



Le trimestriel de
l'asbl - Juin 2025

123



W9, vous
connaissez ?

EDITO - p 05

INFRASTRUCTURE

Le saviez-vous ? p 22 - 25

L'éclairage sur le RAVeL p 26 - 29

W9, vous connaissez ? p 30 - 33

PATRIMOINE

Les cours à marchandises p 6 - 7

MOBILITÉ

Astrid Rasir : la mobilité active p 8 - 13

Déplacement domicile - travail à vélo p 16 - 19

SNCB

La Wallonie en train et à vélo p 42 - 43

A vélo dans les trains internationaux p 46 - 49

TOURISME

Access-I à Erezée p 34 - 35

Le beau vélo de RAVeL 2025 p 52 - 53

Europe : Prix Européen des Voies Vertes p 54 - 55

ASBL

Programmation 2025 ? p 20 - 21

Nouveaux administrateurs p 36 - 37

Interpellations parlementaires p 38 - 39

Un membre de CDR : Sophie Chatel p 40 - 41

Balade 06.07.25 Meuse - Escaut p 44 - 45

Balade 31.08.25 hainaut Occidental p 50 - 51

JEU

p15



LA WALLONIE EN
TRAIN ET À VÉLO
p. 42 - 43



TRAINS INTERNATIONAUX
transport des vélos p.14 - 16

SOPHIE CHATEL
Globe-trotteuse
p. 40 - 41



“COEUR DES ARDENNES”
UN CIRCUIT CERTIFIÉ ACCESS-I
p.34 - 35



PATRIMOINE p. 6 - 7
Les cours à marchandises



L'éclairage sur
le RAVeL
p. 26 - 29



Edito : le mot du président

Mobilité active : les associations sur le fil

En matière de déplacements doux, les choix budgétaires du Gouvernement wallon suscitent actuellement l'inquiétude. Parmi les récentes mesures d'économies, les coupes dans les subsides accordés aux associations œuvrant pour la mobilité sont préoccupantes.

Ces groupements de terrain, souvent de taille modeste mais d'impact majeur, jouent un rôle essentiel pour la transformation de nos habitudes de déplacement et l'encouragement aux modes de transport doux, durables et inclusifs. Le fait de toucher les acteurs qui favorisent la marche, le vélo ou les transports multimodaux semble envoyer un signal alarmant aux citoyennes et citoyens mobilisés localement pour un avenir plus serein.

Le Réseau Tous à Pied, Pro Vélo, AVELLO, Chemins du Rail, et de nombreuses autres structures ancrées localement seront sans doute impactées.

Ces associations accompagnent les écoles dans les plans de mobilité, forment des centaines d'enfants et d'adultes chaque année à circuler en sécurité à vélo, sensibilisent les décideurs locaux et redonnent du pouvoir d'agir aux citoyens. Elles bâtissent ainsi chaque jour, une Wallonie respirable et résiliente.

Depuis des années, elles tissent patiemment une autre vision de nos déplacements : plus humaine, plus verte, plus inclusive. Elles incarnent, mieux que n'importe quelle déclaration gouvernementale, la transition que la Wallonie souhaite mener.

Ces groupements de mobilité active ne se contentent pas de militer : elles forment, informent, accompagnent, cartographient, organisent des ateliers, des balades, créent du lien social et travaillent avec les communes, les maisons de tourisme et les entreprises.

Économiser aujourd'hui sur la mobilité active, c'est hypothéquer demain sur la santé publique, l'environnement et la qualité de vie. La Wallonie mérite mieux qu'un coup de frein à son élan cyclable et piétonnier.

Jacques Botte
Président



Un jour un objet

LES COURS À MARCHANDISES, UN ÉLÉMENT FERROVAIRE PRIMORDIAL !



Jacques Botte

Hall à marchandises avec la cour pavée à Pâturages

La cours à marchandises constitue généralement un aménagement initialement prévu dans chaque gare. En effet, dans la mesure où le chemin de fer était destiné aussi aux transports agricoles, miniers et industriels, chaque BV (bâtiment voyageurs) en possédait une.

Les cours à marchandises souvent constituées en pavés, détenaient un rôle fondamental dans la gestion

et l'acheminement des biens et des produits par rail. Elles permettaient la coordination du transport de marchandises, souvent à grande échelle et contribuaient à la fluidité de la logistique entre différents modes de transport.

Ces zones de transbordement, rail vers route et parfois vers la voie d'eau, permettaient de relier le réseau ferroviaire aux autres formes de transport. Ces

installations facilitaient ainsi le transit des marchandises et répondaient aux besoins des industries, du commerce et des consommateurs pour l'acheminement des denrées, matériaux et équipements.

Grâce aux infrastructures spécialisées, le rail était économique pour le transport de marchandises au XIXème siècle et jusqu'à la seconde guerre mondiale ; il reste actuellement la solution pour les volumes importants,

notamment pour les produits lourds ou volumineux, dangereux ou en vrac, le plus souvent en train complet spécialisé ou en container.

Les cours à marchandises étaient dotées de diverses infrastructures et équipements permettant de gérer le transport des biens de manière efficace. Généralement, on pouvait distinguer :

- le quai à marchandises ou « rampe de chargement » en partie incliné permettant aux véhicules d'accéder directement au plancher des wagons ;
- un pont à peser les wagons ou les chariots, appelé aussi « bascule » ;
- un portique de chargement, construit en béton ou en métal où l'on pouvait faire monter un véhicule afin de déverser directement le contenu dans les wagons ;
- la jauge de chargement ou « gabarit » métallique sous

lequel on faisait passer le wagon après chargement afin de vérifier s'il pouvait circuler sans empiéter sur l'autre voie.

- une halle à marchandises attenante au BV.

Certaines gares bénéficiaient d'une aire de stockage, dédiées à l'entreposage des marchandises en attente

de leur transport. Elles permettaient ainsi de gérer les pics de demande et d'assurer un flux constant de produits en transit.

Actuellement sur le RAVeL, il s'avère utile de les conserver afin qu'elles témoignent d'un passé sans doute révolu mais surtout qu'elles servent tantôt de place de repos, tantôt de rampe pour de rollers.





Astrid RASIR effectue actuellement un master en Sciences de l'Environnement avec une spécialisation en gestion urbaine durable à l'Université de Gand,

Dans le cadre de son mémoire, l'intéressé se centre sur les obstacles à l'usage du vélo en ville chez les jeunes et au rôle que peuvent jouer les organisations, associations et coopératives pour encourager cette pratique. Son objectif consiste à mieux comprendre et cerner ces dynamiques afin de proposer des solutions en vue d'augmenter la part modale du vélo en Belgique.

C'est dans ce cadre que nous l'avons rencontré en avril dernier à propos du rôle de « Chemins du Rail » et nous avons profité de ce moment pour l'interviewer.

ASTRID RASIR : UNE RÉELLE IMPLICATION DANS LA MOBILITÉ ACTIVE !

Qui êtes-vous ? Quel est votre parcours scolaire ?

Même si je poursuis mes études à Gand, je viens initialement de Liège où j'ai eu l'occasion d'étudier mon bachelier en Ingénieur Civil. J'étais assez doué en maths, et on m'avait toujours dit que j'étais destiné à faire des études scientifiques. Sans trop me poser de questions, j'ai donc suivi la voie qui m'était tracée.

Quand j'ai obtenu mon bachelier, je trouvais de moins en moins de sens à ce que j'étudiais, je me sentais déconnecté de

la réalité. Il me manquait le fait de pouvoir produire un effet concret et visible pour la Nature, sa protection, et l'Environnement en général.

J'ai alors décidé de changer de cap, j'ai arrêté mon master en cours de cycle, et j'ai entamé une année sabbatique lors de laquelle j'ai voyagé en Europe, participé à quelques projets de bénévolats. A la fin de cette année, je savais que je voulais étudier l'environnement, j'ai trouvé un programme de master qui me convenait à Gand et me voilà.

**Quels sont vos domaines de prédilection ?
Vers quelles orientations vous destinez-vous à l'avenir ?**

Je préfère travailler sur des projets locaux, qui font sens pour la protection de l'Environnement et du vivant, et sur lesquels mon travail et mon énergie ont des effets concrets rapides. J'ai un bon contact et une bonne approche de la science en général, mais je me sens de plus en plus concerné par la création de nouveaux projets.

Je suis attiré par le fait de penser les villes, et le design urbain d'une manière innovante, pour remettre le bien-être des citoyens au centre de l'agenda et des priorités politiques.

Votre sujet de TFE traite de la mobilité active en milieu urbain. Pourquoi ce sujet ? Qu'est-ce qui vous motive ? D'où vient cet intérêt pour la mobilité ?

Je viens de Liège mais j'habite depuis 1 an et demi à Gand. Ici, j'ai pu découvrir la joie du déplacement rapide à vélo. Le vélo me permet de me sentir super indépendant, libre de mes mouvements, mais me donne aussi un sentiment d'action et de prise de pouvoir sur mes déplacements. Je vis la grande différence entre ces deux villes belges à chaque fois que je reviens à Liège pour voir mes ami.e.s et mes proches. Ça m'a donné envie d'analyser et de comprendre l'origine de ces différences. Je suis persuadé que les villes cyclables contribuent au bonheur des citoyens et qu'un changement serait positif pour Liège.

“ Le vélo me permet de me sentir super indépendant, libre de mes mouvements, mais me donne aussi un sentiment d'action et de prise de pouvoir sur mes déplacements. ”

Quelles sont vos passions ?

Je me suis relancé dans le vélo et le sport pendant mon master. J'ai commencé la course récemment. J'adore me fixer des objectifs de distance et de vitesse. Vivre à Gand m'a ouvert les portes du monde cycliste, depuis j'ai l'envie d'explorer davantage la Belgique ou même la France en cyclotourisme. Il me suffira de trouver le matériel nécessaire, l'énergie et de bloquer des dates et je pourrais partir à l'aventure dès que possible.

Quel est votre point de vue sur la mobilité en milieu urbain ?

Je n'ai pas de point de vue général à donner sur la mobilité. Cependant, je vois les changements ville par ville. Je vois que des villes cyclables sont plus calmes et apaisantes que des villes remplies d'autos et de motos.

Je garde quand même en tête que la mobilité urbaine doit rester accessible pour tout le monde. Ça veut dire que personne

ne devrait avoir moins de possibilités de se déplacer en ville. La mobilité douce et le vélo englobe toutes les classes sociales, il ne doit plus être considéré comme le moyen de transport des pauvres.

La priorisation de la voiture dans l'espace public doit cesser. L'espace doit être optimisé pour le bien de tous et toutes, pour la collectivité. Les parkings voitures peuvent être transformés en parcs ou en plaines de jeux, les routes peuvent être transformées en voies cyclables ou de transport en commun, et les places de parking peuvent aussi laisser la place à des arbres, des bancs ou des parkings à vélo.

Bien sûr, tous ces changements prennent du temps, un tournant dans la volonté politique est nécessaire ; il faut laisser la place à des personnes qui ont une volonté innovante ancrée dans le contexte actuel de la ville. Je suis persuadé qu'ils sont nécessaires pour l'apaisement de la ville et le bien-être de ses habitants.e.s.

Vous voyagez entre deux régions notamment : la Wallonie à Liège ; la Flandre à Gand. Voyez-vous des différences entre ces régions ? Lesquelles ?

En effet, je vis à Gand depuis 2 ans maintenant et je vis dans cette ville apaisée. Il y a quelques années, un plan de mobilité y a été développé et des fonds ont été débloqués pour des investissements dans des politiques cyclables durables. L'objectif est clair, en 2040, la ville

veut que 30% du nombre total des trajets soit fait à vélo. En réalité, ça se traduit par un réseau cyclable continu et soigné, un espace public aménagé pour le bien des cyclistes et des piétons en priorité.

Mais, je vis aussi à Liège depuis ma naissance. On dit de Liège que c'est la ville Ardente et elle porte bien son nom. Au niveau de la mobilité douce, Liège est chaotique. Il n'y a très peu d'aménagements pour les cyclistes. Faire du vélo à Liège, c'est se battre pour avoir une place dans le trafic. On a l'impression que le réseau est fait « parce qu'il ne faut pas oublier les cyclistes » mais on n'a pas le sentiment que les politiques publiques comprennent l'importance de la mobilité douce et ses enjeux à court et long-terme dans les déplacements urbains.

