogé dans le cadre de la parution imminente de son prochain ouvrage : « La Wallonie par les voies vertes ».



Qui êtes-vous? Quel est votre parcours professionnel?

Originaire des Hauts de France (Lille) - et donc souvent tenté très vite par des incursions curieuses en pays voisin et wallon -, je suis resté fidèle à ma région jusqu'à ma sortie de l'école de journalisme.

J'étais un littéraire et intéressé par la géographique...mais aussi un sportif avec trois championnats de France de cross-country pendant ma scolarité et un championnat d'Allemagne de pentathlon à Berlin pendant mon service militaire.

J'ai commencé aussi à voyager très tôt en « stop » comme cela se pratiquait à l'époque, J'ai ainsi largement visité la France, l'Allemagne, l'ancienne Yougoslavie, et même poussé via la Turquie, la Syrie et le Liban jusqu'au sud du Sinaï.

Quelles sont vos passions ?

Je n'ai vraiment pu découvrir ma vraie passion pour le tourisme et la découverte que dans la vie réelle et la profession de journaliste que j'avais choisie d'y exercer, essentiellement dans la presse à Paris (Cosmopolitan, Femme Actuelle) jusqu'à ce que je puisse trouver, par chance, à VITAL (un mensuel français qui lançait alors la vague du fitness) l'occasion de m'exprimer dans tous les « secteurs de jeu » du phénomène loisirs ! On était en plein développement de l'outdoor. J'ai pu, du coup, m'adonner sans retenue au VTT, marathon, randonnée, ski, parapente, roller, planche à voile, etc.

Comment avez-vous connu Chemins du Rail ?

Jusqu'à me voir offrir une nouvelle opportunité. Ayant pris, au tournant du nouveau siècle, la rédaction-en-chef du magazine DETOURS EN FRANCE, j'ai pu avoir la bonne réaction à l'apparition de la première « voie verte » française ! Le principe, tout nouveau en France, offrait l'occasion inattendue de sensibiliser le grand public français aux bonheurs du tourisme à vélo ! A la différence des Belges, Néerlandais, Scandinaves ou Allemands, les Français n'en avaient, eux, qu'une pratique balbutiante !

C'est en lançant délibérément la communication sur ce projet que j'ai pu, avec mon magazine (et l'appui d'un grand éditeur du tourisme, OUEST-FRANCE) contribuer résolument à l'émergence du phénomène chez nous. Avec, pour point de départ, la publication, en 2003, d'un Beau livre grand format intitulé « La France par les voies vertes » présenté sur la plus grande chaîne TV française et immédiatement valorisé par nombre d'articles et de reportages, il s'est vendu à 50.000 exemplaires...

Jacques
BOTTE



Pourquoi écrire un livre sur la Wallonie à vélo ?

Boosté, en parallèle, par une prise de conscience progressive du public, le « vélotourisme » a pu, lentement mais sûrement, prendre sa place en France, me poussant dans le même temps à enchaîner « non-stop » ouvrages pratiques et livres plus ambitieux sur la France et son nouveau réseau cyclable !

L'occasion idéale de décliner à vélo la quasi-totalité des voies vertes et véloroutes de l'hexagone... jusqu'à ce que je puisse enfin passer la frontière et m'intéresser au pays voisin de mon enfance ! Aidé de Gilbert PERRIN, grand spécialiste européen en la matière, et qui m'avait expliqué très tôt le travail exemplaire de Chemins du Rail, j'ai d'abord pu effectuer avec lui le tour complet de la Wallonie. Avec pour résultat, en 2017, la publication sous nos deux signatures, du premier vélo-guide intitulé « La Wallonie par les voies vertes »

Passé l'obstacle du Covid, l'amélioration constante de l'infrastructure cyclable wallonne exigeait une réédition rapide. Entièrement reconfigurée, complétée, optimisée, une toute nouvelle mouture 2024 du guide arrive à point. Elle tombe surtout à pic pour séduire ou relancer sur les RAVeL, tous les néo-touristes actifs qui n'avaient pas encore pris la mesure du phénomène.

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

J'en citerai deux dont le premier, côté France : une superbe escapade cyclable suivant pour l'essentiel la vallée de la Mayenne, en Pays de Loire ! Depuis Domfront par exemple, sur la véloroute du « Paris - Mont-Saint-Michel » jusqu'à la fameuse « Loire à vélo » via Mayenne, Laval, et Château-Gontier !

