



Le trimestriel de
l'asbl - Janvier 2025

122

Bonne année !



EDITO - p 05

INFRASTRUCTURE

Vélos et territoires p 24 - 25

PATRIMOINE

Les quais p 6 - 7

Des usines et des hommes p 44 -45

The Passenger p 48 - 49

MOBILITÉ

Les 30 ans du RAVeL p 14 - 16

Une entreprise qui promeut le RAVeL p 32 - 35

SNCB

Interview de Thierry Denult p 46 - 47

TOURISME

Bienvenue Vélo à Ligny p 12 - 13

La police sur le RAVeL à Nivelles p 20 - 21

Les organismes touristiques en Wallonie p 26 - 27

Voies vertes en Espagne et en Irlande p 50 - 51

ASBL

Que nous réserve 2025 ? p 8 - 11

Programmation 2025 p 18 - 19

Cotisation annuelle p 22 - 23

Assemblée générale p 28 - 29

Balade 09.03.25 p 30 - 31

Voyage : conditions de participation p 36 - 38

Interpellations parlementaires p 39

Un membre de CDR : Vincent Avart p 40 - 43

JEU

p17



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Au domaine de Mariemont
p. 28 - 29



LES 30 ANS
du RAVeL
p. 14 - 16



VOIES VERTES
en Irlande et en Espagne
p. 50 - 51

THE PASSENGER
INTERVIEW AVEC L'AUTEUR
p. 48 - 49



BIENVENUE VÉLO
à Ligny
p. 12 - 13



Des usines et
des hommes
p. 44 - 45



Edito : le mot du président

Depuis quelques temps déjà, force est de constater un réel succès en matière de mobilité et de tourisme en faveur des déplacements doux. Le public est conquis et demandeur.

La mobilité active s'inscrit ainsi pleinement dans une vision durable du développement urbain et rural. Les villes wallonnes qui encouragent cette 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.

2025 vient d'être fêté. Des orientations politiques stratégiques ont été définies et visent notamment à développer le RAVeL en améliorant et en intégrant une vision large de mobilité durable. Ces perspectives envisagent l'extension du réseau, l'amélioration de l'infrastructure, l'intermodalité et le développement touristique.

Toutefois, vu les réalités politiques du moment, force est de constater une incertitude sur les budgets alloués aux associations qui militent en faveur des déplacements actifs. Espérons cependant

que cette nouvelle année permettra de mener à bien différents projets sous des auspices plus favorables.

Dans l'optique changements climatiques, notre asbl se doit donc de continuer à insuffler une réelle valorisation des voies vertes, véritables outils de communication en modes actifs. Travailler ensemble, dépasser les clivages et les carcans institutionnels, construire des ponts entre cabinets et administrations permettront incontestablement de favoriser le dialogue de manière à fixer en toute cohérence et synergie, les actions à prioriser.

Une mise en valeur de l'infrastructure et de la richesse patrimoniale ainsi que des services aux personnes qui l'entourent est le gage d'une réussite assurée pour autant qu'une synergie conjointe de tous les acteurs soit voulue et promulguée. A cet effet, le rôle des associations reste essentiel et constitue le lien indispensable entre le terrain et les décideurs.

En ce début d'année nouvelle c'est ce que je souhaite sous le signe du bien-être et du désir. Profitons de cette période de renouveau pour partager nos attentes et nos aspirations au service de la mobilité douce. Donnons ainsi à nos projets un enthousiasme certain pour construire un futur meilleur.



Jacques Botte
Président

LES QUAIS... UN ÉLÉMENT FERROVIAIRE INCONTOURNABLE !



Quais hauts à Lillois

Dès la présence des premiers trains en circulation en Belgique en 1835, apparaît un élément ferroviaire incontournable pour chaque ligne exploitée : le quai.

Le quai consiste en un aménagement prévu dans un BV, parallèle à la voie ferrée qui permet aux usagers d'accéder plus facilement aux voitures. Dans le langage courant, on parle d'ailleurs de « quai de gare ».

Chaque BV (bâtiment voyageurs) ou PA (point d'arrêt) même à voie unique possède au moins un quai. En règle générale, il est de tradition d'avoir deux quais, un dans chaque

sens de circulation. Les grands édifices ferroviaires possèdent plusieurs quais, ce qui assure une circulation simultanée de plusieurs trains.

Ces quais sont conçus pour permettre un accès sûr et efficace aux trains. Placés de chaque côté des voies, un quai pour chaque direction, ce type de positionnement offre l'avantage de sécurité : la circulation des passagers s'avère plus fluide puisque le flux des usagers est destiné à un seul train en stationnement ; ce qui réduit les encombrements. Bon nombre de ces quais disposent d'abris qui offrent un confort et une protection contre les intempéries (pluie, vent, neige).



Jacques Botte

En Belgique spécialement, ces quais en pierre ou en béton, voire même encore, en gravillons présentent des différences et varient en fonction de leur hauteur, de leur disposition et de leur conception.

Les quais bas

Ces quais disposent d'une hauteur standard de 28 à 38 cm au-dessus du rail et sont souvent présents dans les anciennes « gares ou celles peu fréquentées ou encore aux points d'arrêt. Leur coût est réduit car ils nécessitent moins de matériaux pour leur construction. En outre, ils sont compatibles avec d'anciens modèles de trains qui nécessitent une montée à partir d'une marche basse. Souvent présents dans les gares au patrimoine architectural protégé, ces quais risquent cependant de compliquer l'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et augmentent incontestablement le temps d'embarquement.

Les quais hauts

Ces derniers mesurent entre 55 cm et 76 cm de hauteur (norme européenne de 76 cm) et facilitent un accès direct et sans marche à la plupart des trains. Idéal pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées ou les familles avec poussettes, ces quais procurent un gain de temps pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs. En outre ils sont en adéquation avec la conformité européenne. Leur construction ou leur



Quais hauts à Herseaux-Herzeeuw

Quais bas à Quallenelle



rehaussement des quais bas s'avère plus être coûteux, en particulier dans les gares classées.

Les quais centraux

En Belgique, bien que souvent la présence de quais est observée le long de chaque voie, on relève également ce qu'on appelle des quais centraux qui donnent accès à deux voies. Il s'agit alors d'un quai unique entre deux voies, accessible depuis les deux côtés. Il offre la possibilité d'optimiser l'espace puisqu'il nécessite moins de surface, comparé à deux quais séparés. Il est en outre pratique pour des correspondances : les voyageurs pouvant changer de train en restant sur le même quai. Ce type de structure représente une réduction des coûts en matière de construction et d'entretien.

A noter que l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) a également normalisé la longueur des quais de gare à 400 m, permettant ainsi d'accueillir une locomotive et au minimum 9 voitures voyageurs. Le niveau d'équipement des quais est aussi adapté à la fréquentation de la gare et à son trafic. A l'exception de certains PA, on peut en général relever la présence de sièges ou bancs, auvents, poubelles, éclairage public ainsi qu'un système d'information aux passagers (haut-parleurs permettant la diffusion de messages d'information pour l'annonce d'arrivée d'un train, les retards, les incidents) et une ou plusieurs horloges (numériques ou analogiques) synchronisées ainsi qu'un appareil de vente de billets.

Vu l'importance du nombre de quais à mettre aux normes, on comprend pourquoi le nouveau matériel roulant – voitures M7 à deux niveaux – est encore toujours adapté aux différentes hauteurs de quais.

Comme vous le savez, l'asbl « Chemins du rail » fondée en 1996, a pour but de fédérer les initiatives publiques ou privées émanant de la Région, des Communautés, des provinces, des communes ainsi que des administrations (SPW, Pouvoirs locaux, AWaP, Tourisme Wallonie (CGT), Visit Wallonia), des entreprises, des écoles, des associations et des citoyens 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.

Dans la réalisation de ses objectifs, l'asbl s'inspire du contenu de la Déclaration de Politique Régionale (DPR) de 2024 « Avoir le courage de changer pour que l'Avenir s'éclaire » et spécialement les pages :

75 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

QUE NOUS RÉSERVE

De ce fait, elle encourage, dans le cadre européen, le développement des voies vertes par la préservation et la reconversion des lignes ferroviaires et vicinales désaffectées dans leur continuité et la sauvegarde et la mise en valeur de leur patrimoine ; par la valorisation des chemins de halage longeant les rivières et les canaux ou de toute autre infrastructure disponible à cet effet.

Soucieuse de l'intérêt économique, environnemental et touristique des voies vertes, l'asbl poursuit un rôle de consultance et de soutien ainsi que de militance et d'interpellation dans la défense, la promotion, la mise en valeur du RAVeL et Pré-RAVeL sur le plan de l'infrastructure, de la mobilité, du tourisme, des loisirs, de la biodiversité et du patrimoine, tant à l'échelle locale, régionale, fédérale qu'européenne. 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.

le développement du réseau communal en rationalisant les instruments de financement existants. L'accent sera mis sur les tronçons à fort potentiel cyclable, les chainons manquants, les stationnements sécurisés, les points de passage dangereux sur les routes régionales, et les réseaux RAVeL, EuroVelo et RTE-T.

74 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.

25 Il importe 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.



2025 ?

73 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 :

1. l'existence d'un RAVeL

- dans sa composante infrastructure : réseau achevé où les chainons actuellement indispensables manquants sont réalisés ;
- dans sa composante mobilité : relié aux principaux lieux de vie (zonings - écoles - gares) par des chemins de liaison balisés ;
- dans sa composante qualitative : accessible, sécurisé pour tous types d'usagers et régulièrement maintenu en état.

2. l'intégration du RAVeL :

- dans un réseau structurant de mobilité cohérent où s'inscrivent également les points-nœuds ;
- en connexion avec les régions limitrophes ;
- avec la création d'itinéraires compréhensibles, reliant des pôles d'intérêts touristiques, culturels et patrimoniaux.

3. le développement de l'attractivité du RAVeL par :

- la simplification pour l'utilisateur (piéton et cycliste), de l'accès à l'information sur la mobilité au quotidien ainsi que sur la dimension touristique ;
- la présence d'indications permettant de se géolocaliser ainsi que du numéro d'appel de secours ;
- l'installation régulière de bancs installés à des endroits stratégiques ;
- la présence d'aires d'arrêt et de détente avec toilettes - poubelles - panneaux d'information et kits de réparation.

4. 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 ;
- adaptées selon les endroits (lieu rural ou citadin).



Jacques Botte

Cette vision nécessite une perception cohérente gérée par une seule Administration 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 (incluant le TEC et la SNCB) et l'Observatoire des Modes actifs (réseau cyclable wallon) ainsi que l'appui et



l'expertise de diverses associations. 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.

La DPR évoque l'ambition du Gouvernement de finaliser le réseau cyclable en collaboration avec les Pouvoirs locaux, les associations et les partenaires frontaliers. La volonté consiste à :

- aménager les tronçons manquants sur le RAVeL ;
- assurer ainsi la continuité des itinéraires internationaux et de longue distance ;
- permettre une liaison vers le cœur des villes (gares et écoles) afin de développer une mobilité quotidienne ;
- entretenir le réseau par la réhabilitation du revêtement et des ouvrages d'art et aussi la sécurisation des passages dangereux.

Dans cette perspective, Chemins du Rail se propose de répondre sur le terrain, par la mise en place dans la durée, de diverses actions traduites dans des demandes annuelles de subventionnement. A partir de cette année 2025, sous réserve de l'octroi de l'ensemble des subventions, suite à son rôle d'expertise et de connaissance du réseau RAVeL, l'asbl propose sur la base des avis et recommandations du SPW, du CGT et de l'AWaP, d'effectuer les missions suivantes :

SUR LE PLAN DE LA MOBILITÉ ET DE L'INFRASTRUCTURE

1. inventorier les tronçons des lignes de chemin de fer et vicinales restantes ainsi que des voies hydrauliques et les chemins de liaison en vue de finaliser le réseau RAVeL et l'intégrer dans le réseau structurant de mobilité active en ce compris les points-nœuds ;
2. aider à identifier les réseaux RAVeL utilitaires et récréatifs ;
3. proposer des itinéraires favorisant l'interconnexion des tronçons RAVeL en vue d'assurer une intermodalité et l'accès aux lieux de vie, aux gares, aux Mobipôles en lien avec les bassins de mobilité ;
4. améliorer le niveau de qualité de l'infrastructure RAVeL en identifiant sur le terrain, l'état du réseau en termes d'attractivité, de maintenance, d'entretien, de propreté, d'éclairage, de sécurisation, de balisage, de signalétique et collaborer avec les districts et les pouvoirs locaux ;
5. collaborer avec les médias en vue de mettre en évidence l'importance de la mobilité douce et des déplacements actifs et augmenter la part du vélo dans les déplacements utilitaires ;

6. identifier dans l'optique de benchmarking, les pratiques opérées à l'international par d'autres organismes et collaborer avec l'association européenne des voies vertes.