“ des villes qui mettent en avant la mobilité douce et le partage de l'espace, contribuent au bien-être mental et sportif de ses habitants.e.s et améliorent leur santé. ”

Des groupes militants existent et demandent depuis des années un changement dans les aménagements, mais on a l'impression que ces groupes ne sont pas pris au sérieux. On dirait que la situation est bloquée, je pense qu'un changement de cap dans la direction politique est nécessaire si on veut que la mobilité douce prenne la place qu'elle mérite dans le futur.

Pratiquez-vous la marche, le vélo, un autre sport ? Qu'est votre regard ?

J'ai commencé le jogging récemment et ma passion pour le vélo s'est aussi développée depuis que je le pratique presque tous les jours à Gand. Je pense que les villes aménagées, plaisantes à vivre, où les gens ont l'espace pour se déplacer, ne se sentent pas écrasés par le bruit ou les moteurs, permettent aux personnes de se sentir à l'aise de passer du temps dehors et de profiter de la ville.

C'est beaucoup plus intéressant de se promener le long des quais où nos voisins ont des vélos tranquilles que sur des quais où nos voisins ont des véhicules rapides et où les coups de klaxons fusent.

Selon moi, ça veut aussi dire que des villes qui mettent en avant la mobilité douce et le partage de l'espace, contribuent au bien-être mental et sportif de ses habitant.e.s et améliorent leur santé.

Quels parcours ou voyages vous ont le plus impressionné ? En quoi ?

Les voyages qui m'impressionnent le plus dans mon quotidien et qui me permettent de voir les trajets et les kilomètres d'une manière différente, ce sont mes trajets en train Liège-Gand. Je peux en faire jusqu'à 4 par semaine sans que ça ne me pose soucis. Je réalise que j'ai la chance aussi

d'emprunter une ligne directe qui permet de relier plus de 150km en seulement 1h30.

Le train rassemble aussi tout un panel de personnes aux profils différents. Si les petits villages étaient reliés avec la même fréquence et efficacité que les grands hubs urbains, si prendre le vélo dans le train devenait gratuit, si on avait accès à des services de qualité aux gares, ... Alors, je suis sûr que la culture du « tout à l'automobile » s'effacerait petit à petit au profit de la mobilité douce ou de transports en commun.

“ Pour que les mesures soient respectées, il faut éduquer les personnes et les automobilistes au partage de l'espace public. ”

Comment avez-vous connu Chemins du Rail ?

Durant mes recherches pour mon mémoire de fin d'étude, je me suis intéressé aux organisations qui étaient liées de près ou de loin au vélo. Dans ce cadre, j'ai découvert l'association des Chemins du Rail. J'ai eu l'occasion d'interviewer Jacques Botte pour mon TFE en lui demandant son opinion sur le vélo en milieu urbain, et ce qu'il pensait des freins à la mobilité douce pour les personnes.

Si les villes veulent garder une flotte cycliste durable. Il faut aussi investir dans des services de qualité en ce qui concerne la vente, la location, et la réparation de vélos.

Quelles sont les actions importantes que vous décideriez si vous étiez désigné ministre de la Mobilité ?

La mobilité douce ou active doit être favorisée par des politiques publiques ambitieuses. Je ne suis pas pour l'interdiction de la voiture, mais je pense qu'il faut réduire son impact sur la vie des autres. Si j'étais ministre de la Mobilité, je commencerais par écouter les acteurs du terrain qui connaissent les réels besoins des cyclistes ou des piétons. Des idées et les projets existent déjà.

Le contexte est très différent de ville en ville. Je commencerais par demander aux villes de développer leur flotte de vélo citoyen, je mettrais en place des dispositifs éphémères cyclables sur les routes de manière à voir ce qui fonctionne le mieux.

Pour que les mesures soient respectées, il faut éduquer les personnes et les automobilistes au partage de l'espace public. En effet, durant la transition, les automobilistes pourraient penser qu'on leur

retire leurs privilèges. Pour éviter le clash, il faut proposer des formations dans les deux sens, montrer des exemples populaires de cyclistes, et montrer que le changement c'est maintenant.

Concernant les transports en commun, il est essentiel de pouvoir prendre le vélo au sein de ceux-ci. Des mesures de souplesse doivent être mises en œuvre pour que le vélo puisse entrer gratuitement dans les transports.

Si les villes veulent garder une flotte cycliste durable. Il faut aussi investir dans des services de qualité en ce qui concerne la vente, la location, et la réparation de vélos. La sécurité est aussi primordiale, il faut offrir des parkings et des chaussées de qualité pour que les trajets cyclistes deviennent attirants et confortables.



**Jacques
BOTTE**



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, pour les membres de Chemins du Rail, 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 indiquant le type de problème (1), 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 !



(1)

- 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, inexistantes - 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

Merçi !

Jeu concours

Etienne Meuleman



LES MODES ACTIFS - mots mêlés

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 30.06.25.

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

BONBON
CAVALIERS
CHENE
COVOITURAGE
CYCLO
GARANTI
GYROPODES
HOVERBOARDS
LENTEUR
LOUVE
MARCHE
NAVIGATION
RAVEL
REVE

ROLLERS
SANTE
SKATEBOARD
SLOW TOURISME
TRAIN
TRAMWAYS
TROTINETTES
VAE
VELO
VOIE

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 ?

La gagnante du précédent concours est : **Roselyne BUISSERET**

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





Bernard
DEHAYE

DÉPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL À VÉLO

En favorisant l'utilisation du vélo, le RAVeL contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la promotion d'un mode de vie plus sain pour les travailleurs.

Le 10 février dernier, « AKT for Wallonia », connu précédemment sous le nom d'Union Wallonne des Entreprises (UWE), organisait au bâtiment « Cap Nord » du Service Public de Wallonie (SPW) à Namur, un workshop « Tous Vélo-actifs », au cours duquel furent remis par Frédéric Razée, représentant du ministre wallon de la Mobilité, François Desquesnes, le « Label Vélo-actif » à 26 organisations qui se sont distinguées en 2024 en encourageant l'usage du vélo par leurs travailleurs. Chemins du Rail y était.

Le RAVeL et les déplacements domicile-travail Le Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL) est, comme vous le savez, un réseau de voies réservées aux usagers non motorisés tels que les cyclistes, les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cavaliers. Ce réseau, défendu par Chemins du Rail, présente un potentiel important pour les déplacements domicile-travail en Wallonie en offrant une alternative plus sûre, plus saine et plus écologique aux trajets en voiture.



CBC- quai de Meuse
Action de promotion des vélos de service (Laurence Masure)

Le RAVeL permet souvent de connecter les zones résidentielles, les centres urbains et les zones industrielles à travers un réseau de voies vertes et de chemins de halage. En favorisant l'utilisation du vélo, le RAVeL contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la promotion d'un mode de vie plus sain pour les travailleurs, par l'activité physique qu'elle procure.

Critères du « Label Vélo-actif » accordé par le SPW

Le « Label Vélo-actif » est attribué par le SPW aux organisations qui mettent en place des initiatives visant à encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail. Ce label reconnaît les efforts des entreprises et des institutions publiques à promouvoir une mobilité durable parmi leurs employés.

Les critères pour obtenir ce label incluent :

- la mise en place d'infrastructures cyclables adéquates telles que des parkings vélo sûrs et confortables, des vestiaires avec douches pour les travailleurs cyclistes et des vélos de service, électriques ou pas, pour les trajets professionnels ;
- l'organisation d'événements et de campagnes de sensibilisation pour promouvoir l'utilisation du vélo au sein de l'organisation, via un espace dédié à la mobilité sur l'intranet, la distribution de cartes d'itinéraires cyclables, et l'exemplarité du top management ;
- des actions de mise en selle de nouveaux cyclistes, par des formations à la conduite du vélo dans le trafic, ou à la mécanique vélo, ou par l'organisation de balades guidées par exemple ;
- la fidélisation des cyclistes par l'octroi d'indemnités kilométriques pour les travailleurs utilisant le vélo pour leurs déplacements domicile-travail (actuellement : 0,36€/km), l'offre d'un service d'entretien ou de dépannage ;
- l'ancrage de la politique vélo dans l'organisation, par l'engagement d'un coordinateur mobilité, la constitution d'un groupe-vélo interne, ... ;
- la collaboration avec des acteurs locaux, comme Chemins du Rail ou les communes traversées, pour améliorer les conditions de déplacement des cyclistes dans la région ;
- le pourcentage de cyclistes réguliers parmi le personnel.

L'obtention du label est soumise à un audit préalable, effectué actuellement par la société TRAJECT, spécialisée en mobilité durable. L'organisation audité se voit attribuer des points pour chaque critère. Le score final est attribué via un nombre d'étoiles, avec un maximum de 5.

Pour 2024, sur les 26 organisations auditées, dont 6 nouvelles, quatre ont obtenu les 5 étoiles, huit 4, neuf 3, trois 2 et deux 1 première étoile. Le podium est occupé par la société SWIFT, devant la Province de Brabant-Wallon et l’Université de Liège.

Ces 26 organisations se répartissent entre 8 services publics (région ou commune), 7 entreprises, 6 hôpitaux ou centres médicaux, et 5 universités ou d’enseignement supérieur. Et géographiquement, il y en a 12 en province de Liège, 5 en Brabant Wallon, 5 en Hainaut, 4 en province de Namur, et 1 en province de Luxembourg. Notons que, pour chaque organisation, le label est réévalué chaque année, à la hausse ou à la baisse, puisqu’il est censé récompenser les efforts des employeurs participants et visualiser leur progression.

Et par l’intermédiaire de AKT, nous avons contacté plusieurs entreprises exemplaires situées à proximité d’un RAVeL, en les invitant à témoigner de leurs bonnes pratiques, et en les encourageant à nous contacter s’ils ont des suggestions d’améliorations pour les tronçons du réseau RAVeL qu’ils empruntent régulièrement.

Plusieurs nous ont déjà répondu : CBC, EPHEC, la commune de Thimister-Clermont, HELORA... Chemins du Rail publiera les témoignages dans ce numéro et les numéros suivants.

CBC Banque et Assurance

Le premier témoignage nous vient de Laurence Masure, coordinatrice mobilité et développement durable chez CBC, filiale francophone de la banque KBC.

Leur siège est situé à Namur, le long de la Meuse, dont il n’est séparé que par le RAVeL de Meuse. Cette localisation peut paraître idéale, mais sur les 256 employés du site, 224 (87,5%) habitent à plus de 45 minutes (à vélo) de leur lieu de travail, et y viennent en voiture (de société). Seuls 21 habitent à moins de 30 minutes à vélo. Résultat : une quinzaine



Légende de la photo : CBC - sur le quai (Laurence Masure)

seulement (>5%) viennent souvent (ou parfois) à vélo, et perçoivent une indemnité de 0,30€/km, soit un peu moins que les 0,36€/km autorisés.

Et pourtant, Laurence a mené une série d’actions pour encourager ses collègues à venir au travail à vélo : elle participe bien sûr chaque année à la Semaine de la Mobilité en septembre, où elle invite un vendeur de vélo à venir faire tester des vélos aux collègues intéressés ; elle a organisé une formation « rouler dans la circulation à vélo » ; ses collègues cyclistes disposent d’un vestiaire, de deux douches, de casiers, et de matériel de réparation ; et depuis cette année, elle a mis 4 vélos de service (VAE) à disposition de l’ensemble de ses collaborateurs pour des déplacements professionnels.

Tout cela explique pourquoi elle a obtenu 4 étoiles au « Label Vélo-actif » du SPW, et un badge « travailleur (argent) » pour la 2e meilleure progression entre 2023 et 2024. Et si elle a encore une belle marge de progression, il faut noter que 48 travailleurs, dont une majorité habitent loin, ont déjà inclus un vélo dans leur plan cafétaria. Peut-être que certains d’entre eux, même s’ils résident loin, envisageront bientôt de combiner le vélo et le train pour se rendre à leur lieu de travail, d’autant que la gare de Namur est située à 1,7 km à peine.



