



Le trimestriel de
l'asbl - Juillet 2024

120

Vélotourisme au
Luxembourg



EDITO - p 05

INFRASTRUCTURE

- Les voies hydrauliques p 9 - 11
- L86 St Ghislain - Gand p 16 - 17
- Comptages p 26 - 27
- RAVeL dans la cité ardente p 32 - 33
- Le RAVeL vu par un usager p 50 - 51

PATRIMOINE

- Haut marteau : à préserver p 6 - 8

MOBILITÉ

- Voies cyclables dans le BWI p 12 - 13
- Le RAVeL au MontLégia p 14 - 15
- Animaux de compagnie sur le RAVeL p 34 - 35
- De gare en gare p 38 - 40
- Les points nœuds p 48 - 49

SNCB

- Rail Trip p 36 - 37

VÉLOTOURISME

- Balade d'octobre le long de l'Ourthe p 18 - 19
- Transport des bagages au Luxembourg p 20 - 22
- Beau Vélo de RAVeL p 28 - 29
- L'office du tourisme de Morlanwelz p 47

ASBL

- Weekend dans les dunes de Flandre p 24 - 25
- Balade à Châtelet p 30 - 31
- Interpellations parlementaires p 23
- Le saviez-vous ? p 42 - 43
- Regards sur l'AEVV p 44 - 46

JEU

p 41



LE BEAU VÉLO
DE RAVEL 2024

sur le départ !

p. 28 - 29



L86 : Renaissance d'une
liaison Nord-Sud p.16 - 17



58 km à vélo

Une rando avec
Chemins du
Rail à travers
Melreux,
La Roche et
Comblain-la-
Tour...

p. 18 - 19



LES OUVRAGES D'ART
en voies hydrauliques

p. 9 - 11

SNCB
RAIL TRIP

p.36 - 37



Opération
comptages sur le
RAVeL p. 26 - 27



TRANSPORT DES BAGAGES

L'EXPÉRIENCE LUXEMBOURGEOISE

p.20-22

Edito: le mot du président



Jacques Botte
Président



Inauguration de la liaison RAVeL Fleurus – Ligny en 2023

Chemins du Rail, maintenant bien connue pour son engagement en faveur de la réhabilitation et de la promotion des anciennes lignes ferroviaires, se situe à un tournant crucial de son histoire. Certes, depuis sa création, l'asbl a tenu un rôle déterminant et vital dans la préservation du patrimoine ferroviaire et la promotion de la mobilité douce. Le contexte actuel et les défis environnementaux croissants imposent une réflexion sur la nécessité de retoucher ses missions pour répondre davantage aux besoins et aux attentes du moment.

A "Chemins du Rail" en effet, si nous souhaitons cependant conserver cette motivation de militance en faveur du réseau autonome des voies lentes, force est de constater qu'au fil des années, notre asbl se doit d'innover. C'est ce à quoi nous nous employons depuis quelques temps déjà.

Toutefois, un constat s'impose : à force, de la part des partenaires, de vouloir codifier des lignes de conduite, de fixer ou d'enlever des missions selon de critères unilatéraux, on en arrive à négliger l'essence même de l'existence de l'association locale qui dispose avant tout et bien souvent de bénévoles qui croient et adhèrent à une cause d'utilité sociétale. Le dynamisme et l'enthousiasme des volontaires se diluent. Or, il existe encore des citoyens qui veulent consacrer une partie non négligeable de leur temps libre, afin de poursuivre un idéal commun au plus grand bénéfice de tous. Il ne faut pas les mettre de côté.

Laisser la place à l'imprévu, innover dans des pratiques, créer des opportunités, laisser une liberté de choix et de positionnement, c'est ce à quoi nous nous attachons si nous voulons poursuivre nos actions lors de cette nouvelle gouvernance.

Certes, élargir le champ d'action en collaborant avec les entreprises et les institutions publiques, provinces et communes comprises, s'avère indispensable si l'on veut intégrer ces chemins verts dans des réseaux de transport plus larges et interconnectés. Mettre en place des programmes et des ateliers pour sensibiliser le public, notamment les jeunes, aux enjeux environnementaux et aux bénéfices de la mobilité douce constitue une orientation à approfondir.

Comme déjà souligné maintes fois par notre association, l'asbl estime que la contribution volontaire à une défense conjointe en faveur du RAVeL doit s'accompagner aussi d'une volonté commune de tous les acteurs, associations, infrastructure, mobilité, pouvoirs locaux, promotion, tourisme et patrimoine. Il y a donc nécessité de créer une synergie efficace et lucide entre tous les décideurs politiques, économiques et sociaux sur un plan régional et provincial. C'est par une politique cohérente et sans cesse réactualisée, que le Réseau Autonome des Voies Lentes deviendra progressivement un véritable outil de communication au service de tous.

Nous estimons donc qu'il appartient aux différentes instances (Gouvernement, Provinces, Villes et Communes et aux diverses associations) d'insuffler, de concert cette dynamique des modes actifs et notamment de la pratique du RAVeL qui s'inscrit dans un plan structurant plus large, incluant les cyclostrades. Les différents niveaux de pouvoir doivent ainsi se parler, négocier entretenir des relations constructives et anticiper la venue sur le marché de nouvelles formes de déplacements et de tourisme. C'est dans cette voie que s'inscrivent les objectifs de l'asbl.

Pour nous, un effort tout particulier doit être consenti sur cette mobilité des déplacements au quotidien. Encore trop peu d'élèves, trop peu de travailleurs, trop peu de navetteurs empruntent le RAVeL. Les demandes d'un tourisme doux sont également nombreuses mais parfois inexploitable, faute d'informations, de concertations et d'initiatives.

La mobilité durable est devenue un enjeu crucial pour les politiques publiques et les citoyens. Chemins du Rail se doit d'intensifier ses actions en faveur de la réduction des émissions de carbone en mettant davantage l'accent sur la promotion

de la mobilité active non seulement à travers les loisirs, mais aussi en tant qu'alternative viable aux déplacements quotidiens. L'innovation et l'usage des nouvelles technologies doivent aussi être au cœur de cette transformation. Développer des applications mobiles pour guider les utilisateurs sur les chemins, fournir des informations en temps réel sur l'état des voies et proposer des itinéraires optimisés pourraient grandement améliorer l'expérience des usagers.

Si des changements significatifs se sont concrètement opérés au cours des dernières années, il n'en demeure pas moins qu'il reste encore aujourd'hui beaucoup à faire. Des priorités de travail nous paraissent indispensables : elles se situent sur le plan de l'entretien des structures existantes, parfois dégradées et de la signalisation directionnelle de manière à favoriser la sécurité notamment, et aussi au niveau de l'information générale à diffuser. Pour que Chemins du Rail puisse poursuivre son objet et détenir un rôle significatif dans la transition écologique et la promotion des modes actifs, il est indispensable d'adapter les missions dans ce sens.

A « Chemins du Rail », nous pensons aussi qu'il appartient à ce Gouvernement d'insuffler cette valorisation du réseau RAVeL par une politique de sensibilisation auprès du public. En outre, associer le tourisme à la construction de ce troisième réseau s'avère primordial si l'on veut développer et encourager un véritable outil de communication. Certes, nul n'ignore que le Gouvernement de cette nouvelle mandature se trouvera confronté à un financement des institutions pour le moins « serré ». La déclaration de politique régionale 2024 - 2029 en tracera sans doute les principales lignes de conduite à suivre et devra contenir, nous l'espérons, des informations utiles sur la mobilité alternative et ses enjeux.

Comme déjà souligné dans notre memorandum, la gestion des voies vertes devrait être attribuée à un seul ministre, regroupant ainsi différents services et plusieurs administrations. Coordonner toutes les initiatives en la matière, gérer le réseau et promouvoir l'utilisation du RAVeL constituent pour "Chemins du Rail" la voie à suivre. Du travail reste à accomplir, ensemble ! C'est ce que je vous souhaite dans les prochains mois.

HAUT MARTEAU

UN PATRIMOINE A PRÉSERVER !

Situé le long de l'ancienne L109, entre Thuin et Biesme-sous-Thuin, le lieu-dit « Haut Marteau » offre la particularité d'être niché dans un écrin de verdure au cœur de d'un paysage à vous émerveiller.

A cet endroit précis, un ferrovipathe passionné a décidé d'acquérir récemment en ce lieu symbolique, un bâtiment de chemin de fer. Nous avons donc décidé de rendre une petite visite à Stéphane DECOTTIGNIES, propriétaire qui nous a ouvert les portes de sa nouvelle habitation.



Angie, administrative dans la gestion du personnel enseignant dans le supérieur et Stéphane, conseiller technique pour la restauration des façades, principalement pour les bâtiments patrimoniaux, forment un couple de jeunes

cinquantenaires, amoureux de la Thudinie, d'autant plus que Madame est née à Biesme-sous-Thuin. Le couple aime la nature, le calme et la verdure. Curieux d'objets anciens et de vieilles mécaniques, Stéphane s'adonne pleinement à sa passion.

1. Vous avez acquis récemment une maison de chemin de fer située Haut Marteau sur l'ancienne ligne 109 entre Thuin et Biesme-sous-Thuin. Dans quelles circonstances ? Qu'est-ce qui vous animait pour l'achat de cette habitation ?

Nous recherchions depuis deux ans une maison au calme, avec de la nature, et si possible en Thudinie. Le hasard nous a mené vers cette maison que nous connaissions puisque placée au cœur d'un des plus beaux endroits de nature de la région: le bois du Grand Bon Dieu. L'emplacement, l'histoire, l'état et le prix de cette maison remplissaient 100% de nos attentes. Nous nous sommes battus pour l'acquérir.

2. Vous désirez garder l'esprit ferroviaire. Dans ce but, que désirez-vous aménager ? changer ou remplacer ? Quels sont vos projets en la matière ?

Après de nombreuses recherches et renseignements sur le net, les forums, les anciens de la région et des associations comme Chemins du Rail, nous avons compris l'intérêt historique et l'originalité de cette maison de chemin de fer qui avait été occupée par plusieurs familles locales ; de plus, située le long du RAVeL de la L109/2 ainsi que de la voie exploitée aujourd'hui par l'ASVi (musée du Tram vicinal de Thuin), avec laquelle nous avons des contacts.



La maison vue du tram touristique

3. Ce bâtiment est classé par l'AWaP. Pourquoi et en quoi est-il classé ?

Ce bien fait l'objet de plusieurs classements : zone Natura 2000 ; périmètre d'intérêt paysager ; IPIIC : Inventaire du Patrimoine Immobilier Culturel. Ces différents classements ont permis de conserver l'aspect général du bâtiment.

4. À quelles difficultés êtes-vous confronté pour les aménagements du bâtiment ? Bénéficiez-vous de soutiens ?

Les classements représentent aujourd'hui une contrainte pour toute modification (châssis, matériaux, ...) ou tout aménagement (panneaux solaires, véranda, ...) nécessitant de passer par un architecte et par l'AWaP, mais c'est une nécessité pour ne pas perdre l'aspect architectural. Nous le savions avant l'acquisition et c'est pour cela que nous n'avons pas prévu de travaux avant minimum une année, qui est le délai raisonnable pour le respect de la procédure et la coordination des agendas.

Toutes les personnes et tous les services contactés nous ont apporté les réponses souhaitées et nous ont procuré un soutien. Cette maison étant bien connue des régionaux, des randonneurs et des sportifs qui passent par le RAVeL, les gens sont heureux de savoir que nous allons donner une nouvelle âme à cette demeure.

Chaque dimanche, d'avril à octobre, les trams Diesel et Vapeur s'arrêtent devant la maison. Nous avons donc souhaité lui redonner son esprit d'époque pour le bonheur des curieux. Nous allons très prochainement installer en façade un panneau de 3 mètres indicatif du lieu, des lampes industrielles, un réverbère, un numéro de rue émaillé, un banc. Ces éléments ajouteront une touche au côté "voyage dans le temps" qui est offert aux touristes lors du trajet en tram. Et nous ajoutons parfois notre Simca de 1960 dans le cadre, pour le plaisir des photographes.

Toutes ces particularités (nature, tram, histoire, RAVeL, ...) et notre goût pour l'accueil nous poussent à aménager une chambre d'hôte ou B&B à partir de cet été. Notre jardin est déjà accessible pour les campeurs qui voyagent de façon éco-responsable à pied ou à vélo, par le site « Welcome To My Garden ».

5. Quelles sont vos relations avec l'ASVi (tram touristique) ?

Comme expliqué, nous sommes en contact avec l'ASVi, que je connaissais déjà précédemment par mes relations dans les véhicules anciens. Dès notre acquisition, les contacts se sont intensifiés. Nous sommes maintenant en excellents termes. Nous avons quelques idées de projets communs qui mettraient en scène les trams, les vieilles voitures, et un cinéma ambulant embarqué dans un camion de 1929.

6. Vous êtes le long du RAVeL. Qu'en pensez-vous ? Comment analysez-vous la mobilité active en Wallonie ? Comment voyez-vous son évolution ?

Le RAVeL est pour moi une originalité belge très marquante. Il nous permet de faire visiter nos campagnes et nos villages sous un angle différent, et selon une mobilité douce. J'emmène régulièrement des amis ou de la famille se promener sur le réseau autonome des voies lentes qui est également précieux pour les sportifs et les amoureux du grand air. C'est toujours un émerveillement.

Je pense, et je constate, que le réseau s'intensifie et j'en suis heureux. Même si je sais qu'il y a des contraintes, voire des opposants dans certaines communes. La présence du RAVeL devant notre maison est positive. Quand nous sommes dans la maison, nous ne voyons, ni n'entendons le

passage. Quand nous sommes en extérieur, nous croisons des gens qui ont le sourire et ne manquent pas de nous adresser un bonjour. Les personnes qui empruntent le RAVeL le font avec un objectif de bien-être (balade, sport, découverte) et dans un esprit positif. Elles ont toujours le sourire et nous avons même parfois un petit mot gentil ou une blague, voire une discussion amenée par la curiosité du lieu.



Jacques BOTTE



Le bâtiment en cours de rénovation



Pont levis canal Blaton - Ath

LES OUVRAGES D'ART EN VOIES HYDRAULIQUES

Lors de nos escapades, Il nous arrive à l'abri des vicissitudes du trafic automobile, d'emprunter le RAVeL, constitué par les anciennes lignes ferroviaires et vicinales mais également par les voies hydrauliques de la région. Souvent majestueux, les ouvrages d'art hydrauliques nous permettent de franchir les obstacles du terrain. On évoque ainsi les passerelles, les ponts ou viaducs, nommés différemment suivant la taille de l'ouvrage.

