



Le trimestriel de
l'asbl - Octobre 2024

121



Le RAVeL dans
5 ans ?

EDITO - p 05

INFRASTRUCTURE

- Les cyclostrades p 8 - 12
- Les barrages p 14 - 15
- Le réseau structurant et les mobipôles p 22 - 24

PATRIMOINE

- Et si on parlait vocabulaire p 6 - 7
- Trams historiques p 25 - 26
- Gares à mettre en valeur p 38 - 41

MOBILITÉ

- Quand mobilité rime avec mobilisation p 13
- La vitesse au cœur du RAVeL p 16 - 17
- La semaine de la mobilité p 30 - 31
- Les comptages p 32 - 36
- Les cavaliers p 42 - 43

SNCB

- L'avenir du vicinal p 44 - 45

TOURISME

- Miser sur le RAVeL p 18 - 19

ASBL

- Balade Bassilly - Ghislenghien p 20 - 21
- Le RAVeL dans 5 ans ? p 27 - 29
- Interpellations parlementaires p 37
- Regards sur l'AEVV p 46 - 48
- Le saviez-vous ? p 50 - 51

JEU

p 49



TRAMS HISTORIQUES
Interdiction de circulation
p. 25 - 26



Les comptages
2024
p. 32 - 36

LES OUVRAGES D'ART
en voies hydrauliques

p. 14 - 15

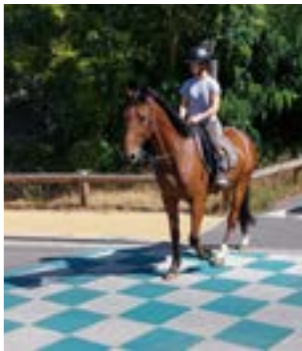


LES GARES EN HAINAUT

UN PATRIMOINE À SE RÉAPPROPRIER
p.38 - 41



RÉSEAU STRUCTURANT EN WALLONIE
Et le RAVeL ? p. 22 - 24



Le RAVeL
destiné aussi
aux cavaliers
p. 42 - 43



Edito: le mot du président



Jacques Botte
Président

Pour cette nouvelle législature, la Déclaration de Politique régionale (DPR) accorde une place non négligeable à la mobilité qui constitue un réel enjeu de taille. En prévoyant notamment des infrastructures adaptées aux déplacements actifs, le Gouvernement wallon veut répondre aux défis de demain.

L'évolution des mentalités, notamment chez les jeunes générations, favorise incontestablement un mode de vie plus respectueux de l'environnement et de la santé. La mobilité active s'inscrit pleinement dans une vision durable du développement urbain et rural. Les villes wallonnes qui encouragent la mobilité active voient d'ailleurs souvent une augmentation de la fréquentation des espaces publics, ce qui favorise les interactions sociales et redynamise les centres-villes.

À « Chemins du Rail », nous estimons qu'il importe non seulement de finaliser le RAVeL globalement structuré mais aussi de l'entretenir. Si le maillage se profile bien au sein d'un réseau structurant, la qualité du revêtement, la présence de la signalisation directionnelle fonctionnelle ainsi que d'une signalétique adaptée et renouvelée doivent toutefois être constamment surveillées et suivies. Dans les mois à venir, si rien n'est entrepris, on se retrouvera avec un réseau continu sans doute mais mal entretenu, voire délabré, sans intérêt majeur et peu attractif, tant pour les touristes que pour les usagers quotidiens.

Pour ce faire, des synergies cohérentes doivent être développées. Les associations locales, les comités de quartiers, les mouvements de jeunesse, les services clubs ont leur place. L'administration ne peut à elle seule réaliser toutes ces tâches. Faire « vivre le RAVeL » ne se décrète pas seulement ; il s'organise à partir des bonnes volontés et surtout d'un désir de mettre en exergue toutes ces charmes parfois trop cachés de cette région.

Nous insistons donc sur le fait que des synergies entre tous les acteurs politiques, économiques et sociaux au niveau régional, provincial, local nous semblent indispensables. Force est de constater que bien trop souvent, certains intervenants ou responsables se réfugient dans leur domaine de compétences sans nécessairement faire le lien avec des collègues ou des collaborateurs, sans vouloir écouter et comprendre les points de vue divers. 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.

Chacun dans son coin de certitudes ne résoudra rien. Coordonner toutes les initiatives en la matière, valoriser l'utilisation du RAVeL, allier tous les acteurs de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure, de la mobilité dans ses différentes composantes et du tourisme où chacun détient un rôle majeur, constitue un objectif primordial. À l'heure où la situation budgétaire de la Wallonie est préoccupante, réformer la lasagne institutionnelle actuelle s'avère indispensable pour améliorer la concrétisation de ces objectifs tout en maîtrisant davantage les coûts.

Communiquer avec le citoyen apparaît aussi essentiel. Le devoir d'information sur ce qui existe ou sur ce qui se réalisera, incombe aux décideurs. Or, cette communication reste cependant trop floue et risque, à moyen terme, de donner une impression que rien en bouge vraiment, ce qui en réalité n'est pas correct.

Du travail reste à accomplir, ensemble ! C'est ce que je nous souhaite dans les prochains mois.

ET SI ON PARLAIT VOCABULAIRE ● ● ●

S'il est spécifique, le vocabulaire ferroviaire est parfois utilisé à mauvais escient. C'est le constat notamment observé lors des dernières journées de la semaine de mobilité où le public rencontré lors des « jeux concours » organisés par Chemins du Rail à l'intention des familles, s'est mêlé les pinceaux et a confondu certains termes utilisés. Un petit rappel est donc le bienvenu !

Chaque ligne ferroviaire est désignée par un numéro spécifique qui lui est propre (1 à 199 pour les lignes voyageurs – 200 à 299 pour les lignes industrielles) qui est indiqué au début du tracé. Elle inclut une ou plusieurs voies conduisant d'une gare à l'autre.

Chaque gare ou station quant à elle, est l'ensemble du site où sont présentes les installations qui sont les bâtiments et les voies. L'édifice abritant les passagers est appelé en fait le « bâtiment voyageurs » ou BV (erronément appelé gare).

L'emprise ferroviaire constitue l'ensemble des terrains nécessaires à l'implantation non seulement de la ligne mais aussi de bâtiments et des installations diverses. L'assiette de la voie constitue l'espace de l'emprise de la ligne en ce compris les fossés, les talus et les déblais de manière à assurer la stabilité de la plateforme qui elle est la surface plane sur laquelle est construite la voie ferrée.

Le remblai permet de surélever la plateforme, notamment pour le franchissement d'une vallée.

Le déblai ou tranchée permet au chemin de fer de traverser notamment une colline. Le talus comprend le terrain en pente de part et d'autre d'une tranchée ou d'un remblai.

Le gabarit de la voie est le profil maximal que peut prendre un véhicule ferroviaire en ce compris son chargement. La jauge de chargement sert donc à déterminer si le profil est bien adapté pour le croisement des trains sur les lignes à double voie. Contrairement aux réponses données lors du jeu concours, il est rappelé que les trains roulent à gauche ; ce qui risque d'occasionner des incidents fâcheux si on l'ignore.



Le site de la gare comprenant l'ensemble des installations

Le wagon est le véhicule ferroviaire destiné au transport de marchandises ; la voiture (erronément appelée wagon) est quant à elle le véhicule destiné au transport de personnes.

L'écartement des voies est la distance observée entre les deux faces internes des rails. En Belgique, la voie normale est de 1,435m. Il existe aussi un réseau métrique (écartement de 1m) généralement destiné aux vicinaux.

À droite : le BV et non la "gare"



Jacques
BOTTE

LES CYCLOSTRADES, C'EST QUOI ?

1. Contrairement au réseau RAVeL wallon, développé sur l'assiette de lignes de chemin de fer désaffectées (et sur des chemins de halage), et dédié à de nombreux usagers (piétons, coureurs, cyclistes, trottinettistes, cavaliers, véhicules agricoles, véhicules des riverains... (selon le contenu du panneau F99) qui tentent d'y cohabiter, d'autres régions et pays étrangers développent des réseaux de voies rapides dédiées aux cyclistes, le long de lignes de chemin de fer existantes, de voies d'eau et de grands routes.

Mais il ne faut pas se leurrer : plus on se rapproche des milieux urbains, plus il faut partager l'espace des cyclostrades avec d'autres usagers, principalement des piétons, quand ce n'est pas avec la circulation automobile.

En 2016, dans le nord-ouest de l'Europe, le projet CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People transport and Spatial planning) a été mis en place. Bénéficiant d'un financement européen Interreg de 3 ans, le projet a démontré que le développement de ces voies rapides pour cyclistes pouvait aider une partie des automobilistes à abandonner leur voiture pour leurs navettes domicile-travail, notamment grâce au développement des vélos à assistance électrique (bridés à 25 km/h), et des speedpedelecs (bridés à 45 km/h).

2. En Flandre, on parlera de Fietssnelweg ou de Fietsostrade, et aux Pays-Bas, de Fietssnelroute. Dans ces contrées néerlandophones, c'est logiquement le F qui a été choisi sur le logo symbolisant ces voies rapides pour cyclistes.

En revanche, à Bruxelles et en Wallonie, on parle de Cyclostrade (bilingue), à Londres, de « Cycle



Ci-dessus, sur la F3 (Bruxelles-Louvain), à Diegem, la cyclostrade a été rendue prioritaire au carrefour avec une rue assez fréquentée (seul pont par-dessus le chemin de fer).



SuperHighway », à Copenhague, de « Super Cykelstier ». Et tout aussi logiquement, dans ces régions, c'est le C qui a été choisi sur le logo.

Et donc, si nous prenons l'exemple de la cyclostrade n°3 entre Bruxelles (place Rogier) et Louvain, nous aurons d'abord un fléchage C3 sur le territoire bruxellois, qui deviendra un F3 une fois la limite régionale franchie. C'est la Belgique !

Alors que, dans le contexte flamand, le terme « fietssnelweg » (véloroute) est souvent associé à une liaison de haute qualité entre le domicile et le travail, la cyclostrade bruxelloise veut être plus que cela. Dans le contexte de l'urbanisation dense de Bruxelles, la cyclostrade peut fonctionner comme une colonne vertébrale dans le réseau qui relie les lieux de travail et de loisirs, les écoles et d'autres pôles d'attraction.

3. En Région bruxelloise, les premiers pas en ce sens avaient déjà été élaborées en 2012 avec le projet de « RER vélo ». L'étude a montré que le potentiel le plus élevé de ces itinéraires cyclables de haute qualité, se situe à côté des voies de chemin de fer existantes et du canal, et dans les vallées. Ce constat a donné lieu à un plan comportant 15 cyclostrades prioritaires appelées le RER vélo, en référence au « Réseau express régional » pour le train.

Le principe de base d'une liaison supra-locale telle qu'une cyclostrade est clair : proposer une liaison sûre et directe d'un

point A à un point B. Mais de nombreuses ambiguïtés subsistent. À mesure que l'on s'approche du cœur de la ville, le contexte change : de semi-agricole et pré-urbain, il devient métropolitain avec un bâti dense et des niveaux de mobilité élevés. Cette évolution contextuelle est la raison pour laquelle il faut affiner la définition d'une cyclostrade : comment se connecte-t-elle au réseau cyclable existant ? Quel est le groupe cible ? Où et comment concilier les différents flux de mobilité ?

Comment garantir en milieu urbain des voies cyclistes rapides, continues, confortables et sûres, et qui réduisent au minimum le besoin pour le cycliste de mettre pied à terre ?

En offrant, quand c'est possible, des voies bidirectionnelles larges (4m au moins), avec un minimum de dénivelé, un revêtement asphalté confortable, des croisements sans conflit (pont, tunnel, priorité aux vélos), des pistes cyclables, des rues cyclables, avec un bon éclairage et une bonne signalisation, accessibles à tous les types de cyclistes, entretenues en toutes saisons, avec des emplacements de stationnement



En Région bruxelloise (Woluwe-Saint-Lambert), le long de la E40 (vers Evre), les travaux ont été réalisés par la Flandre avec un financement bruxellois

confortables et sûrs...

4. Ce n'est donc pas simple de réaliser des cyclostrades en milieu urbain, mais il faut noter que même en Flandre, les cyclostrades peuvent être comparées au BHNS (bus à haut niveau de service) : il n'existe aucune ligne BHNS avec un site propre sur l'entièreté de son territoire. La Flandre a décidé de baliser une cyclostrade dès que 60% de son parcours est autonome, et elle vise les 85%. La Wallonie devrait suivre la même logique, ce qui signifie qu'entre 15 et 40 % du tracé ne répondront sans doute pas aux

mobilitet.brussels.be).

Quant aux vitesses qui y sont autorisées, c'est en général le 30 km/h maximum, comme sur le RAVeL, à l'exception des pistes cyclables séparées sous panneau D7 où des vitesses supérieures sont autorisées, et où les speedpedelecs et les cycloportifs peuvent exprimer toute leur puissance.