Légende de la photo : CBC le long du RAVeL à Namur (Karel Delsaert)

2025

PROGRAMMATION

Si la mobilité active s'inscrit bien dans une vision durable du développement urbain et rural, des orientations politiques stratégiques ont été définies par le Gouvernement wallon actuel et visent notamment à développer le RAVeL en améliorant et en intégrant une vision large de mobilité. Ces perspectives envisagent ainsi l'extension du réseau, l'amélioration de l'infrastructure, l'intermodalité et le développement touristique.



En 2025, notre asbl contribue à cette valorisation des voies vertes, véritables outils de communication en modes actifs. C'est dans cette perspective que la programmation 2025 a été prévue. À partir de son rôle d'expertise et de connaissance du réseau RAVeL, « Chemins du Rail » poursuit les objectifs suivants : favoriser et valoriser la mobilité active, la pratique du vélotourisme et le patrimoine lié au RAVeL.

Pour répondre à ces objectifs, l'asbl, en collaboration avec le SPW, le CGT et l'AWAP a envisagé diverses interventions. Pour réaliser certaines d'entre elles, nous avons besoin de l'implication des membres bénévoles qui adhèrent à la philosophie, afin de nous accompagner dans les tâches. Aussi, n'hésitez pas à vous manifester sur le site info@cheminsdurail.be ou par GSM au 0498 100 220. Vous ne serez pas seul(e). En regard de chaque action, une réunion sera organisée.

1. Repérages

identifier sur le terrain, l'état du réseau en termes de maintenance, d'entretien, de propreté, d'éclairage, de sécurisation, de balisage, de signalétique (rôle des parrains et marraines de ligne)

Repérages de 2024 à réactualiser : L38 - L39 - L86 - L98 - L126 - L127 - L142 - L147 - L210
Halages : Nimy - Bleton - Péronnes

Repérages de 2025 à effectuer : L43 - L83 - L87 - L106 - L109a - L109/1 - L155 - L163 - L164 - L165a - L 613
Halages : Meuse (Hermeton - Lanaye)

2. Etat qualitatif du RAVeL

Lors de vos déplacements, si vous observez des problèmes (état du RAVeL - signalisation - entretien de la végétation - propreté - mobilier - panneaux sales), merci de nous en informer par mail : alertravel@cheminsdurail.be

- préciser le lieu, le type de problème avec
- photos

3. Répertoire des bâtiments ferroviaires et vicinaux transformés en lieux de vie et de tourisme

Lors de vos déplacements, si vous observez un bâtiment ferroviaire ou vicinal transformé en lieux de vie (restaurants - crèche - ...), merci de nous en informer : préciser le lieu avec photos

Comme chaque année, Chemins du Rail propose aussi de faire connaître quelques anciennes lignes ferrées ou voies d'eau réaménagées ou susceptibles de l'être. Destinées au grand public, ces balades commentées prévues en 2025, ont été réorganisées en raison de « modalités opérationnelles ».

Pour chaque balade : l'objectif du parcours choisi est précisé. La mobilité active est bien sûr au cœur de l'événement. Le concept « Bienvenue Vélo » est également 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.



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



31.08 Escaut industriel et patrimoine rural : Antoing - Chercq - Callenelle, entre ancienne voie et halage
Départ SNCB : Antoing



26.09 - 28.09 Le RAVeL pour tous : Dans le cadre des 30 ans du RAVeL, organisation d'un week-end traditionnel Chemins du Rail sur des tronçons de voies vertes aménagés et d'un événement spécifique prévu le 27.09 après-midi, en collaboration avec la Maison de Tourisme « Explore Meuse » afin de montrer que le RAVeL (marche ou vélo) est destiné à tout type d'usagers : famille - PMR - cavaliers - ...



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



30.11 À l'Ere d'aujourd'hui : L88A, un RAVeL vraiment impossible ?
Départ SNCB : Tournai

Jacques BOTTE



QUELQUES INFORMATIONS À ÉPINGLER...

NOTAMMENT EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ACTIVE.

L81
Après la concrétisation du Pré-RAVeL sur la L81 entre et la Chaussée de Valenciennes à Ath et le centre d’Ormeignies, une enquête publique vient d’être lancée pour poursuivre cette voie cyclo-piétonne sur 1.5 km vers le RAVeL actuel. Cet aménagement s’inscrit dans le cadre de l’appel à projet “Vision Fast 2030” de la Wallonie et permettra d’assurer une liaison sécurisée vers les pôles d’activités dont la gare et les écoles.

L86
La réhabilitation de la L86 se poursuit. Si le tracé entre Basècles et Leuze a été finalisé en 2010 ainsi que la section entre Leuze et Moustier en 2023, la réalisation de la voie verte entre Moustier et le BV de Frasnes longue de 2 km est maintenant en cours ; celle entre Frasnes-lez-Anvaing (appelé jusqu’en 1982 Frasnes-lez Buissenal) et la limite de province vers Renaix est également à l’agenda. Ce RAVeL permettra, une fois achevé, de faire à nouveau revivre la liaison Nord - Sud si importante auparavant. Gageons que son tracé bucolique en pleine nature agrémenté de divers rappels du passé ferroviaires (bâtiments de gares, bornes kilométriques, signaux...) ainsi que le fait qu’il dessert le cœur de nombreux villages raviront celles et ceux qui l’emprunteront en lieu et place de la très rapide et dangereuse RN 60.



L86 - liaison Moustier - Frasnes

L109 -ouvrage d'art datant de 1919 à Nouvelles



L88A
Alors que sa réalisation avait fait l’objet de nombreuses critiques notamment de riverains, le RAVeL d’Ere permet maintenant aux modes actifs de rejoindre Tournai en toute sécurité sur une distance de 4 km. Les derniers travaux de signalisation et de finition sont projetés ainsi que l’aménagement final d’environ 300m vers la gare par la société TRBA.



L86 - installation de bancs à Frasnes

L109
La réalisation du projet de prolongement du RAVeL de la L109 depuis Spiennes vers Harmignies est prévue dans les prochains mois et permettra à terme avec la section Harmignies - Estinnes à créer, de rejoindre l’infrastructure existante dans la région de Binche ; ce qui complète davantage dans la région le maillage du réseau des modes actifs.

L114
Le projet de RAVeL de la L114 qui relie La Louvière à Soignies constitue un maillon essentiel pour la mobilité active puisqu’il permet aux usagers d’éviter la N55. Le tronçon RAVeL long de 3 km est déjà réalisé entre Soignies et Naast, Sur le territoire de La Louvière, deux phases distinctes sont prévues. D’une part, le SPW envisage la réhabilitation de l’ancienne ligne depuis la rue Petite Louvière jusqu’à la chaussée Paul Houtart avec la réfection d’ouvrages d’art notamment au-dessus du

canal historique ; d’autre part, la ville de La Louvière sur la section chaussée Paul Houtart jusqu’au canal à grand gabarit à Houdeng. Reste ensuite à fixer le tracé définitif sur l’entité du Roeulx depuis le canal jusqu’au pont des quatre sous situé à la limite de Mignault et Naast.

L123
La réhabilitation en RAVeL de certaines sections de la L123 qui relie Braine-le-Comte à Enghien suit également son cours. Si côté Enghien et Braine-le-Comte, le chantier a évolué, i n’en est pas de même sur le territoire de Rebecq Fermée au trafic ferroviaire en 1989, cette ancienne ligne de chemin de fer connecterait deux régions.



L123 - vers Rebecq

L126

Le revêtement du RAVeL de la L126 va être réaménagé sur 17 km entre Pont de Bonne, Marchin, Modave et Clavier. Une nouvelle couche d'asphalte sera posée. En outre, le placement de garde-corps et de barrières ainsi que le renouvellement du marquage complèteront le travail.

L127

Dès la signature prochaine d'une convention entre INFRABEL et le SPW Mobilité Infrastructures, la liaison RAVeL entre Moha et Wanze devrait être réalisée et permettrait dès lors de s'approcher de la Meuse à Statte. Ces travaux permettraient ainsi d'aménager un revêtement sur l'ancienne assiette ferroviaire.

la N27 à Seneffe de manière améliorer la sécurité des usagers. L'objectif de ces aménagements consiste à proposer un revêtement asphalté jusqu'à la passerelle d'Arquennes qui enjambe le canal Bruxelles-Charleroi; son accès est toujours bloqué actuellement par un litige avec un riverain qui occupe une parcelle de terrain à la gare d'Arquennes.

L156

L'installation de la passerelle prévue pour traverser la N5 à Mariembourg est prévue à l'été. Elle permettra aux piétons et aux cyclistes qui emprunteront le RAVeL entre Chimay et Mariembourg de traverser l'axe routier en sécurité.

L163

Dix ouvrages d'art sont en train d'être réhabilités sur le RAVeL entre Libramont et Wideumont. Suivra l'asphaltage hydrocarboné de l'assiette ferroviaire jusqu'à la limite de Vaux-sur-Sûre sur une distance de 8 km

L254

Le projet de la mise en RAVeL de la L254 permettra sans doute sous peu de relier les récents tronçons du bassin du Centre, c'est-à-dire le RAVeL des L265 Seneffe (canal) - Bellecourt et L113 Manage - Bellecourt - Chapelle-lez-Herlaimont au réseau du bassin de l'Ouest de Charleroi, c'est-à-dire à la L112A sur le territoire de Trazegnies. Affaire à suivre !

L281 - L110

Le RAVeL de l'ancienne ligne industrielle 281, long d'environ 4 km, relie désormais Piéton à Anderlues Rue de la station. Un prolongement de cette ligne vers la rue des cinq étoiles à la limite de Buvrinnes et Mont-Sainte-Geneviève sur la RAVeL de la L109/1 serait idéal pour compléter le réseau. Pourquoi pas à l'avenir ?



EV 5 entre Bastogne et Martelange

Sur une distance de près de 25km, l'EuroVelo 5 nous fait découvrir un tracé récemment aménagé sur l'ancienne ligne de tram 618. Le long de paysages idylliques, ce tronçon traverse les villages pittoresques le long de la Sûre et de la Sûre. A partir de Bastogne, il faut emprunter la L163 qui mène à Libramont sur 2 km. Ensuite, une signalétique directionnelle vous envoie sur une petite route à faible fréquentation qui permet de rejoindre la L618; Aux anciens arrêts du tram, des panneaux explicatifs fournissent des informations précieuses sur l'histoire de ce tram. Ne reste plus qu'à parcourir ce chemin enchanteur et continuellement en descente vers Martelange.

L141

Durant cette année 2025, des travaux d'asphaltage et de remise en état de la L141 sont réalisés entre Seneffe et Arquennes et la traversée de

Le tram de retour à Liège

Enfin dirons certains ! C'est le 25 avril que l'inauguration protocolaire a eu lieu suivie de la mise en service commerciale le lundi 28, avec inauguration royale et grande fête populaire le 10 mai.



A l'instar de grandes villes françaises ou anglaises, les réseaux de trams de Liège, ont été supprimés fin des années 50 début des années 60 au profit des autobus et des voitures. Après démantèlement du réseau vicinal, le dernier tram urbain a circulé en 1964 et le dernier tram vers Seraing/Flémalle en 1968. Liège a eu également un grand réseau de trolleybus, supprimé lui aussi en 1971 au profit des autobus. Il y a bien eu à Liège dans les années 70 et 80 des investissements pour un transport public structurant et efficace : le TAU - Transport Automatisé Urbain, un métro léger automatisé sur rail : un tunnel de 800m est construit, un prototype est testé sur une voie d'essais à Jumet puis le projet est abandonné ; le prototype est exposé au musée des transports à Liège. Il y a bien eu simultanément un projet de RER sur les voies ferrées

autour de Liège : la L31 entre Ans et Liers est même électrifiée en 1976 pour être supprimée et démontée 8 ans plus tard. On peut parler de gâchis.