SUR LE PLAN DU TOURISME

1. identifier le RAVeL en général et les tronçons en particulier en termes d'attractivité touristique et spécialement les itinéraires thématiques longues distances WI à W9 via la réalisation et la diffusion d'informations ;

2. contribuer à la réalisation d'événements promotionnels et accompagner VISITWallonia lors des manifestations et divers salons : Fiets-en wandelbeurs + Bike Brussels + Oostende voor Anker + Carrefour du tourisme + En roue libre ;

3. inciter les opérateurs touristiques à mettre en exergue la pratique du vélo sur leur territoire et à mobiliser les ressources de manière à accueillir le public dans l'offre de déplacements touristiques ;

4. collaborer avec les maisons de tourisme dans le but de favoriser l'intérêt « découverte » dans les déplacements de loisirs et développer le concept « bienvenue vélo (mise en valeur du label lors des actions de l'asbl ; observation des manquements d'opérateurs ; distribution de flyers présentant le label) ;

5. inciter le public à la pratique du vélo de loisirs pour la découverte du tourisme wallon et de ses atouts en proposant des actions de découvertes sur le RAVeL favorisant l'inclusion du tout public ;

6. identifier dans l'optique de benchmarking, les pratiques opérées en matière de vélotourisme en Flandre et dans les pays limitrophes par d'autres organismes et collaborer avec l'association européenne des voies vertes

7. collaborer avec les médias en vue de mettre en évidence l'importance de la mobilité douce et des déplacements actifs dans le cadre touristique.

SUR LE PLAN DU PATRIMOINE FERROVIAIRE

1. identifier sur les RAVeL des itinéraires thématiques longues distances WI à W9, le grand patrimoine et le petit patrimoine susceptible d'être sauvegardé et valorisé ;

2. conseiller et aider les pouvoirs locaux, les administrations, les maisons de tourisme et les associations à la préservation, à la restauration et à la valorisation du patrimoine ferroviaire et vicinal sur le RAVeL ;

3. contribuer à la réalisation d'événements promotionnels où le patrimoine ferroviaire doit être mis en évidence ;

4. actualiser le répertoire des bâtiments ferroviaires transformés en lieux de vie ;

5. aider à la réalisation de TFE pour les étudiants dont le travail concerne le patrimoine ferroviaire.

EN OUTRE, DIFFÉRENTES MISSIONS COMMUNES SONT PRÉVUES :

1. récolter les avis des usagers du RAVeL et suggérer des recommandations par l'intermédiaire d'interviews qualitatives sur le terrain et de stands d'information visant l'amélioration de l'infrastructure, la valorisation de la mobilité active et le développement du vélotourisme en Wallonie ;

2. proposer des actions de découvertes sur le RAVeL sur ses composantes économiques, ferroviaires, environnementales, de santé, d'accessibilité, de convivialité favorisant l'inclusion du tout public et contribuer à la réalisation d'événements promotionnels relatifs au RAVeL dans le cadre des 30 ans, notamment au Beau Vélo ;

3. répondre aux demandes d'information et de sollicitation à propos du RAVeL sur ses composantes techniques, patrimoniales, ferroviaires, touristiques, naturelles, économiques, environnementales, d'accessibilité, de convivialité et de mobilité ;

4. assurer la maintenance d'un site Internet reprenant les actualités relatives au RAVeL, la base de données des lignes de chemin de fer transformées en voies vertes ainsi que la promotion d'un centre de documentation ;

5. assurer la diffusion d'un trimestriel d'information aux institutions et aux membres de l'asbl valorisant les déplacements actifs, l'intermodalité, le patrimoine ferroviaire sur le RAVeL et le vélotourisme, l'intermodalité (trains + vélos).

A l'approche des 30 ans d'existence du RAVeL, osons croire en un réseau de voies lentes complet et entretenu s'inscrivant dans un schéma structurant de mobilité active où chaque acteur institutionnel et chaque association détient un rôle majeur et essentiel dans une Wallonie innovante ●

BIENVENUE VÉLO... À LIGNY

Posez votre vélo dans la cour du Ligny 1815 Museum

Le 8 septembre dernier, la balade découverte au départ de Châtelet nous a menés jusqu'à Ligny, centre névralgique au cœur des réseaux à points-nœuds vélo et pédestre. Il n'est donc pas étonnant d'y trouver un accueil pour les cyclistes, mais aussi un musée et un espace de restauration.

Dans cette ancienne ferme du XVIIème siècle, qui a été le témoin de la bataille du 16 juin 1815 (hé oui, nous ne sommes pas très loin de Waterloo), le Syndicat d'Initiative a pris ses quartiers dans l'ancienne étable dédiée aujourd'hui à la promotion touristique ainsi qu'à la vente de produits locaux et de souvenirs liés à l'histoire du village.

Une fois passé la porte du musée, vous entrez dans la grande histoire abordée sous différentes thématiques, racontées à travers le quotidien des soldats et des villageois. Contrairement aux grands musées, le parcours de visite éveille nos sens et

nous invite même à nous déguiser !

L'endroit dispose également d'un espace de restauration aménagé dans l'ancienne grange, et pourvu d'une belle terrasse propice à la détente où sont servis des plats à base de produits du terroir local.

Diverses activités et visites sont proposées : un tour des endroits stratégiques de la bataille en petit train touristique (sur réservation), des circuits thématiques au cœur de la vallée de la Ligne, 75 km de sentiers balisés en points-nœuds pédestres, des événements originaux en saison (du 1er mars au 15 novembre, du mercredi au vendredi après-midi et les week-ends). Un service de location de vélos est assuré par le Syndicat d'Initiative.

Bref, le site est le point de départ idéal pour redécouvrir la fin de l'épopée napoléonienne et une belle région vallonnée.

**Dominique
MAILLEUX**



À VOS AGENDAS !

D'après les informations recueillies auprès du guide présent lors de notre visite, un grand événement est en préparation pour juin 2025, parallèlement aux traditionnelles reconstitutions à Waterloo. Pour en savoir plus, rendez-vous sur : www.ligny1815.be



30 ANS

DU RAVEL

DU RÊVE À LA RÉALITÉ



INAUGURATION DU RAVEL DE LA
L156 MARIEMBOURG-DOISCHE

D'UN PROJET À UNE VISION DURABLE

Avant la dernière guerre mondiale, la Belgique était dotée du réseau de chemin de fer très dense avec ses 10.000 km de voies ferrées. Avec l'avènement de la voiture, les 5.000 km du réseau du chemin de fer vicinal (SNCV) disparaissent presque entièrement et, de son côté, la SNCB supprime environ un tiers de son infrastructure. L'idée d'exploiter autrement ces voies désaffectées s'impose progressivement.

En 1977, le ministère des Travaux publics rachète à la SNCB une grande portion de la L142 entre Hoegaarden et Eghezée. Une première section de piste cyclo-piétonne est ouverte dès 1985 sur le territoire de la ville de Jodoigne.

Par la suite, certaines sections dont la section Sainte-Cécile - Muno de la L165A sont réalisées par le ministère des Communications, en charge du Tourisme à cette époque. D'autres encore, telles les sections Ethe - Croix-Rouge de la L155, Saint-Léger - Châtillon de la L615 et par après Herve - Aubel de la L38 voient le jour grâce à des initiatives locales.

Parallèlement, en 1987, la Commission wallonne du trafic lent pose clairement la question du devenir des infrastructures désaffectées ou sous-utilisées, que ce soient les lignes de la SNCB, de la SNCV ou les chemins de halage. En 1991, cinq lignes de chemin de fer désaffectées sont inscrites au plan de secteur comme « grandes voiries pour le trafic lent ».

C'est en 1995 que le programme RAVeL est inscrit dans la déclaration de politique régionale. Dans un souci de sécurité, et plus particulièrement pour les usagers plus vulnérables que sont les cyclistes et les piétons, le réseau de voies lentes est développé en sites propre et vise deux objectifs : encourager les déplacements non motorisés et dynamiser le tourisme local.

L'idée du RAVeL naît dans une période marquée par une

prise de conscience croissante des enjeux environnementaux et de la mobilité durable.

Grâce à des initiatives locales et diverses associations actives, les Autorités wallonnes de l'époque identifient le potentiel des infrastructures désaffectées, ces axes abandonnés offrant une opportunité unique de développer un réseau de mobilité douce sans perturber les paysages ni les écosystèmes.

Dès ses débuts, le projet suscite l'adhésion des collectivités locales

Le choix des premières infrastructures se porte sur des tronçons stratégiques, souvent à proximité de centres urbains et de zones touristiques. Dès ses débuts, le projet suscite l'adhésion des collectivités locales et des associations de promotion de la mobilité douce, favorisant une approche participative. En 1996, le premier tronçon RAVeL, entre les gares de Rochefort et de Villers-sur-Lesse, est inauguré. En 1997, la SNCB et la Région wallonne signent un contrat-cadre permettant à la SNCB de conclure avec le MET (ministère de l'Équipement et des Transports - Direction générale des Routes), devenu aujourd'hui le SPW Mobilité et Infrastructures, pour chaque ligne, un bail d'une durée de 99 ans. L'aménagement du réseau sur les lignes désaffectées peut commencer.

EXPANSION ET CONSOLIDATION

Les années 2000 marquent une phase d'accélération du projet, grâce à des investissements publics significatifs. La Wallonie met en place un programme de cartographie et de rénovation des anciennes infrastructures. Les voies réhabilitées sont sécurisées et aménagées pour accueillir différents usagers.

L'Arrêté du Gouvernement wallon du 30.01.14, donne un statut "officiel" au Réseau Autonome des Voies Lentes. Le RAVeL s'inscrit progressivement dans des réseaux plus larges et devient un maillon important des itinéraires cyclables européens, comme l'EuroVelo. Ce positionnement international renforce son attractivité touristique. Des tronçons emblématiques, tels que ceux reliant Namur à Dinant notamment, deviennent des destinations prisées par les amateurs de plein air.

Ce réseau bénéficie d'un soutien institutionnel accru. La Wallonie crée une stratégie intégrée pour le RAVeL, liant le réseau à des politiques de développement durable, de santé publique et de développement économique. Les collectivités locales, appuyées par des subventions, contribuent à l'entretien et à l'élargissement du réseau. Depuis sa création, le RAVeL s'impose donc comme un élément phare de la mobilité douce en Wallonie et fournit une réponse innovante aux enjeux écologiques, économiques et touristiques de la région.

UN MODÈLE DE MOBILITÉ DURABLE

Aujourd'hui, le RAVeL compte 1515 kilomètres de voies aménagées, connectant villes, villages et sites naturels. Ce réseau constitue un véritable levier pour le développement économique et touristique de la Wallonie. Il attire chaque année des dizaines de milliers d'usagers, tant locaux qu'internationaux. Les événements sportifs et culturels organisés le long des itinéraires contribuent à renforcer son attractivité.

Sur le plan écologique, le RAVeL participe à la réduction des émissions de CO2 en favorisant les modes de transport non motorisés. Il est également intégré dans les plans régionaux de conservation de la biodiversité, grâce à des actions ciblées sur la protection des corridors écologiques.

Enfin, l'impact social du RAVeL est tout aussi significatif puisqu'il offre un espace sécurisé et accessible à tous, favorisant l'inclusion sociale. En reliant des zones rurales isolées à des centres urbains, il contribue à la cohésion territoriale.

Une infrastructure telle que le RAVeL, si elle est de qualité, cohérente et structurée, constitue sans aucun doute un élément important d'une politique efficace visant à augmenter l'utilisation de moyens de déplacements non motorisés.

ET L'AVENIR ?

En octobre dernier, le ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs Locaux répondait à une question parlementaire d'un député sur la vision du Gouvernement en matière de RAVeL. Trois objectifs étaient alors énoncés :

1. Aménager les chaînons manquants de manière à développer le réseau structurant cyclable à haut potentiel dont la continuité des itinéraires internationaux et de longue distance ;

2. Développer les liaisons au cœur des villes vers les gares, les zones d'emploi et de service ainsi que les écoles de manière à contribuer à une mobilité quotidienne en relation avec la vision FAST 2030 ;

3. Maintenir et améliorer la qualité du réseau par des entretiens extraordinaires du réseau existant, notamment par la réhabilitation du revêtement, des ouvrages d'art et la pose d'équipements de signalisation, de stationnement et d'aires de repos.

Ces objectifs nécessitent une approche intégrée et globale du réseau wallon géré par un seul et même département de l'Administration qui présente en concertation avec les autorités locales et les associations représentatives, une seule vision de gestion, depuis les cyclotrades, le RAVeL jusqu'à la desserte vers les Pouvoirs locaux.

L'évolution du RAVeL reflète une vision durable de la mobilité en Wallonie. En continuant le développement, il incarne une réponse adaptée aux défis contemporains de transition écologique et de mobilité inclusive.



Jacques Botte

Jeu concours

Etienne Meuleman



CONVIVIALITÉ SUR LE RAVeL

Les mots peuvent être lus horizontalement, verticalement ou diagonalement, à l'endroit ou à l'envers. Les cases non cochées laisseront apparaître le mot mystère. Mais ce n'est pas tout, celui qui découvrira le mot mystère gagnera "une balade d'un jour"

organisée par CDR - repas inclus pour deux personnes.

Pour départager les gagnants, il vous est demandé de répondre à une question subsidiaire.

Les réponses sont à adresser à : info@cheminsdurail.be pour la date limite du 15.02.25.