Nous pouvons trouver un aperçu des 132 cyclostrades (liste détaillée), couvrant les régions flamande et bruxelloise, sur 2.700 km, sur le site fietssnelwegen.be. Mais les projets wallons n'y figurent pas, car ce site est géré par l'Association des provinces flamandes, qui financent les cyclostrades avec les communes flamandes. Elles communiquent sur un seul produit qui intègre leurs cyclostrades et des « équivalents-RAVeL ».

6. La Wallonie communique de son côté, avec succès, sur ses 1.515 km de RAVeL aménagés. Les cyclostrades viennent compléter cette offre, et par endroit, RAVeL et cyclostrades se partageront l'assiette. Il serait sans doute plus opportun de communiquer de manière conjointe sur les réseaux de cyclostrades et de RAVeL. Mais le site cyclostrades.be ne le permet pas.

La Wallonie a également publié, dans sa Sécurothèque, sa définition de la cyclostrade : « La cyclostrade présente deux caractéristiques essentielles : la continuité du cheminement cyclable et un haut niveau de service pour l'utilisateur qui, au quotidien, doit pouvoir considérer le vélo, ou un engin assimilé, comme plus avantageux que tout autre mode de déplacement. » (securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules)

La Sécurothèque a aussi publié une intéressante matrice de la sécurité routière pour les

standards optimaux.

Quels critères utiliser pour choisir entre 2 ou 3 projets de tracés possibles ? La cohérence, le chemin le plus direct, l'attractivité, la sécurité, le confort, l'intégration urbaine, le respect des objectifs climatiques, la faisabilité technique, la faisabilité juridique, le budget, et le support des autorités locales et de la population, sont de bons critères à pondérer.

5. Bruxelles-Mobilité a édité en 2022 un Vademecum sur les Cyclostrades (mobilitet-



Par-dessus le Ring de Bruxelles, entre les gares de Diegem et de Zaventem, un impressionnant pont cyclo-piéton a été construit sur la F3 le long de la ligne TGV

cyclostrades.

Il n'y a pas encore de carte officielle du réseau wallon de cyclostrades. Comme le décret du 24/11/2022 réserve le financement des cyclostrades à la Région, leur réalisation repose uniquement sur le budget régional (ou éventuellement européen) et ne peut comme en Flandre être partagé avec les provinces et les communes.

7. Une proposition de « carte des cyclostrades à l'horizon 2040 », élaborée après une série d'ateliers avec des acteurs locaux, sera présentée au ministre et puis au gouvernement dans les mois qui viennent. Mais une carte existe déjà pour celles du Brabant wallon, la zone la plus avancée.

Le SPW a entamé une démarche de définition du réseau cyclable structurant (cyclostrades + liaisons cyclables supra-locales fonctionnelles), conformément à la typologie du décret, en co-construction avec les communes, les acteurs locaux et les « usagers cyclistes utilitaires ».

Quatre zones sont actuellement à l'étude (arrondissements de Liège et Verviers, Brabant wallon, et province de Namur à l'exception des communes rattachées à Charleroi Métropole). Et les marchés publics pour les 5 suivantes vont être lancés prochainement.

Le marché public pour Liège comprenait une mission relative à la méthode de numérotation des futures cyclostrades, applicable à toute la Wallonie.

Le SPW a travaillé avec l'ICEDD (Institut de Conseil et d'Études en Développement Durable) sur la même logique de numérotation qu'en Flandre. Cependant, cette logique n'est pas totalement applicable en Wallonie parce que les numéros à 1 chiffre sont tous déjà pris sauf le 9, qui devrait être utilisé pour l'axe Namur - Bruxelles. La Flandre est ouverte sur le principe, mais considère que c'est trop tard par rapport au marquage et à la signalisation de la F204. La proposition de réseau à soumettre au Ministre intégrera une numérotation.

8. Les 10 premiers projets de cyclostrades,

communiqués en février 2023, ne sont que des exemples de dossiers en cours d'étude, à l'exception de Ans-Guillemins-Vennes pour laquelle les études n'ont pas encore démarré. Parmi les principaux tracés, il y a :

- la cyclostrade Bruxelles - Wavre - Louvain-la-Neuve - Namur,
- la Vesdrienne de Liège à Eupen (voire jusqu'à la frontière allemande),
- à Liège, les liaisons rive droite et rive gauche en bord de Meuse,
- la cyclostrade « de la Dyle » entre Wavre, Ottignies et Court-Saint-Etienne (qui se connecte sur le RAVeL vers Nivelles),
- la continuité des F206 et F207 au travers de Waterloo et Braine-l'Alleud, vers Genappe et Nivelles,
- la cyclostrade de Colonster reliant l'Ourthe au Sart-Tilman,...



À la limite régionale entre Flandre (Sint-Stevens-Woluwe) et Bruxelles (Woluwe-Saint-Lambert), la couleur passe du gris foncé (F203) au ocre (C203).

Patience, une carte complète arrivera bientôt. Et les projets commencent à se concrétiser :

- Cyclostrades réalisées et opérationnelles : 1,850 km à La Hulpe, et 2 km entre Wavre et Louvain-la-Neuve ;

- Chantiers en cours : 2 km à Wavre, et 2,5 km entre Angleur et le Sart-Tilman ;
- Et différents chantiers sont adjugés, mais n'ont pas encore démarré.

9. Attention ! Ces grands projets peuvent prendre du temps, et ont un coût parfois élevé.

À Bruxelles, la cyclostrade urbaine le long de la Petite Ceinture a été étudiée en 2009, décidée en 2014 et sera terminée en 2025, si tout va bien. Ils ont travaillé par tronçon, et pour chaque tronçon, il a fallu quasi un an pour l'étude de faisabilité, un an de négociations, un an pour les permis, un an de coordination de chantiers, et un an de travaux, soit 5 ans... et il faut encore trouver les budgets (environ 350.000 €/km), considérant que ce montant concerne ici une cyclostrade urbaine « facile », sans ouvrage d'art à construire.

En Flandre, la province du Brabant flamand se plaint d'un coût deux fois plus élevé qu'en Flandre occidentale, à cause d'un plus grand nombre d'ouvrages d'art pour franchir le relief.

En Wallonie, la cyclostrade de la N275 a coûté 1,350 millions €/km, et la cyclostrade E411/N4 vers Louvain-la-Neuve va coûter 2,5 millions €/km en raison d'ouvrages d'art complexes, notamment pour franchir la Dyle, et à cause d'une forte augmentation des prix des travaux depuis 3 ans. Ce coût élevé est une vraie contrainte en Wallonie, où les finances sont moins solides qu'en Flandre.

Nous reviendrons vers vous, avec plus d'informations, dès que le Ministre aura défini ses priorités.



Bernard DEHAYE

QUAND MOBILITÉ RIME AVEC MOBILISATION



Echos du 4e « Village de la mobilité » à Court-Saint-Etienne.
Anne-Françoise DELEIXHE

Ce dimanche 22 septembre dès les premières heures du jour, la cour du Collège Saint-Etienne s'anime !

Les ouvriers communaux installent les stands, Chemins du rail comme autres organisations participantes déploient leurs banderoles, le Collège Saint-Etienne et son association de parents se préparent à accueillir les nombreux joggeurs, la voiture-tonneau de la police intrigue, les baffles diffusent une musique entraînante et les effluves réconfortantes du barbecue caressent déjà nos narines.

A l'initiative de l'Echevine de la Mobilité, Mélanie Laroche, la commune organise un «

Village de la mobilité » dans le cadre de la semaine éponyme pour la 4e année consécutive. Cette année, il se déroule en partenariat avec le Jogging du Collège Saint-Etienne.

L'objectif de cette manifestation est de rassembler en un seul lieu, les différents acteurs de la mobilité de la commune et de permettre aux Stéphanois de participer à de nombreuses activités gratuites ! Il permet aussi de montrer que la mobilité douce est une véritable option pour se déplacer au quotidien au cœur de la commune traversée par le RAVeL qui relie les nombreux commerces locaux.

Alliant sport, tourisme et patrimoine, le public s'est réparti entre la promenade découverte proposée par l'association du Patrimoine Stéphanois, la balade vélo proposée par Chemins du rail sur le RAVeL et jusqu'à la source de la Dyle et la 2e édition des joggings du Brabant wallon de

6,2 ou de 11,6 kms rassemblant pas moins de 600 participants.

Nous avons eu le plaisir d'accueillir Mercedes Munoz, directrice de l'Association Européenne des Voies Vertes qui est venue présenter les principaux résultats du projet européen Erasmus SIGWAY Sport on Greenways. Ceux-ci sont consultables sur www.sigway.eu.

Et si vous souhaitiez faire réviser votre vélo, acheter un vélo neuf ou d'occasion, réaliser votre propre sacoches de vélo ou encore tester le woodybus, les ateliers de Bike service BW, de l'ASBL Au passage ou du Gracq de Court-Saint-Etienne vous y attendaient ! Sans compter la présence de la Fédération d'équitation et d'attelage pour découvrir la place du cheval sur l'espace public.

Merci à chacun, chacune pour sa mobilisation et rendez-vous l'an prochain pour la 5e édition !





Barrage de la Plate Taille

LES OUVRAGES D'ART EN VOIES HYDRAULIQUES : LES BARRAGES

Lors de balades-découvertes sur le RAVeL hydraulique de Wallonie, nous avons parfois la chance de croiser un barrage. Ces constructions sont certainement les ouvrages d'art les plus impressionnants et sont des infrastructures essentielles qui jouent un rôle crucial dans la gestion des ressources en eau, la production d'énergie, la régulation des crues et l'approvisionnement en eau potable.

Leur conception et leur construction varient en fonction de leur utilisation et des caractéristiques des sites où ils se trouvent.

Parmi les principaux types, nous retiendrons les barrages poids, les barrages voûtes et les barrages mixtes.

LES BARRAGES POIDS sont construits en béton massif ou en enrochement (remblais), exploitant leur poids pour résister à la pression de l'eau. Ce type de barrage est massif et rectiligne dont la forme est généralement simple (leur section s'apparente le plus souvent à un triangle rectangle).

La conception permet une construction simple et économique, particulièrement adaptée aux rivières étroites et aux zones montagneuses.

Avantages : bonne résistance à la pression, facilité de construction.

Inconvénients : nécessite des matériaux lourds ; leur construction est limitée par les caractéristiques géologiques du site.

LES BARRAGES VOÛTES quant à eux, sont courbés et dirigent la pression de l'eau vers les rochers en arrière. Ils sont souvent construits dans des vallées étroites et ont besoin de moins de béton que les barrages poids, car la forme concave permet de répartir la pression de manière plus efficace.

Avantages : utilisation économique des matériaux, adaptés aux vallées étroites et escarpées.

Inconvénients : plus coûteux à construire que les barrages poids, la conception nécessite

une expertise spécialisée.

LES BARRAGES A CONTREFORTS ou **BARRAGES MIXTES** c'est un grand mur en béton qui s'appuie sur des contreforts en laissant des évidements, économisant ainsi du béton. Les contreforts, relativement minces, conduisent les efforts jusqu'aux fondations. Ce mode de construction se subdivise en sous-catégorie : contreforts à têtes arrondies, à masque amont et à voûtes multiples.

Notons que la terre, les gravats ou le sable peuvent également être utilisés (matériaux naturels) pour la construction de ces ouvrages. Ils s'adaptent à une multitude de terrains en raison de leur souplesse d'utilisation. Cette méthode de construction est généralement moins coûteuse que le béton et peut s'adapter à de nombreux types de terrains. Cependant, ils nécessitent une exigence de contrôle et de surveillance continue.

Le rôle premier du barrage est de retenir l'écoulement naturel de l'eau afin que de grandes

quantités d'accumulent et qu'un lac de retenue soit formé.

Les barrages sont des constructions complexes jouant un rôle important dans la production d'électricité et le stockage d'eau potable en régulant le cours d'eau de certaines rivières. On remarque également que ces infrastructures jouent un rôle touristique important grâce à de nombreux aménagements conçus pour notre plus grand plaisir. En Belgique, la majorité des grands barrages se situent en Wallonie et plus particulièrement en Province de Liège.

Le barrage de Butgenbach :

(Province de Liège, non loin du RAVeL de la L48). D'une longueur de 573m et d'une hauteur de 23m, il a été construit en 1932 sur le cours de la Warche, une des rivières les plus capricieuses et imprévisible de Belgique. Il permet de réguler le cours de la rivière et d'assurer une réserve d'eau pour les industries de la région. Il est également exploité pour la production d'électricité.

Le barrage de Coe Trois-Ponts :

(Province de Liège, non loin du RAVeL de la L45). Situé le long de l'Amblève, ce barrage est une centrale électrique de type pompage-turbinage. Son principe est de pomper l'eau pour la remonter vers un bassin supérieur lorsque la production d'électricité est en surplus. Elle est alors relâchée pour en produire au moment désiré. Cette infrastructure a également été aménagée en attraction touristique.

Le barrage d'Eupen : (Province de Liège, tour du lac par le RAVeL). Inauguré en 1950, il fournit actuellement 55.000m³ par jour en eau potable dans la région de Verviers. Il constitue

la troisième réserve d'eau de Belgique. Sa longueur est de 410m pour une hauteur de 361m.