Devant l'impossibilité d'augmenter encore le nombre d'autobus, devant la saturation quasi quotidienne du réseau routier dans cette ville s'étirant le long de la Meuse et vu le succès de la réintroduction des trams dans des villes françaises - ne pensons qu'à Strasbourg, on parle du retour du tram à Liège dès 2008. En 2012, le projet de tram est adopté dans le cadre de la candidature de Liège pour l'exposition internationale de 2017 : raté ! Le soutien de l'Europe n'est également pas au rendez-vous pour un budget à risques. On remet cela avec le consortium Tram'Arden, un partenariat public-privé : c'est enfin parti. Dans l'exécution du projet à partir de 2019, les problèmes

s'accumulent : mauvaises connaissances de l'état du sous-sol et des impétrants, arrêts des travaux à cause du confinement de la crise Covid, guerre en Ukraine entraînant inflations des coûts et difficultés de trésorerie nécessitant une rallonge budgétaire, contraintes pour les commerçants et la mobilité en général avec les phases d'essais rallongées dans une certaine incompréhension. Remettre un tram dans une ville qui l'a supprimé en ne voulant pas le moderniser étape par étape n'était pas évident !



Marc GRIETEN

L'ÉCLAIRAGE SUR LE RAVeL

Bon nombre d'usagers s'interrogent sur l'utilité d'éclairer le RAVeL. S'il ne s'agit nullement de placer un dispositif d'éclairage systématique sur la voie verte, certaines sections plus fréquentées méritent à coup sûr réflexion. L'éclairage sur ces itinéraires est en effet d'importance.

SES AVANTAGES

La présence de dispositifs d'éclairage améliore incontestablement la visibilité nocturne et réduit ainsi les risques d'accidents. Elle dissuade également les actes de délinquance ou malveillance offrant un sentiment de sécurité accrue. En outre, elle permet d'utiliser le RAVeL le soir, notamment en hiver quand la nuit tombe tôt favorisant ainsi une plus grande flexibilité dans les horaires de déplacement et encourageant de ce fait davantage la mobilité active. Une voie verte éclairée renforce également son attractivité, dynamise les zones traversées et permet de visualiser la signalétique, facilitant l'orientation et l'information.

SES INCONVÉNIENTS

Les détracteurs objecteront le coût élevé pour l'installation, l'entretien et la consommation énergétique de ces dispositifs. De plus, l'impact environnemental dû à la pollution lumineuse risque aussi de nuire à la faune locale, notamment aux espèces nocturnes. En outre, ces équipements nécessitent un entretien régulier pour garantir leur bon fonctionnement et peuvent être la cible de vandalisme.

ET LE BON SENS ?

Le bon sens veut que les zones d'habitat où la densité de population est élevée puissent bénéficier d'un éclairage sur le RAVeL tout en



Zone de repos au pont du Faubourg de Soignies à Nivelles

étant pensé de manière équilibrée afin de limiter les coûts, l'impact environnemental et préserver l'ambiance naturelle des lieux. Le choix du type d'éclairage dépendra donc du contexte local, de la fréquentation et des objectifs poursuivis. Diverses possibilités peuvent dès lors être envisagées :

- l'éclairage traditionnel aux lampadaires équipés de lampes à sodium, LED ou fluorescentes : souvent utilisé dans les zones urbaines ou périurbaines, cette possibilité offre l'avantage d'un éclairage uniforme et puissant.

- l'éclairage solaire autonome avec des lampes équipées de panneaux et de batteries intégrées : ce système, adapté aux zones plus isolées présente une économie en énergie et est davantage écologique.

- l'éclairage ponctuel ou balisage lumineux : de petites balises ou bornes lumineuses placées à intervalles réguliers facilitent l'usage du vélo en soirée et permettent d'indiquer le chemin sans éclairer toute la surface.

- l'éclairage intelligent : grâce à des systèmes équipés de détecteurs de mouvement ou de luminosité, cet éclairage s'allume uniquement en présence d'usagers ou en cas de faible luminosité.

- la présence de bandes réfléchissantes installées le long de la voie verte assure également une fiabilité et permet aux cyclistes et piétons de suivre son itinéraire sans trop de souci.

Si chaque pays ou région gère son infrastructure, la norme européenne "EN 13201" semble définir les exigences d'éclairage public, y compris pour les pistes cyclables. Des recommandations spécifiques à l'éclairage des voies vertes insistent sur la limitation de la pollution lumineuse et la protection de la biodiversité, notamment via l'utilisation d'éclairage directionnel et de LED à température de couleur adaptée.



Michel JACQUES

En Wallonie, force est de constater que certaines sections présentent un éclairage adapté au trafic lent. A titre d'exemples, relevons notamment :

- L31 : une section de la ligne Ans (Rocourt) - Liers est aménagée avec éclairage ;

- L38 : éclairage du RAVeL entre Herve et Battice où 142 points lumineux ont été installés ; ce qui permet de sécuriser cette portion très fréquentée pour les déplacements « domicile-travail et écoles » ;

- L44A : éclairage sur une courte section urbaine fréquentée du RAVeL depuis le point d'arrêt SNCB de Spa Géronstère en direction de Sart-Station ;

- L141 : Sécurisation par éclairage de la traversée d'un passage à niveau sur la ligne à Genappe (Bousval), rue de Noirhat et traversée de la Ville de Nivelles ;

- L142 : marquage photoluminescent sur une section du RAVeL à Vedrin permettant un guidage visuel par un marquage blanc classique qui contient des pigments qui réémettent de façon continue la lumière venant des ultraviolets du soleil. A l'obscurité, la réémission de lumière par ces pigments continue et le marquage apparaît de manière lumineuse et verte ;

- L163 : éclairage traditionnel entre les BV de Bastogne Nord et Bastogne Sud favorisant un trafic lent en toutes saisons ;



L38 à Herve

- Ancienne ligne vicinale à Morlanwelz Haut où les poteaux de caténaire servent de supports à un éclairage traditionnel.



Portique avec éclairage à Morlanwelz

L'entretien du RAVeL est par principe à charge des communes suivant la convention passée avec le SPW. Les communes peuvent d'autorité, financer elles-mêmes ou rechercher des financements complémentaires si elles désirent sécuriser l'usage du RAVeL. Quelques-unes l'ont fait via ; des appels à projet POLLEC (Politique Energie Climat) par exemple telles Herve (3,2km), et Rochefort.



Éclairage à Bastogne

UN EXEMPLE

La L141 qui reliait jadis Manage à Wavre en passant par Genappe, Nivelles et Seneffe a été reconvertie à partir de 2004 par étapes successives en pré-RAVeL puis en RAVeL entre Court-Saint-Etienne et Seneffe (Arquennes). Son succès est tel, tant pour la mobilité quotidienne entre pôles que pour les amateurs de tourisme vert et de loisirs en plein air que le SPW procède actuellement aux travaux de conversion en RAVeL de la section suivante aboutissant au cœur de Seneffe.

Les comptages opérés au fil des années par Chemins du Rail dans le cadre de ses missions ont notamment permis de décider de la pertinence à doter cette infrastructure d'un éclairage adéquat dans la traversée urbaine de la Ville de Nivelles.

La présence de plusieurs écoles le long ou à proximité de cet axe passant par l'ancien site de la gare du Nord reconverti en un grand parking desservant le centre de la cité justifie un tel aménagement.

Les sections à équiper spécifiquement étaient les suivantes : de la rue des Déportés (accès depuis l'entrée du parking couvert de la gare de RER de Nivelles jusqu'à la rue de Sotriamont (750m) et de la chaussée de Hal à la rue de Monstreux (800m) La section intermédiaire (500m) étant déjà équipée.

C'est la société LUMINUS qui a obtenu le marché, estimé à 400.000 €. Elle a procédé à la pose de 64 luminaires de 4m de hauteur avec bras de 1m, de 2 autres avec double bras (à hauteur de la rampe d'accès au pont de la Chaussée de Bruxelles) et au droit de l'aire de repos au pont du Faubourg de Soignies. C'est le modèle ALTURAN équipé d'un éclairage LED de la firme française RAGNI qui a été choisi. Celui-ci a été conçu pour occasionner le moins de nuisance à la faune et la flore. Un mat de 6 m alimenté par panneau solaire a en outre été placé pour l'éclairage de l'escalier d'accès à la chaussée de Soignies.

La distance entre deux luminaires est de



Traversée de la L141

20m et la position par rapport à la piste RAVeL a été tributaire des câbles électriques déjà présents dans l'assiette (notamment les câbles d'alimentation d'éoliennes). Plusieurs luminaires ont par ailleurs outre été dotés de nichoirs

C'est un éclairage LED directement géré par le SPW et non par ORES (qui gère lui le réseau des voiries) dont la puissance est modulée en fonction des besoins. Celle-ci est de 30% la nuit et de 80% tôt le matin et en soirée. Etant donné la forte fréquentation du site, un éclairage permanent a été préféré à un éclairage intelligent (le coût de ce dernier est beaucoup plus élevé).

W9, VOUS CONNAISSEZ ?

43 ans se sont écoulés depuis les premières idées lancées sur ce qui allait s'intituler le W9 (véloroute en Province de Luxembourg).

Section de la L155 encore ferrée près de Croix Rouge

En Wallonie, les balises « W0 à W9 » indiquent des itinéraires régionaux vélo de longue distance établis généralement sur le RAVeL. Ces itinéraires forment entre eux un maillage structuré permettant de parcourir en toute sécurité une grande partie Du territoire. Chaque itinéraire présente une thématique et est défini par un numéro et une appellation :

- l'itinéraire W0 : La Véloroute des Capitales
- l'itinéraire W1 : Entre Dendre et Hauts-Pays
- l'itinéraire W2 : La Véloroute de la Bière
- l'itinéraire W3 : La Véloroute des Carnavals
- l'itinéraire W4 : Canaux, fleuves et rivières
- l'itinéraire W5 : D'une vallée à l'autre
- l'itinéraire W6 : Au fil de l'eau
- l'itinéraire W7 : Sur la route des Ardennes
- l'itinéraire W8 : Entre Fagnes et Famenne
- l'itinéraire W9 : La Véloroute grandeur nature



Bastogne – Martelange – Arlon – Virton - Torgny : un tronçon de la W9. Depuis le temps qu'on en parle.

En guise de préambule à cet article relatif à une reconnaissance de l'itinéraire W9 par deux de nos membres (Olivier Pichel et Jacques Botte), il nous a semblé utile d'en faire un petit historique et d'en remonter le temps. Et de rappeler l'implication continue de notre asbl dans l'accompagnement de ce beau projet.

Les lignes vicinales 618 (Marche – Bastogne

- Martelange), 624 (Martelange – Arlon) et 615 (Arlon – Ethe), et la ligne SNCB 155 (Croix Rouge – Ethe – Lamorteau – Frontière française) constituaient une épine dorsale de tout l'est et le sud de la Province de Luxembourg. Si de nombreux tronçons sont encore accessibles et certains ont d'ailleurs déjà été aménagés en RAVeL, d'autres mériteraient de l'être.

Le W9 s'inspire naturellement de cet axe en le serrant au plus près. Mais ce projet, qui ne s'appelait pas encore W9, ne date pas d'hier. Jugez-en plutôt.



Signal au bord du RAVeL entre Ethe et Virton

Le 25 août 1985 ! La Fondation Rurale de Wallonie rédigeait une « Fiche d'expérience » visant à la « Transformation d'une voie ferrée vicinale désaffectée en piste cyclable d'intérêt touristique ». L'idée avait été lancée dès 1982 par le « Syndicat d'Initiative Régional » et concernait un tronçon sur le territoire de la commune de Saint-Léger. Et ce tronçon fut effectivement réalisé dans les années qui ont suivi. Belle anticipation de cette commune.

nombreux articles de presse de l'époque s'en faisaient l'écho. Par exemple l'Avenir du Luxembourg titrait dans son édition du 20 février 1996 « D'Arlon à Martelange : une piste cyclable sur la voie du tram ? ». Si l'on a bien avancé entre Bastogne et Martelange, force est de constater que la section Martelange – Arlon est vraiment à la traîne alors que de très beaux tronçons de l'ancienne assiette vicinale ne demandent qu'à être aménagés.

intermédiaires, nous ferons un bond dans les années 2016 et 2017. Lors de notre Assemblée Générale tenue à Arlon, l'intercommunale Idélux Projets Publics nous exposait son « plan de développement des infrastructures cyclables en province de Luxembourg » où nous étions mentionnés comme partenaire méthodologique. S'en suivait une balade sur le terrain entre Arlon et Attert pour partie sur l'assiette de l'ancien vicinal.