Sur le terrain, deux cas de figure se présentent :

La voie d'eau doit franchir l'obstacle
La construction d'un pont canal doit ainsi permettre de surmonter la difficulté rencontrée. Un des ouvrages connus est sans conteste le pont-canal du Sart à Houdeng dans la Province de Hainaut qui permet au

nouveau canal du Centre à grand gabarit de franchir la vallée du Thiriau du Sart ainsi que le rond-point routier de la N55 entre La Louvière et Le Roeulx. D'une longueur de 498 mètres, ce dernier a été construit en béton armé précontraint par la technique du poussage.

Un obstacle doit franchir la voie d'eau
Dans cette situation, les types de ponts peuvent-être différents. On parlera de passerelles, essentiellement conçues pour les cheminements pédestres, de ponts ou viaducs pour d'autres trafics, en différents matériaux selon la taille de l'ouvrage :

- le bois : utilisé anciennement pour des ouvrages de petites dimensions ;
- la brique ou la pierre employée pour les ponts en arche et pour les piles ;
- le métal souvent conçu pour les ponts ferroviaires ;
- le béton armé privilégié pour les ponts modernes et ouvrages de grands gabarits.

On trouve ainsi sur le réseau de voies lentes :

- **les ponts à poutres** : Il s'agit d'ouvrages plus répandus où plusieurs poutres formant la travée reposent de chaque côté sur une culée. Chaque pont est constitué au minimum d'une travée et deux culées. Les poutres du pont peuvent être simples, continues ou précontraintes. Cette technique offre une très grande résistance.
- **les ponts voûtés** : généralement anciens et élégants, construits en pierre, en brique ou en métal, ces ponts exploitent la compression pour supporter les charges. La voûte plein cintre, surbaissée ou en ogive, constitue l'élément porteur principal

- **les ponts en arcs** : inspirés des ponts voûtés, ces éléments utilisent des arcs métalliques ancrés dans les culées qui transmettent les charges par compression pour supporter le tablier.
- **les ponts suspendus** : Ouvrages spectaculaires et aériens, ces derniers s'appuient sur des câbles ancrés dans des massifs de fondation et porteurs pour supporter le tablier par traction.
- **les ponts à haubans** : ces ouvrages hybrides entre ponts suspendus et ponts à poutres, utilisent des câbles obliques ancrés dans des pylônes pour supporter le tablier par compression.

- **les ponts levis** : Initialement utilisés au Moyen-Âge pour protéger les châteaux-forts, ces derniers se situent au-dessus des canaux pour permettre le passage des voitures en position fermée ou libérer la voie d'eau pour laisser le passage des bateaux en position ouverte.
- **les pont tournants** : ouvrage où le tablier peut tourner horizontalement pour le présenter dans l'axe de la voie d'eau qu'il franchit pour libérer ainsi le passage pour un bateau.



Passerelle à Hamoir

Passerelle sur l'Ourthe à Hamoir

Pont tournant à Houdeng Ameries



Le choix du type de pont dépendra donc de différents facteurs, tels que la portée, le type de charges, les conditions géologiques et le budget. Chaque modèle présente

ses avantages et ses inconvénients. Les ingénieurs s'adaptent aux contraintes pour créer des structures à la fois fonctionnelles et esthétiques. Ici, l'ingénierie et l'architecture se côtoient pour créer des structures visuellement attrayantes.

S'ils répondent principalement à des exigences fonctionnelles de résistance, de durabilité et d'efficacité, le souci d'intégration au paysage et à l'environnement par des matériaux naturels et un design harmonieux sont des éléments non négligeables qui prennent en compte le patrimoine culturel et historique de la région. Par l'utilisation de nouvelles formes et de matériaux comme l'acier, les nouvelles structures sont davantage élégantes. En outre, l'intégration d'un éclairage architectural peut transformer l'ouvrage fonctionnel en un spectacle visuel, surtout la nuit.

Etienne
MEULEMAN



Viaduc de Virelles - Pont voûté en pierre



LE BW...

À

BICYCLETTE



Avec le beau temps qui revient, on enfourche plus facilement son vélo pour les trajets du quotidien ou pour une petite balade. Et ce d'autant plus qu'on dispose de voies cyclables près de chez soi. Petit topo sur l'évolution du réseau en Brabant wallon avec Pierre Francis, Directeur faisant fonction du service du développement territorial et environnemental au SPW.



Pierre Francis, service du développement territorial et environnemental au SPW

Voies cyclables en projet...

RAVeL :

- **La L115 entre Tubize et Braine-l'Alleud** est désormais ouverte du côté de Tubize via la route 22. Reste encore à terminer la passerelle rue Vanshepdael à Braine-le-Château. A terme, d'ici 2025, grâce à l'investissement de la commune de Braine-le-Château, du Brabant wallon et de la Wallonie, c'est un corridor cyclable complet qui permettra de relier le site des anciennes forges de Clabecq en cours d'urbanisation et la gare de Braine-l'Alleud.

- **La L123, entre la Commune d'Enghien et celle de Braine-le-Comte**, est en cours de défrichage. Le nettoyage de la végétation devra permettre l'étude préalable des travaux de réhabilitation de quatre ouvrages d'art : 2 sur Braine-le-Comte et 2 sur Enghien. Un projet prévu pour 2025 avec un budget de 1 million d'euros



RAVeL de la L115 le long du BV de Noucelles



Travaux sur la L115

Deux stratégies :

1) Créer des voies cyclables là où l'on prévoit d'urbaniser

Dans le centre du Brabant wallon, où l'urbanisation s'intensifie : développer des infrastructures cyclables à des endroits appelés à se développer afin que tout soit prévu pour se déplacer à vélo dès l'arrivée des nouveaux habitants. On songe notamment au site d'Henricot ou à la gare d'Ottignies. Les recherches montrent en effet qu'il est beaucoup plus difficile de changer les habitudes une fois qu'elles sont installées. En ce sens, le facteur « déménagement » est très favorable à la prise de nouvelles habitudes en matière de mobilité. Au total, on parle de 215 kilomètres de corridors cyclables qui devraient être créés d'ici 2030.

2) Urbaniser là où les voies cyclables se trouvent

Dans l'est du Brabant wallon, la stratégie est inverse : la province du Brabant wallon souhaite valoriser les voies cyclables existantes en redensifiant prioritairement le long de RAVeLs et

autres voies douces. Un premier projet pilote, à la jonction des deux RAVeL de la Croix de Hesbaye (LI42 Namur-Landen et LI47 Gembloux-Tirlemont) à Ramillies, explore la piste de pôles d'activités économiques appelés NPoW (New Places of Working) soit des espaces de travail décentralisés et mixtes qui accueillent de petites entreprises, des habitations ou encore des services.

"L'idée, c'est d'avoir une offre entre le garage, où des gens développent leur activité, et les gros parcs d'affaires », précise Pierre Francis. « Il y a une demande de la part des entrepreneurs pour pouvoir développer leur activité dans de petits espaces." Accessibles à vélo, ils rentrent dans le concept de la « ville à 20 minutes », l'économie à portée de vélo. " La province a racheté les terrains et la gare de Ramillies à la SNCB, informe Pierre Francis, et d'autres lieux potentiels ont été identifiés dans la province. On songe par exemple à la Sucrerie de Genappe ou encore aux anciennes usines Tudor à Florival. »

Zone 1 : espace dédié au logement, qui permettra de répondre à la demande croissante de logement sur le territoire de la commune ;

Zone 2 : espace d'animation mixte dédié aux services, aux loisirs, à du logement, de l'info touristique ... bref un lieu vivant ;

Zone 3 : terrains affectés à de l'activité économique, de type artisanat.



Cyclostrades :

- **En chantier** : entre La Hulpe et Bruxelles (le long de la N275)

- **En projet** : entre Louvain-la-Neuve et Bruxelles/Namur (le long de la E411 et de la N4)

- **En projet** : la cyclostrade « de la Vallée de la Dyle » qui permettra de relier Wavre au RAVeL existant entre Court-Saint-Etienne et Nivelles (le long des lignes 139 et 140).

- D'autres suivront le long de la N5 (Bruxelles - Charleroi) et de la N27 (Nivelles - Braine l'alleud).

Ces cheminements sont petit à petit complétés par des liaisons supra-communales et de desserte locale pour former le "réseau cyclable structurant" (215 kilomètres de corridors cyclables) que la Wallonie compte développer d'ici 2030.



Laurence SWAELUS

En RAVeL vers le CHC MONTLEGIA

Depuis mars 2020, le nouvel hôpital du Groupe santé CHC MontLégia regroupe à l'entrée ouest de Liège toutes les activités des anciennes cliniques Saint-Joseph, Espérance et Saint-Vincent. Cet hôpital propose ainsi une offre de soins complète tant hospitalisation que consultations et examens médicaux, et dispose d'un équipement de dernière génération.



Entrée du parking à MontLégia

Depuis de nombreuses années déjà, ce Groupe santé CHC participe à l'opération wallonne « Tous vélo-actifs » qui promeut l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail.

Selon Eddy Lambert, chargé des relations presse du Groupe santé CHC, cette démarche a commencé à titre pilote à la Clinique CHC Heusy avant d'être étendue à l'ensemble des entités du Groupe santé CHC. Ainsi lorsque les services des anciennes cliniques ont intégré le nouvel hôpital du MontLégia, sur les hauteurs de Liège, le RAVeL adjacent aux lieux, était idéal et présentait une opportunité idoine pour permettre au groupe de poursuivre son développement dans l'écomobilité, vers les déplacements multimodaux tels que les transports en commun, le covoiturage et bien sûr le vélo.

Il est donc maintenant possible pour un collaborateur de venir en train, descendre à la gare d'Ans et de rejoindre le site par le RAVeL qui emprunte le tracé de l'ancienne ligne qui desservait le charbonnage de Patience et Beaujonc. Ainsi maintenant bon nombre de personnes se déplacent au travail à vélo.

“j’emprunte la voie verte, idéale pour les déplacements actifs. Certaines sections ne sont cependant pas suffisamment sécurisées, ni même éclairées”

Un parking vélo, couvert et sécurisé comporte 20 places réservées aux collaborateurs et 10 places pour les visiteurs.

La partie visiteurs est en accès libre tandis que celle des collaborateurs est accessible sur authentification. Le parking est en outre équipé de bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique. Fait notable, le parking vélo a été entièrement réalisé par le service technique de la clinique avec du matériel de récupération – une passerelle et un escalier métalliques qui ont été démontés et transformés en charpente

Eddy Lambert nous explicite ainsi sa pratique : « je me rends sur le site à vélo quelques jours par semaine ; l'organisation de travail permettant le télétravail. Après avoir traversé la ville de Liège, j'emprunte une partie de la voie verte, un véritable outil idéal pour les déplacements actifs. Certaines sections ne sont cependant pas suffisamment sécurisées, ni même éclairées. Pour du

personnel qui est amené à prester des pauses, donc à arriver très tôt le matin ou repartir tard le soir, cet état de fait pose un véritable problème. Une autre donnée importante qui constitue parfois un frein à l'utilisation du RAVeL est la dangerosité observée lors de la traversée de certains carrefours (ces derniers étant « aveugles » pour les automobilistes dont la route coupe régulièrement la voie verte la rendant la traversée périlleuse) ainsi que la cohabitation entre usagers dans cette zone très urbanisée, très fréquentée par le voisinage, notamment pour la promenade des chiens ».

Pour mener à bien cette volonté d'évolution vers d'autres modes de déplacement, le groupe hospitalier a toutefois mis en place divers incitants. C'est

“Des vestiaires adaptés, un parking vélo et la possibilité d'un leasing de vélo ont été implémentés”

ainsi que des investissements ont été consentis au sein de l'infrastructure. Des vestiaires adaptés, un parking vélo et la possibilité d'un leasing de vélo (musculaire ou à assistance électrique) ont été implémentés afin de faciliter la transition pour ceux et celles qui veulent franchir le pas vers une autre manière de se déplacer. Un mobility manager a été chargé de mettre en œuvre ces facilités.

L'octroi récent d'un label 4 étoiles « Tous Vélo Actifs » reconnaissant et encourageant ainsi tous les efforts investis,

constitue une réelle gratitude pour le Groupe qui est bien paré pour poursuivre sa transition vers cette forme de mobilité. Ainsi, un soutien à l'initiative du GRACQ a été mené afin d'interpeller les pouvoirs publics en vue de développer un Réseau Express Vélo liégeois et ainsi permettre à encore plus d'usagers de se tourner vers ces moyens de déplacement plus respectueux de notre environnement tout en évoluant en sécurité.

Ingrid PIRONT



Plan du MontLégia avec le RAVeL tracé en vert



LE RAVeL DE LA L86 : Une renaissance d'une liaison Nord-Sud

Un peu d'histoire

La Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres est créée en 1856 en vue d'établir, exploiter ou faire exploiter des chemins de fer en Belgique. Elle prévoit de développer un réseau composé de trois branches ayant une origine à Saint-Ghislain et aboutissant l'une à Audenarde (la L86), l'autre à Tournai (partie actuelle de la L78) et la troisième en direction de Ath (L100). Dans le but de construire et exploiter ces concessions ferroviaires, elle rachète celle d'un chemin de fer d'Audenarde vers Gand octroyée en 1854 laquelle n'en n'a pas encore terminé la construction.

Outre le transport des voyageurs et des marchandises de détail, sa volonté est de permettre principalement l'acheminement de la houille extraite du bassin minier de la région de Saint-Ghislain jusqu'au bassin industriel de Gand, mais aussi d'autres matières premières nécessaires à l'industrie gantoise telles que la chaux et les pierres de taille.

En raison de difficultés financières, la construction se limite dans un premier temps à la ligne principale de Saint-Ghislain à Gand par



Michel JACQUES

Leuze, Renaix et Oudenaarde numérotée depuis par la SNCB en tant que L86. .