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

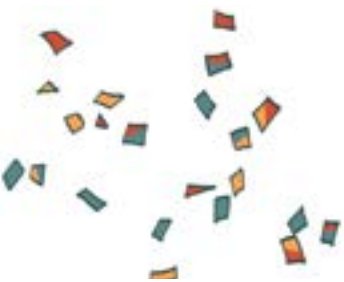
ANESSE
ARRIVAGE
BECS
BONJOUR
CITEES
CŒURS
CONVERSA-
TION
CONVIVIALITE
CYGNE
ECHANGE
ENTHOUSI-
ASME
ENTRAIDE

EQUIPES
GENTILESSE
HOTE
JEUNE
PICOT
POLITESSE
PROPRETE
RALENTIR
RESPECT
SAVOIR-VIVRE
SECURITE
VERSION
VUE

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

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

Le gagnant du précédent concours est : René-Paul VANDERLINDEN



LA PROGRAMMATION « SORTIE DECOUVERTE 2025 »



En cette année 2025, pensez à épingler dès à présent les dates et lieux pour les sorties découvertes :

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

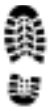
En collaboration avec la SNCB, tenant du développement durable, elles partent d’une gare en activité afin que les participants puissent se déplacer par train. La contribution financière demandée sert à couvrir une partie infime des frais engagés par l’asbl. Dans la mesure du possible, un repas de midi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

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

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



09.02 : « Entre Meuse et Hesbaye »
Départ SNCB : Statte (avec transport vers Fumal)
L127 : dernières réalisations entre Fumal et Braives



09.03 : Un patrimoine à découvrir
Départ SNCB : Mons
L109 : Cuesmes – Spiennes avec visites de la gare de Mons et de l’atelier Central de Cuesmes



06.04 : Assemblée générale de CDR à Mariemont
Départ SNCB : La Louvière Sud (avec transport vers Mariemont)
L418 : aménagement des tronçons vicinaux des anciennes lignes de tram de la région



04.05 : vers une mobilité utilitaire
Départ SNCB : Liège Guillemins
L210-212 : Liège – Ans - Ougrée avec visites de l’ALAF (association liégeoise des amateurs de chemins de fer) et du tram liégeois



18.05 – 25.05 : Voyage dans le Doubs
Voyage annuel avec les cars Léonard



01.06 : Les cyclostrades, vous connaissez ?
Départ SNCB : La Hulpe
Entre ponts et passerelles, une nouvelle voie verte rapide



06.07 : Escapade brabançonne
Départ SNCB : Landen
L127 : Landen – Orp-Jauche – Ramillies : un RAVeL bucolique !



07.09 : À la découverte d’une voie verte transfrontalière
Départ SNCB : Antoing
Antoing – Saint-Amand-les Eaux, entre ancienne voie et halage



12.10 : une intermodalité hennuyère
Départ SNCB : Manage
L113 et 281 : parcours sur de nouveaux tronçons RAVeL en connexion avec les gares



30.11 : A l’Ere d’aujourd’hui
Départ SNCB : Tournai
L88A : Un RAVeL vraiment impossible ?

Cette année 2025 marque le trentième anniversaire du RAVeL. En fonction de la conjoncture, il est possible que le week-end traditionnel initialement prévu en octobre soit remplacé par un événement spécial, alliant plusieurs acteurs du terrain. Affaire à suivre !



Jacques BOTTE



SUR LES TRACES DE LA L127

TRAIT D'UNION ENTRE MEUSE ET HESBAYE

09.02.25 : RANDONNÉE PÉDESTRE DE 15 KM

L'hiver nous incline à parcourir nos anciennes lignes réhabilitées « pedibus cum jambis ». La première sortie de l'année 2025 ne trahit pas cette tradition et nous invite à cheminer à travers les paysages variés, riches en patrimoine architectural et ferroviaire, en faune et en flore aussi, tout en arpentant le tracé de l'ancienne L127 de Landen à Statte.

Construite par la Compagnie Hesbaye-Condruz, mise en service et exploitée dès 1875 par la Compagnie de l'Etat belge, cette ligne à voie unique a été reconvertie en RAVeL et a fait l'objet d'un an de travaux de rénovation inaugurés le 13 mai dernier par les autorités wanzoisies et le ministre de la Mobilité ainsi que le SPW mobilité.

Ceux-ci avaient pour objectif de réhabiliter cette liaison cyclable avec plus de sécurité et de nouveaux aménagements pour les modes actifs ainsi que d'installer des points de détente en partenariat avec le Parc naturel Burdinale-Mehaigne.



BH rénovée

Notre balade nous permettra de découvrir ces dernières réalisations en espérant voir aboutir le projet de liaison entre Huccorgne (fin actuelle du RAVeL 127), Statte, Huy et la L126.

Rendez-vous donc au pied du château de Fumal au croisement avec le RAVeL que nous quitterons rapidement pour entrer dans le parc naturel de la Burdinale par des chemins creux et des petites routes campagnardes au milieu des rangées de saules têtards hirsutes et de prés verdoyants. Quelques kilomètres plus loin, le château de Fallais accroche notre regard. Notre parcours rejoint le RAVeL 127 que nous empruntons en légère côte jusqu'à l'ancienne gare de Braives. La commune l'a joliment réhabilitée et y loge à la fois, une maison des associations, une brasserie, une bibliothèque sans compter une magnifique



Informations explicatives le long du RAVeL

plaine de jeux et un marché hebdomadaire sur le site.

Déjà 9 km et les estomacs ne manqueront pas de se rappeler à nous. Demi-tour sur 1 km et de jolies tables agréablement garnies nous attendent au Moulin d'Oro, sympathique restaurant établi dans le Village du Saule en lisière du Marais d'Hosdent, réserve naturelle où la grenouille reinette est reine.

L'après-midi nous offrira la découverte de ce riche milieu naturel ainsi que du joli village de Fallais, de son moulin à eau et de son église. Nous rattrapons l'assiette de la ligne 127 qui nous conduira à nos voitures.

PARTICIPER

Le planning

09.05 : accueil au parking place Limage à 4260 Fumal

09.30 : départ de la balade commentée du matin (10 km)

13.00 : repas au « Moulin d'Oro »

14.30 : balade de l'après-midi (5 km)

16.30 : retour au parking

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 34€ ; Non-membres 38€ comprenant le menu : apéritif, croquette de fromage et boulets à la bière « Entre-Nous » de la Brasserie voisine.

Le montant est à verser sur le compte **BE51 0682 1681 7962** au plus tard le **05.02.25** avec mention « journée du 09.302.25 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 : place Limage à Fumal



En train : Préciser votre arrivée par train lors de l'inscription

ALLER :
Namur : 08.37 – Statte : 09.08

RETOUR :
Statte : 17.10 – Namur : 17.31



Anne-Françoise
DELEIXHE



Cotisation annuelle 2025

L'aide financière apportée par l'ensemble des membres de l'association au travers de la cotisation annuelle reste précieuse pour notre asbl. Elle est le gage d'un réel intérêt mais aussi d'un soutien tangible aux actions menées régulièrement. Persuadés que vous continuerez à soutenir l'association en 2025, nous vous remercions d'avance pour cette contribution que vous apportez à la sauvegarde des lignes désaffectées et du patrimoine ferroviaire, le tout en faveur du développement du RAVeL en général.

Cotisation annuelle :
30€ : individuelle
40€ : famille
50€ : autres associations

Versement : BE51 0682 1681 7962 - Chemins du Rail

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

Alert RAVeL

L'asbl Chemins du Rail a pour but de promouvoir le RAVeL, les véloroutes et les chemins de liaison dans un réseau structurant de mobilité et contribuer ainsi à la qualité des déplacements pour tous les usagers non motorisés. Une de ses missions consiste donc à faire remonter auprès des autorités compétentes, tout problème observé sur le RAVeL



Depuis peu, il est possible de **communiquer tout problème relevé sur le réseau autonome de voies lentes simplement en adressant un mail à l'adresse alertravel@cheminsdurail.be** en en indiquant le type de problème (I), le lieu exact et une ou deux photos, si possible. L'asbl se chargera du suivi immédiat de l'information aux autorités compétentes.

Votre collaboration nous est précieuse !



(I)

A. Infrastructure

- Sécurité : ouvrages d'art : garde-corps – tunnel – barrières de protection
- Revêtement : dégradation – nids de poule – trous – racines sous l'asphalte
- Traversées de chaussée : marquage au sol – signalisation de police – potelets – barrières de sécurité – visibilité
- Signalisation de direction : panneaux abîmés, inexistants – illisibles – mâts couchés
- Voie obstruée par chantier et voitures mal stationnées
- Incohérence ou non-continuité des itinéraires

B. Entretien

- Ordures – déchets – débris – dépôt sauvage
- Accotement dangereux
- Végétation envahissante et fauchage
- Marquage au sol intempestifs

Merci !

VÉLO ET TERRITOIRES



Jacques
BOTTE

Les dernières Rencontres « Vélo & Territoires » organisées à Vannes en novembre dernier, ont enregistré un record de participation. Dans un contexte plutôt difficile pour les politiques cyclables françaises (puisque les subsides attendus ont été sérieusement rabotés), ce rendez-vous annuel a permis d'échanger des idées, de l'inspiration et du réconfort.

Certes, chez nos voisins français, la part modale du vélo pour les déplacements quotidiens a augmenté de 0,5 point pour passer de 2,9 % un an plus tard. Un résultat qui semble aller dans le bon sens mais qui reste insuffisant si l'on se fixe l'objectif de 10% en 2030. Les Pays de la Loire affichent une part modale du vélo plus importante ; l'Auvergne-Rhône-Alpes et l'Alsace détiennent une place non négligeable sur le podium.

Considérant qu'un cycliste réalise une dépense quotidienne de 24 % supérieure à celle d'un autre voyageur et que les retombées économiques du secteur étaient évaluées à 4,2 milliards d'euros il y a cinq ans, il est évident que le tourisme à vélo nourrit l'activité économique locale génératrice d'emplois non délocalisables et, ce faisant, l'économie nationale. Ce constat résulte incontestablement de plusieurs paramètres : l'investissement des différents territoires ; la dynamique collective rendue possible par la collaboration étroite entre les secteurs public et privé et la forte volonté de programmer et mettre en œuvre les déplacements à vélo de demain dans la durée.

Identifier, développer et promouvoir des destinations fleurons, délivrer une information claire, fiable et accessible à tous sur l'ensemble des solutions intermodales et atteindre le plus d'établissements labellisés « Accueil Vélo » constituent des paramètres prioritaires.

Deux des visites techniques ont d'ailleurs mis en évidence les réalisations en cours : l'accès sécurisé de ronds-points réservés uniquement à la mobilité douce à l'écart du trafic routier ; la visite commentée de la construction de la gare multimodale de Vannes avec la réalisation d'une passerelle avec accès séparés des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

Lors de ces rencontres, il a été aussi question de mettre en évidence les bienfaits de la pratique du vélo. En ce sens, des vidéos ont été réalisées. Une d'elles montre bien l'attrait du vélo à tout âge : par exemple : « les roues du possible - A vélo toute la vie ».

La stratégie nationale qui en découle s'articule autour d'enjeux principaux dans la plupart des schémas directeurs cyclables. On y retrouve :

- le maillage : les déplacements à vélo se déclinent sur un réseau interconnecté ;
- l'intermodalité : stationner un vélo de manière sécurisée et adaptée ; embarquer un vélo dans



- un train ; louer un vélo à destination ;
- l'offre d'équipements et de services : croiser les visions du secteur public, des associations et des professionnels, tout particulièrement sur les lieux d'interface et des hébergements d'appui à l'itinérance ;
- l'accessibilité : susciter des envies auprès des non-initiés ; aider ceux qui se lancent à faire les premiers tours de roue, à commencer par les enfants ; mettre en exergue le patrimoine ;
- l'information : susciter des approches collectives et mutualisées de l'information adaptée à toutes les envies et toutes les pratiques ;
- l'observation : poser les bases d'une observation des déplacements à vélo, même si les besoins et les approches diffèrent d'un pays à un autre ;

- la gouvernance : porter la stratégie ; répartir le pilotage des mesures à prendre et faire que les acteurs se les approprient ; continuer à accompagner le collectif.

Pour la gouvernance, ces mesures ont notamment été déclinées comme suit :

1. Rédiger un livre blanc d'adaptation au changement climatique des parcours et pratiques cyclo-touristiques ;
2. Prévoir un dispositif de prévention des risques climatiques et de gestion de crise (incendies - inondations) ;
3. Accompagner la mise en place de tarifs incitatifs pour les déplacements à vélo ;
4. Recenser les bonnes pratiques en matière de gestion des flux spécialement en zones touristiques ;
5. Qualifier et développer un maillage d'itinéraires et de destinations pour les cyclistes ;
6. Identifier, développer et promouvoir des destinations fleurons du tourisme à vélo ;
7. Délivrer une information claire sur l'ensemble des solutions, fiable et accessible à tous ;
8. Améliorer la place des vélos dans les transports collectifs publics et privés ;
9. Garantir un stationnement adapté sur les zones d'affluence ;

10. Faciliter la location de vélos en complémentarité avec les transports collectifs ;
11. Ouvrir un référentiel national des équipements et les programmes d'accompagnement à la diversité de services ;
12. Professionnaliser les acteurs du tourisme et du vélo aux métiers y afférant ;
13. Faire connaître le label « Accueil Vélo » et le faire évoluer pour atteindre 20 000 établissements reconnus ;
14. Proposer aux cyclistes, à leur arrivée sur un territoire, un haut niveau de services et d'accueil ;
15. Développer des solutions d'hébergement adaptées aux spécificités des territoires et aux attentes des touristes ;
16. Démocratiser les déplacements à vélo auprès des décideurs ;
17. Sensibiliser et former les régions (décideurs et acteurs économiques) aux enjeux des déplacements à vélo ;
18. Promouvoir les déplacements à vélo dans le cadre d'événements grand public ;
19. Initier le public jeune aux déplacements à vélo ;
20. Valoriser la découverte à vélo du patrimoine ;
21. Structurer, enrichir et centraliser les informations à diffuser ;
22. Affiner les profils clientèles et les retombées des déplacements à vélo ;
23. Structurer et piloter la stratégie nationale du tourisme à vélo sur la durée ;
24. Structurer et piloter les démarches d'itinéraires et destinations vélo.