“ dans les années 2016 et 2017 [...] l'intercommunale Idélux Projets Publics nous exposait son « plan de développement des infrastructures cyclables en province de Luxembourg » ”

Toujours au crédit de la Fondation Rurale de Wallonie, en juillet 1995, elle constituait un dossier « Ancienne ligne SNCV N°751 Arlon – Martelange – Bastogne. Tracé indicatif en vue de son intégration dans le Réseau Autonome des Voiries Informelles destinées au trafic lent (R.A.V.I.) ». De

En 2007, nouvel espoir. Dans le cadre des fonds structurels européens 2007 – 2013, la Province de Luxembourg décidait de présenter un dossier à l'Europe pour un montant de 6,4 millions d'euros. Hélas sans grande concrétisation.

Sautant quelques péripéties

Et dans la foulée, le 13 avril 2017, nous étions associés par l'Intercommunale au sein du comité de suivi de la convention signée entre l'intercommunale et 12 communes intitulée « Création et mise en œuvre d'un schéma directeur pour le développement du vélotourisme dans le sud de la

Le RAVeL près de Strainchamps



Province de Luxembourg autour de l'itinéraire régional de longue distance N°9 de Martelange à Torgny, en connexion avec la France et le Grand-Duché de Luxembourg ».

Les diverses reconnaissances de terrain menées anticipativement par les soins de notre asbl dès 2016 en collaboration avec les communes concernées, se sont conclues par un rapport volumineux et détaillé rédigé le 11 mai 2017 et présenté au comité d'accompagnement. En réponse à certaines questions posées, des compléments y furent apportés en 2018.

Suite à la réalisation d'un tronçon par un opérateur privé (Le golf du Château du Bois d'Arlon) dans le cadre des conditions reprises dans l'octroi de son permis, un article fut déjà rédigé dans le numéro III (mars 2022) de notre revue.

43 ans se sont écoulés depuis les premières idées lancées sur ce qui allait s'intituler le W9. Que de pérégrinations, de projets, d'avancées

et de réalisations mais aussi hélas de reculs ou de stagnations. Qu'en est-il à ce jour ? Qu'observons-nous à l'heure actuelle sur le terrain ? Quelles sont les perspectives ?

Bastogne - Martelange : un tronçon de la W9 longtemps attendu et enfin réalisé.

Cette large section du W9 est depuis peu opérationnelle et suit réellement le tracé de l'ancienne ligne vicinale.

Au Départ de Bastogne Sud sur la L163, il vous suffit de suivre la voie verte non indurée en direction de Libramont sur 2 km environ. Une signalisation directionnelle vous invite alors à quitter l'ancienne voie de chemin de fer pour emprunter de petites rues vers Assenois. Au cœur du village, la salle « au Tram » indique le tracé de l'ancienne assiette vicinale.

Très vite, vous serpez sur la W9 mais aussi sur l'EuroVelo 5 en direction de Martelange sur un peu moins de 25 km.

Tout le long du parcours, des panneaux explicatifs rappellent l'origine de la ligne et relatent diverses anecdotes sur le tram.

Ce RAVeL, toujours en légère descente, traverse le Pays de Bastogne, dans le cadre calme et idyllique, le long des vallées de la Strange et de la Sûre. La majeure partie du parcours se fait en zone Natura 2000. Assenois, Hompré, Sainlez, Holange, Strainchamps, Bodange, Wisembach, Radelange sont autant d'arrêts qui vous invitent à la flânerie.

Si à l'époque, la construction du chemin de fer vicinal faisait l'unanimité sur son utilité, les communes desservies par la ligne n'avaient pas les moyens de souscrire des parts dans le capital de la SNCV. C'est sous l'impulsion du Conseil provincial que le tracé Bastogne - Martelange fut terminé en 1905 et que l'exploitation débuta le 09.01.1906

Les premiers convois utilisaient la machine à vapeur et pouvaient atteindre les 20km/h. En 1934, l'autorail ART s'impose

: la durée du trajet passe alors de 6h à 3h. Utilisé par les locaux et les saisonniers, la ligne était aussi destinée au transport de marchandises : charbon, sable, bois, bétail, produits agricoles. Malheureusement fermée le 01.09.1960, cette ligne tombe dans l'oubli de trop longues années. « Il devait être joli ce petit nuage de fumée trainant aux revers des coteaux abrupts et s'effilochant aux cépées des haies à écorces, jolie aussi cette musique stridente du sifflet renvoyée par l'écho des gorges profondes » (abbé Charles Dubois). Ce RAVeL constitue maintenant une réelle renaissance ! Un trajet à recommander et découvrir au fil de l'eau !



W9 : relier les tronçons déjà réalisés.

Si cette ligne Bastogne - Martelange constitue une amélioration indéniable pour le réseau de voies lentes, il n'en demeure pas moins que d'autres tronçons, puisque déjà réalisés, valent la peine d'être cités. Pensons à la voie verte Châtillon - Saint Léger sur l'ancienne vicinale 615 et Ethe -Virton sur l'ancienne voie de chemin de fer 155.

Deux embranchements à partir de la W9 méritent également une attention spécifique : la liaison Croix-Rouge - Ethe et la relation Saint Mard - Latour. Sans oublier les 2,7 km réalisés par une société privée sur le Domaine du Bois d'Arlon entre Arlon et Saint-Léger, mais à ce jour non encore reliés à ces deux communes. Mais bonne nouvelle, on nous annonce ces travaux pour cet automne 2025.

Joindre ces différentes sections existantes et les prolonger notamment par la ligne vicinale 624, et pourquoi pas par la L155 jusqu'à Marbehan, présenterait incontestablement plusieurs avantages majeurs. D'une part, elle favorisait la continuité permettant aux usagers de parcourir des trajets quotidiens sur de plus longues distances sans interruption ; d'autre part, ces liaisons contribueraient à dynamiser le tourisme régional. Et ce d'autant que nos relevés de terrain de 2016 - 2017 ont mis en évidence quantités de possibilités, en particulier lorsque l'assiette du vicinal n'était plus accessible.

La Province de Luxembourg, riche en paysages naturels et en patrimoine, deviendrait ainsi plus accessible aux visiteurs qui souhaitent la découvrir à vélo ou à pied. Un réseau RAVeL bien connecté encouragerait à coût sûr les déplacements



de tout type d'usagers au bénéfice de la santé et du bien-être. Le réseau de voies lentes deviendrait dès lors en Province de Luxembourg un véritable atout pour la mobilité active.



Jacques COUNET



Olivier PICHEL

LA MAISON DU TOURISME « CŒUR DE L'ARDENNE » SE DOTE D'UN NOUVEAU CIRCUIT ACCESS-I AU DÉPART D'EREZÉE

Erezée vous connaissez ? Nichée entre Ardenne et Calestienne sur une crête, la commune domine à l'ouest la vallée de l'Aisne et au nord-est la vallée de l'Estinale. Elle est bien connue aussi grâce au TTA, le Tramway touristique de l'Aisne dont le départ est situé près du Pré-RAVeL de la L620.

Erwan ADAM, gestionnaire du réseau de randonnées pour la Maison du Tourisme « Cœur de l'Ardenne » qui regroupe les communes de La Roche, Houffalize, Manhay, Rendeux et Erezée, nous accueille au Syndicat d'initiative local situé le long des quais du tram.

« Mon rôle au sein de la Maison du Tourisme consiste à répondre à une série d'appels à projets, faire vivre et promouvoir le réseau de randonnées de notre territoire touristique. Passionné par ma région, j'en connais les tours et détours ».

A cet effet, un nouveau circuit de 13 km adapté aux personnes à besoins spécifiques a été créé. Il présente l'avantage d'emprunter une section du Pré-RAVeL et de tenir compte du réseau à « Points-nœuds ». Cette boucle permet ainsi de découvrir le patrimoine local. Agrémenté de tables de pique-nique, de bancs, de deux plaines de jeux, ce parcours est également destiné au tout public : familles, groupes ou encore entre amis.

La mise en place de ce tracé a dû être adaptée afin de pallier les quelques difficultés du parcours dans la mesure où certaines sections en forêt magnifiques, n'étaient pas suffisamment accessibles aux personnes à besoins spécifiques. Bien qu'elle présente des dénivelés, la promenade, signalée et sécurisée dans son ensemble,

reste maintenant accessible à tout type de public.

Initiée par le Commissariat général au Tourisme, agréée et certifiée par ACCESS-I depuis la fin de l'année 2024, cette randonnée, composée d'asphalte et de passages herbeux, inclut de nombreux points d'intérêt et est présentée sur le site internet de la Maison de Tourisme « Cœur de l'Ardenne » : coeurdelardenne.be. Une manière de profiter d'une contrée verdoyante et de découvrir la région et ses multiples atouts !



Anne-Françoise DELEIXHE

TTA

Le Tramway touristique de l'Aisne exploite un tronçon d'une authentique ancienne ligne vicinale ardennaise.

Longeant l'Aisne sur une bonne partie de son trajet, le tramway fait découvrir aux visiteurs une faune et une flore typiques de l'Ardenne. Au départ de la gare dotée de toutes les commodités modernes et dans laquelle se trouve une cafétéria et un musée, des véhicules d'autrefois dont certains sont centaines emmènent le voyageur pour une balade dans la nature à travers des paysages vallonnés épargnés par le temps.



ACCESS-I

Access-i informe les personnes à besoins spécifiques sur l'accessibilité des lieux ouverts au public tels que les infrastructures touristiques et sportives, les parcs, les jardins, les circuits vélo, les événements. Partenaire officiel du Commissariat général au Tourisme (CGT) et de l'AViQ, Access-i est le seul outil reconnu par les instances politiques en Belgique francophone. Access-i a déjà audité et certifié plus de 500 lieux en Wallonie et à Bruxelles.

Être certifié par Access-i, signifie que l'accessibilité du lieu a été vérifiée par un bureau d'expertise et qu'une information complète sur l'accessibilité du lieu est disponible sur le site access-i.be. Les points forts et d'attention y sont repris par type de handicap. Grâce à ces informations, le visiteur peut préparer son déplacement en toute sécurité.

Contacts

Maison du Tourisme « Cœur de l'Ardenne »
13, Place du Marché - 6980 La Roche-en-Ardenne
+32(0)84 36 77 36
info@coeurdelardenne.be
coeurdelardenne.be

Tramway touristique de l'Aisne
1A rue du Pont d'Erezée - B-6997 Erezée
+32(0)86 47 72 69
secretariat@tta.be
tta.be

Royal Syndicat d'initiative d'Erezée
1A, rue du Pont d'Erezée - B-6997 Erezée
+32(0)86 47 73 01
si.erezee@skynet.be
erezee-info.be



Le dimanche 6 avril dernier se tenait l'Assemblée Générale annuelle de Chemins du Rail au domaine et musée royal de Mariemont, lieu remarquable entre nature et culture, au sein d'un parc paysager de 45 ha construit à l'anglaise.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2025

La balade pédestre de la matinée a permis de découvrir plusieurs sections des anciennes lignes de tram de la région du Centre qui 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.). Il effectuait des liaisons entre La Louvière, Morlanwelz, Binche et leurs environs. Mariemont se trouvait sur un des axes stratégiques.

Ces sites propres empruntés par les transports en commun ont été agréablement transformés : tracé induré ; aménagement de jeux le long du parcours - installation de bancs - présence de panneaux d'information multiples. Tout le long du trajet, les participants ont également pu découvrir les richesses de l'exposition du Prieuré de Montaigu et profiter aussi sur le terrain, des explications fournies.

L'après-midi, après une intervention riche en informations de Corentin MARECHAL sur le développement du réseau structurant cyclable de La Louvière et des missions spécifiques de « Centrissime », la maison du Tourisme de la ville, l'assemblée générale 2025 fut l'occasion de faire le point sur le fonctionnement de l'association et de préciser les lignes directrices pour les prochaines années.