Cette ligne sera inaugurée par étape comme suit :
- le **28.06.1857**, la section De Pinte - Audenarde, soit les 18 km entre De Pinte, qui se trouve sur la ligne de Gand à Courtrai des Chemins de fer de l'État belge, et Audenarde avec autorisation de circuler sur les 9 km des chemins de fer de l'État entre De Pinte et la station de Gand-Sud.
- le **15.02.1861** : 18 km entre Saint-Ghislain et Basècles ;
- le **21.05.1861** : 9 km entre Leuze - Basècles-Carrières
- le **01.09.1861** : 32 km entre Audenarde-Renaix et Leuze.



La L86 entre Leuze et Moustier

En 1867, la Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres et tous ses droits et obligations passent à la Société générale d'exploitation de chemins de fer. L'État Belge

Ligne déferrée à Elignies

deviendra en 1870 finalement le propriétaire des voies déjà établies et procédera entre 1876 et 1879 à terminer de construire les deux lignes prévues initialement : la L78 actuelle aboutissant à Tournai et la L100 Saint-Ghislain - Ath (encore partiellement en service à ce jour desservant le zoning de Tertre).

Un siècle plus tard, suite à l'évolution du monde des transports, la SNCB arrête l'exploitation de nombreuses lignes. La L86 en fait partie à l'exception de la section Renaix-Audenarde située en Flandre.

En territoire wallon, la ligne sera fermée tout d'abord entre Leuze et les carrières de Basècles le 03.06.1984 et le démontage autorisé par Arrêté Royal du 23.01.1989. Il en ira de même pour la section entre Leuze et Frasnes qui sera fermée en 2005 et dont le démontage sera permis par Arrêté royal du 16.06.2009.

Réhabilitation en RAVeL de la ligne 86

L'idée de reconverter la ligne en voirie pour trafic lent est rapidement envisagée par les Communes et enfin retenue par la Région wallonne dans le cadre du Réseau RAVeL. Cette transformation se fera par étape.

Un premier tronçon à être finalisé est celui entre Basècles et Leuze en 2010. La section suivante Leuze - Moustier est achevée en 2023. Une continuité du tracé en gare de Leuze a pu être concrétisée après accord avec la SNCB et INFRABEL.

La section suivante entre Moustier et la gare de Frasnes-lez-Anvaing (2 km) sera, elle, réalisée par la Commune de Frasnes en 2024-2025 dans le cadre du PCDR. A l'heure actuelle, les travaux sont adjugés. Enfin pour ce qui concerne le dernier tronçon de 8 km sis sur le territoire de Frasnes jusqu'à la frontière de la Région flamande (soit 8 km), les travaux sont en cours et du ressort du SPW. Les opérations

de déferrage sont presque que terminées; Suivront la restauration des ouvrages d'art et l'aménagement de l'assiette RAVeL. On peut espérer une fin des travaux dans le courant de l'année 2026.



Le BV de Frasnes

Reste une dernière phase à concrétiser: le tronçon d'1,5 km aboutissant à la gare de Renaix. Elle est dans ce cas, du ressort de la Région flamande. La Ville de Renaix attend impatiemment l'accord du gouvernement flamand permettant l'entame du processus administratif pour la réalisation des travaux.

Aux termes de ceux-ci, la gare de Renaix redeviendra ainsi un nœud central pour la mobilité active, comme elle le fut auparavant pour les déplacements par voie ferrée. Renaix est en effet sur le tracé de l'EuroVelo 5 réutilisant l'assiette de l'ancienne L87 venant de Lessines récemment aménagée en autoroute cyclable (la F421) et le point de jonction du futur RAVeL L86 venant de Basècles et Leuze.

Ce RAVeL permettra, une fois achevé, de faire à nouveau revivre cette liaison Nord - Sud si importante au siècle(s) passé(s).

Gageons que ses faibles pentes, son profil et son tracé bucolique en pleine nature agrémenté de divers rappels du passé ferroviaires (bâtiments de gares, bornes kilométriques, signaux...) ainsi que le fait qu'il dessert le cœur de nombreux villages raviront ceux qui l'emprunteront en lieu et place de la très rapide et dangereuse RN 60.

ENTRE OURTHE, DOLMENS ET TRACES DU VICINAL

Randonnée à vélo de 58 km

Melreux – La Roche et Melreux – Comblain-la-Tour



Anne-Françoise DELEIXHE

Le dimanche 20 octobre prochain, « Chemins du rail » vous emmène au bord de l'Ourthe au pays des druides et des mégalithes sur les rails d'un tronçon de l'ancienne ligne Melreux- La Roche et Melreux- Comblain-La-Tour, à l'autre extrémité de la ligne Vielsalm – Lierneux que nous avons explorée en février 2023.

4 roues au terme de 58 kilomètres de balade à l'air pur au milieu des couleurs chatoyantes de l'automne !
Au moment d'écrire ces lignes, météo et chasses sont des inconnues qui pourraient nous amener à modifier quelque peu notre parcours



Évocation du tram

Au départ de la gare d'Hotton-Melreux sise au cœur de la Famenne, nous rejoindrons la petite cité touristique d'Hotton. Le vicinal y a laissé son empreinte et en marque la sortie grâce à la mise en scène d'un ancien wagon et de personnages expressifs bien que d'acier.

Nous quittons la rivière et entamons une lente et douce montée vers le petit village de Ny au milieu des verts prés quadrillés de haies vives. Ces petites routes de campagne peu fréquentées débouchent sur le hameau de Biron. Augmentez l'assistance, bandez vos muscles, une côte d'un bon kilomètre nous hisse à la hauteur de Wéris, de ses dolmens et menhirs et d'une vue dégagée.

Nous touchons la cime de notre parcours matinal, l'heure est à la plongée vertigineuse vers l'Ourthe et les retrouvailles avec son RAVeL. Ses méandres nous guident dans un charmant aller-retour jusqu'à Bomal et sa petite « batte » dominicale. Barvaux nous accueille pour une pause revigorante bien méritée !

L'après-midi, nous enfourchons à nouveau nos montures le long de l'onde chantante et traversons (pas trop vite) la plus petite ville de Belgique. Durbuy, plaine de jeux de Marc Coucke, disparaît derrière nous, quand nous frôlons « Petit Han ». Le RAVeL expire. Nous grimpons et admirons l'Ourthe d'en haut.

Quelques chemins creux ou voies de remembrement plus loin, nous retrouvons nos

Planning

- 09h15 : accueil en gare de Melreux-Hotton
- 09h30 : départ de la balade du matin (+/- 28km)
- 12h15 : pause et repas de midi à Barvaux
- 14h15 : Départ pour la balade l'après-midi (+/- 30km)
- 17h30 : Arrivée à Melreux-Hotton

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).

S'y rendre

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

ALLER :
Liège Guillemins : 08.13 – Hotton-Melreux : 09.12

RETOUR :
Hotton-Melreux : 17.48 – Liège Guillemins : 18.48

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

En voiture :
Rendez-vous : à la gare de Melreux-Hotton – avenue de la gare, 1 à 6990 Hotton
Possibilité de parking à proximité.

Coût et inscription

L'inscription s'effectue en ligne en complétant, à partir du début du mois de septembre, le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdudrail.be). La réservation et le paiement sont obligatoires. Clôture des inscriptions le 15.10.24 avec la mention journée du 20.10.24 (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.



BV de Melreux-Hotton

Vue générale



LE TRANSPORT DES BAGAGES ...



MoveWeCarry – Patrick KUNKEL

En randonnée à pied ou à vélo, découvrez le Luxembourg et voyagez légers : d'un hôtel à la prochaine auberge de jeunesse, d'un gîte d'étape au camping suivant, vos bagages vous accompagnent à distance et vous attendent à votre arrivée d'étape. »

De plus en plus de touristes, sportifs ou non, souhaitent entreprendre des balades ou randonnées à pied, à vélo, voire en train ou en bateau, plus ou moins longues, mais comportant une ou plusieurs étapes. Idéalement, elles et ils se posent la question du sort de leurs bagages, qu'elles et ils souhaitent ne pas devoir transporter tout au

long de chaque étape, ce qui les amènent à vouloir les limiter à leur plus simple expression, au point d'en peser chaque composante !

Face à cet embarras, s'est développée un peu partout la solution du recours à un transporteur de bagages se chargeant de venir quérir lesdits bagages au début de chaque étape pour les livrer plus tard dans la journée au point d'arrivée de l'étape du jour.

Au Grand-Duché de Luxembourg, durant la pandémie du COVID-19, et alors que la population – environ 670.000 habitants – était autorisée, malgré le « lockdown » du 15 mars 2020, à se déplacer à peu près librement et à faire escale

L'EXPERIENCE LUXEMBOURGEOISE !

dans les hôtels, auberges et autre gîtes et campings, la Direction générale du tourisme dépendant du Ministère de l'Economie a ressenti le besoin de mettre en place un service de transport des bagages d'un point d'étape à un autre, en faisant appel à un prestataire désigné au terme d'un marché public de services.

Avec ses 3.500 kilomètres de sentiers de randonnée balisés et ses 600 kilomètres de pistes cyclables sur un territoire de 2.586 km², le Grand-Duché de Luxembourg se prêtait à des découvertes sans contraintes de bagages. L'expérience connut un succès tel qu'il fut décidé de la poursuivre après la fin de la pandémie. Monsieur Claude Halsdorf (1), chargé de la coordination de la cellule de « tourisme actif » au sein du Ministère de l'Economie du Luxembourg, nous a aimablement documenté à ce sujet, nous permettant de trouver des réponses, notamment au travers du bilan de cette expérience qu'il dressa à Bruxelles à l'invitation de l'association « Pro Vélo » en 2023, aux questions que nous allons à présent aborder.

exergue de destinations et pratiques touristiques présentant le plus d'intérêt ou d'originalité, capables d'attirer un grand nombre d'adeptes et de conférer au plan à mettre en place une attractivité maximale.

Ces « produits » se devaient d'être « faciles à consommer », en termes particulièrement de réservations, d'étapes proposées et de possibilités de logement pour chacune d'elles ainsi que, bien sûr, d'organisation du transport des bagages de l'une à l'autre étape tout au long des itinéraires proposés aux touristes ou composés librement par ceux-ci.

A l'époque, une certaine offre existait bel et bien, mais elle était disparate et plutôt locale (exemples : le Réseau Rentabike Moselle, le Centre touristique Clervaux-Robbesscheier, ...).

Concernant le transport des bagages, peu de choses étaient alors disponibles, malgré l'existence d'un label « Bed&Bike » référençant une cinquantaine d'établissements.

« MARCHEZ LÉGERS, ROULEZ LIBRES, DORMEZ SEREINS... »

Le besoin d'un service de transport des bagages des promeneurs et randonneurs

Le point de départ de la réflexion menée dès avant la survenance du COVID 19 a consisté à se demander s'il existait ou non une demande potentielle pour un service d'acheminement des bagages dans un cadre touristique.

Les sentiers de randonnée de longue distance existaient, de même que de nombreuses pistes cyclables tant nationales qu'internationales, sur le territoire luxembourgeois.

Une étude de faisabilité d'un service de transport des bagages touristiques sur l'ensemble du territoire luxembourgeois, à un tarif harmonisé et moyennant une plateforme de réservations centralisées, fut dès lors menée dès 2017.

Les recommandations formulées au terme de cette étude portaient notamment sur la mise en

Les promoteurs de l'enquête ont bien sûr examiné l'offre de services de transports de bagages existant dans les pays voisins, spécialement en termes de prix du service et de conditions générales régissant de telles prestations (modalités de réservation, fréquences, délais, responsabilités, etc ...).

Si l'exemple allemand s'est révélé impressionnant, rien ne disait qu'il serait transposable avec succès à un pays tel que le Luxembourg, d'autant que, si le transport de bagages pouvait être économiquement viable au Luxembourg, il fallait alors se demander pourquoi rien de tel n'y existait déjà ?

La mise en place de conditions favorables à la création d'un service luxembourgeois

Avant même la concrétisation des recommandations faites lors de l'étude menée en 2017, il

fut décidé de mobiliser les acteurs économiques susceptibles de s'intéresser au transport des bagages touristiques en mettant à leur disposition un outil apte à concrétiser un tel service.

Plutôt que de songer à proposer un tel service à « prix coûtant », les promoteurs de celui-ci se sont interrogés quant au « prix maximum » qui serait acceptable pour la clientèle touristique visée pour un bagage transporté d'un point à un autre de l'ensemble du territoire luxembourgeois.

La décision fut prise de retenir le montant de 12,00 EUR par trajet pour un bagage, en sachant bien sûr que le coût du transport serait fatalement, pour le transporteur, plus élevé (rétribution du chauffeur, amortissement du véhicule, carburant, ...).

Le modèle de financement retenu

Il avait été décidé, lors du lancement du système, que celui-ci serait gratuit en 2020 et 2021 et que des bons d'une valeur de 50,00 EUR, à valoir sur le coût de l'hébergement, seraient en outre distribués aux touristes qui feraient usage de ce service de transport des bagages.

Ensuite, le Ministère de l'Economie prendrait en charge tout l'excédent au-delà du prix de 12,00 EUR par trajet.

Lorsque le volume des transactions serait suffisamment élevé pour que ce service devienne viable sans aides financières publiques, il a été prévu de rendre au marché ce qui devait logiquement être géré par lui.

Le lancement et le déroulement du service

La dénomination « Move We Carry » (littéralement « Bougez, Nous Portons ») fut choisie pour ce nouveau service (2)(3).

En termes d'horaires, il a été constaté que les acteurs du secteur du transport scolaire et des personnes à mobilité réduite font face à une période de moindre activité, en journée, entre 09h00 et 16h00.

Dès lors, les opérateurs pourraient, en plus de leurs activités classiques, charger des bagages au lieu du logement des touristes le matin avant 09h00 et les décharger au lieu de l'étape suivante, le jour même, entre 16h00 et 17h00.



Un bilan

Après quatre années et demie d'existence, et un démarrage en flèche durant la pandémie COVID-19 (2.500 bagages transportés et 90.000 nuitées enregistrées en 2020 * 1.200 bagages en 2021), on constate qu'une certaine demande continue à exister aujourd'hui, alors même que le régime initial de gratuité (2020-2021) a dû, pour des motifs de pérennité économique bien compréhensibles, faire place ensuite, à partir de 2022, à des tarifs comprimés autant que possible mais qui se sont traduits par un tassement des résultats (500 bagages transportés en 2022 * 600 bagages en 2023).