Le barrage de Gileppe :

(Province de Liège, tour du Lac par le RAVeL et liaisons cyclables). Situé dans les Hautes Fagnes dans la partie orientale de la Forêt d'Hertogenwald, ce barrage est construit sur la Gileppe et a pour principales fonctions d'être une centrale électrique et une réserve pour l'alimentation en eau des industries de la région Verviétoise. Il a actuellement une longueur de 200m. Ce barrage est aussi connu pour

RAVeL des Lacs de l'Heure). Il constitue un vaste ensemble composé de 5 lacs de retenue. Le 2 principaux barrages sont ceux de la Plate Taille et de l'Eau-d'Heure. Le barrage de la Plate Taille est équipé d'une centrale électrique de type pompage-turbinage (même principe que le barrage de Coe Trois-Ponts). Le complexe s'étend sur une superficie de 1.800 hectares.

Le barrage de l'Île Monsin :

(Province de Liège, le RAVeL de la Meuse en aval de la ville de Liège en direction des Pays-Bas). Nous sommes ici en présence d'un pont routier et d'un barrage. La fin de sa construction date de 1930 et remplace plusieurs écluses situées initialement dans la ville de Liège.

Le barrage de Nisrâmont :

(Province de Luxembourg). C'est un barrage hydraulique situé sur les communes de La Roche-en-Ardenne et d'Houffalize. Aussi appelé barrage de l'Ourthe, il a une longueur de 116m pour une hauteur de 16m.

Le barrage du Ry de Rome :

(Province de Namur, tour du Lac par le RAVeL). Mis en service en 1975, dans le petit village de Petigny (ville de Couvin). Sa fonction première et la potabilisation de l'eau avant la production de l'électricité.



Barrage d'Eupen

son lion monumental de 13.5m de haut et d'un poids de 300 tonnes. Il fixe l'ancienne frontière prussienne distante de 5 km au moment de la construction.

Le pont barrage d'Ivoz-Ramet :

(Province de Liège, RAVeL de la Meuse). Comme son nom l'indique, il présente un double rôle : un pont et un barrage. Construit en 1938, il a été dynamité en 1940 et a été reconstruit. D'une longueur de 97mètres, il permet d'exploiter la totalité du débit de la Meuse pour la production d'électricité.

Les Lacs de l'Eau-d'Heure : (Provinces de Hainaut et Namur,

Etienne
Meuleman

LA VITESSE AU CŒUR DU RAVeL

Le RAVeL a été créé il y a près de 30 ans, sur le principe de promouvoir la mobilité douce. C'est un réseau officiel de voiries tout comme celui des autoroutes ainsi que celui des routes régionales, géré par le Service Public de Wallonie.

Ce réseau autonome des voies lentes est principalement réservé aux usagers non motorisés, piétons, cyclistes, PMR, cavaliers. Mais ces dernières années, d'autres types d'usagers ont fait leur apparition. Il est devenu maintenant assez courant d'y



« c'est l'usager faible qui a la priorité »

rencontrer des trottinettes et des vélos à assistance électrique. Dans certains cas même, que l'on va qualifier d'exceptionnel, on peut y rencontrer des véhicules motorisés appartenant à des riverains du RAVeL qui possèdent une dérogation pour y circuler ou encore des véhicules de service de l'administration.

La principale règle de circulation sur ce réseau, est avant tout le respect du code de la route. L'utilisateur est donc tenu de se conformer à la signalisation en place. Ces différents usagers peuvent-ils circuler à n'importe quelle vitesse ? Et bien non !

En raison de la présence du signal F99a à l'entrée de chaque portion de RAVeL,

la vitesse y est limitée à 30 km/h (Article 22quinquies 4 du code de la route). Le RAVeL appartient à la catégorie des chemins dits "réservés" d'où cette réglementation de la vitesse.

Mais, au-delà de cette limitation, les usagers sont clairement en infraction et risquent-ils en théorie un PV ? On parle bien ici d'une vitesse limitée. Est-ce à dire que l'on peut toujours circuler à cette vitesse ?

Ce ne serait pas faire preuve de bon sens ! Il faut rappeler que par sa nature, ce réseau autonome de voies lentes constitue avant tout un espace de convivialité à la disposition de différents types d'usagers. Et c'est l'usager faible qui a la priorité.

Ainsi un cycliste se trouvant face à un véhicule motorisé dûment autorisé, aura priorité sur ce dernier. Il en va de même des piétons ; Ceux-ci restent prioritaires face aux cyclistes.

cycliste est considéré comme étant un conducteur. A ce titre il est passible d'une amende pour une infraction du troisième degré, s'il met en danger un piéton.



Jean-Luc
DUPONT

Rappelons aussi que le RAVeL n'est pas du tout une piste cyclable. Il n'est pas rare en effet, de voir débouler des cyclistes circulant à vive allure en manifestant un comportement de plus agressifs afin que le passage soit rapide et libéré devant eux.

Cette attitude va à l'encontre de la philosophie de ce réseau et de cette règle de l'usager faible. Un tel comportement met tout simplement les autres utilisateurs de la voie lente en insécurité, d'autant que les usagers ne peuvent se mettre mutuellement en danger, ni se gêner. Ils doivent même redoubler de prudence en présence d'enfants et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. Il faut en effet savoir que les jeux sont même autorisés sur cette voie réservée.

S'il est un danger bien reconnu, c'est le moment où des cyclistes arrivent rapidement dans des promenades. N'étant pas prioritaires sur les piétons, ils doivent absolument adapter leur vitesse à la situation présente afin d'éviter de mettre les autres en danger. Il n'est donc plus question ici d'invoquer le droit à la vitesse de 30 km/h. C'est une question de bon sens, de respect et de convivialité.

La nature même du RAVeL ne se prête donc pas aux cyclistes désireux de réaliser de hautes performances et étant sans cesse amenés à adapter leur vitesse aux circonstances rencontrées. N'oublions pas que nous nous trouvons ici sur la voie publique et que le

Ces dernières années ont vu se développer un marché d'engins électriques tels que trottinettes, gyroroues, overboard et autres. En principe ces différents engins sont autorisés à circuler pour autant que leur vitesse maximale ne dépasse pas les 25 km/h. Il n'est malheureusement pas rare de voir ce type d'engins circuler bien au-delà de la vitesse autorisée. Voilà qui représente une source de dangers supplémentaires d'autant plus qu'ils sont assez silencieux. En cas d'accident avec des engins ne répondant pas aux prescriptions techniques légales, la responsabilité du conducteur pourrait être sérieusement engagée.

Rappelons-nous ici que la vitesse maximale autorisée sur le RAVeL est de 30 km/h. Lors des enquêtes menées sur le terrain lors des comptages qualitatifs, force est de constater que peu d'utilisateurs sont correctement informés à propos de cette limitation ; un certain nombre n'en a d'ailleurs pas connaissance.



Le RAVeL constitue avant tout un réseau qui se partage avec bon sens afin que chaque usager, qu'il soit piéton, enfant qui joue, cycliste, cavalier ou encore personne à mobilité réduite puisse s'y sentir en parfaite sécurité.

MISER SUR LE RAVeL



Jacques
BOTTE

- Comment communiquer et promouvoir le RAVeL ? forme, contenu, canaux de communication, sécurité et courtoisie ;
- Comment financer ces efforts ?
- Ressources administratives et contacts.

Dynamiser et augmenter la qualité de service et d'équipement contribueront au succès d'une Wallonie d'excellence pour le vélotourisme !

Force est de constater que depuis ces dernières années, les déplacements à vélo pour le loisir se développent partout ; le vélotourisme en Wallonie gagne en succès. Le RAVeL y contribue incontestablement.

A la fois, il offre un cadre naturel et une diversité de paysages. Des Ardennes vallonnées aux plaines verdoyantes, en passant par les canaux et les forêts, ces atouts en font un lieu de choix. Le vélotourisme offre de nombreux avantages. Il génère des revenus pour les acteurs locaux et contribue au dynamisme économique de la Région. Il permet une amélioration de la qualité de vie et favorise, grâce aux nombreux itinéraires, la découverte du patrimoine naturel

et culturel de la Wallonie, contribuant ainsi à sa valorisation.

Comme le précise Barbara Destrée, Commissaire générale au Tourisme, « Les statistiques wallonnes et internationales le démontrent, le vélotourisme est en pleine expansion. Cette pratique répond en effet parfaitement aux attentes des touristes soucieux d'allier découverte de la nature ou du patrimoine et respect de l'environnement, et de s'inscrire dans une démarche de tourisme durable... Le RAVeL et ses 1500 kilomètres est complété par de nombreux itinéraires cyclables internationaux et un réseau points-nœuds déployé sur l'ensemble du territoire. Cette offre de mobilité douce participe largement à l'attractivité touristique de la Wallonie ».



C'est la raison pour laquelle, l'asbl Chemins du Rail a développé un guide réalisé dans le cadre de la convention-cadre entre la Région (SPW - MI, CGT, AWaP, VISIT Wallonia) et qui sera présenté aux maisons de tourisme le 26 novembre prochain.

Afin de favoriser davantage le développement et l'usage du RAVeL, des voies vertes et des véloroutes, pour un tourisme doux et durable, ce guide comportera divers chapitres :

- Un réseau aménagé pour découvrir la Wallonie à vélo ;
- Qui se charge du développement du RAVeL ?
- Confort et attractivité du RAVeL, à quoi faut-il penser ? équipements - services - signalisation - accessibilité ;



BASSILY – GHISLENGHIEN : UNE LIGNE SNCB TOMBÉE DANS L'OUBLI !

Randonnée pédestre de 15 km

Le dimanche 1^{er} décembre prochain, « Chemins du Rail » vous emmène à la limite de la province de Hainaut en WAPI.

Niché au cœur de la Wallonie, le paysage de Bassily et Silly est un véritable tableau vivant, où la nature se déploie dans toute sa splendeur. Les champs verdoyants s'étendent à perte de vue, parsemés de fleurs sauvages qui ajoutent des touches de couleur vibrante au décor. Les collines douces et les vallées pittoresques invitent à la contemplation, tandis que les rivières serpentent gracieusement à travers le paysage, apportant une touche de sérénité.

L'ancienne ligne de chemin de fer 94, qui reliait Bassily à Ghislenghien, ajoute une dimension historique à cette beauté naturelle. Bien que les trains ne circulent plus sur cette voie, les vestiges de l'ancienne ligne évoquent des souvenirs d'un temps révolu. Aujourd'hui, elle est devenue un sentier prisé des randonneurs et des cyclistes, offrant une expérience immersive au cœur de la nature. Les vieux ponts en pierre et les tunnels, recouverts de mousse et de lierre, témoignent du

passé industriel de la région tout en s'intégrant harmonieusement dans le paysage environnant.

La balade débute à la nouvelle gare de Silly inaugurée en 1985, située au cœur de la campagne et traversée par la ligne TGV et la L94 qui relie Bruxelles à Tournai. Nous rejoindrons l'ancienne gare de Bassily établie à la BK 24,2 depuis Bruxelles-Midi. Elle constituait également le départ d'une autre ligne Renaix : la 87. Le BV n'existe plus et a été remplacé par une salle de sports à l'emplacement des voies.

Un chemin campagnard d'environ 8 km nous conduira sur une bonne partie de l'ancienne ligne. Se promener le long de cette ancienne voie ferrée permet d'admirer des panoramas à couper le souffle. Les arbres majestueux, les prairies fleuries et les petits villages pittoresques qui jalonnent le chemin créent une atmosphère paisible et intemporelle. C'est un endroit où la nature



et l'histoire se rencontrent, offrant aux visiteurs une évasion parfaite et une invitation à découvrir la beauté authentique de Bassily et Silly.

La pause réconfortante de midi se déroulera à Ghislenghien. Nous reprendrons ensuite nos bottines pour une nouvelle randonnée de 7 kilomètres à travers la campagne qui nous ramène à la gare de départ.

LE PLANNING

09.00 : accueil des participants à la gare de Silly

09.15 : départ de la balade commentée du matin (8 km)

12.00 : repas au « Aux Mets Encore » : entrée – plat – café

14.00 : Départ pour la balade commentée de l'après-midi (7 km)

16.45 : arrivée

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

INSCRIPTION

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

COÛT

Membres 35€ ; Non-membres 39€ comprenant le menu : feuilleté de chèvre chaud au thym et miel ; fricassée de volaille aux champignons ou roulades de filets de sole limande sauce ostendaise et le café.

Le montant est à verser sur le compte **BE51 0682 1681 7962** au plus tard le 24.11.24 avec mention « journée du 01.12.24 et le nom des participants ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.