De nouveaux mandats

Deux nouveaux membres ont marqué davantage leur intérêt pour l'association et ont postulé au titre d'administrateur. Aussi, l'organe d'administration est dorénavant constitué de 13 membres actifs à divers titres : Daniel ALLAIGRE, Jacques BOTTE, Jacques COUNET, Bernard DEHAYE, Anne-Françoise DELEIXHE, Olivier GERNAY, Marc GRIËTEN, Michel JACQUES,

Etienne MEULEMAN, Olivier PICHEL, Bernard SCHNOCK, Martine VANSCHOOR, Georges WATHLET.

Dominique MAILLEUX ET Jean-Luc DUPONT ont pris la décision de ne pas renouveler leurs mandats respectifs ; tous deux restent toutefois disponibles pour toute aide et intervention possible. Frédéric RAZEE a quant à lui démissionné dès son entrée dans un Cabinet ministériel.

Par la suite, l'O.A. a procédé à la désignation des postes au sein de l'organe. Il s'agit de Jacques BOTTE en tant que Président ; Anne-Françoise DELEIXHE en tant que Vice-Présidente ; Georges WATHLET en tant que Secrétaire et Olivier PICHEL en tant que trésorier. Dans certaines tâches, l'O.A. est assisté partiellement par Laurence SWAELUS sous un contrat spécifique. .

Toutes et tous, de leur position respective, leur fonction statutaire et leurs compétences spécifiques contribueront à coup sûr, par leur expertise, à assumer les tâches qui leur incombent, en ces temps où les projets et les perspectives ne manquent pas. Souhaitons à chacun et chacune, un intérêt et un investissement à la mesure de leur enthousiasme pour ces nouvelles responsabilités.

Un merci tout spécifique aux membres présents qui nous soutiennent dans notre mission générale.

Jacques
BOTTE



Martine VANSCHOOR

Je suis une femme « singulière » et dynamique de 68 ans qui habite Braine-le-Comte. J'ai connu Chemins du Rail par une amie qui était membre de l'asbl. Mes motivations à intégrer l'O.A. de l'asbl sont avant tout l'amour du vélo et l'aménagement du territoire pour pouvoir circuler en toute sécurité ainsi que le maintien et la promotion du patrimoine. Donner de mon temps libre à une association me tient à cœur. J'aime particulièrement le tronçon RAVeL de la LI06 d'Ecaussinnes à Ronquières.

Olivier PICHEL

Je suis un homme de 56 ans et j'habite le village de Souvret faisant partie de l'entité de Courcelles dans la région de Charleroi. Je travaille au sein d'un laboratoire médical : SynLab où j'occupe le poste de référent qualité en biologie nutritionnelle et fonctionnelle. Je suis passionné par la musique ancienne et la céramique du milieu du XXe siècle en particulier par le cubisme de René Boschmans et la créativité d'Ernest D'Hossche. J'ai postulé en tant qu'administrateur car la qualité, le maintien et l'amélioration du RAVeL ainsi que le repérage de nouveaux tronçons et l'interaction avec le public sont des éléments primordiaux en ce qui me concerne. Mon tronçon RAVeL préféré est la L98 que j'ai parcouru maintes fois car il traverse les villages riches à mon cœur.



De nouvelles actions et une cotisation réactualisée

Les orientations 2025 ont été présentées à l'Assemblée et font d'ailleurs partiellement l'objet d'un article dans ce numéro. Certaines actions nécessitent l'apport de « personnel ressources » et appel aux membres bénévoles. Bienvenue à celles et ceux qui désirent être impliqués dans des activités mobilisatrices.

En 2022, il a été proposé d'adapter la cotisation au coût de la vie. Aussi, le montant de la cotisation a été revu pour 2026. Afin de faire un peu face à la diminution des subsides prévue dès l'année prochaine. L'Assemblée générale a pris la décision de revoir le montant des cotisations annuelle comme suit :

- individuelle : 40€
- familiale : 60€
- associations sœurs : 60€

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 2026, 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.

A noter que bon nombre de mutualités remboursent le montant de la cotisation (maximum actuellement 50€). Après versement, une attestation prouvant votre inscription doit alors être demandée auprès





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.

16.05.25 DUPONT Jori • PTB

écrite : le RAVeL en Wallonie picarde en 2025

16.05.25 AMMI Jamila • PTB

écrite : le RAVeL dans les régions de Charleroi et du Sud-Hainaut en 2025

16.05.25 MUGEMANGANGO Germain • PTB

écrite : le RAVeL dans la province de Luxembourg en 2025

16.05.25 PAVET Amandine • PTB

écrite : le RAVeL dans la région du Centre et de Mons-Borinage en 2025

16.05.25 BERNARD Alice • PTB

écrite : le RAVeL dans la province du Brabant wallon en 2025

16.05.25 LIRADELFO Julien • PTB

écrite : le RAVeL dans le bassin liégeois et de Huy-Waremme en 2025

16.05.25 VAN WALLE Patricia • PTB

écrite : le RAVeL dans la province de Namur en 2025

16.05.25 AIT ALOUHA Rachida • PTB

écrite : le RAVeL dans la région de Verviers en 2025

15.05.25 CASSART-MAILLEUX Caroline • MR

écrite : le suivi du plan Mobilité et infrastructures pour tous 2020-2026

13.05.25 CRAMPONT Vincent • PS

orale : les RAVeL de l'Entre-Sambre et Meuse

08.05.25 HAZEE Stéphane • ECOLO

écrite : la voie verte entre les gares de Namur et Jambes

15.04.25 CHINTINNE Grégory • MR

orale : les engagements concernant le projet RAVeL entre Dinant et Givet

15.04.25 CRAMPONT Vincent • PS

orale : les moyens affectés au PIMACY

01.04.25 DAYE Maxime • MR

orale : la fermeture d'une partie du RAVeL du Canal du Centre historique

25.03.25 TELLIER Céline • ECOLO

écrite : l'entretien de la nouvelle cyclostrade reliant La Hulpe à Bruxelles

19.03.25 BASTIN Jean-Paul • ENGAGES

écrite : la prise en compte des comportements cyclistes

19.03.25 BASTIN Jean-Paul • ENGAGES

écrite : la fermeture des points d'arrêt de train en Wallonie

18.03.25 CREMASCO Veronica • ECOLO

orale : la finalisation de la LI27 du RAVeL entre Huccorgne et Huy

18.03.25 PALERMO Vincent • MR

orale : l'accessibilité et la mobilité autour des gares

18.03.25 CRECO Isabella • PS

orale : l'annonce de la suppression de 17 arrêts de la SNCB en Wallonie

18.03.25 DESALLE Caroline • ENGAGES

orale : le développement du tourisme fluvial

18.03.25 LEFEBVRE Bruno • PS

orale : l'entretien des infrastructures cyclables

17.03.25 SOUPART Guillaume • MR

écrite : les fermetures prolongées de tronçons RAVeL pour travaux

17.03.25 SOUPART Guillaume • MR

écrite : l'accessibilité et les aménagements cyclables à la gare de Mons

26.02.25 GRECO Isabelle • PS

orale : l'impact pour la Wallonie de la fermeture des points d'arrêt SNCB

11.02.25 LINARD Bénédicte • ECOLO

écrite : les aménagements prévus sur les tronçons RAVeL en Wapi

29.01.25 DURENNE Véronique • MR

écrite : l'achèvement du tronçon EV5 entre Renaix et Russeignes

14.01.25 COLLIGNON Christophe • PS

écrite : l'extension du RAVeL entre Moha et Wanze

09.01.25 JACOB Loïc • ENGAGES

écrite : la finalisation des tronçons du RAVeL entre Hamoir et Bomal

20.12.24 HAZEE Stéphane • ECOLO

écrite : l'étude et l'installation de la cyclostrade entre LLN et Namur

17.12.24 TELLIER Céline • ECOLO

orale : le permis ligne à haute tension sous le RAVeL Braine - Tubize

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

08.04.25 DESALLE Caroline • ENGAGES

écrite : le bilan et les synergies entre l'HORECA et le tourisme

31.03.25 GYSEN Armelle • ENGAGES

orale : les journées du patrimoine 2025

31.03.25 ROBERTY Sabine • PS

orale : la nécessité de renforcer l'accessibilité au tourisme pour tous

10.02.25 ROBERTY Sabine • PS

orale : le label « Bienvenue vélo »

10.02.25 ROBERTY Sabine • PS

orale : le développement du tourisme pour tous en Wallonie

29.01.25 DUPONT Jori • PTB

écrite : le tourisme fluvial

29.01.25 DUPONT Jori • PTB

écrite : le développement du tourisme industriel

27.01.25 DESALLE Caroline • ENGAGES

orale : le projet de passerelle cyclopiétonne aux lacs de l'Eau d'Heure

13.01.25 SOUPART Guillaume • MR

orale : le développement du tourisme fluvial en Hainaut

Jacques
BOTTE



Sophie Chatel : UNE MEMBRE DE CHEMINS DU RAIL

GLOBE-TROTTEUSE



Sophie CHATEL est une cyclo-voyageuse solo qui, chaque année, part plusieurs semaines à vélo pour découvrir le monde.

QUEL EST VOTRE PARCOURS SCOLAIRE ET PROFESSIONNEL ?

A 16 ans, j'ai décidé de faire mes Humanités Supérieures en Flandre sans aucune connaissance en néerlandais. J'ai commencé sur le marché du travail en tant que secrétaire intérimaire à Bruxelles

Après la formation, j'ai été affectée à la gare de Braine-Le-Comte, à 300 m de mon studio ! Je me souviens avoir eu des frissons la première fois que je suis passée derrière le guichet : jamais, je n'aurais imaginé travailler à la gare de Braine-le-Comte, la ville où j'ai grandi et où j'ai pris le train pendant 18 ans (pour faire mes études et pour me rendre au travail). Moi, qui rêvais de travailler au bout du monde, je trouve un travail au bout de ma rue ! Me voilà sur les rails ! Bien vite, j'ai aimé l'ambiance familiale au travail, la simplicité et l'authenticité des échanges entre collègues.

QUELLES SONT VOS PASSIONS ?

Outre le vélo, j'aime aussi CUISiner / CRUiner végan.

VOUS DÉCOUVREZ BEAUCOUP DE RÉGIONS À VÉLO ET À PIED : D'OÙ VIENT VOTRE ENGOUEMENT POUR CETTE PRATIQUE ?

Jeune adulte, je faisais des randos en groupe en moyenne montagne. En 2004, je voulais marcher seule sur un chemin sûr : j'ai fait le chemin du Puy en Velay jusqu'à Compostelle. Après ce voyage, mon sac à dos me donnait des douleurs dans le bas du dos, j'ai donc arrêté la rando.

Un jour, j'ai vu un reportage sur TFI : c'était une agence qui organisait des voyages à vélo « prêts à l'emploi » : l'agence fournit la feuille de route, réserve les logements et les repas ... Je trouvais cela génial. Seulement, il fallait être au moins 2 cyclistes pour bénéficier des services. Les années ont passé et je n'ai jamais trouvé de binôme. A l'époque, je ne connaissais pas encore le forum du Cyclo Camping International où il est possible de faire une demande de co-équipier.

En 2015, j'ai décidé de partir seule. J'ai acheté un vélo pas cher, emprunté les sacoches d'un ami cycliste et j'ai fait Nantes - La Rochelle (la Vélodyssée), un parcours très simple qui ne nécessitait pas l'achat de matériel (tente, matelas, réchaud ...) car je logeais chaque jour dans un mobilhome dans un camping.

Le test a été concluant, j'ai adoré. Quelques temps après, j'ai acheté un bon vélo de voyage et du bon matériel. Les années suivantes, j'ai fait les véloroutes classiques : longer les fleuves de leur source jusqu'à leur embouchure (le Danube, la Moselle, le Rhin, la Meuse, l'Elbe). J'ai aussi fait la côte ouest du Danemark, longer la mer de Amsterdam à Gdansk, l'Islande, la Ciro trail lors d'un voyage dans les Balkans (voie ferrée désaffectée de 150 km qui reliait Mostar à Dubrovnik) et bien sûr le RAVeL et LF-routes en Belgique !