**Les prochaines
« Rencontres du
Réseau « Vélo et
Territoires » sont
programmées à
Annemasse du 1er
au 3 octobre 2025.**



LES ORGANISMES TOURISTIQUES WALLONS : COMMENT S'Y RETROUVER ?

Depuis quelques années, le tourisme wallon est en plein essor. Afin d'informer davantage le public et promouvoir la région, plusieurs organismes collaborent à différents niveaux. Voici un aperçu de leurs missions et objectifs spécifiques :



LE COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME (CGT)

Le CGT est l'administration centrale du tourisme en Wallonie. Il est chargé de mettre en œuvre la politique touristique du Gouvernement. Ses principales missions sont :

- la gestion des infrastructures touristiques régionales
- l'octroi des certifications et subventions aux opérateurs touristiques (hébergements, attractions, organisateurs d'événements, créateurs d'itinéraires et l'accompagnement de ces s opérateurs pour garantir un tourisme de qualité et durable
- la collecte et l'analyse de statistiques sectorielles

A noter dans le cadre de la réforme en cours du Code wallon du tourisme, le CGT sera renommé « Tourisme Wallonie » à partir du 01.07.2025.



VISIT WALLONIA

VISIT Wallonia est une asbsl dédiée à la promotion touristique de la Wallonie aux niveaux national et qu'international. Elle organise des campagnes de marketing, participe à des salons, et développe des stratégies de promotion Ses actions incluent :

- l'organisation de campagne de marketing
- la participation à des salons touristiques
- le développement de stratégies pour attirer les touristes et valoriser les atouts régionaux

LES FÉDÉRATIONS PROVINCIALES DU TOURISME

Les fédérations provinciales du tourisme soutiennent les initiatives locales et accompagnent les opérateurs touristiques de leur territoire. Elles collaborent étroitement avec le CGT, VISIT Wallonia et les Maisons du Tourisme. L'objectif est de développer une offre touristique cohérente et adaptée aux besoins des visiteurs.

LES MAISONS DU TOURISME

Les Maisons de Tourisme assurent promotion géographique couvrant plusieurs communes, souvent caractérisée par une cohérence naturelle, culturelle ou historique. Leurs missions :

- Information et orientation : fournir des renseignements détaillés sur les attractions, les activités, les événements et les hébergements ;
- Promotion touristique : valoriser les richesses culturelles, naturelles et patrimoniales de leur région ;
- Développement local : collaborer avec des acteurs locaux pour dynamiser l'économie touristique et promouvoir valoriser les produits régionaux ;
- Accueil personnalisé : conseiller les visiteurs pour optimiser leur expérience sur place ;

Réforme en cours : Les Maisons de Tourisme joueront un rôle accru dans la coordination avec les Offices du Tourisme dans la collecte de données touristiques et la promotion d'un tourisme durable.

Liste des 26 Maisons de Tourisme en Wallonie

Arlon : Pays d'Arlon
Bastogne : Pays de Bastogne
Bouillon : Pays de Bouillon en Ardenne
Boussu-lez-Walcourt : Pays des lacs
Charleroi : Pays de Charleroi
Ciney : Condroz-Famenne
Dinant : Explore Meuse
Etalle : Visit Gaume
Gemboux : Terra Curiosa
Herve : Pays de Herve
Huy : Terres-de-Meuse
La Louvière : Centrisime
La Roche : Cœur de l'Ardenne Ourthe et Aisne
Liège : Pays de Liège
Malmedy : Hautes Fagnes
Marche : Famenne Ardenne Ourthe et Lesse
Mons : Visit Mons
Mouscron : Wallonie Picarde
Neufchâteau : Haute Sûre et Pays d'Anlier
Spa Hautes Fagnes
Remouchamps : Ourthe-Vesdre-Amblève
Saint-Hubert : Forêt de Saint-Hubert
Tournai : Wallonie Picarde
Verviers : Pays de Vesdre
Vielsalm : Haute Ardenne
Wavre : Brabant Wallon



LES SYNDICATS D'INITIATIVE ET OFFICES DU TOURISME

Ces organismes locaux, sont en première ligne pour informer et accueillir les visiteurs tout en valorisant le patrimoine local et en organisant des activités touristiques souvent gérées par des communes.

En Wallonie, les syndicats d'initiative et les Offices de tourisme jouent tous deux un rôle dans le domaine du tourisme mais ils se distinguent par leur mission, leur organisation et leur champ d'action.

	SYNDICAT D'INITIATIVE	OFFICE DU TOURISME
Territoire couvert	Local (communal)	Local (communal)
Objectif principal	Dynamisation de la vie sociale	Promotion touristique élargie
Organisation	Associative, souvent bénévole	Institutionnelle
Services	Animation locale, accueil de proximité	Campagnes de promotion, accueil plus structuré
Public cible	Habitants et visiteurs proches	Touristes nationaux et internationaux

Réforme en cours : Toutes ces structures devront être recertifiées sur base de divers critères. Seule l'appellation « Office du Tourisme » subsistera.



**Dominique
MAILLEUX**

06.04.25 : DES LIGNES VICINALES À LA VOIE VERTE

Cette année, Chemins du Rail programme son assemblée générale au domaine et musée royal de Mariemont, lieu remarquable entre nature et culture.

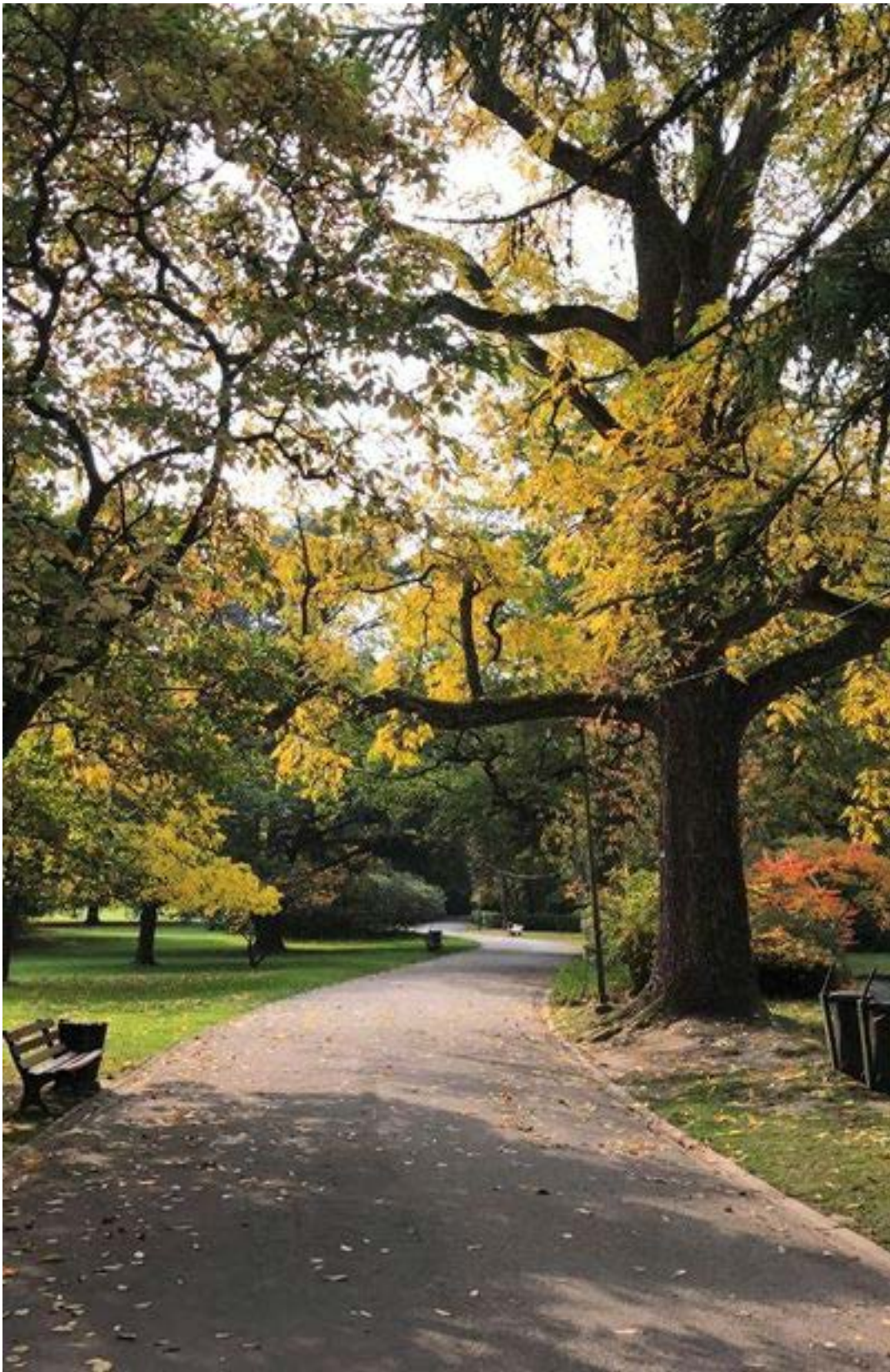
Conçu comme un parc paysager à l'anglaise du XIXe siècle, ce parc de 45 hectares vous invite à admirer, au gré de vos promenades, œuvres d'art, arbres remarquables, vestiges archéologiques et monuments historiques.

Mariemont c'est à la fois, un musée dont les collections rivalisent en qualité avec celles des plus prestigieux musées et un parc somptueux, planté d'essences rares et d'arbres séculaires, aux massifs de rhododendrons et d'azalées multicolores, aux allées sinueuses qui révèlent au promeneur des paysages variés en toute saison. Un havre de calme et de beauté au sein d'une région dont l'industrialisation récente ne doit pas faire oublier les origines champêtres.

Riche d'une histoire débutant au XVIème siècle, le Domaine de Mariemont représente l'un des plus beaux trésors de Belgique. Héritage de la famille Warocqué, le Domaine est désormais de propriété publique et classé au patrimoine exceptionnel de Wallonie.

Aussi, n'hésitez pas à épingler dans votre agenda la date du dimanche 06.04.25. La matinée sera consacrée à une balade pédestre commentée à la découverte des anciens tronçons de tram de la région réaménagés en voies vertes. Ces anciennes lignes de tram dans la région du Centre reliaient les zones urbaines aux villages ruraux, et jouaient un rôle clé dans la mobilité des habitants. Le tramway vicinal était essentiel pour relier les villes, les villages et les zones industrielles (mines, usines, etc.). Ces lignes transportaient à la fois des passagers et des marchandises, en particulier des matériaux industriels comme le charbon et l'acier. Certaines des principales lignes vicinales incluaient des liaisons entre La Louvière, Morlanwelz, Binche et leurs environs. Mariemont se trouvait sur des axes stratégiques.

Nous nous retrouverons ensuite au restaurant « la terrasse » pour le repas de midi avant la visite du parc et l'assemblée générale qui se déroulera dans l'auditorium Boël du musée.



AU PROGRAMME DE LA JOURNÉE

Rendez-vous : brasserie des ruines - Chaussée de Mariemont 69 à Morlanwelz 7140

08h50 : accueil surprise « anniversaire des 30 ans »

09h40 : départ de la balade de 8 km par la boucle de Morlanwelz (anciennes lignes de tram 30 et 80) - commentaires le long du parcours

11h40 : arrivée au parc de Mariemont

12h00 : repas au restaurant « La Terrasse » dans le parc comprenant un menu : apéritif - entrée - plat - dessert - boissons à volonté pendant le repas - café ou thé. Le choix des plats sera proposé lors au moment de votre inscription sur le site de l'asbl, un mois avant la date de l'AG.

14h00 : visite commentée du parc

15h15 : assemblée générale de l'asbl (l'invitation à l'AG sera adressée par mail aux membres).
- approbation des comptes 2024 et budget 2025
- décharge aux administrateurs pour les comptes 2024
- rapport moral 2024
- montant des cotisations
- projets 2025
- démissions et admissions
- élection du CA

17h00 : fin de journée .

Comment s'y rendre ?



Chaussée de Mariemont 69 - 7140 Morlanwelz

Parking gratuit possible de part et d'autre de la ligne de chemin de fer



Gare de la Louvière Sud (transport vers Mariemont en voiture - préciser que vous venez par train)

ALLER :
Arrivée venant de Mons : 08.30
Arrivée venant de Namur : 08.28
Arrivée venant de Bruxelles-midi : 08.25

RETOUR
Chaque heure

Inscription et coût :
- Pour la balade et le repas : inscription obligatoire en ligne sur le site internet : 45€ pour les membres - 49€ pour les non-membres comprenant l'accueil du matin et le repas de midi .
- Pour l'AG, sont invités tous les membres en ordre de cotisation 2024, y compris ceux qui ne participent pas à la balade du matin. Il n'y a pas d'inscription préalable.