Le potentiel de développement du service continue d'être réel, étant entendu qu'il devra être analysé et affiné en permanence, notamment en termes de diversification des destinations et des formules pour s'adapter à l'évolution des envies ainsi que des modes de vie de la clientèle à laquelle il s'adresse.

(1) M. Claude HALSDORF, Grand-Duché de Luxembourg, Ministère de l'Economie - Direction générale du tourisme - Coordination tourisme actif * claud.halsdorf@eco.etat.lu * Boulevard Royal 19-21 - L-2449 Luxembourg - Tél. (+352)247-84755

(2) www.movewecarry.lu

(3) Conditions générales du service MoveWeCarry : https://www.movewecarry.lu/fr/accueil.html?file=media%2Fallgemein%2FCG-move-we-carry-FR.pdf Questions fréquemment posées : https://www.movewecarry.lu/fr/accueil.html?file=media%2Fallgemein%2Fmovewecarry_faq_fr.pdf



Olivier GERNAY

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.

28.05.24 **CLERSY** Christophe écrite
La passerelle piétonne du pont sur la Sambre

18.04.24 **HAZEE** Stéphane écrite
Les aménagements sur le RAVeL à Mariembourg

10.04.24 **DURENNE** Véronique écrite
La réfection du chemin du halage le long du canal de l'Espierre à Estaimpuis



Jacques BOTTE

- 09.04.24 **BASTIN** Christophe écrite
L'exécution du plan d'action Wallonie Cyclable 2030
- 08.04.24 **DESQUENNES** François orale
Le RAVeL de Le Roeulx-Soignies
- 28.03.24 **HAZEE** Stéphane écrite
Les travaux du RAVeL entre Namur et Floreffe
- 26.03.24 **DISABATO** Manu écrite
Les investissements cyclables en Wallonie
- 21.03.24 **DURENNE** Véronique écrite
La finalisation du tronçon EV5 entre Renaix et Russignies

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.

22.04.24 **DI MATTIA** Michel écrite
Les balades touristico-commerciales

10.04.24 **DESQUENNES** François écrite
Les organismes touristiques

08.04.24 **DI MATTIA** Michel écrite
L'extension du réseau points-noeuds

25.03.24 **GOFFINET** Anne-Catherine orale
Le soutien aux trains touristiques

Historique de la ligne Dunkerque - Adinkerke

La ligne de Dunkerque à Bray-Dunes est une ligne ferroviaire française qui relie la gare de Dunkerque, sur la ligne d'Arras à Dunkerque-Locale, à la frontière franco-belge, prolongée par la L73.

Les travaux de construction de la ligne ferroviaire entre Dunkerque et Fumes (Veurne) ont débuté en 1865 et se sont terminés le 10 février 1870. Durant l'entre-deux-guerres, il y avait même deux voies pour relier ces deux gares. Il n'en restait plus qu'une seule après 1945.

Le trafic des voyageurs étant en nette diminution, le 27.09.58, la liaison ferroviaire allait être remplacée par une compagnie de bus française. Entre 1958 et 1960, le trafic international de voyageurs fut supprimé avant que, plus tard, la ligne soit encore empruntée sporadiquement par des trains touristiques.



LES DUNES DE FLANDRE

À 200 km, pas loin de chez nous : dépaysement assuré. Si vous voulez que Dunkerque vous soit conté, accompagnez-nous au prochain week-end du 4 au 6 octobre 2024.

Dunkerque où la mobilité est mise en avant, ville cyclable, bus gratuit et électrique, troisième port de France et cité du célèbre corsaire Jean Bart, la ville est dotée d'une riche histoire maritime et ne demande qu'à être découverte.



Vendredi 4 octobre 2024 :

18h00 : accueil à l'hôtel All Suites, Avenue de l'Université - 59140 Dunkerque.

19h45 : repas au restaurant « La Cambuse »

Samedi 5 octobre 2024 :

09h30 : Départ à vélo - 73 km

Nous allons parcourir la superbe digue de Malo-les-Bains nouvellement aménagée et dédiée aux piétons et cyclistes. Ensuite, l'ancienne ligne de chemin de fer Dunkerque vers la frontière belge aménagée en voie verte, appelée Vélor maritime, qui fait partie intégrante de l'EV4, nous permettra de longer les célèbres dunes

Digue de Malo-les-Bains

Dewulf à Leffrinckouke, la dune Marchand à Zuydcote et enfin la dune du Perroquet à Bray-Dunes. Des plages qui s'étendent à l'infini, des espaces naturels préservés. Les dunes de Flandre offrent un paysage exceptionnel entre Dunkerque et Bray-Dunes.

Par de petites routes en employant les nouveaux points-nœuds inaugurés récemment, nous pourrions rallier Hondshoote notre lieu de pique-nique. Nous serons accueillis dans un café Rando, spécialisé dans l'accueil des marcheurs et cyclistes.

Par la suite, les points-nœuds ainsi que la véloroute des Flandres (V364) nous guideront en direction de Bergues. Nous traverserons le bois des forts, magnifique ensemble, créé dans les années 1970, 350 hectares environ ont été plantés principalement peupliers, aulnes, saules et frênes. Les multiples pistes cyclables nous permettront de rallier notre hôtel à Dunkerque.



Bois des Forts

19h45 : repas au restaurant « La Cambuse »

Dimanche 6 octobre 2024 :

09h30 : Départ à vélo - 41 km



Nous allons découvrir l'architecture de Dunkerque ainsi que celle de Malo-les-Bains par les innombrables pistes cyclables. La digue de mer rendue aux piétons & cyclistes, nous permettra de découvrir ces splendides villas belles époques qui fleurissaient à partir du XIX siècle.

Nous reprendrons la Vélor maritime, mais dans l'autre sens pour nous rendre à Bergues, ville fortifiée avec son beffroi mémorable, et rendu célèbre par le film "Bienvenue chez les Ch'tis". Petit passage par la gare datant de 1857 ; ensuite, il sera l'heure de déjeuner où nous avons prévu un arrêt au restaurant « Le Bruegel », pour terminer notre W.E. Il restera encore 11 km pour rejoindre Dunkerque en longeant le canal de Bergues.

Matériel à emporter avec soi

Vélo en bon état avec chambre à air de réserve, Casque recommandé, Eau.

Les prix :

Par personne en chambre double : 250,00 €
Supplément single : 60,00 €

Rappel des conditions de participation :

1. Le voyage est exclusivement réservé aux membres de l'ASBL Chemins du Rail en ordre de cotisation.
2. Les participants certifient qu'ils sont capables d'effectuer deux balades de 73 et 41 km pendant le week-end. Aucune voiture-balai n'est prévue durant le week-end. Les trajets seront guidés et encadrés par des personnes désignées par Chemins du Rail.
3. Chaque participant engage sa responsabilité et assure sa propre sécurité sur l'ensemble du parcours.
4. Il est impératif de se munir d'un vélo en bon état de marche et d'un matériel de réparation minimum. Une chambre à air de rechange est indispensable. Nous déclinons toute responsabilité en cas de dégâts aux vélos.
5. Chemins du Rail décline toute responsabilité en cas d'accidents, dommages corporels, problèmes de santé qui seraient causés aux participants et ne supportera pas les frais qui en résultent.
6. L'ASBL recommande que chaque participant(e) contracte une assurance annulation.
7. Les participant(e)s s'engagent à respecter les consignes de sécurité et autres en vigueur au moment du week-end.

Ce prix comprend : 2 nuitées à l'hôtel All Suites, 2 petits déjeuners, 1 pique-nique à midi, sans les boissons, 1 repas à midi, dimanche (3 services, les boissons comprises + apéro), 2 dîners (2 services, ou menu végétarien, boissons comprises).

Inscriptions sur le site de CDR à partir du 05.07.24 (www.cheminsdurail.be) en précisant si vous désirez une chambre twin, double ou single. Merci de préciser lors de votre inscription, si vous choisissez pour les repas du soir le menu traditionnel ou le menu végétarien.

Parking voitures & vélos gratuits

Attention : le nombre de places étant limité, ne tardez pas à vous inscrire. Nous nous réservons le droit de clôturer les inscriptions avant la date limite.

Versement d'un acompte de 100 € sur le compte BE51 0682 1681 7962 de l'asbl « Chemins du Rail » afin de réserver votre place.



Daniel
ALLAIGRE

OPERATION COMPTAGES SUR LE RAVeL



Vous les avez peut-être aperçus lors d'une sortie sur le RAVeL, nos bénévoles, dossard jaune et porte-document à la main. Voici à nouveau venu le temps des comptages ! De mai à août, notre asbl est chargée d'évaluer la fréquentation de différents tronçons du réseau et d'effectuer une enquête portant sur l'utilisation et la qualité du RAVeL emprunté.

Pourquoi les comptages ?

L'opération « comptages » fait partie de nos missions. Nous sommes mandatés par le SPW, le CGT et l'AWaP, depuis plusieurs années déjà, pour récolter des informations précieuses aux prises de décision en matière d'infrastructure.

Grâce à ces opérations, le service public dispose d'indications sur la fréquentation du RAVeL, son usage (ponctuel ou régulier, pour de courtes ou longues distances, à des fins récréatives ou utiles...) et les besoins de ses utilisateurs selon qu'ils sont principalement piétons, cyclistes ou à mobilité réduite. Et peut donc mieux orienter ses efforts...



Un usager heureux !

Comment compte-t-on ?

Les jours de comptage ne sont pas choisis au hasard. Nous prenons soin de les réaliser au printemps-été pour bénéficier au maximum d'une météo (supposément) clémente et de couvrir aussi bien la période scolaire que les « vacances ». Pour chaque lieu de comptage, nous comptons une journée entière (de 8h à 17h) en semaine et une autre le week-end.

De cette manière, nous obtenons une vue plus complète de l'usage des différents tronçons : déplacements utiles la semaine, en période scolaire, usage récréatif les week-ends et intérêt



Laurence
SWAELUS

Explications (de notre président !)



touristique (avec, dans certaines localités, de plus en plus de cyclistes itinérants) en période de congés scolaires.

Le comptage quantitatif consiste à relever le nombre de passages des usagers à un point donné du RAVeL en distinguant les piétons, les cyclistes, les VAE (vélo à assistance électrique), les rollers ou trottinettes, les cavaliers et les PMR (comptabilisés dans cette dernière catégorie : les personnes en chaise roulante, les personnes accompagnées d'un enfant en poussette, les personnes âgées se déplaçant difficilement, les voiturettes et les personnes malvoyantes).

L'enquête qualitative, quant à elle, menée à l'aide d'un questionnaire, porte sur les motifs de déplacement, les habitudes et l'appréciation du RAVeL par les usagers.

Liste des lieux de comptage :

Plombières - Stavelot - Leuze -
Colfontaine - Fauroeux - Châtelet
- Nivelles - Bastogne - Mons - Leers
Nord - Lessines - Lobbes - Poulseur -
Barvaux - Liège - Waulsort - Wépion.

Où compter ?

17 lieux ont été sélectionnés cette année soit 40 journées de comptages (8 comptages ayant été demandés pour Waulsort)... un beau challenge auquel nos fantastiques bénévoles s'attèlent avec détermination !



Photo souvenir de notre coordinatrice avec deux randonneurs

Le Beau Vélo de RAVeL 2024 sur le départ !

En ce début d'été, le BVR (Beau Vélo de RAVeL) invite les participants à découvrir de nouvelles contrées en Wallonie. Adrien Joveneau, Olivier Colle et Marie-Pierre Mouligneau animeront les différentes étapes. Le Beau Vélo, c'est avant tout un état d'esprit et surtout une équipe qui partage des expériences cyclistes et qui permet ainsi de découvrir de magnifiques coins dans toute la région.

De belles journées en perspective, avec des artistes iconiques, des invités formidables, mais aussi des animateurs puisque le BVR célébrera les 20 ans de Vivacité. Julien Lapraille, le nouveau chef cuisinier, partagera sa bonne humeur ainsi que toutes les spécificités culinaires de ces magnifiques régions.

Chaque samedi, les participants seront accueillis dans le village où ils pourront découvrir de nombreux stands qui raviront petits et grands.

09.30 : ouverture du village
10.00 : ouverture des stands (jusqu'à 18.30)



11.30 : repas possible
13.10 : départ de la balade
14.15 : ravitaillement
15.50 : retour de la balade
16.10 : show case

Comme l'année dernière, le lieu du départ et d'arrivée du BVR se situera au cœur du village de manière à offrir une expérience agréable et la possibilité de profiter des animations tout en savourant un repas ou une boisson.

Le direct sur Vivacité se déroulera chaque samedi de 12h (nouveau) à 16h. En TV sur la Une, l'émission résumant l'étape de la veille sera diffusée le dimanche dès 13h35. Rendez-vous chaque samedi.

Chemins du Rail y sera. Le SPW (Service Public de Wallonie) vous attendra sur son stand avec les cartes RAVeL et répondra à toutes vos questions.

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



Départ d'un Beau Vélo

LIEUX

Flobecq : la région des collines offre de magnifiques points de vue avec une découverte du parc naturel et de ses nombreux trésors, un jardin parfumé composé de huit cents variétés d'hydrangeas ou encore les venelles de l'art.

Saint-vith : à l'intersection de l'eifel et de l'ardenne, la région invite aux parcours découvertes, en s'arrêtant à la tour büchel et en plongeant par la suite en pleine nature. La vennbahn restera bien sûr incontournable.

Châtelet : la ville de naissance de rené magritte montrera ses richesses et ses curiosités : son plan rocheux et sa grotte ainsi que la maison de la poterie.

Houyet : la commune propose près de 450 km de promenades balisées. Le château de vèves et son décor féérique tendent les bras aux promeneurs. Le village de celles, labellisé parmi les plus beaux de wallonie et le musée de la besace valent le détour.

Francorchamps : cette étape donnera aux participants l'occasion de pédaler sur le circuit de spa-francorchamps, ce circuit mythique qui cohabite aux alentours avec une nature luxuriante, riche en faune et en flore et qui offre un écosystème riche.

Gerpennes : ici, dans la cité de sainte-rolende, c'est le patrimoine qui est mis en valeur. Les châteaux de loverval, d'acoz, de lausperel possèdent une architecture d'une grande beauté. Les produits du terroir ne sont pas en reste.