COMMENT PRÉPAREZ-VOUS VOS PARCOURS ? SUR QUELLES DISTANCES ? OÙ LOGEZ-VOUS ?

Je me base sur des topoguides (Bikelines, Cartovélo, Paul Benjamins...). Je m'inspire de différents comptes-rendus et de blogs de cyclovoyageurs. Je fais aussi mes propres traces sur le planificateur « Brouter.de » et je transfère les traces sur le navigateur OSMAND.

Je définis des étapes d'environ 70 km. Je note les logements qui m'intéressent, dans quelle la ville ils se trouvent (camping, AJ, hôtel pas cher, chez l'habitant...). Cela m'évite de chercher sur Google une fois sur la route. Dans l'après-midi, je suis en mesure d'estimer où je vais m'arrêter pour la nuit et au premier supermarché venu, je fais un ravito pour le repas du soir. Je ne réserve (presque) jamais. Mes étapes sont indicatives : souvent, je n'atteins pas la fin de l'étape mais je me rattrape les jours suivants ... ou pas ! Ça dépend du dénivelé, de la météo, de ma forme ...

Comme dit l'adage : « ce n'est pas le but qui est important mais le chemin pour y arriver ». Ces dernières années, je prends plus de liberté : il m'arrive de prendre un autre itinéraire en dernière minute, je navigue alors sur une appli (mappy.cz) ou Google Map.

J'ai pu voir les paysages dans toute leur splendeur : les icebergs qui flottent sur les lacs proglaciaires, passent par un chenal et échouent sur les pages de sable noir. Rouler de baie en baie au bord de l'océan, entourée de glaciers, dans des paysages contrastés : lunaire et désert de sable, verdoyant et rocailleux ...

DÉCRIVEZ-NOUS UN DE VOS VOYAGES MARQUANTS ?

J'ai traversé la Croatie par les terres. J'ai été marquée par les maisons criblées de balles, abandonnées mais toujours en faction, comme pour montrer aux passants qui passent l'absurdité de la guerre.

COMMENT AVEZ-VOUS CONNU CHEMINS DU RAIL ?

J'ai connu le CDR dès mon entrée à la SNCB. Je me suis vite intéressée à ce site internet qui est très bien documenté.

QUE SOUHAITERIEZ-VOUS CHANGER EN TERMES DE MOBILITÉ ACTIVE ? QUELLES SERAIENT LES MODIFICATIONS À APPORTER AU RÉSEAU RAVEL ?

Le réseau RAVeL ne suffit pas, il est souvent utilisé pour les « voyageurs lents du dimanche ». Il faudrait en plus aménager de larges pistes cyclables sécurisées le long des chaussées pour inciter les gens à aller travailler à vélo, faire leurs courses, se rendre à une gare ... Cependant, je pense qu'il ne faut pas attendre qu'il y ait de belles pistes cyclables pour commencer à se déplacer à vélo.

QUELS PARCOURS OU VOYAGES VOUS ONT LE PLUS IMPRESSIONNÉE ? EN QUOI ?

Pour mes 50 ans, je voulais faire un voyage choc. J'ai choisi l'Islande ! J'ai loué un vélo de voyage sur place et j'ai roulé d'Ouest en Est, de Grindavik à Reydarfjörður, 800 km en 13 jours. J'ai eu beaucoup de chance car il a fait un beau ciel bleu pendant tout mon périple (14 à 17°).



Allez-y ! Foncez ! La belle saison est de retour, l'occasion offerte de découvrir la Wallonie en combinant le vélo, la marche et le train. C'est ce que recommande notamment VISTWallonia.

En termes de confort, de paysages, voyager en train est incontestablement une façon originale de percevoir les coins le plus cachés de nos provinces. Allier train et balade permet d'observer des paysages pittoresques, uniques et spectaculaires et aussi de goûter la beauté de l'environnement tout en combinant confort, relaxation et immersion culturelle.

A partir des gares et des points d'arrêt, pénétrer la Wallonie à vélo ou à pied offre une expérience immersive et authentique, permettant de s'imprégner pleinement dans la nature, de la culture et du patrimoine.

La Wallonie, avec ses forêts, ses collines, ses rivières se prête parfaitement à une exploration à une allure tranquille. Par la marche ou le vélo, vous pouvez ainsi repérer les artisans locaux, savourer aux spécialités régionales dans les petites auberges ou marchés, s'attarder dans les villages pittoresques.

DÉCOUVRIR LA WALLONIE PAR LE TRAIN : UNE ÉVASION SANS LIMITE

Vous pouvez vous arrêter à tout moment pour remarquer un animal, admirer un lieu, écouter le son des oiseaux, percevoir l'odeur de l'air frais des forêts. L'accès à des espaces plus isolés est facilité vous permettant d'apprécier les recoins moins fréquentés et souvent plus sauvages et d'apprécier les détails de la vie.

La Région dispose ainsi de nombreux sentiers de randonnée (GR), de pistes cyclables bien aménagées et bien sûr de voies vertes. De nombreux itinéraires dédiés aux explorateurs du moment vous attendent !



A découvrir quelques parcours « direct » par le train :

- L37 : Liège – Aix-la Chapelle
- L40 : Liège – Maastricht
- L42 : Liège – Aywaille – Gouvy – Luxembourg
- L43 : Marche-en-Famenne – Liège
- L44 : Verviers – Spa
- L49 : Welkenraedt – Eupen
- L78 : Mons – Blaton – Tournai
- L108 : Braine-le-Comte – Ecaussinnes – La Louvière – Binche
- L130a : Charleroi – Erquennes
- L132 : Charleroi – Couvin
- L139-140 : Wavre – Ottignies – Charleroi
- L154 : Namur – Dinant
- L161-162 : Bruxelles – Namur – Libramont – Arlon – Luxembourg
- L165-167 : Libramont – Bertrix – Virton – Athus – Arlon
- L166 : Dinant – Bertrix



Jacques BOTTE



A découvrir quelques itinéraires par le RAVeL :

- Les grands itinéraires thématiques wallons dénommés WO à W9 sur des parcours d'environ 100 km
- W1 : entre Dendre et Hauts Pays
 - W2 : la véloroute de la bière
 - W3 : la véloroute des carnivals
 - W4 : canaux, fleuves et rivières
 - W5 : d'une vallée à l'autre
 - W6 : au fil de l'eau
 - W7 : sur la Route des Ardennes
 - W8 : entre Fagnes et Famenne
 - W9 : la véloroute "Grandeur Nature"
 - WO ou EV5

Informations :

- VISITWallonia.be
- RAVeLWallonie.be
- Les différentes maisons de tourisme
- La SNCB (nombreuses possibilités)

06.07.25 :
DE L'ESCAUT
À LA MEUSE

Rendez-vous, le
dimanche 06
juillet 2025 :
balade-découverte
commentée de 65 km.



Pour cette sortie d'été dans la province de Liège, nous nous retrouverons à la gare de Landen... dans le Brabant flamand. De cet endroit du pays, nous pourrions suivre un parcours, qui en un jour, traverse quatre provinces : La province de Liège, le Limbourg, le Brabant wallon, le Brabant flamand. La province de Namur n'est pas bien loin. Un futur « projet découverte » sans doute ?

Nos premiers tours de roues se feront donc en néerlandais en quittant Landen par la zone semi industrielle et par la L147, qui devient RAVeL en entrant en Wallonie un peu plus loin. Ensuite direction la L127. Des routes de remembrement nous mèneront dans la vallée du Geer qui trouve sa source dans la république libre de Blehenet qui finit son parcours dans la Meuse à Maastricht.

Saint Denis - La Bruyère dans la province de Namur) qui se jette elle aussi dans la Meuse à quelques kilomètres de Huy.

Un coup d'œil au château de Fumal, propriété privée productrice de vin effervescent. La seigneurie, incluant le château, l'enceinte, l'église et les dépendances agricoles formait une enclave namuroise intruse en Principauté de Liège. En avant

Nous retrouverons la L127 pour aller à la gare de Braives qui a été rénovée et a trouvé de nouvelles fonctions. Nous y déjeunerons : ouverture spéciale pour nous.

Re-départ en suivant encore la L127 qui nous mènera plus vers le sud de la province en longeant cette fois-ci la Meuse (elle prend sa source à

pour la seule vraie côte de la journée. Pour ne pas vous effrayer, je ne parle pas de la côtelette de Fumal.

Un coup d'œil sur le plateau de la Hesbaye sera la récompense. Encore quelques centaines de mètres, en descente le temps de reprendre son souffle, et c'est le château de Fallais qui nous dévoilera sa

silhouette (château-forteresse datant du XIIIème siècle).

Retour sur la L127 où nous franchirons la ligne de séparation des eaux. À présent, nous sommes dans un nouveau bassin hydraulique où les eaux s'écoulent vers l'Escaut, bien que la Meuse ait son lit à 15 kilomètres.

Nous longeons la ville de Hanut vers un retour à Landen. Les derniers 8 kilomètres ne sont presque qu'une longue descente en pente douce.



LE PLANNING
09h15 : accueil devant la gare
09h45 : départ de la balade
12h45 : repas à la gare de Braives
14h15 : départ de l'après-midi
17h15 : retour à la gare de Landen.

Chaque participant engage sa responsabilité, assure sa propre sécurité sur le parcours, se sent à même de parcourir cette boucle de 65 km. Se munir d'une chambre à air de secours, et suivre scrupuleusement les consignes données par les organisateurs.

COÛT

Buffet - boissons comprises.
Membres : 30€
non-membres : 34€
Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 02.07.25 avec mention : « journée du 06.07.25 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 la gare au pied du Château d'Eau - watertorenstraat. Le parking est gratuit le dimanche. Un ticket obligatoire est à prendre à l'entrée et à valider avant de sortir.



Arrivée venant de
Bruxelles Central :
09h30
Arrivée venant de
Liège Guillemins :
09h20

Retour vers Bruxelles-Central :
17h28

Retour vers Liège Guillemins :
17h37

INSCRIPTION

L'inscription s'effectue en ligne en complétant le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdurail.be). La réservation et le paiement sont obligatoires. Merci de préciser si vous venez en train.

Toutes les informations détaillées et réactualisées sont disponibles sur le site de l'asbl. Vous pouvez aussi joindre l'association par mail (info@cheminsdurail.be) ou par téléphone (081 657 596).

Pour votre détente : établissements recommandés avec label « Bienvenue vélo »

Ancienne brasserie de Latine : rue du Pont, 5 à 4261 Braives : Un écrin hesbignon à deux pas de la Méhaigne et du RAVeL - anciennebrasserieidelatine.be

Au calme de Hosdent : 32, Rue du Moulin 32 à 4261 Braives. Une maison familiale très calme située au cœur du Parc naturel de la Burdinale-Méhaigne, à quelques pas du RAVeL - aucalmedehosdent.com

Alain
DELCOURT





Des voitures III de la SNCB pelliculées à la marque OUIGO 'low cost' de la SNCF

LE TRANSPORT DES VÉLOS DANS LES TRAINS INTERNATIONAUX

Pour les amateurs de balades internationales, notamment de découvertes de voies vertes hors Belgique, il nous est paru important de faire le point sur le transport des vélos dans les différents trains qui sillonnent l'Europe au départ de Bruxelles.

Fin de l'année dernière, deux nouveaux trains internationaux se sont ajoutés aux trains déjà existants. Faisons le point sur le transport des vélos sur ces trains et rappelons

ce qu'il en est sur les autres trains car, reconnaissons-le, ce n'est pas encore simple même si des efforts sont faits en fonction des opérateurs.

Un train OUIGO Bruxelles – Paris

Enfin le retour d'un train 'classique' Bruxelles-Midi - Paris-Nord desservant Mons, Aulnoye-Aymeries, Saint-Quentin (tout prochainement) et Creil en un peu plus de 3 heures : une heureuse alternative aux trains à grande vitesse Eurostar, auparavant Thalys,

qui avaient le monopole de la desserte depuis 1994 et dont les tarifs ne sont pas économiques pour ceux qui n'achètent pas leur billet dès l'ouverture de la réservation obligatoire.