Le second -ex-aequo pour moi, avec la Vennbahn, est franco-belge. C'est la magnifique voie verte qui suit la Meuse entre Charleville (la cité de Rimbaud) et Givet, mettant logiquement ensuite les touristes sur la piste de l'iconique Dinant, couverture de ce guide !

Si vous aviez une baguette magique, que souhaiteriez-vous changer en termes de mobilité en France?

Ce que je souhaiterais : stimuler encore le principe de mobilité alternative en France. Agissant moins par la loi ou par des dispositions réglementaires que par un travail de simple pédagogie, je lancerais une campagne publicitaire, durable et grand public. Démontant, une par une toutes les idées reçues et les contrevérités persistantes sur un déplacement individuel « de proximité » que l'on peine toujours à voir autrement que... motorisé, en démontrant surtout que les « a priori » sont les pires ennemis de la réflexion et de la raison !

Quelle est la première action que vous décideriez si vous étiez désigné ministre de la Mobilité ?

La seule disposition législative que je mettrais en œuvre : j'imposerais que tous les ponts routiers et ouvrages de franchissement de France soient, sous deux ans, équipés d'une piste cyclable en site propre ou qu'ils soient au moins, lorsque leur structure ou leur âge ne le permet pas, complétés d'un encorbellement extérieur cyclable sécurisé !

Je parle en connaissance de cause. Je viens de terminer un ouvrage sur la « Via-Rhône » - la véloroute du Rhône - qui égraine par dizaines et dizaines des ponts qui, visiblement et de toute époque, n'avaient jamais voulu prendre en compte la moindre mobilité alternative !



Si les usagers sportifs prennent un malin plaisir à défier les pentes les plus redoutables, la plupart des usagers qui utilisent le réseau autonome de voies lentes et les cyclistes en particulier, s'attendent à pouvoir circuler confortablement sans devoir trop déployer d'efforts surhumains. Les usagers apprécieront donc de ne pas devoir mettre pied à terre tous les cent mètres.

Le succès d'un aménagement RAVeL dépendra notamment ainsi des pentes observées.

Déjà dans les années 1975, des tests sur les pentes ont été réalisés aux États-Unis. Des groupes de cyclistes de capacité variable ont en effet été invités à parcourir des pentes de plus en plus fortes et à fournir un avis sur les difficultés éprouvées. Il en est ressorti une série de données, dont la « courbe de Balshone » qui constitue une référence la matière.

Certes, la capacité d'un cycliste à franchir une pente dépendra incontestablement de divers facteurs tels que son poids, sa forme physique ou encore de la vitesse du vent. D'une manière générale, on peut préciser qu'une pente n'excédant pas 3 % (c'est le cas notamment des pentes du grand chemin de fer) ne posera pas de problème particulier pour la plupart des usagers ; une déclivité de 5 % sera acceptable sur quelques dizaines de mètres. Une pente qui excède 8 %, sauf nécessité et pour de courtes distances, sera cependant déconseillée. De même à la descente, une déclivité trop forte peut présenter un réel danger pour l'usager.

Quand il s'agira de choisir entre deux ou plusieurs itinéraires cyclables, plusieurs critères entreront donc en ligne de compte : la longueur, la sécurité, la qualité du revêtement et surtout les pentes. Jusqu'à 3%, comme signalé supra, les cyclistes musculaires pourront les monter ou descendre sans difficulté majeure ; au-delà, on estime que la longueur maximale de la pente ne devrait pas dépasser :

Pente en pourcentage	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%	11%	12%
Longueur max. de la pente pour un cycliste moyen	80m	55m	30m	23m	18m	14m	10m	9m	8m



On évaluera la pénibilité d'un itinéraire en calculant le nombre de fois où le (la) cycliste va devoir franchir la longueur maximale recommandée pour une pente donnée. Par exemple, s'il faut parcourir 25 m à 10 % ; il faudra franchir 2,5 fois la pente maximale recommandée qui est de 10 m. La « pénibilité » de cette section est donc de 2,5. Un autre exemple pour illustrer : s'il faut parcourir 240 m à 6 %, il faudra franchir 8 fois la pente maximale recommandée qui est de 30 m. La « pénibilité » de cette autre section est donc de 8.



Les pentes... un défi pour le RAVeL !

Quant au marcheur ou au randonneur, ce dernier pourra franchir sans problème des déclivités très marquées, Le piéton n'appréciera cependant pas toujours des pentes excédant 12 %, surtout à la descente. Pour les personnes qui marchent difficilement, une main-courante, un palier et un banc aux extrémités de la pente représenteront des aides précieuses. Signalons aussi l'inconfort, voire le danger, que représentent les pentes humides et glissantes.