Jacques BOTTE



09.03.25

PATRIMOINES EN RÉGION MONTJOISE

Randonnée pédestre de 16 km

Le dimanche 09 mars prochain, « Chemins du Rail » vous convie à une sortie originale « spécial découvertes ».

Notre parcours prend son départ à la nouvelle gare de Mons, fruit de l'imagination de l'architecte CALATRAVA et des phantasmes mégalomaniques d'un politique montois. Prouesse architecturale et preuve de génie technique pour les uns, symbole de décadence et dépenses pharaoniques pour les autres, controversée depuis le début de sa construction, elle est la cible des humoristes belges et fait l'objet de nombre de sarcasmes.

Prévue pour accueillir les visiteurs de Mons 2015, elle sera inaugurée 10 ans plus tard, le 31 janvier 2025. Nous visiterons l'intérieur de l'édifice somptueux, digne d'une cathédrale des temps modernes à la fois accessible et intermodal.

Par de petits chemins, le parcours nous conduira ensuite à l'Atelier Central de Cuesmes où une visite guidée de cet arsenal nous fera découvrir la réhabilitation des voitures de chemins de fer pour une nouvelle vie !

Entrés par la ville, nous en sortirons 1 km plus loin vers le nouveau RAVeL en direction de la gare d'Hyon-Ciply sur l'ancienne ligne LI09 Mons - Chimay qui desservait notamment la Cimenterie d'Harmignies.

Nous quitterons la voie verte pour rejoindre le charmant village de Nouvelles où la grange de Guy et Marie nous accueillera pour un repas original sandwiches - bières et pâtisserie fine de Maurine.

Un retour bucolique par le village de Hyon et son pont cascade sur la Trouille et ensuite, par le site du Waux-Hall nous ramènera en ville vers la gare.

PARTICIPER

Le planning

09.00 : accueil des participants à la gare de Mons hall principal

09.15 : visite du bâtiment de la gare

09.45 : départ vers l'Atelier Central de Cuesmes et visite des lieux

11.15 : balade sur la LI09

12.45 : repas à Nouvelles

14.15 : Départ pour la balade de l'après-midi

16.45 : arrivée à la gare de Mons

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 un mois avant la date de la balade, en complétant le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdurail.be). La réservation et le paiement sont obligatoires.

Coût

Membres 25€ ; Non-membres 29€ comprenant le repas de midi.

Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 01.03.25 avec mention « journée du 09.03.25 et le nom des participants ». Les inscriptions peuvent être bloquées plus tôt si le quota du nombre d'inscrits est atteint. Si le montant n'est pas sur le compte à cette date, nous ne pouvons garantir une place pour la journée.

S'y rendre



En voiture
Parking de gare de Mons – prix réduit le dimanche ou aux alentours



En train :
ALLER :
Bruxelles-Midi : 07.55 – Mons : 08.42
Namur : 07.33 – Mons : 08.44

RETOUR :
Mons : 17.20 – Bruxelles-Midi : 18.06
Mons : 17.15 – Namur : 18.25



Louis
NICODEME
Liliane
NEVEUX



L'une des ambitions des promoteurs du RAVeL a toujours été de mettre à la disposition d'un large public un réseau de communications constitué de voies « lentes », destinées à la fois aux loisirs et au tourisme, mais aussi à la vie quotidienne, qu'il s'agisse de déplacements professionnels vers les lieux de travail, ou de trajets de proximité vers les commerces et les services, les écoles, etc., au départ des lieux de vie des utilisateurs.



Olivier
GERNAY

LES ENTREPRISES WALLONNES ET LA MOBILITE DOUCE !

Concernant la vie professionnelle, les itinéraires proposés par le RAVeL peuvent jouer un rôle de premier plan.

On citera à titre d'exemple le nouveau site du Grand Hôpital de Charleroi (G.H.C.), situé au Campus des Viviers, à Gilly, qui, sur son site internet, explicite les diverses solutions de mobilité qu'il offre et, parmi celles-ci, le RAVeL « La Houillère » (ancienne L119) reliant Châtelain à Gosselies, longeant le site de l'hôpital et qui a été doté d'une dérivation vers l'entrée de celui-ci ainsi que d'un parking à vélos accessible à tout le monde devant l'entrée principale.

De même, à Liège, le groupe de santé CHC, sur son site Montlégia, a profité du voisinage d'un RAVeL pour promouvoir l'usage du vélo, tant par son personnel que par les patients. Quant à la Centrale nucléaire de Tihange (Huy), elle est elle aussi voisine du réseau autonome de voies lentes.

Nombre d'entreprises établies en Wallonie ont bien compris l'intérêt de la mobilité lente tant pour leur personnel que pour leurs clients ou usagers.

LA WALLONIE

La Wallonie est étroitement associée à la « Semaine de la mobilité » qui se déroule annuellement à la fin du mois de septembre. Elle vise à mettre en évidence les modes de déplacement autres que la voiture individuelle, comme la marche, le vélo, la trottinette, le covoiturage et les transports en commun.

L'édition 2024 qui vient de se terminer a été caractérisée, selon le communiqué de presse édité par le SPW à la fin de cette semaine-là par un record de participation et elle a contribué à ouvrir la voie à un véritable changement dans nos habitudes de déplacement, notamment au sein des entreprises, des écoles, des ASBL, des administrations communales ou des institutions publiques.

C'est ainsi que le « challenge piéton/vélo » qui avait pour objectif de parcourir au total, durant la Semaine de la mobilité, plus de 100.000 km à pied et/ou à vélo, a été atteint pour la première fois lors de cette récente 12e édition, avec un total de 128.000 km. Pas moins de 60 écoles et 50 employeurs tant publics que privés furent de la partie.

En 2019, la Wallonie avait, toujours dans le cadre de sa politique en faveur du vélo, créé le label « Vélo-Actif » qui consiste à accorder, chaque année, ce label à une entreprise adhérent à l'opération « Tous vélo actifs ». Ce label est établi et décerné en fonction d'un certain nombre de critères considérés comme utiles pour le développement de l'usage du vélo dans une structure professionnelle.

Les critères sont les suivants :

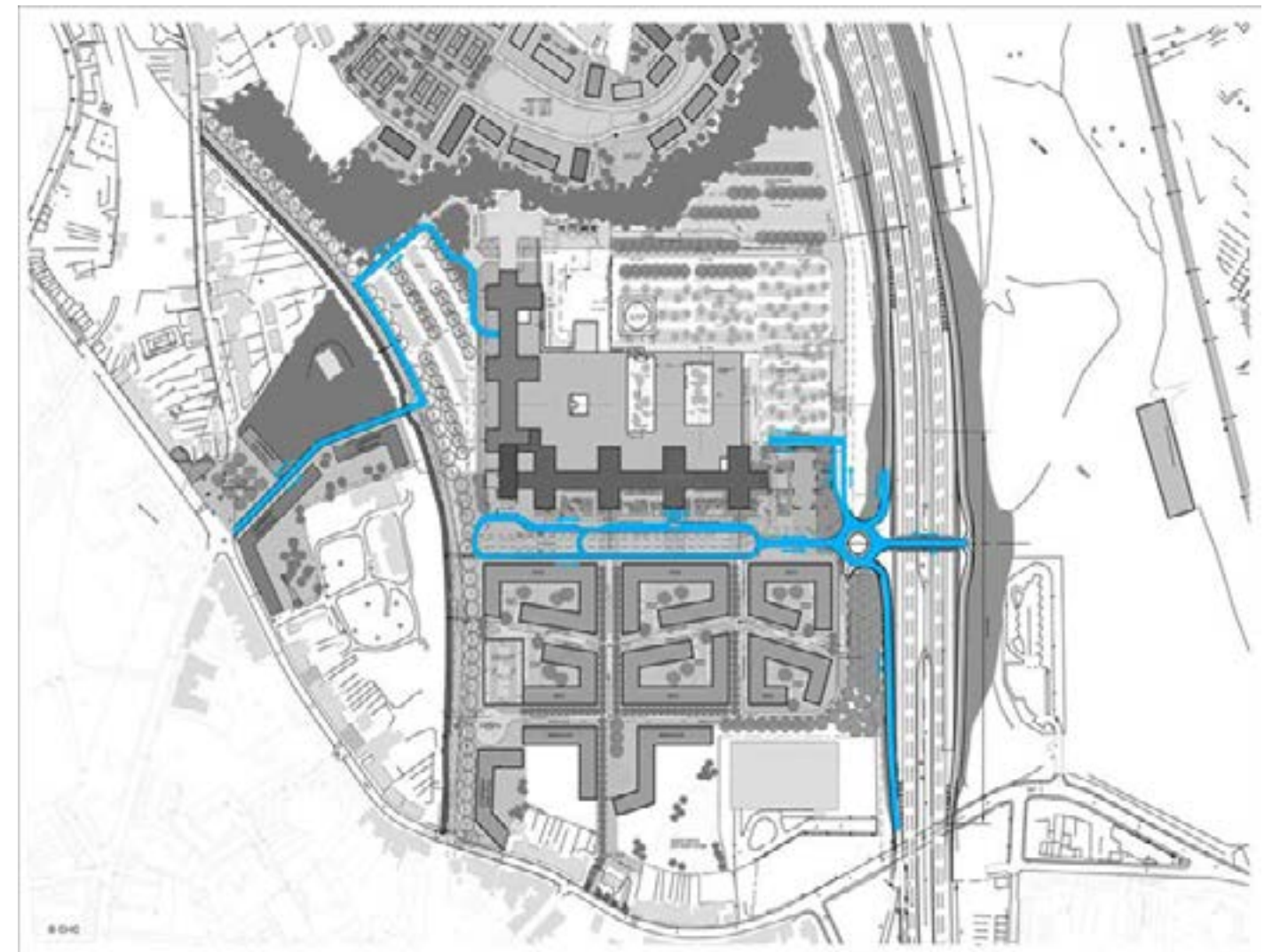
- L'infrastructure et les équipements (parking à vélos sûr et confortable, vestiaire et douches, vélos de service pour les

déplacements professionnels, et/ou vélos de « société » à usage également privé) ;

- La sensibilisation et l'information du personnel (espace dédié à la mobilité sur l'intranet de l'entreprise, cartes d'itinéraires cyclables, exemplarité du management en matière de mobilité) ;

- Les actions pour l'accroissement du nombre de cyclistes au sein de l'entreprise (formations, implications des cyclistes existants, balades organisées) ;

- Les actions de fidélisation des cyclistes (remboursement des indemnités vélo, service d'entretien) ;



- Le nombre de cyclistes par rapport au personnel total de l'entreprise.

L'UNION WALLONNE DES ENTREPRISES (U.W.E.).

L'Union wallonne des Entreprises (UWE) a développé une Cellule Mobilité qui propose divers services à ses membres, et notamment des « bilans Mobilité » à l'échelle d'une entreprise particulière ou à l'échelle de parcs d'activité économique (P.A.C.)

S'agissant de P.A.C., la Cellule Mobilité commence par une analyse du profil d'activités présentes dans ledit P.A.C de manière à permettre, dans un deuxième temps, de déterminer le profil général des personnes y travaillant.

Elle porte ensuite sur le relevé du nombre de personnes travaillant sur le site du P.A.C., la structure de leurs horaires et d'autres données significatives en termes de mobilité.

Dans une deuxième phase, l'examen s'attache à poser un diagnostic rapide sur l'accessibilité du P.A.C. en question, et notamment les transports – en commun ou non – existants, le nombre moyen et les

types de véhicules, l'infrastructure routière à l'intérieur du P.A.C., le nombre de parkings, les facilités existantes pour les piétons et les cyclistes, ainsi que les mesures déjà prises au sein du P.A.C. en termes de mobilité (covoiturage, navettes d'entreprises, ...).

Vient ensuite la partie suggestive du bilan, abordant des points tels que : l'augmentation de l'offre et l'encouragement du recours aux transports en commun et/ou partagés, l'incitation à recourir au vélo et la marche dans de bonnes conditions, notamment horaires et sécuritaires.

S'y ajouteront des mesures transversales destinées aux gestionnaires du P.A.C., à savoir : la communication au sein du P.A.C. au sujet de la mobilité, l'amélioration et la valorisation des infrastructures existantes, le soin apporté à la signalétique, les synergies possibles entre plusieurs entreprises au sein du P.A.C., la concertation avec les opérateurs de mobilité présents et/ou envisageables.

Concernant les entreprises prises individuellement, la méthodologie est grosso modo la même, moyennant bien sûr un focus sur ce qui caractérise chacune de celles qui sollicitent une tel « bilan ».



L'U.W.E offre en outre des formations en lien avec la mobilité, et plus particulièrement le vélo.

De manière générale, l'U.W.E. encourage les initiatives de mobilité au sein des entreprises en mettant en exergue ce qu'elle nomme des « success stories », à savoir des entreprises ayant pris à bras-le-corps la problématique de la mobilité.