Welkenraedt : deux très beaux châteaux font le bonheur des randonneurs dont celui du ruyff, exemple typique d'une résidence campagnarde des seigneurs du moyen-âge. C'est aussi l'occasion de découvrir l'histoire des exploitations minières de la commune mais aussi le cimetière américain "henri-chapelle", un lieu de mémoire de la seconde guerre mondiale.

Libramont : célèbre pour sa foire agricole, le plan d'eau de libramont donne rendez-vous aux nageurs ainsi qu'aux pêcheurs un petit tour au musée des celtes aidera à comprendre leur civilisation.

Jacques BOTTE



Stand Chemins du Rail

Les dates de l'année 2024 sont les suivantes :

Dates	lieux	lignes	Invités	Artistes
06.07	Flobecq	L87	A. Karembeu et P. Boxho	Augustin Galiana
13.07	Saint-Vith	L48	A. Morisse	Daddy K.
20.07	Châtelet	L119	A. Bison	YKONS
27.07	Houyet	L156	H. Lotti	Kid Noize
03.08	Francorchamps	L44a	S. Bovy	Benny B
10.08	Gerpennes	L138	P-N. Marques	Invité surprise
17.08	Welkenraedt	L39	H. Roosen	Suarez
24.08	Libramont	L163	Kody	Alex Germys

DE LA CITÉ DE MAGRITTE ...

Notre balade du dimanche 8 septembre prochain nous fera découvrir à vélo différents RAVeLs et aménagements cyclables dont pour plusieurs d'entre eux, notre asbl a eu le plaisir de contribuer.

Pour un parcours de 42 km au total, nous partirons de Châtelet, ville qui vit grandir le jeune Magritte, peintre bien connu. Arrivé à l'âge de 6 ans, il y fréquenta l'école primaire et une année du secondaire avant de migrer vers d'autres destinées. Le vaste parking de la gare de Châtelet, située sur la ligne 130, nous permettra un stationnement et un regroupement aisés.

C'est de là que nous parcourrons le RAVeL de la Sambre en direction de Namur. L'alternance de bâtiments industriels et de paysages plus bucoliques nous conduiront jusqu'à Tamines. Laissant la Sambre derrière nous, nous traverserons cette section de la Ville de Sambreville par une astucieuse succession de SUL et contre SUL (Sens Uniques Limités) empêchant tout transit des véhicules motorisés par ces rues locales. Et je peux vous dire que le Directeur des travaux de Sambreville en est particulièrement fier.

Seule difficulté de la journée en termes de cyclabilité, nous franchirons successivement trois ronds-points. Et c'est une suite de pistes cyclables qui nous mènera jusqu'à Fleurus. Fleurus qui, à une certaine époque, fut pionnière en aménageant l'ancienne ligne vicinale 516 en Pré-RAVeL.

Et de Fleurus, nous rejoindrons Ligny (commune de Sombreffe) par la liaison RAVeL du « Pont de

Le chateau de la Paix



Ligny » et le Pré-RAVeL de la ligne 147. Et fieré pour notre asbl, cet itinéraire entièrement fléché par le SPW, fut en bonne partie redynamisé grâce à nos interventions, nos relevés de terrain, notre sensibilisation des trois directeurs des travaux et des Echevins en charge de la mobilité des communes de Sambreville, Fleurus et Sombreffe, notre contribution à un appel à projet lancé en 2017 par le Ministre en charge de la mobilité. Six ans plus tard, les chaînons manquants étaient réalisés et ouverts aux cyclistes.

C'est le syndicat d'initiative de Sombreffe, labellisé « Bienvenue vélo », qui nous accueillera pour le temps de midi dans les locaux de son musée « Ligny 1815 », musée que nous aurons l'occasion de parcourir en visite libre. Un musée à taille humaine installé dans une ancienne ferme témoin des combats en 1815, dernière victoire de Napoléon la veille de Waterloo. Un parcours de la visite vous propose un voyage au cœur des batailles napoléoniennes et de la vie rurale de l'époque. Des dispositifs immersifs, participatifs et même des casques de réalité virtuelle. Laissons-nous surprendre.



Inauguration de la liaison RAVeL Fleurus - Ligny le 20.09.23

Après un repas formule barbecue bien mérité, nous réenfourcherons nos bicyclettes vers Fleurus. Nous ferons un court détour par le Château de la Paix, Hôtel de Ville de Fleurus, où Napoléon passa sa dernière nuit avant Waterloo. Nous rejoindrons alors la « Houillère », RAVeL ligne 119, par le bois de Soleilmont. Bien des projets supportés notamment par notre asbl et le GRACQ local sont en cours sur cette partie de notre balade : piste cyclable le long de la RN29, RAVeL dans le bois de Soleilmont, réseau points-nœuds. Prévus pour 2023 / 2024, seront-ils opérationnels lors de notre randonnée ? Ce sera la surprise du jour espérons-le.

Et c'est la Houillère qui nous ramènera à la gare de Châtelet avec peut-être un petit arrêt au bistrot de la gare de Gilly-Sart-Allet, propriété de l'association sociale « Faim et Froid » et dénommée le « Relais du RAVeL ».

Planning

09h15 : Accueil sur le parking de la gare de Châtelet

09h40 : Départ de la balade du matin (24km)

De 12h00 à 14h00 : Pause, repas de midi, visite libre du musée Napoléon

14h00 : Départ pour le retour de l'après-midi (18 km)

16h00 : Drink au relais du RAVeL

17h15 : Arrivée à la gare de Châtelet

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

S'y rendre

En train :

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

ALLER :

Namur : 08.53 - Châtelet : 09.35

Charleroi Central : 09.17 - Châtelet : 09.24

RETOUR :

Châtelet : 17.25 - Namur : 18.09

Châtelet : 17.36 - Charleroi Central : 17.42

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

En voiture :

Rendez-vous : à la gare de Châtelet 6200 - place de la gare

Possibilité de parking à proximité.

... AUX ÉVOCATIONS DE LA DERNIÈRE VICTOIRE DE NAPOLÉON !

Coût et inscription

L'inscription s'effectue en ligne en complétant, à partir du mois d'août, le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdudrail.be). La réservation et le paiement sont obligatoires. Clôture des inscriptions le 2 septembre (nombre de participants limité à 50 personnes).

Membres 35 € ; Non-Membres 40 € comprenant le repas de midi (hors boissons), la visite du musée Napoléon, le drink au « Relais du RAVeL ». Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 2 septembre avec la mention « Journée du 8 septembre 2024 » et le nom des participants. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.



Jacques COUNET

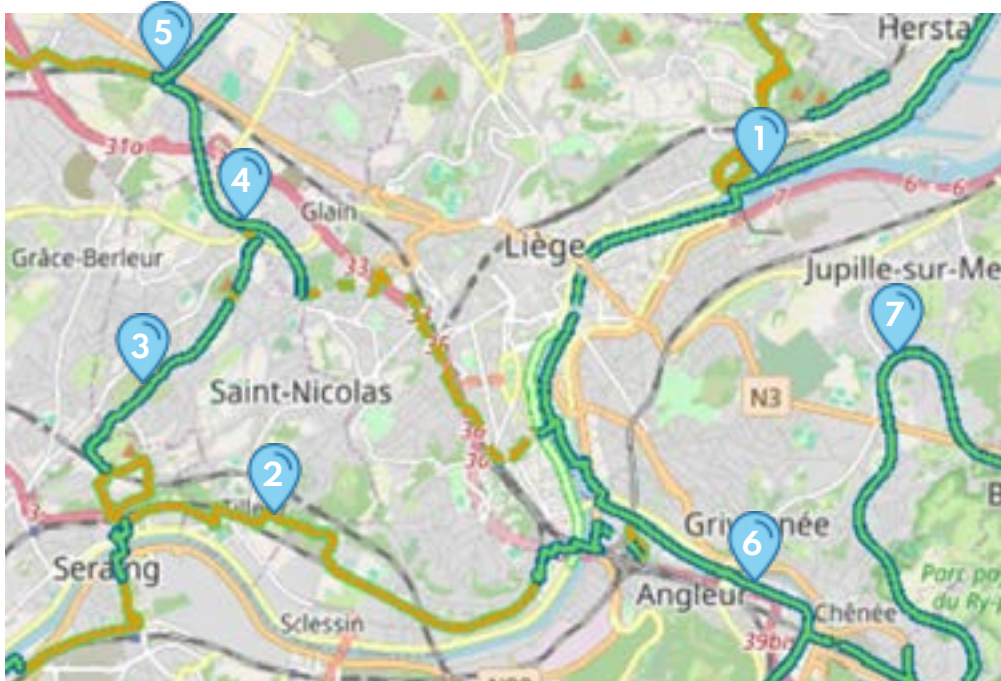


Le RAVeL dans la Cité Ardente !

Si l'on vit en région liégeoise, on est souvent étonné de la densité du Réseau de voies lentes que l'on peut découvrir. En effet, Liège, capitale de la Principauté, se trouve au croisement d'un véritable "nœud ravelistique". La Meuse, l'Ourthe et la L38 en sont la colonne vertébrale.

Ce réseau permet un usage aussi bien touristique qu'utilitaire pour se rendre au travail puisqu'il traverse le cœur de la cité où se trouvent de nombreuses écoles et entreprises.

Carte du RAVeL de la région liégeoise



- 1. Le RAVeL de la Meuse
- 2. Liaison cyclable
- 3. Ligne 212
- 4. Ligne 210
- 5. Ligne 31
- 6. RAVeL de l'Ourthe
- 7. L38

1. Le RAVeL de la Meuse (EV19 ou encore la route des citadelles) est un itinéraire vélo entièrement balisé qui offre aux cyclistes de découvrir les merveilleux paysages de cette vallée. Il permet vers l'Ouest de rejoindre Namur - Dinant et plus loin la France. Vers le Nord, il nous emmène en direction de Visé, Maastricht, porte d'entrée des Pays-Bas. Le RAVeL de la Meuse s'inscrit aussi dans le cadre de l'EV3 qui relie la source du fleuve (en France) à son embouchure (aux Pays-Bas).

2. Une Liaison cyclable balisée débute de la rue Ferrer à Seraing et rejoint le quai de Rome à Liège. Elle favorise la continuité du RAVeL de la Meuse où l'accès à ses rives s'avère impossible.

3-4-5. Les L212, L210 et L31 sont d'anciennes lignes ferrées reliant Saint-Nicolas à Liers, sur une longueur d'une dizaine de kilomètres. Nous sommes ici en présence d'un RAVeL urbain riche en biodiversité, appelé la voie verte des gueules noires en souvenir des anciens mineurs et donc des mines, véritable poumon économique de la région.

6. Le RAVeL de l'Ourthe nous emmène tout le long de cette vallée aux paysages bucoliques et reposants à la découverte de beaux petits villages et d'un patrimoine riche en diversité.

7. La L38 traverse le Pays de Herve. Allant autrefois de Plombières à Chênée, elle a été transformée en un magnifique RAVeL pour le plus grand plaisir des usagers au quotidien.

Mais le réseau cyclable à Liège ne se limite pas aux quelques lignes citées. Le centre-ville est également doté de nombreux aménagements permettant aux vélos de rejoindre divers endroits.

Plan cyclable de Liège



¹<https://www.liege.be/fr/vivre-a-liege/mobilite/velocite/plan-cyclable>



Traversée de Liège

Sur cette carte extraite du site du plan des pistes cyclables¹ nous observons clairement une volonté d'amélioration pour les déplacements en modes actifs.

Alors, n'hésitez pas ! Liège vous attend à vélo !



Étienne MEULEMAN



Le RAVeL est destiné aux déplacements doux et actifs ; ce qui inclut les piétons les cyclistes, les rollers, les PMR, les cavaliers parfois. La cohabitation entre ces différents types d’usagers n’est pas toujours aisée.

Quelques règles de conduite et de savoir-vivre sont cependant recommandées. Et un des problèmes rencontrés sur les voies vertes; notamment lors des sondages réalisés lors de nos comptages, sont les piétons avec leurs animaux de compagnie, bien souvent des chiens.

Rappelons ici que la circulation sur le RAVeL est régie par l’article 22quinquies du Code de la Route (bientôt de la voie publique) ayant trait à la circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers. “ Ne peuvent circuler sur ces chemins que les catégories d’usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux F99a ou F99b placés à leurs accès.”



Quid des chiens ?

- 1. Les chiens sont autorisés Toutefois la réglementation spécifie qu’ils doivent constamment être tenus en laisse (pas trop longue), spécialement à l’approche des cyclistes ;
- 2. Tout usager doit garder le contrôle sur son chien et doit donc pouvoir le maîtriser. En outre, il doit respecter les règlements communaux, notamment en ce qui concerne les “chiens dangereux” ;
- 3. Sachez aussi que le propriétaire du chien est tenu à ramasser ses déjections sous peine d’amende.

Rappelons aussi ici que le cycliste a quant à lui des devoirs :

- 1. Il ne peut en aucun cas pendant qu’il se déplace à vélo, promener son chien en le tenant en laisse ;



LES ANIMAUX DE COMPAGNIE SUR LE RAVeL

Jacques BOTTE



- 2. Le vélo doit obligatoirement être muni d’une sonnette (avertisseur) afin que le cycliste puisse annoncer son arrivée ou prévenir d’un danger.
- 3. La vitesse de déplacement est limitée à 30 km/h..

En résumé, il incombe à tout usager de prendre toutes les précautions nécessaires pour ne pas porter atteinte à la commodité des autres utilisateurs du RAVeL et à la sécurité publique.





UNE AGENCE

Voilà du nouveau dans le monde des voyages !

Lorsque vous souhaitez voyager, vous trouvez très facilement des agences qui vous ouvrent les portes du monde en avion ou moins loin, en voiture. Mais lorsque vous souhaitez voyager en train bien au-delà de nos frontières et des relations en TGV ou ICE, c'est nettement moins facile.

Tout seul devant votre écran, il n'est pas évident de s'y retrouver sur les sites des différents opérateurs ferroviaires - encore faut-il les connaître - et surtout, d'acheter vos différents billets, avec parfois réservation obligatoire comme notamment pour les trains de nuit. Il y a bien les 'Pass Interrail' - www.interrail.eu - et son appli 'Rail Planner' vous permettant de voyager facilement presque librement dans 33 pays européens. Mais comment organiser ses déplacements, ses activités, ses visites ainsi que son logement ? Où trouver des conseils et éviter les pièges ? Et surtout, lorsqu'en cours de voyage, il y a des surprises, comment s'en sortir et trouver une solution ?