S'Y RENDRE

En voiture : rue de la nouvelle Gare à 7830 Silly – parking gratuit et toilettes possibles

En train :

ALLER :

Bruxelles-Midi : 08.13 – Silly : 09.03 (en train jusqu'à Enghien et bus de remplacement jusqu'à Silly)

Tournai : 08.04 – Silly : 08.58 (en train jusqu'à Ath et bus de remplacement jusqu'à Silly)

RETOUR :

Silly : 16.58 – Bruxelles-Midi : 17.48 (bus de remplacement jusqu'à Enghien et train jusqu'à Bruxelles)

Silly : 17.03 – Tournai : 17.56 (bus de remplacement jusqu'à Ath et train jusqu'à Tournai)

Préciser votre arrivée par train lors de l'inscription.



Michel JACQUES

LE RESEAU STRUCTURANT EN WALLONIE : ET LE RAVeL ?

Le réseau structurant de mobilité en Wallonie désigne l'ensemble des infrastructures routières et autoroutières jugées essentielles pour les déplacements régionaux, nationaux et internationaux. Ce réseau est composé des axes principaux qui permettent de relier les grandes villes, les pôles économiques et les zones logistiques stratégiques de la région. Il est géré par la Région et constitue l'épine dorsale du transport tant pour les personnes que pour les marchandises.

ET LE RAVeL ?

Bien qu'il soit généralement perçu comme étant distinct des grandes infrastructures routières et autoroutières, le RAVeL détient un rôle complémentaire et essentiel au sein du réseau structurant en Wallonie. Comme vous le savez, le réseau autonome des voies lentes se concentre principalement sur la mobilité douce et couvre environ 1500 km en offrant des trajets sécurisés et séparés du trafic motorisé pour les déplacements de courte et moyenne distance, notamment dans les zones rurales, périurbaines ainsi que pour les loisirs et le tourisme. L'un des défis majeurs du RAVeL consiste non seulement à le finaliser mais aussi et bien plus, à le maintenir en bon état pour garantir son efficacité. Et les cyclostrades ?

Les cyclostrades sont aménagées quant à elles pour permettre une circulation rapide et continue des cyclistes. Conçues pour offrir des trajets directs et bien entretenus, elles sont souvent parallèles aux autoroutes ou aux grandes routes, avec un minimum de

croisements et d'obstacles. Les cyclostrades détiennent un rôle plus utilitaire et rapide que le RAVeL, en offrant des trajets rapides et efficaces pour les cyclistes sur de longues distances, notamment entre les grandes villes.

Différences entre le RAVeL et les cyclostrades

RAVeL	Cyclostrades
Trajets locaux	Trajets longs
Jusqu'à 30 km/h	Jusque 30km/h sauf en cas d'indication du panneau D7
Voies de chemin de fer ou halage	Voies rapides créées

Si le RAVeL reste une infrastructure dédiée aux déplacements doux, à un rythme plus lent, les cyclostrades sont des autoroutes cyclables à part entière, conçues pour offrir des trajets rapides, fluides et directs sur de longues distances. Elles sont pensées pour relier les grandes villes et les pôles économiques tout en minimisant les croisements.

Cyclostrades et RAVeL se complètent donc dans la vision globale d'une mobilité douce et intermodale en Wallonie. Ensemble, ces deux types d'infrastructure constituent deux piliers essentiels du réseau de mobilité douce, permettant à la Wallonie de diversifier les options de transport durable et d'encourager l'usage du vélo dans différents contextes.

Le principal défi pour la Wallonie consistera à assurer une bonne interconnexion entre cyclostrades et RAVeL pour maximiser l'utilisation de ces infrastructures et offrir des trajets continus aux cyclistes. La création de points d'accès et de relais entre ces deux types d'infrastructures ainsi que leur jonction avec les transports en commun, sera cruciale pour encourager une mobilité active et intermodale.

ET LE RÔLE DES MOBIPÔLES ET MOBIPPOINTS ?

Les mobipôles en Wallonie sont des pôles de mobilité visant à favoriser des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Ces hubs sont stratégiquement placés à des endroits clés, tels que les gares, les arrêts de bus ou les zones de forte affluence, pour faciliter l'interconnexion entre différents moyens de transport : train, bus, tram, BHNS, vélo, voitures partagées, etc.

Un mobipôle permet de passer ainsi facilement d'un mode de transport à un autre. A titre d'exemple, un usager peut arriver en train à la gare, récupérer un vélo partagé ou monter dans un bus pour continuer son trajet.

Il est symbolisé par :

- XL : Gare régionale (+de 8000 montées/jour semaine)
- L : Gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour semaine) de destination et/ou origine

- M : Gare supra-locale (entre 500 et 8.000 montées/jour semaine) d'origine et gare locale
- S : Arrêt de bus sur ligne structurante (Express, Tram, BHNS)

Les Mobipoints sont quant à eux des lieux où convergent différentes offres de services et infrastructures de mobilité mais, contrairement aux mobipôles, ces derniers ne sont pas directement connectés au réseau structurant de transport public. Un mobipoint est symbolisé par le XS.

LA VISION FAST 2030

Pour mettre en pratique la vision FAST 2030, la Wallonie mise sur la multimodalité et sur le développement de ces mobipôles qui sont des lieux où convergent différentes offres de services (vélos partagés, voitures partagées, vélos cargo, ...) et d'infrastructures de mobilité (zones d'attente conviviales, parkings vélos, bornes de recharge, ...) tout en offrant une connexion directe avec le



Intermodalité à Leuze - RAVeL, - parking et chemin de fer se côtoient.

réseau de transport public structurant (train et bus express/principal).

Selon les sources du SPW (Wallonie.infra-structures), « le Département de la Stratégie de la Mobilité et de l'Intermodalité, en concertation avec l'IWEPS, a analysé les données de téléphonie mobile à travers diverses méthodes. Les résultats viennent d'être publiés. Cette analyse permet de faire émerger plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants des bassins de mobilité se déplacent quotidiennement. Cette étude permet

aux communes qui étudient leur plan communal de mobilité.

L'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés est chargée de la multimodalité qui repose sur la complémentarité de solutions multiples qui doivent nécessairement converger en divers lieux du territoire. Dès lors, sur le plan des infrastructures, elle requiert non seulement l'aménagement des voiries et cheminements amenés à accueillir les divers modes de déplacement mais également l'aménagement des lieux d'échange modaux ».



ainsi d'identifier les trajets externes d'un bassin à un autre mais aussi internes au sein de chaque bassin.

La Direction de la Planification de la Mobilité détient quant à elle, le rôle d'animateur du processus mais aussi de gardien des objectifs stratégiques multimodaux. En outre, elle apporte un soutien technique et financier



Jacques BOTTE

TRAMS HISTORIQUES : INTERDICTION DE CIRCULATION

Emoi en Flandre chez tous les amateurs de vieux trams et plus globalement, du patrimoine industriel !

C'est à quelques jours des circulations de trams historiques pour le traditionnel TRAMMELANT de De Haan à la côte belge, le premier samedi d'août, qu'une décision de l'opérateur flamand 'De Lijn' est brutalement tombée : toutes les circulations de trams historiques sont interdites en Flandre (donc à Anvers, Gand, à la Côte et à Schepdaal) jusqu'à nouvel ordre ; et même, interdiction de mettre ces trams sous tension dans les ateliers, dépôts et musées au grand dam des associations !

Pourquoi une telle décision ?

Rappelez-vous : le 19 mai dernier, on fêtait les 150 ans de trams à Gand, dans la foulée des festivités de cet anniversaire à Anvers l'année dernière et à Bruxelles en 2019. Ce fut une vraie fête populaire dans le centre historique de Gand où les 4 modes de traction se sont côtoyés : le tram hippomobile, électrique, du plus ancien au plus moderne, le tram 'à mazout' ou autorail et le tram à vapeur avec la locomotive vicinale de l'ASVi en circulation.

Une parfaite organisation avec tous les acteurs du secteur, néerlandophones et francophones. Aucun incident n'est à déplorer...sauf sur le trajet de retour sans voyageurs vers le dépôt en fin d'après-midi.

Le plus ancien tram électrique gantois n°216 dans son état d'origine de 1908, construit par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, motrice ouverte à 2 essieux habituellement exposée au musée anversoïse de Groenenhoek a subi un 'coup de feu' au disjoncteur de la tension électrique provoquant un début d'incendie en toiture. Le personnel à bord a éteint immédiatement les

flammes avec les extincteurs présents avant l'arrivée des pompiers ; un accompagnateur a cependant été conduit à l'hôpital pour un contrôle suite à l'inhalation de fumée. Le tram a ensuite été remorqué vers le dépôt.

Et c'est fin juillet que le rapport du bureau d'expertise mandaté par De Lijn tombe : la tension électrique généralement plus élevée et la récupération de l'énergie de freinage des trams modernes nécessitent une adaptation des équipements sur les trams anciens. Et donc, interdiction de les mettre sous tension sans cette adaptation.

Il s'agit bien évidemment d'une mesure temporaire de sécurité. Ce qui est interpellant, c'est que cette interdiction frappe des trams historiques plus récents, comme les PCC dont des exemplaires gantois roulent encore à Anvers et les trams BN tout récemment déclassés à la côte et entrés au musée.

Maintenant, chacun comprend que la sécurité prime avant tout et qu'il faut connaître les causes d'un incident pour que cela ne se reproduise plus. Un peu de patience...et de travail pour les bénévoles des associations qui nous font revivre ce patrimoine.

Signalons que cette mesure ne touche pas les trams historiques à Bruxelles et en Wallonie mais pour sûr, leurs responsables s'assureront que leurs ancêtres sont 'aux normes compatibles'.



Marc GRIETEN



Le RAVeL dans
5
ans

Comme vous le savez, l'asbl « Chemins du rail » a pour but de fédérer les initiatives publiques ou privées dont l'objectif consiste à promouvoir le RAVeL, les véloroutes et les chemins de liaison dans un réseau structurant de mobilité active pour tous les usagers non motorisés en vue des déplacements scolaires, professionnels, de loisir et de tourisme. Elle encourage ainsi, et dans le cadre européen, le développement des voies vertes.

En tant que partenaire institutionnel, l'asbl collabore avec l'ensemble des Cabinets et des Administrations, agit en toute indépendance et se défend d'assurer tout mandat ou tout contrôle social pouvant nuire à l'intérêt de la Région.

La **Déclaration de Politique Régionale (DPR) de 2024** « Avoir le courage de changer pour que l'Avenir s'éclaire » précise la volonté du Gouvernement de poursuivre une politique de mobilité active :

« Les modes actifs seront encouragés, notamment à travers l'amélioration et la création d'infrastructures sécurisées de qualité, inclusives, et d'équipements connexes en concertation avec les acteurs locaux et en consultant les usagers.

Via un plan d'investissement, le Gouvernement finalisera le réseau structurant cyclable en concertation avec les communes, les régions et les pays voisins pour les zones frontalières et il encouragera également le développement du réseau communal en rationalisant les instruments de financement existants. L'accent sera mis sur les tronçons à fort potentiel cyclable, les chaînons manquants, les stationnements sécurisés, les points de passage dangereux sur les routes régionales, et les réseaux RAVeL, EuroVelo et RTE-T.



Interconnexion du RAVeL et du chemin de fer à Court-Saint-Etienne

Le Gouvernement veillera à la sécurisation et l'amélioration des cheminements piétons et cyclables vers les gares, mobipôles, mobipoints, et arrêts de bus, ainsi que l'installation d'équipements vélo sécurisés et mobiliers urbains aux abords de ceux-ci.

Il importe (ainsi) de poursuivre le déploiement de la stratégie 2030 qui met l'accent sur les axes nature/évasion et patrimoine/culture/authenticité, en capitalisant sur la marque visitwallonia.be. L'accessibilité des sites touristiques doit être renforcée, notamment via les transports en commun et les modes actifs.

En accord avec la vision FAST 2030, les objectifs du Gouvernement sont d'atteindre une mobilité efficiente, fluide, accessible, sécurisée, fiable, partagée, décarbonée, respectueuse de l'environnement, soutenant de la santé et inclusive.»

Par sa position d'interface, l'asbl vise à poser un regard critique, global et constructif. En ce sens, en matière de RAVeL, dans la perspective des cinq prochaines années et dans la vision FAST2030, l'asbl projette à terme :

- **l'existence d'un réseau RAVeL achevé** (où les chainons actuellement indispensables manquants sont réalisés) ; relié aux principaux lieux de vie (zonings - écoles - gares) par des chemins de liaison balisés et sécurisés ; accessible et régulièrement entretenu et maintenu en état.
- **l'existence de règles de conduite et de vitesse** clarifiées et définies pour tous types d'usagers (vélos ; trottinettes ; cavaliers ; pédélec ; vélos cargo) ; connues de tous et adaptées selon les endroits.
- **l'intégration du RAVeL dans un réseau** structurant de mobilité cohérent en connexion avec les régions limitrophes avec la création d'itinéraires attractifs et compréhensibles, reliant des pôles d'intérêts touristiques, culturels et patrimoniaux.

- **le développement de l'attractivité du RAVeL** par la systématisation de la présence d'indications (par panneaux ou bornes de chemin de fer) permettant de se géolocaliser ainsi que du numéro d'appel de secours ; l'installation régulière de bancs installés à des endroits stratégiques ainsi que la présence d'aires d'arrêt et de détente avec toilettes - poubelles - panneaux d'information et kits de réparation.