Les exemples mentionnés par l'U.W.E. permettent de dégager quelques constantes :

- Le déménagement ou le regroupement d'une entreprise vers un ou plusieurs nouveaux sites encourage la prise en compte, ab initio, des facteurs de mobilité ;
- La désignation d'un responsable de la mobilité, voire la création d'un département y consacré, favorise en général la communication et la conscientisation des ressources humaines aux questions de mobilité ;

En termes d'image de marque, l'accent mis sur ce que l'entreprise a mis en place ou se propose de développer dans le domaine de la mobilité se traduit, s'il est bien géré, positivement, tant en interne que vis-à-vis de l'extérieur. La souplesse des horaires et le télétravail contribuent à l'amélioration de la mobilité des ressources humaines.

LES ENTREPRISES

En plus des facilités offertes en interne à leur personnel, les entreprises sont, selon leur secteur d'activité, susceptibles de développer, dans leur gamme de produits ou services, une offre spécialement orientée vers la mobilité douce.

C'est ainsi que les entreprises de banque-assurance proposent dorénavant des financements spécifiques pour l'acquisition de vélos ou de trottinettes ainsi des polices

d'assurance allant de la simple couverture « vol » à une forme d'« omnium » incluant une assistance technique valable 24h/24.

Plus largement, la mise en place, aux niveaux fédéral ou régional, voire même, à l'échelon des provinces et communes, d'incitants à la mobilité douce, que ce soit par l'octroi d'avantages fiscaux et/ou de subventions, ne doit bien sûr pas être négligée.



Une conclusion provisoire

Tant de la part des pouvoirs internationaux que nationaux et régionaux, et des entreprises comme des particuliers, la sensibilisation aux enjeux de mobilité progresse et commence à revêtir une réelle importance.

Ceci étant constaté, on ne peut passer sous silence les enjeux politiques et économiques de la mobilité, lesquels pourraient, ainsi qu'on le remarque déjà actuellement, conférer à cette mobilité, tout comme à l'ensemble de la composante « écologique » de notre planète, le statut de variable d'ajustement à la baisse des ambitions en ce domaine face à d'autres facteurs jugés prioritaires !

LE DOUBS SAUVAGE

Pour notre voyage de cette année, nous vous invitons à parcourir à vélo la vallée du Doubs (France) qui serpente entre des collines de bois sauvages et des barres rocheuses.



Par un parcours à vélo familial, d'environ 220km, composé essentiellement de voies vertes et de véloroutes, nous emprunterons majoritairement l'EuroVelo 6 qui forme un bel itinéraire de découverte ponctué des cités historiques et de témoins de l'ingénieuse industrie qui animait jadis la vallée.

Comme pour tout voyage de « Chemins du Rail » qui se respecte, il sera ponctué d'escalas gourmandes, ferroviaires et patrimoniales. Le programme concocté est le suivant :

Dimanche 18.05.25

Départ d'Heppignies tôt le matin avec embarquement des vélos. Repas libre en route. Arrivée à Sochaux en fin d'après-midi et visite du musée Aventure Peugeot. Repas et logement à l'hôtel à Sochaux.

Lundi 19.05.25

Départ en car vers Giromagny, sur la route du Ballon d'Alsace, et déchargement des vélos. Trajet à vélo vers Belfort avec un temps libre à midi en centre-ville au pied du célèbre lion. Poursuite du trajet le long du canal du Rhône au Rhin vers Sochaux. Repas et logement à l'hôtel.

Mardi 20.05.25

Trajet à vélo le long du Doubs en passant par Montbéliard. Arrêt de midi à L'Isle-sur-le-Doubs. Continuation du trajet à vélo vers Baume-les-Dames, petite cité médiévale de caractère où nous laisserons nos vélos pour la nuit. Trajet en car vers Besançon. Repas et logement à l'hôtel à Besançon.

Mercredi 21.05.25

Trajet en car vers Baume-Les-Dames. Reprise de notre périple à vélo le long du Doubs, repas léger à Roche-Lez-Beaupré. Arrivée à Besançon dans l'après-midi. Temps libre pour permettre à chacun de découvrir la ville, lovée dans un méandre du Doubs à l'ombre de l'impressionnante citadelle Vauban et repas du soir libre. Logement à l'hôtel.

Jeudi 22.05.25

Embarquement des vélos dans la remorque. Trajet en car de Besançon aux Hôpitaux Neufs (Mont d'Or) où nous embarquerons dans le petit train touristique CONI'FER pour un trajet aller-retour et un repas du terroir dans le train. Après-midi liaison en car des Hôpitaux Neufs vers Gilley. Trajet à vélo sur la voie verte bien nommée le « Chemin du Train » le long du Haut Doubs jusqu'à Pontarlier. Embarquement des vélos dans la remorque. Repas et logement à l'hôtel à Pontarlier.



Vendredi 23.05.25

Trajet en car de Pontarlier à Salins-les-Bains. Visite de la grande Saline classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Pique-nique. Déchargement des vélos. Parcours à vélo sur la Voie des Salines jusqu'à Arc et Senans où nous visiterons la majestueuse Saline Royale. Repas et logement sur place au cœur du monument UNESCO.

Samedi 24.05.25

Poursuite du trajet sur la Voie des Salines en direction de la vallée du Doubs où nous réemprunterons l'EuroVelo 6. Pique-nique en cours de route. Arrivée à Dôle : embarquement des vélos dans la remorque. Repas et logement à Dôle.

Dimanche 25.05.25

Retour vers Heppignies avec repas libre en route. Arrivée en fin de journée.



Prix :

Le prix du voyage 2025 est identique au voyage 2024, soit 1570€ par personne en chambre double et 1850€ par personne en chambre single.

Ce prix inclut :

- les trajets aller-retour en car;
- le transfert des bagages;
- les logements avec petit déjeuner (7 nuits);
- les repas du soir avec un forfait boissons (excepté le mercredi soir à Besançon);
- les pique-niques (avec boisson) du mardi midi au samedi midi (le lundi midi est libre à Belfort) ;
- la visite du musée Aventure Peugeot, le train touristique le CONI'FER, la visite de la Grande Saline et de la Saline Royale ;

Ne sont pas compris dans le prix du voyage :

- les repas libres sur les trajets autoroutiers en car aller et retour ;
- le repas libre du lundi midi à Belfort ;
- le repas libre du mercredi soir à Besançon ;
- le pourboire du chauffeur du car.

Rappel des conditions de participation :

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

2. A l'inscription, les participants remettront un certificat médical attestant de la capacité physique d'effectuer, des trajets à vélo quotidiens d'au moins 60 km durant 6 jours consécutifs, et ce par tous les temps. Le parcours total est d'environ 220 km. Les trajets à vélo seront guidés et encadrés par des administrateurs de l'asbl. Chaque participant engage néanmoins sa responsabilité, assure sa propre sécurité sur l'ensemble du parcours.

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

4. Les vélos voyageront dans une remorque adaptée « Vélo BikooTrip » des « Voyages Léonard ». Le nombre de participants au voyage est limité à 44.

5. Les participants veilleront à étiqueter leurs bagages et accessoires de vélos (fontes, sacoches, ...) qui seront placés dans les soutes du car.

Renseignements et inscriptions :

Via mail : info@cheminsdurail.be ou téléphone : 081 657 596.

L'inscription ne sera effective que par le versement d'un premier acompte.

- Premier acompte de 550 €, à payer pour le 31.01.25

- Deuxième acompte de 550 € à payer pour le 15.03.25

- Solde de 470 € (ou 750 € en single) à payer pour le 01.05.25.

Indiquer en communication : nom et prénom du (des) participant(s) - nombre de participants - choix de la chambre (double - twin - single).

Etienne
Meuleman



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.

17.12.24 TELLIER Céline • ECOLO

écrite : le permis de ligne à haute tension sous le RAVeL de la LI15

03.12.24 DEVIN Laurent • PS

écrite : la sécurité routière aux abords du RAVeL

20.11.24 LAMBELIN Anne • PS

écrite : la cyclostrade de la Dyle

19.11.24 LEFEBVRE Bruno • PS

orale : les Mobipôles

19.11.24 DODRIMONT Philippe • MR

orale : le RAVeL de l'Amblève

19.11.24 MAROY Olivier • MR

orale : la cyclostrade de la vallée de la Dyle

07.11.24 WARZEE-CAVERENNE Valérie • MR

écrite : le suivi des dossiers PIC et PIMACI de la session 2022—2024

05.11.24 GOFFINET Anne-Catherine • ENGAGÉS

orale : la réalisation du tronçon RAVeL entre Châtillon et Arlon

05.11.24 RESINELLI Loris • ENGAGÉS

orale : la ligne du RAVeL reliant Soignies à La Louvière

22.10.24 LEPINE Jean-Pierre • PS

écrite : l'amélioration de la cohabitation entre la mobilité douce et les voitures

15.10.24 MOCKEL Freddy • ECOLO

orale : la réouverture d'un train touristique Eupen -Stolberg et le RAVeL

15.10.24 LEPINE Jean-Pierre • PS

orale : le pont RAVeL de Warquignies

14.10.24 MAILLEN Vincent • MR

écrite : le renforcement de la sécurité sur les chemins de halage

01.10.24 JACOB Loïc • ENGAGÉS

orale : la vision du Gouvernement pour le développement du RAVeL

01.10.24 FOURNAUX Richard

orale : l'affaire à régler concernant le projet RAVeL entre Dinant et Givet

01.10.24 MOCKEL Freddy • ECOLO

orale : l'état d'avancement du RAVeL des Sources de Theux

01.10.24 DAYE Maxime • MR

écrite : le développement de la mobilité douce dans la région du Centre

01.10.24 GARDIER Charles • MR

écrite : la vitesse réglementaire sur le RAVeL

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

05.11.24 DESALLE Caroline • ENGAGÉS

orale : le développement de l'offre touristique en Wallonie

31.10.24 LEPINE Jean-Pierre • PS

écrite : les axes touristiques prioritaires

14.10.24 DESALLE Caroline • ENGAGÉS

orale : le désherbage des chemins de fer touristiques

30.09.24 ROBERTY Sabine • PS

orale : le soutien au tourisme durable en Wallonie

16.09.24 ROBERTY Sabine • PS

orale : le tourisme pour tous



Vincent et Ghislaine, membres de Chemins du Rail, sont des grands bourlingueurs... à vélo. J'ai eu l'occasion de les rencontrer récemment. Ils se sont prêtés à l'exercice de l'interview et je les en remercie vivement (J. BOTTE).

Vincent et Ghislaine, qui êtes-vous ? Quel sont vos parcours?

Nous nous sommes rencontrés, en novembre 2015, lors d'une randonnée pédestre à Virelles.

Après avoir traversé des périodes difficiles chacun de notre côté, nous avions le besoin de trouver des occupations qui apportent sérénité et satisfaction.

Aussi rapidement, nous avons échangé sur le vélo, plus précisément sur nos VAE. Ghislaine roulait sur un VTT Treck déjà équipé d'un moteur BOSCH et j'avais depuis 2011, un VAE Matra avec moteur BIONX dans la roue arrière. Quoi de mieux que de planifier une randonnée un mercredi après-midi pour mieux se connaître? Et depuis, nous continuons de pédaler ensemble!

VINCENT: "Instituteur en 1980 à 1987, déjà passionné par les TIC, nouvelles technologies



Jacques BOTTE

de l'information et les débuts de l'informatique grand public. Par la suite, j'ai eu l'opportunité d'être engagé comme délégué commercial où il s'agissait de vendre les premiers TéléFax. Une séquence professionnelle passionnante, riche en découvertes sur le monde de l'entreprise, la diversité des clients, les objectifs à atteindre, les contraintes techniques, les relations humaines ... Une autre dimension pour un instituteur qui n'avait jamais connu que le monde scolaire.

Une école porteuse d'un projet émancipateur dont l'objectif n'était pas seulement d'accueillir et de faire réussir les enfants que l'on dit défavorisés, mais de contribuer à une société réellement démocratique. Bref... une histoire professionnelle atypique, épuisante et passionnante qui s'arrête en 2019, au bout de 25 ans de direction. En fin de carrière, j'ai poursuivi pendant quelques années, une formation en menuiserie et en photographie".

Quelques temps plus tard, par chance, le Pouvoir Organisateur d'une école libre de Chapelle-lez-Herlaimont cherchait une nouvelle direction. Ma mission: développer et amplifier les activités pédagogiques innovantes telles que le cycle 5/8 ans. En 1998, je quitte l'Ecole-Moi, pour répondre à un autre défi, reprendre la direction d'une école plus importante en terme d'élèves à Gilly.

GHISLAINE: "En tant que secrétaire, j'ai travaillé durant toute ma carrière à l'UCL successivement sur les trois sites: Leuven, Woluwé et Louvain-la-Neuve. Une approche intéressante où j'ai cotoyé beaucoup de monde et surtout des gens impliqués dans leurs fonctions et leurs hobbies".

Passionnée par la couture, j'ai d'ailleurs aménagé un atelier spécifique pour les petits travaux de confection, de formation pour adultes ou plus jeunes, de retouches pour les voisines ou connaissances. Les marchés de Noël comme Ciney ont monopolisé mon énergie et ma créativité.

L'histoire de cette école n'était pas un long fleuve tranquille! Durant plusieurs années, le navire avait d'ailleurs pris l'eau de toutes parts, avant qu'une série de facteurs externes et d'initiatives internes permettent de colmater les brèches - mieux - de redonner des couleurs au bateau. Cette école accueillant des enfants de milieu populaire, lentement mais sûrement, nous avons construit une Ecole du progrès, avec rigueur et bienveillance.