Bref, pour ceux qui n'ont pas l'habitude et qui ne sont pas des routards ferroviaires, il y a maintenant une agence belge qui vous facilite les déplacements en train, notamment pour les vacances, en famille ou en groupe : c'est Railtrip.travel. Elle existe depuis 2020 et depuis quelques temps, elle a pignon sur rue dans le centre de Namur, rue des Carmes 33.

J'ai poussé la porte de cette agence pour rencontrer son fondateur, Fabian Pirard.

D'emblée, il m'indique que son agence 100% ferroviaire est le fruit d'une passion du voyage en train. Avec des débuts modestes touchés par le confinement en 2021, Railtrip a alors saisi l'opportunité des possibilités de voyages en train chez nous en réalisant des fiches de balades à vélo ou à pied de gare en gare pour Visit Wallonia. Des citytrips ont suivi, en Belgique et en Europe.



DE VOYAGES FERROVIAIRES AVEC PIGNON SUR RUE !



Marc
GRIETEN

Railtrip répond à vos souhaits et besoins personnels et se rémunère au prorata des heures passées pour l'établissement des carnets de voyage (votre railbook) avec billets et vouchers. Car bien sûr, il est possible de visiter des pays entiers en train et d'y faire du tourisme sans se faire du souci : tout est étudié et testé, les activités et les visites, les hôtels et les hébergements.

Ainsi, Railtrip peut vous proposer du 'clé sur porte' - des fiches sont disponibles notamment pour les pays scandinaves - mais aussi répondre à vos attentes pour des découvertes personnelles qu'elle se fera un plaisir de mettre sur pied en tenant compte par exemple, de la famille et des vélos.

Sa valeur ajoutée est de trouver l'offre qui vous convient et de la place dans les trains. Elle se limite logiquement à l'Europe et vous propose uniquement des trajets ferroviaires : votre empreinte carbone est garantie limitée !

Forte de 5 employés à temps plein et de stagiaires, cette PME sous forme de SRL assume ses objectifs et sa spécialité : oser l'aventure ferroviaire ; comme toutes agences, elle assure la continuité de votre voyage en cas de problème.

Autant savoir que cela existe !

www.railtrip.travel - info@railtrip.travel

DE GARE EN GARE

La Maison du Tourisme « Explore Meuse » a pour mission non seulement d'accueillir les visiteurs mais aussi de promouvoir l'ensemble de son territoire. Au cœur de la Wallonie, « Explore Meuse » est une destination d'une diversité remarquable regroupant 12 communes : Anhée, Dinant, Eghezée, Fernelmont, Fosses-la-Ville, Hastière, La Bruyère, Mettet, Namur, Onhaye, Profondeville et Yvoir.

« Explore Meuse propose des balades-découvertes en profitant des gares ou haltes SNCB de la région »

Jacques BOTTE



Chloé Dive, Coordinatrice
Explore Meuse



La Maison de Tourisme souhaite ainsi faire découvrir des activités de manière exclusive et raconter l'histoire et la vie de ses habitants. Située au cœur de la Wallonie, « Explore Meuse » offre notamment la possibilité de découvrir les multiples facettes de son terroir et qui plus est de proposer des balades-découvertes en profitant des gares ou haltes SNCB de la région.

Nous avons contacté Chloé DIVE, coordinatrice de cette Maison du Tourisme située avenue Colonel Cadoux, 8 à Dinant.

1. Comment «Explore Meuse» en est arrivé à proposer des parcours de gare en gare ? D'où vient cette idée?

La situation sanitaire liée à la COVID19 fut pour le tourisme et ses acteurs un réel traumatisme. La relance et le soutien de ce secteur étaient dès lors indispensables.

Cette évolution s'est caractérisée

progressivement par un tourisme de proximité. L'engagement est devenu et reste encore plus fort à l'heure actuelle, en faveur de la durabilité et de l'environnement.

La demande de balades, de randonnées constituait un élément central. Cette tendance était donc une opportunité pour « Explore Meuse » de développer une offre « promenades » de manière durable. Le projet « de gare en gare » s'imposait, d'autant que le territoire possédait un avantage non négligeable en matière d'offre ferroviaire.

Ce projet spécifique a pris en compte les éléments suivants :

- structurer la mobilité douce dans une approche de consommation économique du territoire ;
- mettre en tourisme les attractions, les hébergements, la gastronomie et les produits du terroir ;
- valoriser le tourisme durable et les initiatives locales et commerciales ;
- encourager un tourisme harmonieux, respectueux et solidaire.

Ce projet, financé par la Région Wallonne et les fonds européens FEADER, avait pour objectif de fédérer les 12 communes en mettant en valeur les coins parfois méconnus par le biais de l'itinérance et de la mobilité douce à travers 14 balades (13 pédestres et 1 cyclo) au départ d'une gare : les itinéraires variant de 7km à 80 km et de 67m à 279 m de dénivelé.



Pas moins de 15 arrêts ferroviaires sont concernés : Saint-Denis-Bovesse, Rhisnes, Namur, Marche-les-Dames, Ronet, Flawinne, Jambes, Jambes-Est, Dave-Saint-Martin, Naninne, Lustin, Godinne, Yvoir, Dinant et Anseremme.

2. Sont-ils agrémentés par des découvertes, des curiosités, des moments de pause ? Le label

“Bienvenue vélo” (BV) est-il intégré dans les parcours ?

« De Gare en Gare » cible non seulement les amateurs ou les expérimentés de randonnées mais aussi toute personne désireuse d'intégrer des initiatives respectueuses de l'environnement.

Chaque circuit fait l'objet d'une fiche contenant le tracé, ses variantes ainsi que des informations touristiques et a donc été conçu autour de curiosités, sites, panoramas, restaurants, hébergements. La plupart des balades étant pédestres, il n'était pas primordial d'intégrer le label BV dans les parcours.

Avec le temps et au vu du succès et de la demande, nous avons dû commander une nouvelle impression avec une quantité doublée. Les visiteurs peuvent se les procurer gratuitement auprès de chaque syndicat d'initiative, office du tourisme, des attractions, des hébergements de la destination et à l'occasion de salons ciblés



randonnées. Une version en néerlandais a également été imprimée.

3. A quelles difficultés avez-vous été confrontée pour la mise en place de ce projet ? Avez-vous bénéficié de soutiens particuliers ? Quelles sont vos relations avec la SNCB ?

Les personnes chargées de ce projet ont hélas quitté la MT en cours de réalisation. Nous avons donc été amenées à reprendre le dossier. Nous avons fait appel aux organismes touristiques locaux pour concevoir les itinéraires (syndicats d'initiative, offices du tourisme et GAL). Le projet a été financé par les fonds européens FEADER et la Région Wallonne à raison de 80 %. Nous n'avons pas spécialement créé de rapport spécifique avec la SNCB.

4. Vous avez intégré certaines sections de RAVeL. Qu'en pensez-vous ?

Le réseau RAVeL est un incontournable en Wallonie. Rien ne sert de réinventer la roue. Nous nous sommes basées sur des circuits existants. Le territoire compte déjà pas mal de promenades avec différentes balises. Afin de ne pas embrouiller le randonneur, nous n'avons pas ajouté de balises spécifiques.

A chacune et chacun d'avoir le plaisir de découvrir ce territoire.

Toute information complémentaire peut être obtenue auprès de Chloé DIVE, en charge du projet :

0470. 691 925 | chlœ.dive@exploremeuse.be

CIRCUITS

1. De pierres en châteaux
Gares concernées : Namur -
Bovesse-Rhisnes
Distance : 41 km

2. Vins et patrimoine à vélo
Gares concernées : Namur -
Bovesse-Marche-les-
Dames
Distance : 75.5 km

3. Rendez-vous en "Terres-
de-Meuse"
Gares concernées :
Marche-les-Dames - Seilles
- Andenne - Statte
Distance : 62 km avec trois
circuits possibles

4. Les blanches pierres
Gare concernée : Marche-
les-Dames
Distance : 8 km

5. Par monts et vallées
Gare concernée : Naninne
Distance : 7 km

6. Dans les pas des marches
folkloriques
Gares concernées : Namur -
Walcourt
Distance : 80 km

7. Retour à la Belle Epoque
Gares concernées : Yvoir -
Godinne
Distance : 7.4 km

8. En train dans la vallée
du Bocq (uniquement les
dimanches de juillet et
d'août)
Gares concernées : Ciney -
Lustin
Distance : 13 km

9. Balade des trois châteaux
Gares concernées : Yvoir -
Dinant
Distance : 28 km

10. Balades des prairies
sèches
Gares concernées : Dinant
- Yvoir
Distance : 16 km

11. Diversité de la vallée de la
Meuse
Gares concernées :
Anseremme - Dinant
Distance : 49 km

12. Balade des points de vue
Gare concernée : Lustin
Distance : 14.8 km

13. Bois, champs et rivières
Gares concernées :
Namêche - Sart-Bernard -
Namur
Distance : 52 km

14. Autour de la Molinee
Gares concernées :
Godinne - Dinant
Distance : 32.1 km

La gagnante du précédent jeu est :
Liliane NEVEUX

Dans ce jeu, 10 noms de villes situées le long des RAVeL sont à découvrir à partir d'un indice touristique ou autre. Dans le nom de chaque ville, une case est colorée en bleu. Il vous suffira de noter les différentes lettres mises en évidence pour découvrir le mot mystère.



La personne qui découvrira le mot mystère gagnera "une balade d'un jour" organisée par CDR - repas inclus pour deux personnes. Pour départager les gagnants, il vous est cependant demandé de répondre à une question subsidiaire. Les réponses sont à adresser à : info@cheminsdurail.be pour la date limite du 15.08.24 à minuit.

1) Marche Saint-Rolende

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

2) Ville des Blancs Moussis

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

3) Pont des trous

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

4) La plus petite ville du monde

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

5) Ville d'Adolphe Sax

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

6) A la confluence de la Meuse et de la Sambre

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

7) Célèbre pour son petit singe

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

8) Le trou des fées

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

9) Hôpital à la rose

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

10) Tchantchès et Nanesse

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

Etienne MEULEMAN



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

Mot Mystère:

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

QUELQUES INFORMATIONS À ÉPINGLER EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ACTIVE

L44A : une passerelle cyclo-piétonne

Ce RAVeL de la L44A reliant Spa à Francorchamps et Trois-Ponts est doté depuis peu d'une nouvelle passerelle cyclo-piétonne qui permet aux usagers du train qui descendent au terminus SNCB de Spa Géronstère de poursuivre leur périple vers Nivezé. En effet, après plusieurs mois de travaux, cet ouvrage d'art a été ouvert au public. Les usagers peuvent aussi profiter de cette nouvelle installation avec des aménagements d'éclairage et de convivialité, notamment des bancs et des chaises longues.



Aménagement en cours sur la L86 à Ellignies-lez-Frasnes

L86 : un RAVeL transfrontalier

Ce projet de RAVeL depuis Frasnes jusqu'à la limite de territoire près de Renaix se poursuit. Le défrichage sur le tronçon Frasnes-Renaix, les opérations de défermage du tronçon et la réhabilitation de deux ouvrages d'art sont actuellement bien avancés.

RAVeL en région de Charleroi

Les L112A, L252 et L252/I, L254 sont en cours d'aménagement, spécialement entre Courcelles, Trazegnies, Forchies et Fontaine-l'Évêque. Elles complètent ainsi le réseau carolorégien et viennent bientôt

se greffer notamment au futur RAVeL de la L113 qui relie Manage à Chapelle-lez-Herlaimont.

L115 : la voie verte bientôt opérationnelle

S'il n'est pas encore possible de parcourir ce RAVeL entièrement, de nombreux tronçons sont en cours de finalisation. Grâce notamment aux investissements de la Région et de la Province de Brabant, il sera bientôt possible de relier Tubize (Clabecq) à Braine l'Alleud.

L127 : un lifting nécessaire et attendu

Le tronçon reliant Lincent à Huccorgne, a été réhabilité : un revêtement sur 22 km de RAVeL a été effectué ; de nombreux carrefours ont été sécurisés par la pose de revêtements différenciés et l'installation de potelets anti-intrusion. En outre, l'aménagement paysager a contribué à donner à ce RAVeL une dimension unique. De plus, cette L127 vient de se doter d'une nouvelle courte section ; ce qui permet ainsi de se rapprocher encore plus de Moha. Un nouveau tronçon pourrait également se voir prolongé sur la commune de Wanze et pourquoi pas, au niveau de Carmeuse pour rejoindre alors Statte.

L136A : Florennes

La L136A émanant de l'étoile de Florennes d'où diverses lignes « s'originaient », est en cours de réalisation. Les travaux notamment à Stave, permettront de se connecter à la L150 à hauteur de Mettet.



Réseau RAVeL dans la région de Charleroi

L150 : la signalisation directionnelle réactualisée

Sur l'ensemble de la L150, une réactualisation de la signalisation directionnelle entre Jemelle et Houyet est opérée. En outre, les liaisons avec le grand itinéraire régional wallon W5 entre d'une part, Wanlin - Focant - Fescoux et d'autre part, Houyet - Wiesme - Beauraing ont bénéficié de cette même réactualisation.

L'EV5 se complète

L'EV5 est un itinéraire pour vélos de 3200 km qui relie Canterbury (Royaume-Uni) à Brindisi (Italie). Une importante section traverse la Belgique. Entre Renaix et le Mont-de-l'Enclus, cette voie cyclable est malheureusement interrompue à Russeignes (limite de territoire de la Flandre). Des travaux sont enfin programmés pour poursuivre cet itinéraire européen. En outre, la L618 qui relie Bastogne à Martelange sera aménagée sur plus de 13 km entre Hompré et Radelange.



Aménagement de la L136A à Stave

Le halage de l'Ourthe à Esneux

Afin d'assurer notamment l'entretien du RAVeL sur son territoire, Esneux a pris l'initiative d'investir dans un petit véhicule électrique qui sera mis à disposition du service propreté et qui permettra ainsi de se faufiler dans des endroits moins accessibles afin d'y assurer le suivi qui incombe à la commune.