Cette vision, dont certains éléments sont largement sollicités par le public, requiert une perception cohérente et une synergie effective entre les départements et managers traitant de la mobilité, de l'infrastructure, du tourisme en collaboration avec l'Autorité Organisatrice des Transports et l'Observatoire des Modes actifs ainsi que l'appui et l'expertise de diverses associations.

Dans le contexte d'une politique de mobilité de la Wallonie visant à promouvoir l'usage des modes de déplacements doux ainsi que l'intermodalité, développer la notoriété du RAVeL, anticiper les besoins des usagers, analyser les futurs modes de transports de la mobilité douce ne peut que contribuer à atteindre les objectifs fixés pour 2030.



Balise kilométrique et indication de secours le long du RAVeL



Jacques BOTTE

LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ...

...UNE ACTION DE SENSIBILISATION EN WALLONIE PAR LE SPW

Alice Gobiet est chargée de communication et de projets au sein du SPW (Service Public de Wallonie).

J'ai eu l'occasion de la contacter récemment lors de la semaine de mobilité en Wallonie. Elle s'est prêtée à l'exercice de l'interview et je l'en remercie vivement (J. BOTTE).

Quel est votre rôle au sein du SPW ?

« Au sein de SPW, mon rôle consiste principalement à sensibiliser les citoyens aux modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Cela inclut, bien entendu, la gestion de la communication sur les réseaux sociaux, la conception d'outils de sensibilisation, ainsi que l'organisation d'événements tels que la Semaine de la Mobilité en Wallonie. Notre ambition est de faciliter pour chacun des choix de mobilité plus durables et bénéfiques, tant à titre individuel que collectif, en évitant toute forme de culpabilisation et en restant réalistes sur ce qui peut être mis en œuvre au quotidien. »

Un petit rappel, avant toute chose. La semaine de mobilité, c'est quoi ?

C'est mettre en lumière les bénéfices des alternatives à la voiture en solo, comme la marche, le vélo, le covoiturage ou encore les transports en commun pendant une semaine entière et dans toute la Wallonie : du 16 au 22 septembre (dates européennes fixes).

Cette semaine de « focus mobilité » nous permet de voir fleurir dans toute la Wallonie des actions pour aider à sensibiliser différents publics. Par exemple, des écoles organisent des pédibus ou des vélobus, des entreprises incitent leurs employés à covoiturer, des communes voient leurs élus enfourcher plus facilement leur vélo ou prendre le bus, etc.

Nous organisons également des concours entre les institutions publiques, les écoles et



les entreprises, des « challenges » vélo/piéton pour le citoyen, nous réalisons des spots radios ou TV, ... Bref, une quantité d'actions de sensibilisation sont mises en place durant 7 jours, avec l'idée que cette mise en avant d'une mobilité plus responsable soit appliquée aussi tout le reste de l'année.

D'où est venu l'idée ? Quels étaient les objectifs à l'époque ?

Personnellement je n'étais pas présente au lancement de la Semaine de la Mobilité, même si clairement je pense que les objectifs restent les mêmes qu'actuellement : encourager l'adoption de modes de transport alternatifs, réduire l'impact environnemental de ses déplacements, améliorer la qualité de vie, faire évoluer les comportements pour un changement durable des habitudes de chacun, etc.

Et le bilan tiré quelques années plus tard ?

Depuis quelques années, j'ai clairement vu une évolution, déjà dans le nombre d'inscriptions à nos différentes actions et défis (cette année, 110 institutions publiques et asbl ont participé à la Semaine de la Mobilité, contre 85 l'an dernier par exemple). La qualité des événements proposés, tant par les écoles, les entreprises et les communes est clairement notable : là où il n'y avait parfois « que » quelques dépliants d'informations dans un hall, on retrouve maintenant des programmes d'actions intensifs qui s'étendent sur toute la semaine et qui mettent en avant tous les modes de transports alternatifs à la voiture en solo. C'est vraiment incroyablement motivant pour nous dans notre travail !

Comment voyez-vous l'avenir de la semaine de mobilité ? Quels en sont les points forts et faibles ? Avec quelles répercussions ?

J'espère que chaque année, la Semaine de la Mobilité verra une augmentation des initiatives, avec la participation de nombreuses structures qui n'ont encore jamais pris part à l'événement. Cependant, ce qui me tient particulièrement à cœur, c'est de trouver les moyens de rendre ces changements durables.

Ce n'est pas suffisant de fournir des efforts sur sa mobilité pendant une seule semaine, puis d'abandonner ces bonnes habitudes le reste de l'année. Le véritable défi est d'aider à ancrer ces nouvelles pratiques de mobilité, tant pour les citoyens que pour les organisateurs, au sein de la population wallonne et sur le long terme.

Quels contacts avez-vous avec vos collègues européens ?

Nous sommes suivis au niveau de l'Europe qui a vue sur les projets mobilité des institutions publiques et des entreprises, et qui reçoit toutes nos communications. De plus, certaines entreprises wallonnes font un compte-rendu détaillé de leur participation à la Semaine de la Mobilité afin de concourir pour l'Award de la Meilleure entreprise au niveau de la Wallonie (une 3e place avait d'ailleurs été décrochée l'an dernier par GSK).

Quelle est votre frustration par rapport à la mobilité ?

J'ai parfois l'impression que certaines personnes perçoivent nos campagnes de sensibilisation comme une critique personnelle. Bien sûr, nous ne demandons pas à quelqu'un qui doit parcourir 40 km en pleine campagne de se passer de sa voiture. L'idée est plutôt de prendre conscience que chacun peut, à certains moments, adopter un mode de transport différent. Par exemple, proposer un covoiturage à un voisin pour emmener les enfants à l'école, utiliser le vélo une fois par semaine pour se rendre au travail et rester en forme, ou encore organiser une réunion tout en marchant pour bouger un peu.

Notre but n'est pas de culpabiliser ou d'être moralisateur, mais d'informer et d'accompagner les gens dans leur transition vers une mobilité plus durable.

Alice
GOBIET

LES COMPTAGES 2024

En ces temps où un public nombreux développe des activités de plein air, force est de constater que les déplacements actifs recèlent un pouvoir d'attractivité chez les personnes de tous âges.

Depuis quelques années déjà, il existe une volonté affirmée des pouvoirs publics et spécialement des acteurs de l'infrastructure, de la mobilité, du vélotourisme et du patrimoine ferroviaire de cerner les enjeux propres à la mobilité active. Identifier les besoins des usagers en matière de déplacements actifs s'avère un atout précieux pour mener à bien une politique cohérente et adéquate d'investissements.

Une nouvelle opération de comptage a donc été réalisée sur le RAVeL : elle servait d'outils d'anticipation et de diagnostic de la situation et aussi de contrôle pour la justification des dépenses publiques et la validation de politiques des modes doux.



SUR LE RAVeL !

QUELS TYPES DE COMPTAGE ?

Par comptage quantitatif, on entendait le relevé du nombre de passages des usagers à un point donné du RAVeL. On distinguait les piétons, les cyclistes (VAE ou non), les rollers, les cavaliers et les PMR.

Par comptage qualitatif, on entendait la volonté d'identifier les avis sur base d'opinions et d'attitudes. Elle servait à cerner les besoins et les motivations. Généralement effectuée par un entretien individuel, l'interview reposait sur un questionnaire proposé se base sur les recommandations européennes et établi conjointement avec l'ensemble des acteurs des administrations concernées.

Un merci tout particulier aux équipes bénévoles de Chemins du Rail qui, en mai, juin, juillet et août, se sont rendues sur les tronçons RAVeL concernés.

QUEL CHOIX MÉTHODOLOGIQUE ?

La réalisation de comptages à différents endroits précis a permis de tirer des conclusions globales. Il avait été ainsi convenu de procéder à un relevé des différents usagers du RAVeL en 19 lieux de Wallonie et spécialement à Waulsort (8 comptages) afin d'obtenir des indications pertinentes sur le type de fréquentation sur ces voies vertes. Les différents pouvoirs locaux ont été informés des résultats sur le territoire de leur commune.

Chaque comptage journalier avait été découpé par tranche horaire d'une heure, depuis 8h jusqu'à 17h afin d'observer l'intensité du flux selon les moments de la journée ; il avait été réalisé à deux reprises aux mêmes endroits, l'un en semaine, l'autre le week-end de manière à couvrir un panel important d'usagers.

OÙ PROCÉDER ?

Différents endroits stratégiques ont été choisis. C'est ainsi que les comptages se déroulent :

ANCIENNES VOIES DE CHEMIN DE		SEMAINE	WEEKEND
01	L38: Plombières Au, bout de la rue de la Galène, 10 – intersection L38:39	02.08	18.08
02	L44A: Stavelot Les Erlinchamps – intersection L44A – L45	24.05	25.05
03	L86: Leuze Avenue de la libération	19.08	09.05
04	L98: Colfontaine Rue de la station (Wasmes)	08.05	11.05
05	L108/109: Fauroeux Rue Charles Gantois – intersection L108 - L109/1	26.06	29.06
06	L138- Sambre: Châtelet Intersection Sambre – L138	10.05	15.06
07	L141: Nivelles Rue de Sotriamont – ancienne Gare du Nord	28.05	18.05
08	L163: Bastogne Rue Gustave Delperdange - intersection L163-L164	28.06	24.08

VOIES HYDRAULIQUES		SEMAINE	WEEKEND
09	Canal Nimy-Blaton: Mons Grand Large	31.07	11.08
10	Canal Espierres: Leers Nord Maison du canal - rue du canal	21.08	25.08
11	Dendre: Lessines Au bas de la route industrielle - intersection Dendre - L87	15.05	20.07
12	Sambre: Lobbes Rue des villas - intersection Sambre - L109/2	29.07	04.08
13	Ourthe: Poulseur Rue de l'Ourthe L138- Sambre: Châtelet	10.05	28.07
14	Ourthe: Barvaux Centre - aire de Barvaux	06.06	17.08
15	Meuse: Liège Passerelle la Belle Liégeoise	22.05	12.05
16	Meuse: Waulsort: mai Rue de Meuse - porte aval de l'écluse	24.05	11.05
17	Meuse: Waulsort: juin Rue de Meuse - porte aval de l'écluse	03.06	23.06
18	Meuse: Waulsort: juillet Rue de Meuse - porte aval de l'écluse	08.07	28.07
19	Meuse: Waulsort: août Rue de Meuse - porte aval de l'écluse	20.08	25.08
20	Meuser: Wépion Musée de la fraise - Chaussée de Dinant 1037	03.06	02.06

QUELLES
CONCLUSIONS
TIRER DE CETTE
OPÉRATION «
COMPTAGE » ?

Relevé par ordre
décroissant -
passage tout public

Les différentes
communes
concernées ont
été informées des
résultats.

		SEMAINE	WEEKEND	TOTAL
Liège	Meuse - EV19	764	1108	1872
Wépion	Meuse - EV19-EV5	534	977	1511
Poulseur	Ourthe - W7	557	939	1496
Barvaux	Ourthe - W7 -W8	558	914	1472
Leers-Nord	EV5 - W4	673	747	1420
Bastogne	L163	614	615	1229
Plombières	L38	588	635	1223
Nivelles	L141	568	445	1013
Waulsort - mai	Meuse - EV19	162	833	995
Waulsort - août	Meuse - EV19	332	647	979
Colfontaine	L98	475	503	978
Mons	W4	437	537	974
Lessines	EV5 - W1	335	536	871
Waulsort - juin	Meuse - EV19	206	618	824
Waulsort - juillet	Meuse - EV19	155	481	636
Châtelet	L138	334	265	599
Stavelot	L44a	142	341	483
Faurœulx	L108/109/2	181	299	480
Leuze	L86	199	263	462
Lobbes	Sambre - EV3 - W3 - W6	169	204	373

1. A partir des différents comptages, il apparaît que le RAVeL dans son ensemble est un « outil » apprécié par la plupart des utilisateurs. Le RAVeL est reconnu pour sa tranquillité, son côté paisible, à l'abri des véhicules motorisés et en pleine nature. A quelques exceptions, on dénombre peu de remarques concernant la qualité du revêtement et les problèmes de signalisation. Toutefois, le manque de réalisation de certains tronçons (revêtement défectueux ou non effectué) risque d'entraîner, pour le public consulté, un problème de sécurité.

2. L'offre touristique est globalement sous-évaluée par les usagers le long du RAVeL. Certains d'entre eux relatent la difficulté de trouver un endroit pour boire, manger ou se loger pour ceux et celles qui effectuent un long trajet (absence d'indications ou d'informations évidentes).

3. Les itinéraires « longue distance » (W0 à W9) ne sont pas connus. Il en va de même pour le label « Bienvenue Vélo » qui nécessiterait d'être promu de façon plus systématique lors de prochaines opérations. Ces mêmes constats ont été relevés les années précédentes. On peut se demander si les conclusions de ce type de rapport sont réellement prises en considération et suivies d'effet.