En matière d'infrastructure, quelques conseils sont vivement recommandés afin d'aider l'usager :

- a. Les pentes courtes et abruptes devraient être précédées d'une surface plane suffisamment longue pour permettre au cycliste de prendre son élan et de la vitesse avant l'ascension ;
- b. Par une forte montée un(e) cycliste aura tendance à louvoyer pour maintenir son équilibre ; Il est donc suggéré d'apporter dans ce cas une surlargeur allant de 20 à 50 cm ;
- c. Une surlargeur importante sera également à prévoir si la montée est masquée à la vue. Le cycliste risquerait d'être surpris, avec les conséquences que l'on peut imaginer en termes de sécurité pour les autres usagers. Un marquage séparant les deux sens de circulation est également à recommander dans ce cas (1).

(1) article rédigé sur la base de documents provenant de Gilbert Perrin



Jacques
BOTTE



LA GARE VICINALE DE BURDINNE, une rénovation exemplaire !



Le bâtiment principal rénové

La gare vicinale de Burdinne est située sur l'ancienne ligne vicinale 530A. C'est en 1885 que la jeune SNCV est invitée à étudier un tracé de chemin de fer vicinal via le village.

Construite au début du siècle, cette ligne est mise en service en traction vapeur le 01.10.1908 entre Burdinne et Bierwart puis est progressivement prolongée jusqu'à Huy entre 1908 et 1912. Burdinne devient alors un réel lieu de communication. En effet, au départ de l'entité, on peut ainsi rejoindre facilement Eghezée, Huccorgne, Hannut, Statte, Andenne et même Namur.

Outre les personnes, le tram servait à transporter les vélos, les bagages, les betteraves mais aussi le bétail. Ce vicinal avait

ainsi pour fonction de relier les villages de campagnes aux grandes villes et favorisait donc le développement économique et social de la région. Le tram fonctionnait grâce à la vapeur produite par l'eau chauffée au bois puis au charbon et consommait 100 litres d'eau par km parcouru. Les voyageurs qui ne disposaient plus de correspondance le soir, pouvaient passer la nuit au dortoir.

Les lampistes avaient pour tâche importante d'entretenir les lanternes de différentes cou-

leurs et formes placées à l'avant et à l'arrière des convois et qui servaient à informer des ordres de mouvement.

En 1955, le trafic « voyageurs » est arrêté et dès 1958, le service marchandises est supprimé. Les voies sont démontées dès 1963. Les bâtiments et leur vocation première tombent dans l'oubli. Les hangars deviennent un dépôt de matériel puis sont occupés par une société agricole. Le corps de logis est quant à lui loué à différents particuliers.

50 ans plus tard, en 2003, attentive à la sauvegarde de ce patrimoine inestimable, la commune de Burdinne décide de racheter à la SRWT, l'ensemble du site et veut quelques années plus tard entamer la restauration des bâtiments SNCV dont le corps de logis principal incluant la salle d'attente et la maison du chef de gare.

La commune, soucieuse de conserver le caractère historique des bâtiments qui ont fait partie de l'histoire du vicinal, a introduit une demande de subsides auprès du SPW Infrastructure dans le cadre du Plan Communal d'Investissement. ; ce qui a permis de financer partiellement la rénovation ; le reste étant à charge de la commune. L'investissement global a été estimé à environ 1.400.000 euros.

Les bâtiments conservés et restaurés de Burdinne témoignent ainsi de l'importance du site. On y trouve toujours en effet :

- le bâtiment principal de la gare qui abritait une salle d'attente, un guichet, une salle aux colis, l'habitation du chef de dépôt, les toilettes et n'oublions pas le potager.
- un hangar ou remise à locomotive avec son lanterneau pour laisser échapper la vapeur ;
- un autre hangar ou remise pour accueillir les « voitures voyageurs » ;
- le château d'eau en forme pyramidal appartenant à la lampisterie ;
- la remise à charbon.



Coupon de rail à l'entrée du site >>

Les deux hangars à gauche



Aux abords, existent encore un ancien quai de déchargement, un coupon de rail avec un ancien wagon.

La rénovation à l'identique des deux hangars dont la charpente d'origine a été conservée afin de garder un maximum des éléments historiques du bâtiment ainsi que la lampisterie s'est poursuivie il y a plus d'un an avec une vision plus écologique et se termine cet été. Ces hangars seront occupés par le service « travaux » ; la lampisterie par une salle de réunion qui sera mise à disposition de différents groupements de l'entité. Le corps de logis, bâtiment historique du chef de gare, servira quant à lui, au CPAS. La salle d'attente sera occupée par la bibliothèque de la commune.