Un asphaltage pensé pour la sécurité et l'endurance des cyclistes

Une jeune ingénieure civile allemande Rebecka Sophia Kriete vient de mettre au point un nouveau type de revêtement destiné aux pistes cyclables qui assure un confort de conduite en tout temps. Ce revêtement est constitué d'un mélange d'asphalte, composé de bitume, de granulats et de divers additifs. L'ensemble se révèle particulièrement poreux, ce qui permet à l'eau de s'infiltrer rapidement et ainsi de ne pas rendre la piste trop dangereuse en cas de mauvais temps.

Ce mélange est caractérisé par sa résistance au roulement réduite, qui permet de se déplacer en faisant moins d'efforts sur un vélo classique et en économisant un peu de sa batterie sur un vélo électrique. Ce revêtement innovant pourrait se développer notamment en Allemagne si les premiers tests s'avèrent concluants.

Patrimoine ferroviaire

A la fin de l'été, l'asbl « chemins du rail » est invitée à participer à deux manifestations importantes relatives au patrimoine ferroviaire :

- l'une à Saint-Ghislain les 15.08 - 17.08 - 18.08 dans le cadre du PFT (Patrimoine ferroviaire et Tourisme) avec tenue d'un stand. A cette occasion, diverses animations sont prévues dont la mise en valeur des entreprises ferroviaires et la circulation de trains sur les L100 et L242, lignes jamais parcourues par un train de voyageurs. Une première !

- l'autre à Grupont, à l'ancienne gare, le 14.09 à l'initiative de l'Administration communale de Tellin, sur la thématique du patrimoine ferroviaire.

Jacques
BOTTE



LES VOIES VERTES : UNE FAMILLE EN EUROPE

UN ŒIL SUR LES RÉALISATIONS DE 4 MEMBRES DE L'AEVV

Des initiatives pionnières et des exemples de réussite ont mis en évidence le rôle essentiel des voies vertes dans la protection du patrimoine ferroviaire et leurs grands avantages pour la mobilité active, pour la santé, pour le tourisme et les loisirs, pour le commerce et le patrimoine aussi. Un motif de leur extension dans toute l'Europe.



Briede - EGWA bridge ©AEVV_EGWA

Contexte : Déclaration de Bruxelles sur la mobilité de demain



En plus de la Stratégie européenne du Vélo proclamée solennellement par le Parlement européen, le Conseil et la Commission européenne^I, qui prescrit la réalisation d'infrastructures sécurisées et accessibles, séparées pour un usage exclusif non motorisé et socialement inclusives, la très récente déclaration de Bruxelles sur la mobilité de demain, (04.04.2024) appelle l'Union européenne, durant la prochaine législature, à développer tout le potentiel de la mobilité active et du vélo aux niveaux européen et national, en mettant en place des infrastructures sécurisées telles que des voies vertes (cfr : stratégie européenne du vélo - QRcode ci-contre).

Bien qu'il n'y ait pas de source spécifique et qu'il ne soit pas possible de connaître exactement le nombre total de km, nous estimons qu'il existe environ 100 000 km de voies ferrées désaffectées, dont environ 20 % auraient déjà été converties, il y a donc un grand potentiel de croissance à l'échelle européenne.

Regard sur 4 membres de l'AEVV

Le Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, dès 1979, Sustrans a entamé la conversion de l'ancienne voie ferrée de

Bristol Bath. Cette voie verte de 27 km de long est la plus populaire du Royaume-Uni et a également été à l'origine du Réseau National Cycliste (RNC).

Le RNC, développé et construit par Sustrans en collaboration avec de nombreuses autorités locales et partenaires à travers le Royaume-Uni, compte plus de 20 000 km de pistes cyclables, dont 8 400 sont à usage exclusif non motorisé et le reste à usage partagé ; Il utilise des voies ferrées désaffectées, des routes secondaires, des chemins de halage de canaux et des routes à circulation limitée dans les villes^{II}.

Sustrans, acronyme de Sustainable transport, est une organisation caritative à but non lucratif qui œuvre depuis 1977 pour rendre possible les déplacements à pied, à vélo et en fauteuil roulant. Railway Paths Ltd, une organisation caritative liée à Sustrans et créée en 1998, a acheté des tronçons de voies ferrées afin d'éviter la fragmentation des lignes et d'assurer la continuité des itinéraires.

Le Scottish Greenways Scheme, mis en œuvre par Sustrans avec les communautés locales et de nombreux partenaires, et



Sustrans : Trajet matinal pour se rendre à l'école et travailler sur la voie verte à travers un quartier résidentiel (Brist. © Bewley -Sustrans - Bristol-Bath)

financé par Transport Scotland dans le cadre de l'engagement du gouvernement écossais à accroître la mobilité active, est l'un des programmes phares de l'organisation. Il vise à rendre les routes locales de la RNC plus accessibles et plus attrayantes afin de faciliter la mobilité active, en combinant les avantages des déplacements actifs avec la joie de profiter de l'environnement naturel. La méthodologie participative appliquée à une étude de cas, à Bo'ness, près d'Édimbourg, leur a valu le premier prix européen des voies vertes 2021 pour leurs initiatives exemplaires.

Le Luxembourg

Le Luxembourg, pays également engagé dans le développement de l'usage du vélo pour la mobilité quotidienne et le tourisme, se caractérise par son très haut niveau de réhabilitation des anciennes voies ferrées, avec 120 km de voies vertes, représentant plus de 90 % des voies de chemins de fer désaffectées, et 20 % de ses 600 km de pistes cyclables aménagées et balisées^{III}.

En plus d'un tronçon de la Vennbahn, bien connu chez nous, on peut souligner la Piste Cyclable d'Echternach qui utilise une ancienne voie ferrée et relie la ville de Luxembourg à Echternach, la capitale culturelle et historique de la région. C'est un des itinéraires « Voies Vertes Patrimoine », qui relie les sites UNESCO ; en l'occurrence la vieille ville et

les fortifications de la ville de Luxembourg, bon exemple d'architecture militaire.

L'Italie

En Italie, des informations détaillées sont disponibles sur les voies ferrées désaffectées, soit plus de 7 000 km^{IV}, dont environ 1000 km ont été transformés en voies vertes.

“La Via Verde della Costa dei Trabocchi, d'une longueur de 42 km, intégrée dans le magnifique paysage de la côte des Teatines, dans la région des Abruzzes, est un exemple exceptionnel de voie verte ferroviaire”

Celles-ci ont été créées principalement à l'initiative des autorités locales, sans stratégie nationale de reconversion des voies ferrées désaffectées. En raison de cette absence de plan national, différents noms sont utilisés pour ces itinéraires cyclables et piétons, qui font généralement référence à leur état d'anciennes voies ferroviaires ; Ils utilisent également le nom anglais (greenway). Ces voiries présentent une grande variété de solutions techniques, la signalisation et les services sont variés, ce qui limite la diffusion d'une identité de la voie à

mobilité active et les bénéfices pour le pays.

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) a été la première organisation nationale, et la seule à l'heure actuelle, à avoir tenté de combler cette lacune, pour promouvoir une vision unifiée des initiatives locales en cette matière. Propriétaire majoritaire des lignes désaffectées, elle favorise très activement leur transformation. Elle a mené et mène une campagne de mobilisation des autorités locales pour transformer les anciennes lignes. Une de ses actions majeures a consisté à réaliser divers atlas, comprenant une cartographie et des exemples concrets de bonnes pratiques d'aménagement de lignes désaffectées dans tout le pays, encourageant, ce faisant, les citoyens à les utiliser à vélo et à pied.

RFI promeut aussi l'utilisation des vélos dans le train, et le train pour accéder aux voies vertes et aux pistes cyclables. Cette initiative de promotion continue a valu à RFI un prix européen des Initiatives exemplaires. La Via Verde della Costa dei Trabocchi, d'une longueur de 42 km, intégrée dans le magnifique paysage de la côte des Teatines, dans la région des Abruzzes, est un exemple exceptionnel de voie verte ferroviaire récemment réalisée. L'AEVV et ses membres ont participé à la conférence préalable à sa réalisation, partageant des expériences européennes ayant un impact

I. Résolution du Parlement européen du 16 février 2023 sur l'élaboration d'une stratégie européenne en faveur du vélo (2022/2909(RSP) approuvée dans la Déclaration commune européenne sur le cyclisme du Parlement européen, du Conseil et de la Commission européenne (3 avril 2024)
II. (*) https://en.wikipedia.org/wiki/National_Cycle_Network 10/05/2023
III. <https://travaux.public.lu/fr/reseau-cyclable/itineraires-nationaux.html> 10/05/2023.
IV. Promoting the Western Balkans greenways network. Giulio Senes. President of the European Greenways Association. Pri-boj-Monday, 26th October 2022

positif important pour la mobilité active avec des experts venant d'Espagne, de Belgique, France, et d'Irlande.

La Lettonie

Les voies vertes lettones sont un exemple clair de l'influence d'autres pays sur la mise en œuvre d'un projet national dans la région balte. L'association lettone des voies vertes est née en 2014 grâce à la participation de ses promoteurs à des projets européens avec l'AEVV et ses membres. Son action s'appuie sur la reconversion d'un vaste patrimoine de lignes ferroviaires désaffectées. À cette fin, plusieurs projets sont nés, parmi lesquels se distingue le projet Interreg Green Railway transfrontalier^V avec leurs voisins estoniens, ce qui a permis de mettre à la disposition des usagers de ces territoires quelque 300 km de voies vertes.

Passionnés des voies vertes, ils promeuvent vigoureusement cette initiative dans d'autres pays baltes. Cette association se distingue par sa participation à un accord tripartite avec les chemins de fer lettons (Latvijas Dzelzceļš) et les municipalités locales, pour l'utilisation de deux des anciens corridors ferroviaires, qui ont été démantelés relativement récemment et sur une distance assez longue. La participation de l'association lettone à cet accord vise à garantir que les anciennes voies ferrées soient utilisées à des fins touristiques, conformément à la définition des voies vertes, et que l'utilisation des terrains soit gratuite. L'autre partie des anciennes voies ferrées converties

appartient aux municipalités, ou à des propriétaires privés qui ont des accords avec les municipalités pour leur utilisation comme voies vertes, ou à l'administration publique responsable des forêts d'État lettones.

La longueur actuelle des voies vertes est d'environ 470 km, répartis dans les tronçons suivants, Rīga-Ērgļi (accord tripartite) - 98 km ; Melturi - Gulbene - Viķaka (accord tripartite, petites exceptions dans la municipalité de Gulbene) 180 km ; Valmiera-Ainaži (terrain privé en accord avec les municipalités, forêts domaniales lettones) - 87 km ; Valka/Valga - Ape (terrain privé en accord avec les municipalités, forêts domaniales lettones, routes publiques) - longueur approximative en Lettonie - 10 km ; Lāde - Mazsalaca (terrains municipaux, forêts domaniales) - 95 km.

L'action inlassable de l'Association lettone des voies vertes rend possible de nouveaux développements. Trois nouvelles sections sont en cours de création dans le nord et l'ouest de la Lettonie. Les travaux débuteront en 2024. - Liepāja - Pavilosta, 41 km ; - Rūjiena - Estonie/ Lettonie frontière, 20 km ; - Singe - Alūksne, longueur à confirmer ;

A suivre dans notre prochaine revue, la situation au Portugal, en Serbie, en Slovaquie et en France !

Mercedes MUNOZ ZAMORA,
Directrice de l'Association
Européenne des Voies Vertes.



Anne-Françoise DELEIXHE



La réhabilitation des ponts est une tâche essentielle pour le déploiement de voies vertes en Lettonie. Sur la photo, le pont_Briedes bridge (©) Latvian Greenways Association

^V. <https://keep.eu/projects/18031/Revitalization-of-former-Na-EN/>

Un office du tourisme EXEMPLAIRE !

Dans son pavillon au cœur de la ville, à l'emplacement de deux anciennes lignes de tram, l'Office du Tourisme de Morlanwelz vous informe sur toutes les promenades et visites incontournables de la région du Centre. Mieux : Il organise ses propres balades à thème, loue des vélos et est à l'initiative d'un marché des producteurs et artisans !

Située dans la région du Centre, en province de Hainaut, Morlanwelz est le résultat de la fusion, en 1976, de trois anciennes communes : Carnières, Mont-Sainte-Aldegonde et Morlanwelz Mariemont. Autrefois industrielle, elle s'est développée sur les rives de la Haine et compte aujourd'hui un peu moins de 20 000 habitants. On peut notamment y visiter l'un des plus beaux parcs de Belgique au Domaine de Mariemont, issu d'un ancien domaine royal créé au XVI^e siècle et répertorié "Patrimoine exceptionnel de Wallonie".



Depuis quelques années, l'équipe de l'Office du Tourisme local fait preuve d'un dynamisme que nous nous devons de souligner. Elle organise, notamment, des balades gratuites à thèmes :

- **Les balades découverte nature d'Ana**, animatrice et guide nature passionnée : pour partir à la rencontre des plantes, oiseaux et arbres locaux
- **Les balades guidées** (différents intervenants) : pour explorer le patrimoine et l'histoire

Réservation obligatoire !



L'OT loue également des vélos classiques ou électriques, accueille des expositions et, depuis un mois, propose un marché des producteurs et artisans locaux, face à son pavillon. L'édition du 2 juin, la toute première, était accompagnée d'un orchestre et comptait une petite quinzaine d'exposants proposant des bijoux, des sacs, du tricot, des bougies, des objets déco, de la bière, du rhum et autres produits de bouche ainsi qu'un food truck pour les affamés !