4. En termes d'avis du public, on relève surtout le manque et le besoin :
- d'équipements de confort ou de convivialité du RAVeL : aires de repos, bancs, toilettes ;
- d'entretien de la végétation (élagage et débroussaillage insuffisants) ;
- de propreté de la piste RAVeL ;
- d'offre ou de points d'information touristiques sur les services de location de vélos ; hébergements ; sites à découvrir et visiter ;
- d'une nécessaire cohabitation (fair-play) entre usagers, surtout entre cyclistes et piétons avec chiens non tenus en laisse.

QUELLES RECOMMANDATIONS ?
De manière générale, nous pouvons constater que le réseau offre de nombreuses possibilités et que le maillage ne cesse de s'améliorer. Des points essentiels manquants restent cependant à traiter :

A. Les liaisons manquantes : A la lumière de ces comptages, force est de constater que la liaison manquante sur l'EV19 entre Waulsort et Anseremme pose réellement question dans la mesure où le cycliste est renvoyé sur la route principale N96 fort dangereuse. Certaines personnes interrogées ont même proposé un itinéraire alternatif en poursuivant le halage rive droite où il est nécessaire de reprendre des parcelles de prairie à certains endroits. Sur quelques RAVeL, certaines liaisons courtes mériteraient d'être aménagées par le SPW ou les communes afin de permettre une continuité (exemple à Thuin, à Roisin).

B. Les déplacements vers les lieux de vie (favoriser RAVeL utilitaire) : Le RAVeL est souvent perçu comme « outil » de déplacements de loisirs. Toutefois certains utilisateurs estiment important de relier pour des déplacements utilitaires et sécurisés, des sections RAVeL aux lieux de vie, surtout vers les gares, les écoles et les centres villes.

C. L'offre touristique aux abords du RAVeL : Cette offre n'est pas assez développée alors que le réseau attire un public plus nombreux. Des points d'information touristiques notamment sur les services de location de vélos, les hébergements (et particulièrement les labellisés Bienvenue Vélo), les sites à découvrir et à visiter sont demandés. Le label « Bienvenue Vélo » demeure encore inconnu et pourrait être boosté grâce à des outils de communication ciblés principalement destinés à un public de vélotouristes. Il en va de même

pour les grands itinéraires wallons et les thématiques y associées. L'objection de données fluctuantes ne permettant pas une signalétique adéquate en la matière peut être contournée par la réalisation de panneaux reprenant un QR Code qui renvoie vers un site web où les informations sont à jour. Un des aspects à exploiter concerne réellement le développement du tourisme « court séjour » (deux à trois jours). Le public est réellement demandeur. Il y a manifestement un intérêt pour les boucles et les itinéraires « longues distances ». Certaines voies lentes devraient être davantage valorisées par des publications et un message médiatique.



D. L'apport d'aménagements supplémentaires : Sur beaucoup d'endroits de comptage, le public interrogé suggère l'installation d'équipements de confort, de convivialité et d'hygiène sur le RAVeL, avec la réalisation de petites aires de repos, pourvues notamment de bancs et de toilettes. L'absence de toilettes constitue un réel problème particulièrement pour les dames. En outre, le long de la voie verte, la présence régulière de bancs offrirait incontestablement un réel intérêt. Des points d'eau sont souhaités, essentiellement sur les itinéraires EuroVelo 3 et 19. Le changement climatique ne fera sans doute qu'accroître les demandes en ce sens.

E. Le manque de courtoisie et de respect des règles de sécurité : Souligné à de nombreuses reprises, cyclistes et piétons ne font pas toujours bon ménage. Les cyclistes sportifs sont souvent pointés du doigt car ils ont tendance à rouler à vive allure sans annoncer leur passage au préalable. Etant donné que la limitation de vitesse sur le RAVeL est très méconnue, la nécessité de sensibiliser les usagers à la sécurité routière s'impose, en insistant aussi sur le fait que la sonnette est obligatoire sur tous types de vélos. À l'image des panneaux existants au début des autoroutes et aux frontières du Royaume, un panneau résumant par des pictogrammes les règles à respecter sur le RAVeL constituerait un moyen de mieux informer les usagers.

F. Inscrire le RAVeL dans le réseau structurant de la mobilité active : Lors des interviews, la plupart des usagers interrogés ne connaissent pas les cyclostrades et ne possèdent pas de vision globale du réseau RAVeL. Tout semble segmenté. Globaliser l'offre cyclable (RAVeL et points-nœuds) à travers une information unique engendrerait un avantage non négligeable. Il apparaît aussi primordial d'inscrire le RAVeL dans le réseau structurant de mobilité douce de manière à définir une structure cohérente sur toute la Wallonie, lisible par tous et toutes.

Notre attention a également été attirée sur le rôle social et de santé publique de ce réseau autonome de voies lentes. Des usagers d'un certain âge reconnaissent en effet que la proximité d'un RAVeL les tire d'un isolement et les incite à la promenade quotidienne souvent partagée. Le RAVeL en tant qu'outil de santé joue véritablement un rôle non négligeable.



Jacques
BOTTE



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 François DESQUESNES, en sa qualité de ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux est amené à y répondre.

18.09.24 PS HANUS MéliSSa écrite
Le droit de tirage des pouvoirs locaux concernant les infrastructures

18.09.24 PS LEFEBVRE Bruno écrite
Le plan mobilité et infrastructures pour tous 2020-2026

17.09.24 PS DEJARDIN Valérie orale
Le projet de la Vesdrienne

17.09.24 MR CASSART-MAILLEUX écrite
Le plan mobilité et infrastructures pour tous 2020-2026

Madame Valérie LESCRENIER, en sa qualité de ministre du Tourisme, du Patrimoine et de la Petite enfance est amenée à y répondre.

30.09.24 PS ROBERTY Sabine orale
Le soutien au tourisme durable en Wallonie

16.09.24 PS ROBERTY Sabine orale
Le tourisme pour tous



Jacques
BOTTE

LES GARES EN HAINAUT

Un patrimoine à se réapproprier

Jean-Paul HOYOIS

Jean-Paul Hoyois est secrétaire général du Centre Hannonia. J'ai eu l'occasion de le rencontrer lors de sa conférence sur « Les gares du Hainaut : un patrimoine à se réapproprier. » Il s'est prêté à l'exercice de l'interview et je l'en remercie vivement (J. BOTTE).

1. Qu'est-ce le Centre Hannonia ? Quels objectifs poursuit-il ?

C'est en novembre 1974, à l'initiative d'une dizaine de responsables de sept cercles d'histoire et d'archéologie du Hainaut, que les bases du Centre Hannonia, Centre d'information et de contact des cercles d'histoire, d'archéologie et de folklore du Hainaut, ont été posées. Il y avait là une volonté de rapprocher les sociétés hainuyères afin de permettre à leurs gestionnaires, mais aussi à l'ensemble de leurs membres, lors d'assemblées organisées régulièrement, de faire part de leurs activités, de leurs préoccupations, de leurs objectifs.

Ainsi, deux fois par an, à l'invitation d'un cercle membre du Centre, des représentants des différentes sociétés affiliées se retrouvent un peu partout dans le Hainaut pour discuter notamment, de projets qu'un cercle à lui seul ne pourrait mener à bien. Rapidement, le succès fut au rendez-vous. De telle manière, qu'actuellement Hannonia regroupe une cinquantaine d'associations.

La première de ces assemblées s'est déroulée à Ath en février 1975 (Hannonia I), la dernière à Beloeil en octobre 2024 (Hannonia XCVIII). Le cap des cent rencontres est donc en vue. Le jubilé du Centre sera d'ailleurs fêté en 2025. Parallèlement, un bulletin devenu semestriel (161 à ce jour) recense une bibliographie aussi complète que possible, de l'ensemble des travaux publiés sur l'histoire de la province (500 références en moyenne chaque année).

Je tiens aussi à rappeler ici les mots de Jean-Marie Cauchies, premier secrétaire général de Hannonia (1974-1989) et membre de l'Académie royale de Belgique, parus en septembre 1975 dans le tout premier bulletin d'information du Centre. Ceux-ci résument parfaitement l'esprit qu'a voulu se donner Hannonia : « l'histoire générale ne peut se faire sans l'histoire locale sous peine de se cantonner dans de vagues considérations ou des redites ». Mais encore : « Pourquoi ne pas se

grouper, non pour se fondre, pour disparaître dans un organisme plus vaste, étouffant, mais pour constituer des associations régionales sauvegardant l'autonomie et la physionomie propre de chacun de leurs membres ? (...) intensifier les échanges, éviter à des chercheurs d'aborder en s'ignorant des sujets connexes, permettre à des praticiens de domaines voisins les uns des autres de s'informer mutuellement de leurs recherches et de leurs travaux, à un niveau plus large que celui de la société locale ; viser le service, l'entraide par tous et pour tous, en assurant une information courante et suivie par des moyens n'exigeant pas de frais lourds ».

Il en allait donc d'une meilleure collaboration ainsi que d'une compréhension accrue, entre historiens professionnels et passionnés locaux par le passé de leur terroir.

2. Qui êtes-vous ? Quelles fonctions occupez-vous ? Où le Centre Hannonia est-il situé ?

Originaire de Quaregnon, le goût pour l'histoire est né en moi très tôt. Mon professeur d'histoire à l'Institut Saint-Ferdinand à Jemappes a ensuite renforcé cette passion. Je me suis donc lancé dans des études d'histoire successivement aux Facultés universitaires Saint-Louis à Bruxelles et à l'Université catholique de Louvain.

A la fin de ce cursus en 1990 et au lendemain d'un bref passage dans l'enseignement secondaire, j'ai exercé un assistantat de recherche à l'UCL. Vinrent ensuite vingt années à la tête d'une librairie à Bruxelles. C'est ensuite, après avoir regagné ma terre d'origine, que plus de temps me fut donné pour m'occuper de sociétés locales (cercle archéologique de Mons principalement) dont je fais néanmoins partie depuis la fin de mes études universitaires. J'occupe la fonction de secrétaire général de Hannonia depuis 2017, succédant ainsi à Laurent Honnoré (2002-2017) précédé lui-même par Claude Depauw (1989-2002) et Jean-Marie Cauchies (1974-1989).

Depuis sa fondation, le Centre Hannonia est une société de fait sans réel conseil d'administration. Seul le secrétaire général le compose. Ceci ne signifie en rien qu'il ne se fait pas conseiller pour telle ou telle matière essentiellement par ses prédécesseurs, mais aussi par les personnes présentes aux assemblées semestrielles. Ce sont ces assemblées qui demeurent souveraines pour



Bâtiment des voyageurs de Binche

décider des principales actions à mener. Cela concerne tout autant les finances du Centre, la politique de publication (Analectes d'histoire du Hainaut, collection forte de 22 titres répartis en 25 volumes) ou un quelconque événement à organiser (Journée annuelle inter-cercles organisée en partenariat avec le Musée royal de Mariemont, colloques, expositions, 50e anniversaire de Hannonia en 2025...), etc.

Pour répondre au dernier élément de cette question, le Centre Hannonia ne dispose pas de locaux spécifiques. Le domicile privé du secrétaire général constitue l'adresse par excellence du Centre. Quant à sa bibliothèque, riche de la plupart des publications des cercles membres, elle est déposée aux Archives de l'État à Mons suite à une convention signée voici près de 25 ans. Un vrai trésor !

sur d'autres désaffectées depuis lors. Mais grâce au RAVeL, réseau qui a fortement concouru à une prise de conscience pour la préservation de ce patrimoine tant bien que mal, souvent aussi au prix d'efforts acharnés de passionnés, je peux encore me remémorer ces voies ferrées disparues qui ont tant jalonné ma jeunesse.

En outre, dès sa genèse, le Centre Hannonia a montré un vif intérêt pour le patrimoine par ces publications ainsi que par des expositions. Citons les enceintes urbaines, les moulins, les hôtels de villes et maisons communales, les canaux et voies navigables. Tout récemment, Hannonia a publié un répertoire des vitraux civils de Charleroi, travail mené par le musée du Verre de cette ville. Quoi de plus normal donc, de réserver une place aux gares qui ont tant besoin qu'un nouveau regard soit posé sur elles. Le titre de l'ouvrage

mis en chantier par Hannonia est évocateur à ce sujet : Les gares du Hainaut : un patrimoine à se réapproprier.

Si l'ouvrage d'Hugo De Bot paru voici déjà vingt-cinq ans et consacré à l'architecture en Belgique, demeure un passage obligé, il était bon, il était temps, je crois, de songer à publier une étude, bien entendu consacrée à la seule province de Hainaut, avec les nouvelles perspectives de recherches qui s'offrent à nous.

4. Quelles recherches avez-vous menées ? Quelles ont été les difficultés rencontrées ?

Spécialiste du XVIe siècle, ce n'est pas vraiment en ma qualité d'historien que j'ai été amené à m'intéresser aux chemins de fer et au patrimoine qui y est associé. Comme évoqué plus haut, être le fils d'un cheminot et le goût du

voyage en sont pour beaucoup. Monter dans un train, même pour un court trajet, et voir défiler le paysage depuis mon siège, sont à chaque fois des moments de pur bonheur. Indépendamment des nombreux retards et autres ennuis techniques vécus...