La rampe de chargement



L'intérieur d'un des hangars



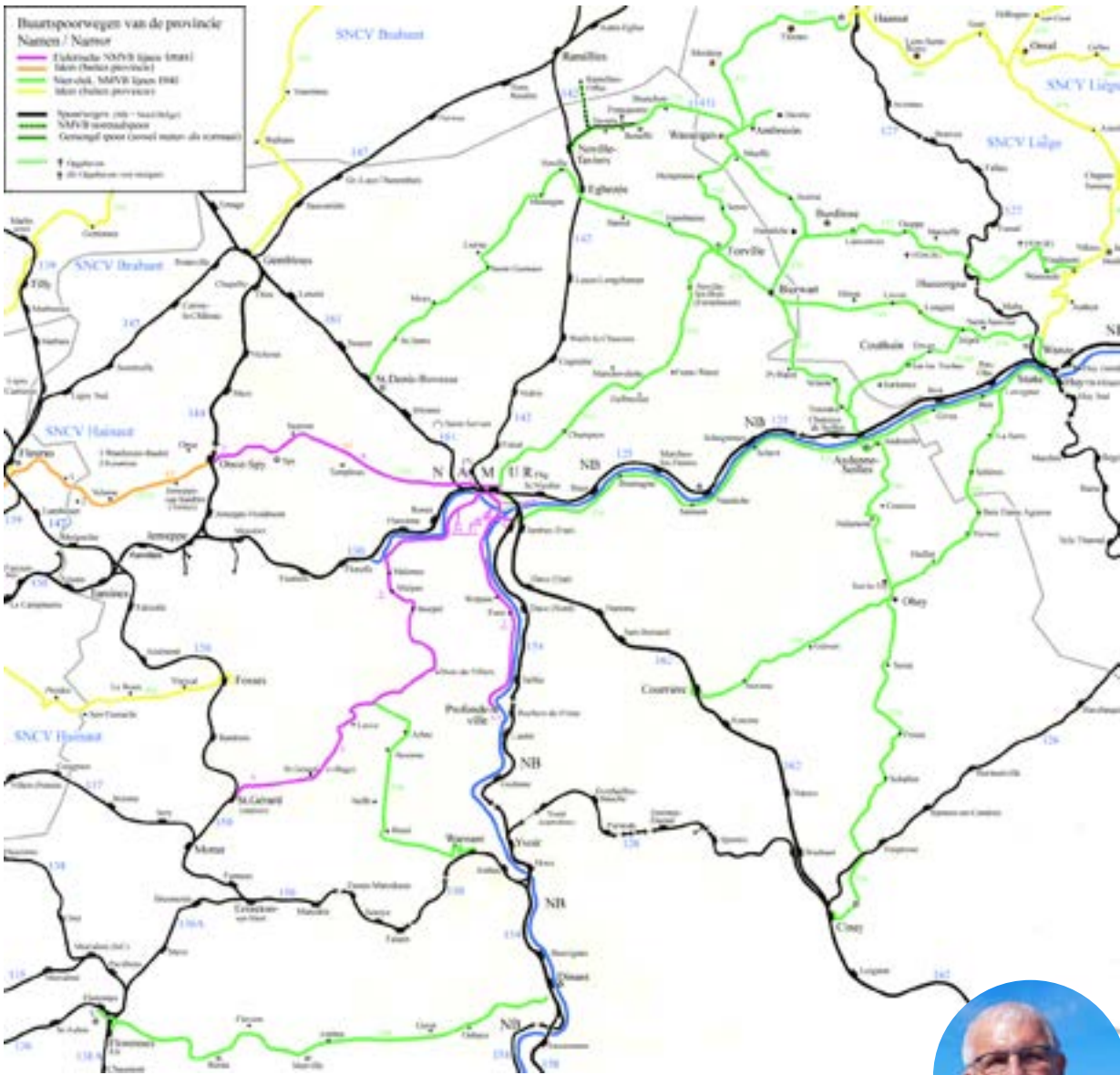
Le corps de logis

Le site de la gare de Burdinne



Pour l'extérieur, un autre appel à projet auprès su SPW Mobilité a permis de prévoir une piste cyclable depuis la rue Neuve jusqu'à la rue de la Gare.

Le site de Burdinne, complètement rénové, reste actuellement un joyau vicinal. : c'est la dernière gare de Wallonie, complète avec tous ses bâtiments.



Carte des vicinaux avec Burdinne

Jacques BOTTE





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