Office du Tourisme de Morlanwelz
Chaussée de Mariemont, 71 Morlanwelz
064/54 03 08 ou 064/43 17 25
tourismemorlanwelz@proximus.be
Facebook : Office du Tourisme de Morlanwelz

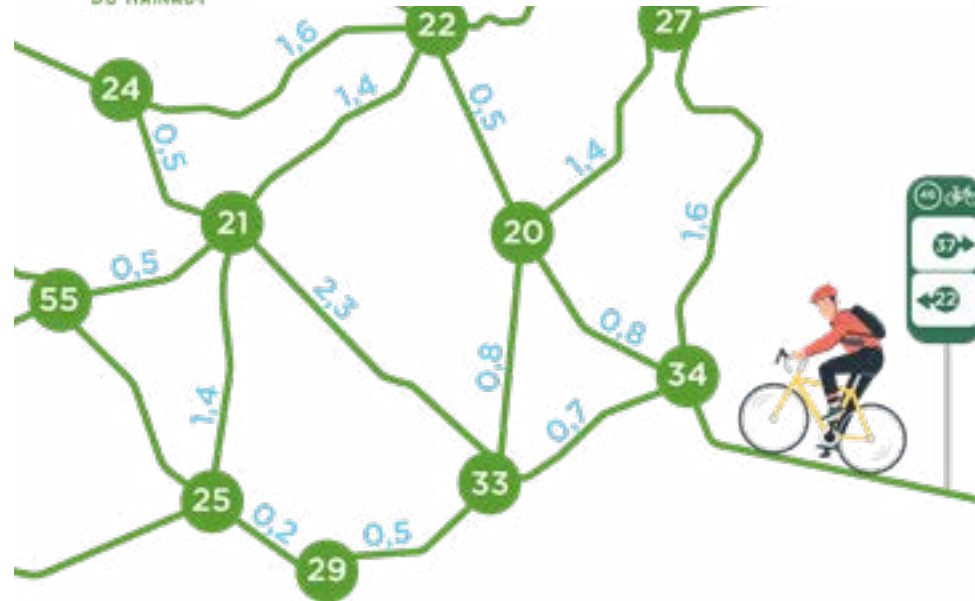
Laurence SWAELUS



vhello LES POINTS-NŒUDS

LE RÉSEAU POINTS-NŒUDS EN CŒUR DU HAINAUT

EN INTERCONNECTION AVEC LE RAVeL !



Les points-nœuds, c'est quoi ?

Les points-nœuds cyclables et piétons permettent de tracer ses propres trajets en suivant une séquence de numéros prédéfinie. Avant de partir, il faut choisir un lieu de départ situé à un croisement numéroté et planifier son circuit en allant d'un carrefour point-nœud à l'autre.

L'utilisateur définit lui-même son parcours, en boucle ou en ligne, en fonction de ses critères de distance et de difficultés, en notant la succession des numéros à suivre.

Un peu d'histoire

Le système des points-nœuds est né en Flandre, où il est très répandu et apprécié par les cyclistes et randonneurs. Fin des années '80, Hugo Bollen, ancien Ingénieur des mines au Limbourg, désirait rendre un nouveau souffle touristique à la province en promouvant le cyclisme. Il s'est alors inspiré de la méthode utilisée par les mineurs pour se repérer dans les galeries souterraines et trouver ainsi leur chemin.

En 1995, il a appliqué cette méthode en surface pour permettre d'abord aux cyclistes, ensuite aux randonneurs de concevoir leurs itinéraires. Chaque carrefour (point-nœud) est identifié par un numéro et ainsi relié aux autres pour former un réseau.

Entre deux carrefours, l'utilisateur trouve des panneaux de rappel qui lui indiquent la direction à suivre. De plus, les chemins sont toujours balisés dans les deux sens.

A quoi ressemblent les points-nœuds ?

En général, les panneaux sont blancs et verts pour les cyclistes, blancs et rouges pour les piétons : un numéro encadré en haut indique le numéro de carrefour, tandis que ceux du bas sont pourvus d'une flèche indiquant la direction à suivre pour se rendre au croisement suivant choisi : tout droit, à gauche ou à droite.

A NOTER : en Wallonie, le nouveau référentiel de balisage impose un code couleur différent pour les balises piétons.

Comment tracer un itinéraire cyclable ou piéton sur le réseau à points-nœuds ?

- Avec une carte papier : lister les numéros à suivre sur un carton ou support proposé par certains opérateurs touristiques. Ces supports papier sont en vente principalement dans les maisons et offices de tourisme du territoire maillé ;

- Avec un planificateur en ligne, consultable sur PC, tablette ou smartphone (appli) : Nodemapp Bike ou Hike,



fietsnet.be, vhello.be, etc. L'export des traces GPX permet de se laisser guider par son GPS.

Comment signaler un problème sur les réseaux à points-nœuds ?

En dehors des périodes de contrôles effectués par des bénévoles, il est toujours possible de signaler tout incident sur les réseaux à points-nœuds : poteaux accidentés, panneaux endommagés ou disparus, problème de lisibilité à cause de la végétation ou de graffitis, dépôts sauvages, revêtement défectueux etc. Ces signalements aident les gestionnaires à maintenir leur réseau à points-nœuds en bon état.

Réseaux existants

En Wallonie, plusieurs réseaux à points-nœuds cyclables existent déjà et couvrent la quasi-totalité de la région. Le réseau RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) est particulièrement populaire, offrant des parcours sécurisés sur d'anciennes voies ferrées et le long de canaux. Ces réseaux sont bien établis et souvent utilisés pour des randonnées à vélo et des promenades à pied, facilitant la découverte des paysages et des sites touristiques locaux.



La Belgique est presque totalement maillée en points-nœuds cyclables : retrouvez la liste des réseaux à points-nœuds à vélo en Wallonie sur notre site internet.

A noter qu'un réseau de 350 km à pied existe en Wallonie picarde, dans le Parc Naturel du Pays des Collines depuis 10 ans, un autre de 60 km vient de voir le jour à Sombreffe. Grâce à la nouvelle programmation européenne Interreg VI notamment, la toile va s'agrandir dans le Nord de la France et en Wallonie dans les 4 années à venir.

Qu'en pensent les usagers ?

Les utilisateurs des réseaux à points-nœuds apprécient leur praticité et la liberté qu'ils offrent. Jean, un cyclotouriste régulier, apprécie la flexibilité du système : "Je peux facilement adapter mon parcours en fonction de ma forme du jour et des paysages que je veux voir." Marie, une randonneuse, souligne la sécurité et le confort : "Les chemins sont bien balisés et entretenus, ce qui me permet de marcher sereinement, même seule."

Améliorations possibles

Bien que les réseaux à points-nœuds soient largement appréciés, certaines améliorations pourraient être envisagées. Par exemple, augmenter la densité des points-nœuds dans certaines régions permettrait des itinéraires encore plus personnalisés.

De plus, l'ajout de signalisation bilingue (français-néerlandais) et la mise à jour régulière des cartes numériques pour refléter les changements dans les parcours seraient bénéfiques. Enfin, renforcer l'information sur les conditions des chemins et la disponibilité des services (comme les points d'eau ou les aires de repos) améliorerait l'expérience des utilisateurs.

Et vous, qu'en pensez-vous ?



Dominique MAILLEUX



Alain Content

REGARD SUR LE RAVeL

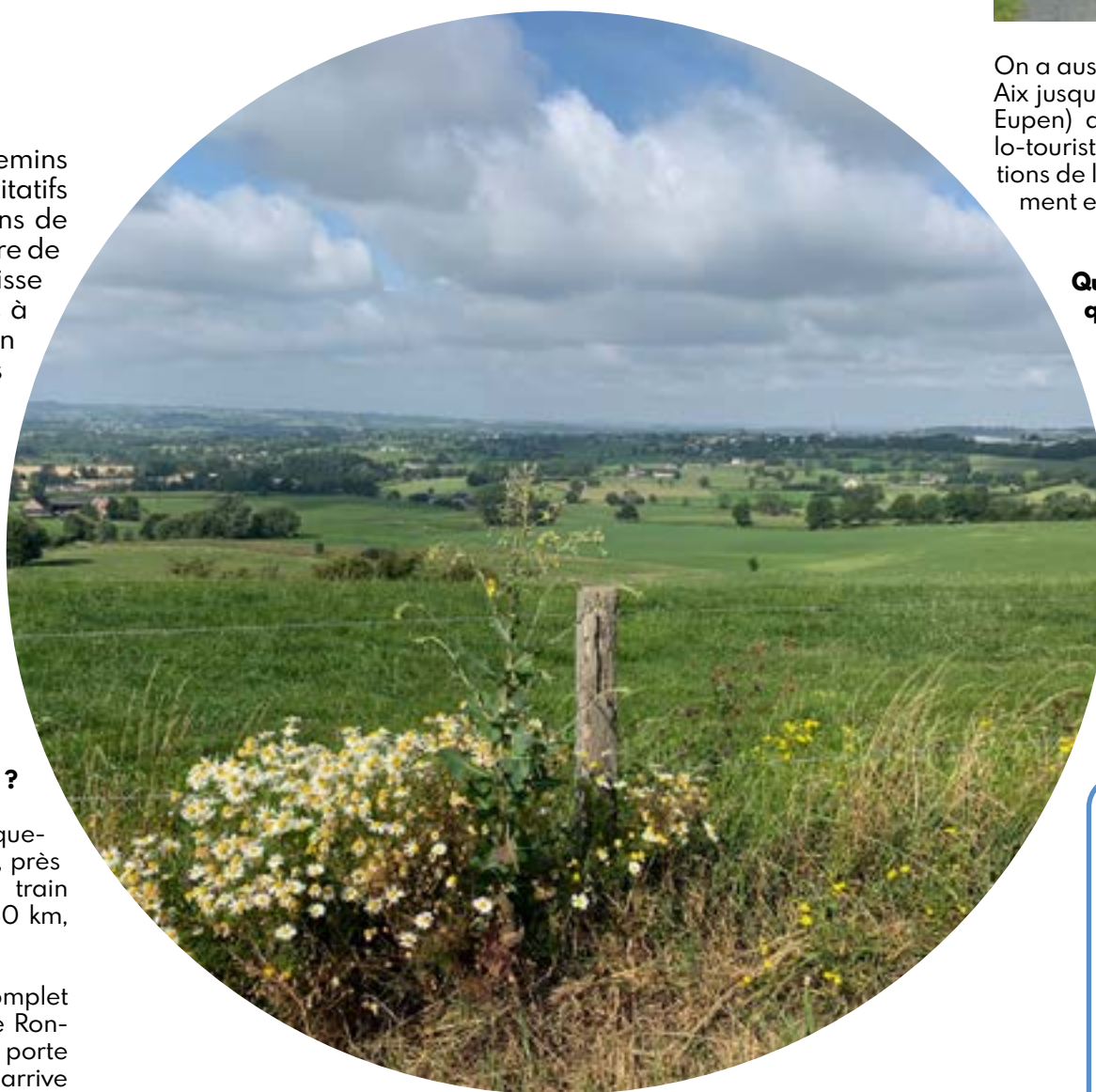
Lors des différentes interventions de Chemins du Rail sur le terrain (comptages qualitatifs ; vérification de la signalétique ; parrains de ligne ; réunions ; ...), il n'est bien sûr pas rare de rencontrer tout type d'usagers, qu'il s'agisse de piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite. Ce fut ainsi l'occasion d'interroger un usager du RAVeL sur ses habitudes de déplacements.

Je m'appelle Alain Content et suis un jeune retraité. J'étais enseignant, professeur d'université. J'habite Bruxelles. Depuis maintenant presque 15 ans, j'ai abandonné la voiture privée au profit du vélo pour mes déplacements quotidiens. Pour des transports ou des déplacements plus importants, je loue alors une voiture Cambio de temps en temps.

A quelles occasions utilisez-vous le RAVeL ? Lequel le plus souvent ?

J'utilise fréquemment le RAVeL Binche-Erquelines, pour me rendre à Leval-Chaudeville, près de Beaumont. De Bruxelles, je prends le train jusqu'à Binche, et ensuite je roule environ 30 km, dont la plus grande partie sur le RAVeL.

L'an dernier, j'ai fait quelques fois le trajet complet depuis Bruxelles, en suivant le canal jusqu'à Ronquières, puis La Louvière, Binche et Leval. De porte à porte, environ 95 kms ! De Leval, il nous arrive de rejoindre le RAVeL de la L109 pour aller à Sivry notamment.



Ligne 422



On a aussi fait plusieurs fois le Vennbahn (depuis Aix jusque Saint-Vith, et depuis Malmédy jusque Eupen) au cours de longues randonnées cyclo-touristiques. J'ai aussi souvent utilisé des sections de la promenade verte à Bruxelles (notamment entre Ixelles et Woluwé).

Quelle distance parcourez-vous ? Et à quelles fréquences ?

Actuellement, pas de grandes distances. Je fais le trajet Binche-Leval et retour plus ou moins tous les 15 jours, soit 30 km aller et 30 km retour.

En tant qu'usager, rencontrez-vous des difficultés sur le parcours ? Lesquelles ?

Non, pas de difficultés particulières sur ce trajet. En hiver, la dernière section près de Binche est parfois fermée pour cause d'inondations ou de chutes d'arbres, et ce serait super de le savoir avant de partir, surtout

quand on a un train à prendre ! Un site d'information en ligne pour ce genre d'incidents ou des notifications via téléphone ?

Comment appréciez-vous le réseau de voies vertes en général ? Pour quelles raisons ? Quels en sont les points forts et faibles ?

Le tronçons RAVeL que je connais sont agréables et roulants. Ils offrent souvent de jolies vues sur la campagne, les champs, les forêts.

Y a-t-il un RAVeL que vous préférez le mieux ? Lequel ? Pourquoi ?

J'ai un excellent souvenir de la Vennbahn, bien qu'elle soit très fréquentée en été. J'aimais aussi suivre le canal de Bruxelles à Ronquières. Par contre la traversée de La Louvière jusque Binche (L422) me laisse un moins bon souvenir.

Selon vous, quel changement majeur doit-il être opéré sur le réseau RAVeL ? Quel serait votre souhait ?

Peut-être une meilleure connectivité avec le réseau des points-nœuds, et globalement, davantage de pistes cyclables le long des grand-routes, par exemple entre Erquelines et Beaumont.

Jacques
BOTTE

Save the date !

Dimanche 22.09.24 à l'occasion de la semaine de la mobilité :

- à Court-Saint-Étienne : conférence européenne et balade cycliste : « Les Voies vertes (RAVeL) : une famille en Europe, présentation du réseau européen au service de la promotion de l'activité physique et de la santé » organisation conjointe de l'Association Européenne des Voies Vertes et de Chemins du rail, avec l'intervention de Mercedes Munoz-Zamora, Directrice de l'AEVV.

- à Beaumont : journée consacrée au RAVeL à l'ancienne gare : « Beau mon RAVeL » avec animations diverses et mise en valeur de la voie verte dédiée à tous ! Renseignements : sandrine.mignolet@beaumont.be.



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 : 30€ - familiale : 40€ - collective : 50€ - supplément : 15€

www.cheminsdurail.be

Graphisme : Watermelon - Mise en page : Laurence Swaelus