Aussi, je ne peux donc passer sous silence la nécessité qu'il y avait à m'entourer d'une petite équipe composée de personnes mieux à même que moi à bien des égards, d'aborder les contraintes liées à la rédaction d'un tel ouvrage.



Bâtiment des voyageurs de Tournai

3. Pourquoi vous êtes-vous intéressé aux gares en Hainaut ?

Fils de cheminot, les samedis et dimanches au cours desquels mon père m'emmenait sur sa locomotive, me remplissaient d'une joie indescriptible. Je répète volontiers que j'ai appris à conduire un train avant de savoir piloter une voiture.

Combien de trajets parcourus en Hainaut et au-delà, tant sur des lignes toujours en service que

5. Quelle est la finalité de ce répertoire ?

Sensibiliser le public vis-à-vis d'un patrimoine largement bafoué ces derniers temps, en raison de la fermeture de plusieurs lignes de chemin de fer et de l'automatisation grandissante des services offerts par la SNCB dans les gares toujours desservies. Ce qui forcément a entraîné la démolition de nombreux bâtiments et le déplorable abandon de certains d'entre eux. Fort heureusement, le rachat de plusieurs de ces gares par des particuliers ou par les services publics ont permis leur sauvetage avec à l'avenant, parfois, des rénovations exemplaires.

6. Pourriez-vous résumer les différents types de gare en Hainaut ?

Depuis son apparition en Belgique, le chemin de fer a engendré de bien nombreux styles architecturaux. Avant de définir des gares de types standards, ceux-ci ayant évolué au cours du temps, les premiers bâtiments ont principalement fait appel aux styles néo (classicisme, Renaissance flamande, gothique...) en se laissant aussi inspirer des goûts en vogue au-delà de nos frontières. Citons parmi d'autres, le style éclectique à la française largement inspiré des gares parisiennes. L'après première Guerre mondiale va ensuite repenser ces architectures : notamment le type dit de la reconstruction (présent pour le Hainaut dans sa partie occidentale) qui laisse imaginer de grosses villas.

Viendra ensuite une autre reconstruction, celle d'après 1945, qui verra, dans un premier temps, l'édification de gares signées par des architectes recourant à des styles bien reconnaissables, avant que des bâtiments de facture parfois insignifiante ne voient le jour. C'est l'époque où les gares, essentiellement dans les principaux centres urbains et nœuds ferroviaires, allaient commencer à se donner un tout autre rôle. Plus seulement ferroviaire celui-là, mais aussi et surtout commercial. Somme toute et à bien y réfléchir, le concept de gare n'a-t-il finalement pas toujours été perpétuellement repensé pour s'adapter à l'air du temps ?

7. Avez-vous des contacts avec l'AWaP ? Selon vous, quel rôle détient cette Agence wallonne du Patrimoine en cette matière ?

A mon sens, l'Agence wallonne du Patrimoine a un grand rôle à jouer en matière de sauvegarde



Bâtiment des voyageurs de Saint-Ghislain

du patrimoine ferroviaire. Mais les moyens financiers qui lui sont octroyés sont-ils suffisants pour que la préservation de ce bâti entre dans ses priorités ? Si des contacts entre l'AWaP existent, cela reste à ce stade bien ténu. Une fois de plus, je pense que la sensibilisation tant des pouvoirs publics, surtout au niveau communal, mais aussi des particuliers par le biais de collectifs, de groupes de pression, en serait la véritable clé.

7. Quelle est la gare la plus emblématique ?

Bien entendu, il y a des gares emblématiques comme Tournai, Braine-le-Comte, Saint-Ghislain, Charleroi, Soignies... voire, même celle de Mons en fin d'achèvement. Mais pour moi, une gare est une gare. Grandes ou petites, chacune d'entre elles a son histoire et son environnement. Aucune ne peut donc faire l'objet d'un oubli irréparable.

8. Et si vous aviez un seul souhait en la matière ? Quel serait-il ?

Stopper leur démolition, les rénover, les remettre en valeur et à l'honneur d'une manière ou d'une autre. Depuis près de deux siècles, ces édifices sont et doivent demeurer des passages obligés de nos villes et villages. Prenons alors et au plus vite, les dispositions nécessaires avant qu'il ne soit trop tard.

LE RAVeL DESTINÉ AUSSI AUX CAVALIERS

En règle générale, le RAVeL est fréquenté par les piétons, les cyclistes et autres usagers sur roues non motorisés. Pourtant, on ignore souvent que les cavaliers ont également le droit de se balader sur le RAVeL...quand la signalisation le permet.

Pour des raisons évidentes de sécurité, certaines sections du RAVeL aménagées sur des chemins de halage ou étant trop étroites ne leur sont pas autorisées. D'un point de vue légal, la circulation sur le RAVeL est régie par l'article 22quinquies du Code de la Route ayant trait à la circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers.



Une cavalière prudente

Certes, la pratique de l'équitation nécessite de sortir des routes et de trouver des chemins de traverse. Le RAVeL constitue une alternative intéressante puisque la voie verte est sécurisée. Le RAVeL permet de parcourir

des longues distances, à condition pour le cavalier, de pouvoir emprunter une majorité d'accotements non asphaltés qui sont plus confortables pour l'animal.

Comme le stipule le code routier, « ne peuvent circuler sur ces chemins que les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leurs accès ».

Relevons l'importance des règles suivantes :

22quinquies 1 : Ne peuvent circuler sur ces chemins que les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leurs accès.

22quinquies 2 : Les usagers de ces chemins ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Ils doivent redoubler de prudence en présence d'enfants et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. En clair, cela signifie adapter sa vitesse en fonction de l'autre, surtout lorsque ce dernier se déplace lentement, difficilement ou de manière imprévisible comme c'est le cas pour les jeunes enfants. Ralentir lors d'un dépassement, tenir son chien en laisse, maîtriser son cheval, emporter les excréments, veiller à ne pas entraver le passage des cyclistes avec son matériel de pêche... sont autant de règles relevant du savoir-vivre, qui rendent le partage du RAVeL plus simple et plus agréable.

22quinquies 3 : Lorsqu'il est fait usage de signaux F99b et F101b, les usagers empruntent la partie du chemin qui leur est désignée. Ils peuvent toutefois circuler sur l'autre partie du chemin à condition de céder le passage aux usagers qui s'y trouvent régulièrement.



Un groupe sur la L156



Il est donc clair que certains tronçons du réseau de voies lentes sont autorisés aux cavaliers. La cohabitation entre les différents types d'usagers est possible à condition que les cavaliers prennent la peine de s'arrêter ou de se déplacer au pas lorsqu'ils croisent d'autres promeneurs

l'impulsion du ministre wallon de la Ruralité, l'appel à projets pour 3 ans « Le cheval de trait » auquel ont répondu les communes de Genappe et Court-Saint-Etienne a permis au personnel de maintenance d'entretenir le RAVeL grâce au cheval de trait, et d'intervenir alors, là où passent difficilement les engins motorisés.

En Wallonie, bon nombre de tronçons sont disponibles. Citons simplement à titre d'exemple du côté de Houffalize, le Pré-RAVeL des L163 et 613, avec une bande non revêtue spécialement aménagée de chaque côté de la voirie. En outre, en 2019, sous

Dominique MAILLEUX



L'AVENIR DU TRAM VICINAL EN ACCOTEMENT MENACÉ

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.

C'est bien le titre adéquat pour évoquer la menace qui plane sur la dernière section de 'vrai' tram vicinal en accotement.

En effet, une demande de permis d'urbanisme a été déposée cet été par le SPW Mobilité - Direction des Routes de Charleroi - dans le cadre de la réhabilitation de la N559 sur la commune de Lobbes : il est envisagé de créer un cheminement cyclopédestre en

être refaite et se priver d'une piste cyclable est contraire à la nécessité de promouvoir et d'investir dans la mobilité douce, mais cela doit-il se faire en supprimant cette dernière section en accotement très caractéristique de ce que furent les Vicinaux partout en Belgique ?

L'avis d'enquête publique a alerté les responsables de l'association qui n'a pas été

évitement (donc 2 voies avec un tiroir) comme terminus.

« Le tronçon actuellement exploité présente toutes les caractéristiques des lignes vicinales, ce chemin de fer secondaire qui irriguait naguère notre pays en complément au 'grand chemin de fer'. Ces caractéristiques de circulation sont : en site propre ; en voirie ; en accotement sur les chaussées. A ce titre, la ligne

« Nous sommes convaincus qu'il y a possibilités d'aménagement de la N559 en intégrant la ligne vicinale en accotement »

remplacement du tronçon en accotement de la ligne vicinale historique exploitée par l'ASVi (*). L'enquête publique a eu lieu pendant ces vacances d'été, du 8 juillet au 22 août.

Certains riverains n'apprécient guère le maintien d'une voie de tram en site-propre où les gravillons sont considérés gênants alors qu'ils utilisent la voie comme zone de stationnement à tel point que l'ASVi est maintes fois empêchée de rejoindre l'évitement de 'Lobbes 4 Bras'.

Certes, cette chaussée doit

avertie officiellement ni par le SPW, ni par la commune, n'y même par l'OTW qui délègue l'exploitation et l'entretien de cette ligne depuis 1984 à l'ASVi.

Dans les délais cependant, des remarques et oppositions au projet ont été formulées. L'ASVi, FEBELRAIL asbl (Fédération des Associations Belges d'Amis du Rail) a également réagi, tout comme FEDECRAIL, la Fédération Européenne, et des particuliers en mettant en exergue le patrimoine unique du vicinal d'antan que représente la ligne et la nécessité de maintenir un

actuelle est le témoignage d'un patrimoine maintenant unique en Belgique transmettant ainsi l'histoire du transport vicinal ayant largement contribué au développement de nos contrées. Nous constatons que le projet présenté supprime cette troisième caractéristique à savoir la circulation en accotement.

Ce projet supprime également une voie d'évitement, indispensable pour les circulations ferroviaires en sécurité, notamment avec des remorques. En réduisant ainsi notablement l'attrait,



il met en difficulté l'ASVi et ses objectifs patrimoniaux témoins de l'histoire pour les générations futures. Le projet tel que présenté ne peut donc être accepté. Nous sommes convaincus qu'il y a possibilités d'aménagement de la N559 en intégrant la ligne vicinale en accotement et demandons que le SPW en pleine collaboration avec des représentants de l'ASVi et des experts d'intégration de

voies de tramways en tiennent compte. »

Quand on voit la largeur disponible, il est donc possible de maintenir la voie vicinale modernisée en accotement préservant les accès carrossables aux propriétés, une piste cyclable, 2 bandes de circulation, une zone de stationnement et un trottoir. Espérons que le bon sens pourra l'emporter !



Marc GRIETEN

(*) musée du Tram Vicinal - ASVi asbl. L'Association pour la Sauvegarde du Vicinal gère le musée Vicinal à Thuin et exploite notamment le tronçon de l'ancienne ligne vicinale électrique Thuin (Ville Basse) - Lobbes (4 Bras), ligne qui poursuivait vers Anderlues (Jonction) en se raccordant à la ligne Binche - Anderlues - Charleroi du grand réseau de la SNCV - Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

LES VOIES VERTES : UNE FAMILLE EN EUROPE

Un œil sur les réalisations de 4 membres de l'ÆVV (suite) : Le Portugal, la France, la Slovaquie et la Serbie

Après l'exploration de la situation des Voies vertes au Royaume-Uni, au Luxembourg, en Italie et en Lettonie dans notre revue précédente, nous vous proposons de découvrir les réalisations et perspectives en ce domaine au Portugal, en France, en Slovaquie et en Serbie. Un troisième et dernier article traitera de la situation en Espagne et en Irlande.

LE PORTUGAL

Au Portugal, le programme ecopistas, dans son nom d'origine, identifie les possibilités d'origine ferroviaire et a débuté en 2001. Ces réalisations ont une image commune et des voies vertes de haute qualité. Infraestruturas de Portugal, responsable des chemins de fer, et du programme de ce qu'en Belgique nous appelons RAVeL, dispose d'un réseau non opérationnel d'environ 1 000 km, distribués en 20 lignes, dont 465 km sont utilisés comme « ecopistas », 233 km en projet ou en construction, et 763 km font l'objet de contrats pour leur transformation .

Infraestruturas de Portugal réalise des accords avec les municipalités traversées par la ligne de manière groupée, en vue de sa transformation. Le programme ecopistas est à l'origine très similaire au programme espagnol, et le FFE (Fondation des Chemins de fer espagnols) lui-même a



Voie verte du Minho. Inaugurée en 2004, l' Ecopista do Rio Minho au Portugal emprunte l'ancienne voie ferrée, et offre des vues incroyables sur le fleuve.

conseillé la mise en œuvre du plan, bien que ces dernières années, le système de paiement des loyers ait été remplacé par une compensation en nature. Ce changement de modèle de concession a été motivé par la grande difficulté pour les municipalités de payer le loyer du terrain, auquel il faut ajouter le coût de l'entretien de la voie verte. Les petites municipalités n'avaient pas les moyens de régler le coût de location de la voie, ce qui constituait une limite au développement des ecopistas.