Ghislaine et moi, on s'est rencontré sur les grands projets à vélo dont le canal du midi, le Cap Nord via "Cyclo Trans Europe" qui organisait des circuits en itinérance avec des déplacements par train.

Rapidement, nous avons découvert que nous avions des projets à réaliser: la Loire, de la Source du Rhin à Andermat à Bâle, de la source du Danube à Passau en Autriche

La liste est très longue: Vélo Francette, la Flow Vélo, la Charente, la route des Lacs en Suisse, de Trondheim à Hambourg (EV3), de Namur à Périgueux, de Périgueux à Bayonne, de Clermont Ferrand à Namur, de Montargis à Dax. Nous avons effectué les itinéraires EuroVelo. Au début, logements en « dur », ensuite le camping est apparu comme la solution offrant le plus de liberté aussi plus économique.

Depuis quelques années, nous visitons d'autres lieux d'une façon plus confortable. Un gîte dans une région choisie ensemble et des randonnées en étoile pour la découvrir. Ou aussi de l'itinérance de logement en logement. Nous pratiquons régulièrement du vélo: en couple, avec des amis John, Catherine, Christine, Joëlle (Toulousaine) et Françoise (Liégeoise) ou en groupe comme Cyclo Trans Europe et Chemins du Rail.

Avez-vous déjà parcouru des EuroVelo? Quels sont vos constats ?

Nous constatons une évolution très positive! Ils sont nombreux et bien fléchés dans la plupart des pays, bien qu'en Allemagne, ce soit la numérotation allemande qui prime, tout comme au Danemarck et en Suède.

Notre domicile étant situé sur l'EV5, à 8 km de Namur, nous recevons fréquemment des randonneurs étrangers! Des rencontres surprenantes et enrichissantes! En tant que membre de Cyclo Camping International, ensuite de WharmShower et plus particulièrement de Welcome To My Garden, nous avons accueilli des Gallois, des Français, des Canadiens, des Belges, jeunes ou plus âgés, seuls ou en couple, bavards ou taiseux, assoiffés Ils plantent leur tente dans la pelouse et on partage souvent « une frite » en refaisant le monde! Certains voyageurs suivent les EV; d'autres n'ont jamais entendu parler de ces formidables itinéraires!

Voyager à vélo ne s'improvise pas. Comment selon vous, bien préparer son voyage, son périple ?

Il y a une préparation qui prend du temps. Je profite de l'hiver ou des journées pluvieuses. De mois en mois, de nouveaux outils apparaissent sur la toile! De nombreuses propositions de randonnées existent. Elles sont inspirantes mais il s'agit de faire le tri entre les offres commerciales et promotionnelles.

Ensuite, il faut faire l'analyse des routes cyclables sur le site "OpenCycleMap" ou "brouter.de", des sites qui proposent des cartes « cyclables » pour le monde! Elles sont du domaine "OpenSource" donc non commerciales et enrichies par la communauté internationale. Demandez aux deux grands spécialistes de Chemins du rail, les 2 Daniel.

Un premier trajet se dessine. Ensuite, en fonction du kilométrage quotidien possible et du relief, une recherche de lieux intéressants pour camper ou se loger s'effectue avec quelques fonctions bien connues. Un tableau se construit progressivement avec les coordonnées, les hyperliens et un petit descriptif. Reste à transférer les traces GPX. Nous utilisons "OsmAnd" pour la précision et "OpenRunner" pour son interface intuitive et la fonction de partage.

Nous partons donc avec un maximum de renseignements sur les ferries, les trains, les applications GSM, la météo. La planification

Nous animons aussi la section « vélo » de l'Amicale des Retraités de l'UCLouvain. Randonnées à la journée ou en séjour: préparation des parcours sur l'ordinateur; reportages sur le terrain; réservations des logements; guidage du groupe; réparations éventuelles ; sensibilisation au code du cycliste.

Une formation technicien de 3 jours organisée par ProVélo nous a été très utile! Et les actions de sensibilisation du GRACQ ont nourri nos débats.

Notre coup de coeur c'est la "Vélo Francette" de Ouistreham à La Rochelle! Un parcours très bien balisé et diversifié dans les paysages qui traverse la France profonde.

initialement prévue est adaptée aux aléas du terrain, du temps, de nos découvertes, de la santé ou de notre fatigue!

Comment avez-vous connu Chemins du Rail ?

Il y a déjà de nombreuses années lors des salons et des foires. Nous apprécions l'ambiance, la convivialité et l'organisation! Chemins du Rail propose une organisation très différente de CTE. Avec CTE, chacun gère son logement, sa restauration. Départ à 9h. Pas là, temps pis! Tu nous rejoindras!

Mais entraide, solidarité et parcours formidables sont au rendez-vous! Chemins du rail, pas de soucis, on se laisse guider en confiance et confortablement!

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

Une belle évolution certes mais encore beaucoup à développer! Nous avons bien sûr randonné en Flandre et aux Pays Bas où la mobilité active est insérée dans la culture locale. Copenhague à vélo, c'est encore un cran au-dessus! Quelle surprise de découvrir que les feux donnent la priorité aux piétons et aux cyclistes! De larges pistes! Des carrefours aménagés intelligemment! Des STOP pour les voitures à l'approche d'une piste cyclable!

Des aménagements se font lentement chez nous, c'est formidable mais c'est décousu. Un exemple local, une piste cyclable de Rhisnes à Emines est enfin ouverte depuis peu: toujours pas de signalisation, début et fin non aménagés, pas d'entretien (boue, feuilles, végétations débordantes ...). Une situation qui se retrouve dans de nombreuses localités.



Il y a l'infrastructure à amplifier sans oublier l'éducation du public, la sensibilisation des conducteurs aux nouveautés du code de la voie publique.

Me rendant à la banque alimentaire de Namur et Luxembourg trois jours par semaine à vélo (de 8h à 12h), je rencontre parfois des assassins en puissance! Etre frôlé par un véhicule, refus de me laisser passer, queue de poisson dans un rond-point.

Quelles seraient les modifications à apporter au réseau RAVeL ?

Ce réseau s'est bien développé! Notre dernière randonnée dans la région du Centre, ma région natale, nous a permis de découvrir de nouveaux tronçons! Super! Mais aussi des sections vieillissantes, avec un revêtement abîmé. Reste à développer davantage d'interconnexions et des aménagements donnant la priorité aux cyclistes.

Il serait également utile d'améliorer le balisage et d'envisager une signalétique indiquant les lieux (curiosités) à découvrir, de prévoir des sanitaires et des points d'eau avec des zones d'ombre. Les barrières installées à l'approche des carrefours empêchent parfois le cycliste de circuler et l'oblige à s'arrêter et à se déplacer à pied.

Avez-vous un coup de coeur pour un tronçon RAVeL en particulier?

La VennBahn pour son équipement et les paysages! Mais aussi le RAVeL de la L422 Binche - La Louvière pour la traversée d'une région très diversifiée et variée.



PATRIMOINE INDUSTRIEL FÊTE SES 40 ANS

Connaissez-vous PWB ? Peut-être que non. Cette asbl existe pourtant depuis 40 ans.



L'association Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles met en valeur l'archéologie industrielle dans nos 2 régions et contribue à sauvegarder l'identité et la connaissance des métiers et des industries parfois oubliées : c'est ainsi qu'elle se définit sur son site internet.

Cet anniversaire a été fêté le 4 décembre dernier au Brass, Centre culturel à Forest en région bruxelloise dans l'ancienne brasserie Wielemans Ceuppens où les invités ne connaissant pas l'endroit ont été impressionnés par la salle des machines parfaitement conservée et mise en valeur.

Delaet et Mr Jacques Crul, le secrétaire-trésorier : « Des usines et des hommes » 40 ans de patrimoine industriel en Wallonie et à Bruxelles.

Un ouvrage magistral de la revue éponyme reprenant par des exemples illustrés des actions entreprises

“L'héritage du passé est une chance pour l'avenir”

Madame Elisabeth Degryse, Ministre-Présidente de la Fédération Wallonie-Bruxelles était présente et a souligné l'importance pour les générations futures de la mise en valeur de notre riche héritage industriel. Un livre de 278 pages (!) co-édité par Musea Nostra et l'U-Mons, a été présenté à cette occasion par le président de PWB, Mr Jean-Louis

et à entreprendre pour notre patrimoine industriel. Les chemins de fer et les transports urbains n'y sont pas oubliés avec le MTCW (Musée des Transports en Commun de Wallonie à Liège), l'ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal à Thuin) et le PFT (Patrimoine Ferroviaire et Tourisme à Saint-Ghislain et Spontin).

WALLONIE BRUXELLES

Ce livre cartonné au format A4 a reçu le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles et de l'AWaP (Agence Wallonne du Patrimoine). Il est disponible pour 29,50 € et est par exemple en vente au Bois du Casier ou au MACs (Musée d'Arts Contemporains au Grand Hornu), et bien sûr via le site internet de PWB.

L'héritage du passé est une chance pour l'avenir : c'est la première phrase du communiqué de presse de PWB pour ses 40 ans : Chemins du Rail ne peut qu'en faire sienne.



Marc
GRIETEN

LE PATRIMOINE FERROVIAIRE - SNCB



Thierry DENUIT est responsable de Train World. J'ai eu l'occasion de le rencontrer récemment et il s'est prêté à l'exercice de l'interview. Je l'en remercie vivement (M. GRIETEN)

Bonjour Mr Denuit, merci d'avoir accepté cet interview pour la revue de l'association Chemins du Rail. Pouvez-vous vous présenter aux lecteurs ?

Voilà, je suis ingénieur de gestion de formation. Je vois ma fonction plutôt comme gestionnaire de l'équipe du musée qui est quand même une petite entreprise. Je suis arrivé à la SNCB comme conseiller du Président du Conseil d'Administration et ensuite les instances de la SNCB m'ont proposé la gestion du Patrimoine Historique. Je ne suis pas un « féru » de

chemins de fer ; je ne suis pas historien mais quand on est plongé dans ce milieu, c'est vite prenant. Ma fonction est double : d'une part gérer Train World, le musée, ses expositions, tout le

Le musée est dans la capitale : il fallait rester à Bruxelles et Schaerbeek est un très bel écrin. 150.000 visiteurs par an et une bonne cote sur les réseaux sociaux, ce qui donne une bonne visibilité à l'étranger. D'ailleurs un tiers de nos visiteurs sont étrangers ; ce qui est curieux, car c'est un musée consacré à l'histoire du train belge. Mais l'ambiance et l'atmosphère créées parle à tous. C'est un choix volontaire, notamment avec la surreprésentation de la vapeur. La scénographie mise en place par François Schuiten rend ce musée, pourtant petit, bien vivant.

C'est un choix vers le grand public de ne pas présenter un catalogue complet de tout ce qui a existé, laissant parfois l'amateur sur sa fin mais il peut obtenir toutes les informations dans les livres que nous mettons en vente à la boutique et dans nos archives. Nous organisons des expositions temporaires volontairement dirigées vers le grand public. Parfois, nous changeons à ces occasions le matériel exposé car le musée est raccordé au réseau d'Infrabel : ce fut le cas pour l'exposition sur les trains royaux. Il n'y a pas d'exclusion pour aller vers une exposition thématique ciblée sur une ligne ou un type de matériel.

Les prochaines années seront orientées vers les 100 ans de la SNCB avec des thèmes festifs orientés grand public.

fonctionnement journalier ainsi que le personnel, et d'autre part, gérer les aspects des collections appartenant à la SNCB.

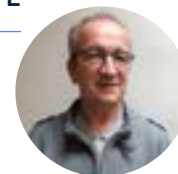
Le musée est une filiale de la SNCB : il y a une équipe dédiée à ce patrimoine : +/- 40 personnes; nous y assurons une mission de service public reprise dans le contrat de gestion qui nous lie à l'Etat : promouvoir et présenter ce qui se voit, le musée qui expose +/- 10% des collections et ce qui ne se voit pas, les autres pièces et les archives ; le matériel roulant préservé fait près de 1.500 m. de long !

Plus particulièrement, quels sont les objectifs de Train World ?

Nous sommes la 5ème attraction touristique bruxelloise en nombre de visiteurs. On est le 3ème musée ferroviaire le plus visité d'Europe, derrière celui des anglais et des hollandais, devant la Cité du Train de nos amis français à Mulhouse, malheureusement fort décentré.

Qu'en est-il de la circulation des trains anciens sur le réseau ?

On a envisagé de faire des parcours historiques, d'autant que la vapeur est prisée. La locomotive 29.013 est à notre disposition et la diesel « gros nez » est appréciée. Mais le législateur ne nous permet pas de circuler sur le réseau national



Marc GRIETEN



Loco vapeur 12.004 à Train World

La locomotive à vapeur 12004 est présentée depuis 2015 à Train World et mise en valeur par la scénographie de François Schuiten. Les locomotives à vapeur Atlantic (221) carénées de type 12 ont été construites par l'industrie belge en 6 exemplaires en 1939 et ont circulé jusqu'en 1962. L'une d'elle détient le Ruban Bleu des trains à vapeur réguliers de voyageurs pour avoir parcouru les 92,4 km entre Bruxelles et Bruges en 46' soit à la moyenne de 120,5km/h. La 12004 a recirculé en 1985 pour les 50 ans de la SNCB. Train World 27.09.2020. Photo M. Grieten

géré par Infrabel : il faudrait une adaptation de la législation (le matériel historique a été à l'époque déclaré hors service) et obtenir les certifications du SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer dépendant du ministère national de la Mobilité).