La compensation du loyer par un paiement en nature résout ce problème, car les municipalités peuvent compenser le paiement des dépenses effectuées pour la transformation de la voie par la facturation des coûts de l'entretien, la conservation, le nettoyage et le contrôle de la végétation ; le changement de modèle du contrat de concession permettant le paiement en nature favorise grandement le développement et l'entretien des voies vertes. La concession comprend des ponts, des viaducs, des tunnels, etc., et la possibilité de mettre fin au contrat si l'intérêt public justifie la reprise du transport ferroviaire.

LA FRANCE

La France possède de fantastiques voies vertes, utilisant d'anciennes lignes ferroviaires et des chemins de halage le long des canaux. Il n'existe pas de programme national en tant que tel, bien que ces artères de mobilité destinées à la circulation non motorisée fassent partie du code de la route.

Celle qui relie Cluny à Givry, première de son genre en France, ancienne voie ferrée désaffectée et lauréate du premier prix européen des voies vertes (EGA) en 2003, a été le précurseur du développement de la Bourgogne à vélo, un réseau cyclable de plus de 700 km qui est une référence pour le tourisme français et international, avec un impact économique important.

Celle des Gaves, dans les Pyrénées, près de Lourdes, en est une autre, tout aussi emblématique pour ses efforts en matière d'accessibilité.



Voie verte des Gaves au cœur des Pyrénées, la première voie verte entièrement accessible en France

C'est la première en France à avoir obtenu le label Tourisme et Handicap pour quatre handicaps : mental, moteur, auditif et visuel. Elle a obtenu ce label grâce aux aménagements de sécurité réalisés dès 2004 et à la mise en place d'une signalétique adaptée en 2010, ce qui lui a valu un Prix européen de la voie verte en 2009. Les voies vertes sont incluses dans le plan Destination France, plan de relance et de transformation du tourisme, indiqué comme référence dans les mesures d'investissement dans les infrastructures de tourisme durable et le développement de la mobilité active, et donc éligible aux fonds « Next Generation ».

LA SERBIE

En Serbie, le Yugo Cycling Campaign, une organisation pour la promotion de l'utilisation du vélo, a réalisé le projet « Transformation des voies ferrées abandonnées en voies vertes en Serbie », financé par le ministère des Transports de la République de Serbie (2015/2016). Plusieurs centaines de kilomètres de voies ferrées dans plus

Le plan National Ecopistas (Portugal) Paulo Rodrigues, Responsable de l'Unité Ecopistas et Patrimoine Historique et Culturel – IPPatrimonio 2024 - www.gouvernement.fr
New Possibilities for Utilising Abandoned Railway Infrastructure. rm.coe.int/council-of-europe-european-landscape-convention-national-workshop-on-t/ - www.westernbalkangreenways.com/
Projet SIGWAY. Rapport national : recherche sur le réseau actuel de voies vertes sportives dans chaque pays . (p. 119) www.sigway.eu

de 30 communes ont été analysées, y compris leur situation, la propriété des infrastructures et des installations. Une vingtaine de tronçons ont été proposés pour le développement détaillé du projet et la reconstruction de 15 gares ferroviaires abandonnées. La première voie verte a été construite à Uzice, récompensée par un prix européen des voies vertes en 2017.

Un autre projet européen récent « Promotion du réseau de voies vertes des Balkans occidentaux » (2022), réalisé avec le soutien du Fonds des Balkans occidentaux, a permis de favoriser la poursuite des voies vertes avec les pays voisins. L'un des résultats du projet est la création d'une plateforme qui propose aux gouvernements locaux l'identification et les études préliminaires afin qu'ils puissent réaliser leur mise en œuvre. Ils recherchent des financements qui leur permettront de réaliser la transformation en routes vertes. Cette étude vise en outre à proposer la création d'un nouvel itinéraire EuroVelo le long de l'ancienne voie ferrée à voie étroite entre Belgrade, Sarajevo, Mostar, Dubrovnik et Herceg. Le projet a été mené par Yugo Cycling, avec des partenaires de Serbie, de Bosnie-Herzégovine et du Monténégro, et sa mise en œuvre permettrait de reconnecter les pays de l'ex-Yougoslavie à travers des itinéraires verts d'origi-

ne ferroviaire, et sur la base de la coopération. Un nouveau et très récent projet financé par la Banque mondiale se concentre sur la faisabilité et une analyse coûts-avantages, avec le programme d'investissement correspondant. Les tronçons les plus prometteurs pourraient être candidats au financement du programme actuellement en cours « Investissements dans une mobilité intelligente face au climat » du Projet de développement institutionnel et d'infrastructure locale serbe (PI74251) de la Banque mondiale.

LA SLOVAQUIE

En Slovaquie, grâce au projet européen SIG-WAY Sport in greenways5, cofinancé par le programme Erasmus+, nous avons des références à la voie verte Cyklokorytnička (Ružomberok - Korytnica) dans la région de Liptov au nord de la Slovaquie. Une grande partie des travaux de transformation ont été réalisés bénévolement, y compris la location de machines, ce qui montre le grand intérêt de la communauté locale pour sa réalisation ; La coopération et l'intérêt local sont une constante dans le développement de ces infrastructures vertes.

Le volume élevé de locations ou d'achats de terrains est cité comme un handicap pour la transformation des voies ferrées en voies vertes en Slovaquie et constitue un problème récurrent dans une grande partie de l'Europe.



Ci-dessus : Serbie – Voie verte à Uzice , la première voie verte de Serbie



Anne-Françoise DELEIXHE



Mercedes Muñoz ZAMORA (Directeur de l'Association Européenne des Voies Vertes)



TESTEZ VOS CONNAISSANCES !

Nous vous proposons de répondre à quelques questions. Chaque réponse sera à inscrire dans les cases. A la fin, vous reporterez dans l'ordre des réponses, les cases en jaunes dans le petit tableau. Il laissera alors apparaître le mot mystère.

La personne qui découvrira la mot mystère gagnera « une balade d'un jour » organisée par CDR – repas inclus pour 2 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 15.11.24 à minuit.

Une idée, aidez-vous des cartes RAVeL, elles peuvent vous aider !

1) Sous quel nom est plus connu le RAVeL d'une longueur de 125km reliant Aix à Trois-Vierges ?

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

2) Quel site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO se trouve le long de la ligne 98C (2 mots)?

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

3) Quelles ruines d'un château médiéval peut-on visiter près de Houx sur le RAVeL de la Meuse ?

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

4) Que risquez-vous de rencontrer si vous vous baladez à la tombée de la nuit le long de l'EV5 à La Roche?

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

5) Quel animal est représenté par la statue placée au centre du barrage de la Gileppe ?

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

6) Quel ouvrage d'art monumental peut-on rencontrer sur le canal du Centre à hauteur de Strépy-Thieu ?

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

7) Dans quelle ville le long de la Dendre, pouvons-nous visiter un célèbre hôpital transformé en musée ?

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

8) Quelle abbaye se situe le long d'une voie de chemin de fer encore en activité et à quelques kilomètres du RAVeL de la ligne 141(3 mots) ?

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

Mot Mystère: douce période

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

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



Etienne MEULEMAN

Le gagnant du précédent jeu est :
Bernard GABRIEL

Quelques infos à épingler

L86

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, Frasnes-lez-Anvaing a inauguré un atelier vélo près de l'ancien BV sur le RAVeL de la L86. Ce projet, réalisé en partenariat avec le Plan de Cohésion Sociale, la Véloterie de la ressource Le Carré et la réinsertion socioprofessionnelle vise à promouvoir la mobilité dans la région. En outre, la réalisation de la voie verte entre Moustier et le BV de Frasnes est prévue, celle entre Frasnes et la limite de province vers Renaix se poursuit.

L81

Depuis quelques semaines, le RAVeL de 3 km réalisé sur l'ancienne L81 reliant Ormeignies à Ath (chaussée de Valenciennes) est ouvert aux cyclistes et promeneurs. A l'initiative de « Ath en transition » des arbres ont été plantés le long de cette nouvelle piste cyclo-piétonne de manière à verduriser le tronçon et à remplacer les arbres abattus lors de travaux d'infrastructure.

L112 A

Le RAVeL depuis la gare de Forchies vers Trazegnies se concrétise également. La ligne a été déblayée et la couche de tarmac a été posée.

L115

Fin septembre, des travaux de construction d'une passerelle se sont déroulés sur la L115 à Braine-le-Château, rue Vanshepdael. Un mailon supplémentaire est ainsi créé en vue de la réalisation complète du RAVeL depuis Clabecq jusqu'à Braine l'Alleud.

L113

Le projet de la L113 se concrétise depuis Manage jusqu'à Chapelle-lez-Herlaimont. Après la réfection des ouvrages d'art, la piste a été réalisée. La L265, l'ancienne ligne industrielle qui raccordait la L113 à Bellecourt, complète le réseau et est en interconnexion avec le RAVeL hydraulique du canal Charleroi - Bruxelles



L136A

L'ancienne ligne 136A de Florennes à Ermeton-sur-Biert a été réhabilitée en voie verte. Ce RAVeL devient opérationnel et permettra de connecter Florennes au RAVeL de la L150 qui mène à Mettet.

L281

Le RAVeL de l'ancienne ligne industrielle 281, long d'environ 4 km, relie désormais Anderlues à Piéton. Le projet consiste à poursuivre la voie verte vers Forchies-la-Marche. L'aménagement du RAVeL entre Courcelles, Trazegnies, et Fontaine-l'Évêque, sur 9 km, est prévu.



NOUVEAUTÉS À LA SNCB

Dans les prochains mois, la SNCB agrandira dans les parkings de ses gares, son parc de réseau de bornes de recharge électrique

Pour tout type de véhicule : voiture ; scooter ; vélo. A terme, c'est plus de 5000 points qui seront disponibles. C'est la société néerlandaise ALLEGO qui est chargée du marché. Ces bornes seront installées progressivement à possible aux parkings des gares suivantes :

En Flandre : Aalst - Aarschot - Antwerpen-Centraal - Brugge - Courtrai - Deinze - Denderleeuw - Gent Sint-Pieters - Gent-Dampoort - Hasselt - Landen - Leuven - Mechelen - Neerpelt - Roeselare - Bodeghem-Saint-Martin - Sint-Niklaas - Sint-Truiden - Ternat - Tienen - Vilvorde - Wetteren - Zottegem

En Wallonie : Braine-l'Alleud - Gembloux - Genval - Huy - La Hulpe - Liège - Luttre - Namur - Rixensart - Verviers

En outre, la société a l'intention de promouvoir des « zones de silence » dans les trains IC, dans la mesure où le projet pilote initié sur les relations Eupen - Ostende et Bruxelles - Arlon s'est avéré positif. Dans les zones de silence, il est donc recommandé de ne pas parler fort et de rester discret au téléphone. Affaire à suivre !



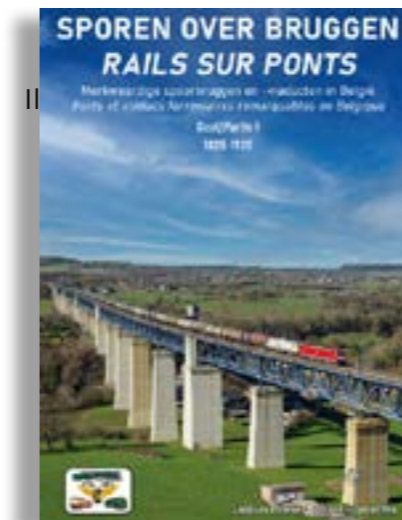
UN NOUVEL OUVRAGE : « THE PASSENGER »

David Nollet, auteur belge, vient de publier en français et néerlandais, un ouvrage illustré «The Passenger». Les photos décrivent le périple du voyageur. Les paysages défilent. Et les gares belges reflètent la nostalgie mais surtout un monde qui bouge et qui évolue. A recommander !



RAILS SUR PONTS

n'est pas rare le long des voies de chemins de fer en service mais aussi sur le RAVeL de découvrir de multiples ouvrages d'art qui sculptent le paysage. Les ponts et les viaducs en constituent la majorité. Sur le réseau belge, on en dénombre, pas moins de 4000. Par leurs caractéristiques typiques, leurs dimensions, leurs décorations, leurs formes, ils façonnent le territoire. Jacques Peeters et Rutger Huybrechts ont réussi à réunir dans un ouvrage remarquable, ces constructions exceptionnelles que nos prédécesseurs ont bâties. « Rails sur ponts » est édité par le PFT.



Jacques BOTTE



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



Chemins du rail ASBL

Numéro d'agrément: P912268

Rue Van Opré, 97/5 - 5100 Jambes

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

Compte IBAN IC : BE51 0682 1681 7962 - GKCCBEBB

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

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

www.cheminsdurail.be

Graphisme : Watermelon - Mise en page : Laurence Swaelus