Le Patrimoine Historique de la SNCB a mis en place un partenariat et des synergies avec les asbl exploitant des chemins de fer historiques et touristiques en Belgique : 2 en Flandre (le Stoomtrein Maldegem - Eeklo à Maldegem et le Stoomtrein Dendermonde - Puurs à Baasrode) et 2 en Wallonie (le CFV3V à Mariembourg et le CFB du PFT à Spontin) : du matériel du patrimoine historique en dépôt y est mis en valeur. Ces associations ont l'avantage de pas être soumises aux mêmes contraintes.

Cependant, Train World a déjà mis en place un train charter en collaboration avec une association. Tout prochainement, un train spécial d'adieu aux automotrices doubles classiques a circulé en décembre dernier ; ce matériel étant par définition, encore autorisé à circuler actuellement sur le réseau. Une automotrice sera d'ailleurs préservée.

Comment est géré le patrimoine ferroviaire ?

Il existe des procédures internes à la SNCB pour tout le processus de questionnement sur la valeur historique des objets - en ce y compris le matériel roulant, les abris ou les barrières typiques - et les archives. Un comité scientifique pluridisciplinaire effectue les choix. A cet égard, toutes les archives seront rassemblées dans l'ancien laboratoire d'Infrabel sur le site de la gare de Schaerbeek, entre le bâtiment de la gare et le musée.

Tout ce qui est immobilier est géré par le service adéquat de la SNCB sur la base des prescrits patrimoniaux légaux : liste de sauvegarde, classement. Une plus grande proactivité devrait cependant exister notamment avec les associations pour mieux anticiper les réelles valeurs historiques de ce qui touche le ferroviaire pour les générations futures sachant qu'on ne peut évidemment pas tout conserver.

Nous regroupons à un seul endroit le matériel roulant préservé dans l'ancien atelier pour wagons à Monceau, abri en bon état nettement mieux agencé que l'ancien atelier traction de Schaerbeek qui tombe en ruine.

Merci Mr Denuit pour toutes ces informations ! Le patrimoine ferroviaire belge est préservé et est mis en valeur à TRAIN WORLD pour le plus grand plaisir de tous. L'asbl « Chemins du Rail » veille pour sa part à ce que le petit patrimoine soit aussi sauvegardé et mis en valeur là où ils sont le long des lignes ferroviaires reconverties en RAVel : c'est aussi le patrimoine de tous.



Loco diesel 5404 devant Train World raccordé au réseau

Le musée Train World est raccordé au réseau d'Infrabel à Schaerbeek, ce qui permet de changer le matériel roulant historique en fonction des thèmes des expositions. Le 27 septembre 2020, la locomotive Diesel 'Gros Nez' 5404, ex 204.004 est amenée à l'arrière du musée. Cette locomotive typique construite en Belgique en 1957 semblable dans nos régions à ses sœurs des séries 52, 53 et 1600 au Luxembourg pouvait initialement rouler à 140 km/h pour remorquer les Trans-Europ-Express entre Paris-Bruxelles/Cologne/Amsterdam avant l'électrification. A partir de 1980, les locomotives de ces séries reçurent des cabines arrondies, sauf notamment la 5404 qui donc logiquement entra dans les collections du Patrimoine Historique SNCB. Photo M. Grieten

THE PASSENGER

Jacques
BOTTE

Nous l'avons cité dans notre dernière revue. Nous avons eu notre attention attirée par un nouveau livre en rapport avec le chemin de fer « The Passenger » de David Nollet. Nous avons voulu poser quelques questions à cet auteur.

Monsieur Nollet, cet ouvrage est-il dû à votre métier ?

Je ne suis pas un photographe professionnel au sens où je pourrais en vivre. Cela tient au

fait que je me considère plutôt comme un auteur indépendant et plus particulièrement comme un auteur dans le très petit créneau des livres de photos classiques avec des photographies de rue en noir et blanc.

Je continue à photographier dans le style des grands photographes d'après-guerre d'Europe (Cartier-Bresson, Seymour) ou des États-Unis (Robert Frank, William Klein). C'est un style qui n'est plus tellement à la mode, mais qui, je crois, est en même temps intemporel et aura encore un

sens dans un avenir lointain. Mon sujet est toujours le même : la vie sociale dans l'espace public en Belgique.

J'accorde une attention particulière à l'impact considérable de la société de consommation et de l'évolution rapide des technologies sur la vie de l'individu. Mes livres montrent comment la vie est devenue plus individualiste et comment les gens ont commencé à prêter moins d'attention aux autres. Je montre également que la société devient très rapidement



Mons

très diversifiée. J'ai déjà publié trois livres. Façade démocratique (de la pure photographie de rue), Time of the Giants (un livre sur la tradition belge poétique des processions géantes) et maintenant The Passenger, un livre de photos sur les gares et les quartiers de gare en Belgique.

J'aime travailler en toute indépendance mais, bien sûr, pour la réalisation d'un tel livre, je ne travaille pas complètement seul. Un tel livre est toujours le résultat d'une collaboration intense avec un graphiste, un imprimeur et un rédacteur.

De manière générale, est-ce le monde du chemin de fer qui vous intéresse particulièrement ?

Les gares sont des lieux où il y a toujours beaucoup de mouvement. Les gens y sont plus facilement photographiés parce qu'ils sont pressés ou occupés. Je trouve également les profils de ces personnes très intéressants. Qui prend encore souvent le train ?

Les jeunes, les travailleurs sans voiture d'entreprise, les fonctionnaires et surtout beaucoup de nouveaux compatriotes (migrants, réfugiés, etc.). Il y a aussi toujours beaucoup de mouvement autour des gares. Il y a beaucoup de magasins, de restaurants, de bistrots. Partout, on essaie aussi d'insérer différemment les gares dans le tissu urbain. Les voies d'accès changent. Les places de parking disparaissent. Les gares elles-mêmes ont également subi d'importants changements au cours des dernières années. Le personnel disparaît et est remplacé par des distributeurs de billets. Les buffets des gares disparaissent également, tout comme les toilettes, etc.

Tout devient plus anonyme, moins humain. En même temps, les gares restent des lieux d'arrêt pour ceux qui sont à la recherche d'un peu de protection et de chaleur. Dans certaines gares, les stations ne sont que des ombres des lieux animés qu'elles étaient auparavant. Mais, dans d'autres endroits, vous pouvez voir que le gouvernement local considère toujours une gare comme une carte de visite importante et que d'énormes sommes d'argent sont investies dans de nouvelles infrastructures qui sont



Mariembourg

intéressantes du point de vue architectural et qui sont à la pointe de la technologie. Ce sont donc des endroits intéressants pour prendre le pouls de la société dans son ensemble.

Pour votre ouvrage, qu'est-ce qui vous a particulièrement passionné dans le domaine du chemin de fer ?

Je trouve extrêmement fascinant qu'un simple voyage en train resté malgré tout une sorte de voyage. La fenêtre d'un wagon par laquelle on regarde devient rapidement un écran de cinéma sur lequel passe un film différent à chaque fois que le train traverse le paysage. On voit beaucoup plus loin d'un train que d'une voiture.

Il vous fait rêver et profiter d'un moment où rien d'autre ne doit se produire que le mouvement lui-même. Nous avons essayé de créer ce sentiment de voyage pour le lecteur du livre qui navigue de photo en photo (comme un voyageur conduisant de paysage en paysage).

Voyager en train reste aussi un événement collectif et c'est un sentiment que nous perdons de plus en plus. En regardant attentivement

les photos, j'espère que le lecteur remarquera de nombreux détails de la vie dans et autour des gares belges et qu'il renouera avec ce sentiment collectif très spécifique que les passagers des trains connaissent encore. En outre, je continue à trouver fascinant que l'organisation réussisse chaque jour à faire circuler les trains plus ou moins à l'heure, et à les amener au bon quai dans la bonne ville, encore et encore. En revanche, je trouve la déshumanisation ou l'automatisation beaucoup moins agréable. Je préfère un guichetier bourru à un automate.



Anvers



Les voies vertes, une famille en Europe

Un regard sur les réalisations en Espagne et en Irlande

En Espagne

L'Espagne, pays pionnier, où la Fondation des chemins de fer espagnols a préparé dès 1993 un inventaire des voies ferrées désaffectées, qui a atteint 7 600 km, dont 954 gares, 501 tunnels et 1 070 ponts. Elle compte actuellement 3 400 km de voies vertes, réparties en 138 itinéraires et 125 stations récupérées pour de nouveaux usages ; pour un investissement global de 250 millions d'euros, rien que dans l'adaptation de l'infrastructure .

La Fondation des Chemins de Fer Espagnols (FFE) dynamise et promeut le Programme Vías Verdes depuis 1993. Vía Verde © est une marque déposée depuis 1994 par la FFE ; son utilisation est légalement limitée aux itinéraires développés sur d'anciennes infrastructures ferroviaires. Les voies vertes en Espagne sont largement connues au niveau national et international, grâce à la grande action promotionnelle menée par la FFE, en plus de celles menées par les entités gestionnaires de ces voies elles-mêmes.

Il en existe de fantastiques exemples, qui ont consolidé leur action et se sont améliorés au fil des années. Parmi eux, des précurseurs, comme les itinéraires de Gérone, qui intègrent les voies vertes du Carrilet, du Ferro et du Tren petit, et atteignent environ 150 km, et ont déjà mérité le 2ème prix d'excellence en 2003. À ces voies réhabilitées s'ajoutent d'autres itinéraires cyclables dans un réseau étendu et très attractif.

Un autre parcours des débuts, récompensé dans différentes éditions du prix européen des Voies vertes, est celui de la Sierra, situé dans une zone montagneuse isolée des provinces de Séville et de Cadix. Il compte 36,5 km et 30 tunnels, ce qui permet de se faire une idée du paysage animé qu'il traverse, d'une grande beauté et également de coûts d'entretien plus élevés.

Les voies réaffectées de Plazaola et du chemin de fer Basque-Navarre sont également des exemples remarquables et transrégionaux entre le Pays basque et la Navarre, et lauréats des prix européens. L'« Ojos Negros », exemple notable

dans la Région de Valence, a également été récompensé.

Une caractéristique assez générale des voies vertes espagnoles est l'existence d'entités spécifiques de leur gestion, établies selon différentes formules, telles des consortiums ou des fondations. Cela permet une gestion unifiée et une promotion commune, au-delà des limites administratives, indispensable au maintien de la totalité de la voie verte, pas uniquement des sections qui traversent des municipalités plus engagées. Cela permet également une gouvernance participative des acteurs publics et une collaboration avec le secteur privé. En découle une plus grande notoriété et un meilleur impact économique de ces réalisations.

En Irlande

En Irlande, le grand succès de la Great Western Greenway de 42 km, achevée en 2011, a été une source d'inspiration pour de nouveaux développements dans le pays, et son grand succès a exercé une influence significative sur la réalisation de la Stratégie Irlandaise pour le Développement Futur des Voies Vertes nationales et régionales .



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

Le plan a été conçu comme une excellente opportunité de développer de nouvelles voies vertes de manière à transformer davantage de zones rurales à travers le pays, à offrir une expérience merveilleuse aux visiteurs et à la population locale et à contribuer à la santé de la population.

L'Irlande possède des voies vertes emblématiques d'une grande qualité et finition, elles connaissent globalement un grand succès et ne cessent de croître ; elles disposent d'un financement spécifique et continu dans le temps.

La mettre en valeur de la collaboration interinstitutionnelle de tous les départements et des rendez-vous annuels d'échange de bonnes pratiques contribuent à dynamiser et valoriser les voies vertes, y compris la création d'emplois. Récemment une ligne d'action pour l'entretien des voies vertes a été lancée et réalisée directement par la Direction des Transports et des Voies Vertes. À titre d'exemple de cette action, nous pouvons citer la Great Western Greenway, également connue sous le nom de Mayo Greenway, pour un budget de 4 millions d'euros. Les entités intéressées peuvent postuler directement.

D'autres anciennes voies ferrées ont été remarquablement transformées telles la Waterford, excellent exemple de coopération publique et privée. On compte aussi celui de Limerick, anciennement Great Southern Trail (GST), initié par un groupe de bénévoles qui, depuis 1991 et pendant plus de 25 ans, ont promu et même aménagé des sections de la voie verte, jusqu'à en 2017. A cette période, le Limerick County Council en a repris la gestion effectuant des travaux sur le Barnagh Tunnel, et d'autres travaux d'amélioration pour la transformer en une attraction majeure avec une promotion étendue.

L'intérêt pour la transformation des voies ferrées désaffectées a motivé le lancement de campagnes menées par des groupes locaux créés spécifiquement pour cet objectif, inspirés par l'action du groupe pionnier GST, et son action inlassable au fil du temps, a conduit à l'achèvement du projet de la Voie Verte de Limerick.

L'Irlande dispose également d'un réseau exceptionnel de voies de halage le long de canaux, appelées « blue ways », en raison des activités nautiques qu'elles permettent, mettant en valeur le fantastique Royal Canal. Voie verte.



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