Les 3 allers et retours sont assurés par du matériel de la SNCB avec les confortables voitures III. Mais la SNCF a imposé le modèle OUIGO pour ces trains, ce qui implique une réservation spécifique OUIGO avec toutes les restrictions qui l'accompagnent. Et patatras, les vélos classiques non

démontés sont interdits à bord des trains OUIGO ! On nous annonce que cela devrait évoluer par la suite. En revanche, les vélos pliables et les vélos démontés placés dans une housse peuvent être transportés comme bagage volumineux gratuit avec cependant maximum 2 bagages par voyageur.

Un train EUROCity DIRECT Bruxelles – Amsterdam – Lelystad

La relation Benelux bien connue entre Bruxelles et Amsterdam est désormais appelée EuroCity, limitée à Rotterdam et maintenant dédoublée par un EuroCity Direct Bruxelles – Amsterdam plus rapide et prolongé à Lelystad. Ce service, cadencé à l'heure,

sans devoir le démonter ou un tandem, tricycle ou vélo avec remorque sur présentation d'un billet vélo. Par mesure de sécurité, le nombre de vélos admis à bord est limité à 4.

Le prix du ticket vélo dépend de la distance, de 7,50€ pour Breda, 10,30€ pour Rotterdam et 14,10€ pour Amsterdam.

On ne peut que s'étonner de la différence de traitement des cyclistes entre la Belgique et les Pays-Bas et entre la Belgique et la France, alors que par exemple, le matériel utilisé sur les OUIGO et sur les EuroCity sont identiques : les voitures III belges libérées des relations IC nationales par les nouvelles voitures M7 à 2 niveaux.

ticket vélo, en vente en ligne, du Contact Center de la SNCB ou aux guichets des gares avec vente de billets internationaux. Le nombre de places étant limité, il est recommandé de voyager en dehors des heures de pointe. L'embarquement et le débarquement du vélo se fait toujours et partout sous la responsabilité du voyageur. Il en coûte 4€ pour chaque destination des trains nationaux jusqu'à leur terminus après la frontière.

Les vélos pliables et les vélos contenus dans une housse de max. 135 x 85 x 30 cm (les deux roues démontées) peuvent être emportés gratuitement, à condition qu'ils soient disposés dans l'espace réservé aux bagages. Cet espace se trouve à l'extrémité des voitures.

“les vélos classiques non démontés sont interdits à bord des trains OUIGO !”

vous permet maintenant de voyager en 2h07 jusqu'à Amsterdam-Zuid ; il est assuré par les nouvelles automotrices Coradia d'Alstom des chemins de fer néerlandais (NS) et circule sur les lignes à grande vitesse à 200 km/h.

Dans les EuroCity, assurés maintenant par des voitures III de la SNCB et dans les EuroCity Direct, vous pouvez emmener un vélo non pliable

Récapitulatif pour le transport des vélos

Trains régionaux transfrontaliers

Tout comme dans les trains circulant à l'intérieur de la Belgique, vous pouvez emporter votre vélo ou tandem, tricycle ou vélo avec remorque dans les trains régionaux transfrontaliers moyennant l'achat d'un

Eurostar (Londres, Paris, Amsterdam)

Dans les Eurostar, les vélos pliables peuvent être embarqués gratuitement



Une voiture III 2ème classe de la SNCB assurant le service EuroCity Bruxelles – Rotterdam (ancien Benelux)

comme bagage s'ils ne dépassent pas 85 cm de long une fois pliés. Ils doivent être placés dans un étui protecteur couvrant le vélo en entier. En raison des espaces limités, les vélos non pliés ou non démontés ne sont pas admis à bord d'Eurostar.

“ une harmonisation avec une simplification serait bien nécessaire “



Porte d'accès 'vélo' au centre des nouvelles rames EuroCity Direct vers la Hollande

TGV INOUI vers la France

Les vélos pliés et les vélos contenus dans une housse de max. 130 x 90 cm (roue avant démontée) peuvent être emportés gratuitement. En raison des espaces limités, les vélos non pliés ou non démontés ne sont pas admis à bord des TGV INOUI. Tout bagage (y compris les vélos) que vous déposez dans les compartiments à

bagages doit être muni d'une étiquette avec votre nom et le numéro de votre siège.

ICE vers l'Allemagne

Les vélos pliés peuvent être transportés gratuitement comme bagages à bord de tous les trains ICE.

Dans les ICE munis d'un compartiment vélo (c'est maintenant le cas des trains ICE 3neo qui assurent la liaison Bruxelles-Aix-la-Chapelle-Cologne-Francfort), vous pouvez emporter un vélo non-pliable (ou tandem, tricycle ou vélo avec remorque) moyennant l'achat d'un ticket vélo, en vente en ligne, auprès du Contact Center de la SNCB ou aux guichets des gares avec vente de billets internationaux. Le prix de ce ticket vélo dépend de la distance, mais peut aussi varier d'un train à l'autre selon la fréquentation attendue.

Train de nuit : Nightjet

Le transport de vélos non pliés n'est pas possible sur la liaison Nightjet Bruxelles-Vienne exploitée trois fois par semaine par les chemins de fer autrichiens (ÖBB) suite à l'absence d'espace fourgon. En revanche, les vélos pliés peuvent être emportés comme bagages à main s'ils sont pliés et emballés et s'ils sont de dimension à pouvoir être rangés au-dessus ou en-dessous du siège ou dans l'espace bagages des compartiments couchettes et lits. Pour des raisons de sécurité, il est interdit de retirer les pédales, tourner le guidon et placer le vélo sur les plateformes ou dans les allées du train.

Train de nuit : European Sleeper

Dans ce train de nuit exploité par un opérateur indépendant qui relie maintenant trois fois par semaine Bruxelles - Amsterdam - Berlin - Dresde et Prague, une réservation vélo est possible et coûte 19€.

A la lecture de cet article, vous vous rendez compte qu'une harmonisation avec une simplification serait bien nécessaire. Croisons les doigts et espérons qu'il en sera ainsi à l'avenir ; en tous cas, tout nouveau matériel roulant ferroviaire destiné au transport de voyageurs prévoit maintenant d'office des espaces vélos.

Par ailleurs, n'oublions pas qu'il est le plus souvent possible de louer des vélos à proximité proche des grandes gares de destination, même si nous préférons bien sûr notre vélo personnel.

Remerciements à SNCB International



Marc GRIETEN

Une nouvelle automotrice Coradia d'Alstom à 8 éléments ; 20 trains similaires assurent les EuroCity Direct Bruxelles - Amsterdam - Lelystad



31.08.25 : ESCAUT INDUSTRIEL ET PATRIMOINE RURAL

En cette fin du mois d'août, c'est en Hainaut Occidental que nos roues parcourront une boucle étonnante de 51 km à la découverte du patrimoine local.

C'est depuis la gare d'Antoing que nous emprunterons le RAVeL de la L88 vers Hollain. Une première halte nous invitera à découvrir le four à chaux Saint-André à Chercq le long de l'Escaut où une visite guidée nous expliquera ces constructions monumentales qui marquent la mémoire et l'histoire de la région de Tournai.

Reconverti depuis 2004 en lieu artistique et évènementiel, ce lieu, est un véritable laboratoire dédié à la « création de liens entre humains d'ici et d'ailleurs ». Disciplines artistiques en tous genres sont reliées dans un désir de rencontre, de transmission et de partage de savoirs.

Le four à chaux propose également un jardin du souvenir et une mnémothèque. Sous les arbres et noyés dans un parc semi-naturel, les passe-mémoires trouvent leur place. C'est dans ce jardin que les cendres des membres de la Fondation peuvent être répandues.

Le parcours nous amènera ensuite à la Pierre Brunehaut, menhir dans la campagne situé à quelques encablures de la frontière. Erigé sur un plateau qui domine largement ce paysage de plaine, ce menhir est le plus grand mégalithe dressé de Belgique ; son poids est estimé à 13 tonnes.

En revenant par l'Escaut, nos coups de pédale nous conduiront au Grand Large de Péronnes. Le repas de midi se prendra



L88 près d'Antoing

dans une salle au sein d'un petit parc de loisir, à l'emplacement d'un ancien chantier naval reconverti dernièrement où le repas de midi se déroulera. Après de cette pause, nous musarderons le long de l'ancien canal à petit gabarit Péronnes- Bleton ; nous traverserons Callenelle, charmant village qui abrite le siège social d'une société, leader mondial dans la fabrication des boules de billard et de snooker pour revenir à notre point de départ en longeant une des murailles du château d'Antoing.

LE PLANNING

08h30 : accueil devant la gare d'Antoing
08h45 : départ de la balade
09h30 : visite des Fours à Chaux
12h30 : pause de midi
14h00 : départ de l'après-midi
17h00 : retour à la gare d'Antoing.

Chaque participant engage sa responsabilité, assure sa propre sécurité sur le parcours, se sent à même de parcourir cette boucle. Se munir d'une chambre à air de secours, et suivre scrupuleusement les consignes données par les organisateurs.

Toutes les informations détaillées et réactualisées sont disponibles sur le site de l'asbl. Vous pouvez aussi joindre l'association par mail (info@cheminsdurail.be) ou par téléphone (081 657 596).

INSCRIPTION

L'inscription s'effectue en ligne en complétant le formulaire disponible sur notre site internet (www.cheminsdurail.be). La réservation et le paiement sont obligatoires. Merci de préciser si vous venez en train.

COÛT

Plat et dessert : les choix possibles vous seront communiqués lors d votre inscription - boissons non comprises. Membres 31€ : non-membres : 35€. Le montant est à verser sur le compte BE51 0682 1681 7962 au plus tard le 27.08.25 avec mention : « journée du 31.08.25 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



Parking de la gare d'Antoing - Le parking est gratuit.- rue de la station 6 à 7640 Antoing



Arrivée venant de Mons : 08h24
Arrivée venant de Tournai : 08h34
Retour vers Mons : 17h35
Retour vers Tournai : 17h25



Pierre
CAUVAIN



LE BEAU VÉLO DE RAVeL 2025, PRÊT AU DÉPART !



Cette année, le BVR axe sa thématique sur les 30 ans du RAVeL. Le « Beau Vélo », c'est avant tout un état d'esprit et surtout une équipe qui partage des expériences cyclistes et qui permet de découvrir des coins magnifiques de la région.

Comme les années précédentes, chaque samedi, les portes seront ouvertes et l'on pourra découvrir de nombreux stands qui raviront petits et grands Chemins du Rail y sera présent toute la saison. Le départ de chaque parcours est prévu en direct à 13h10.

Les dates et lieux de l'année 2025 sont les suivantes :

- 05.07 : Martelange**
- 12.07 : Fontaine l'Évêque**
- 19.07 : Mouscron**
- 26.07 : Visé**
- 02.08 : Ermeton**
- 09.08 : Chimay**
- 16.08 : Péruwelz**
- 23.08 : Liège Sart Tilman**

La nouvelle configuration en vigueur depuis deux ans déjà, sera reconduite et offrira aux participants la possibilité de profiter des animations tout en savourant un repas ou une boisson rafraîchissante. La tente deviendra le cœur vivant du village, créant un espace animé et convivial... à seulement quelques pas de la scène !

Chaque Beau Vélo sera diffusé sur Vivacité les samedis après-midi, ; sur la Une les dimanches après le journal de 13h et à tout moment sur Auvio.

Un merci particulier à toute l'équipe qui chapeaute le projet et spécialement à Olivier Colle, Adrien Joveneau et Francis Hubin, l'homme-orchestre de la première heure.

Organiser une telle opération, constitue un travail de titan qui nécessite beaucoup d'énergie et de contacts tant avec les communes participantes que les différents partenaires.



LE PRIX EUROPEEN DES VOIES VERTES !

Depuis 2003, l'Association Européenne des Voies Vertes (AEVV) organise tous les deux ans, le prix européen des voies vertes (EGA) afin de mettre en exergue les meilleures pratiques, initiatives ou réalisations en matière de voies vertes.



La Wallonie, tout comme Chemins du Rail, est étroitement liée à l'AEVV depuis ses origines. Au sein du CODI (comité directeur), elles contribuent à orienter les lignes d'action et collaborent à la mise en œuvre des activités.

Lors de l'édition 2021, la candidature présentée par le « Service Public de Wallonie (SPW) - Mobilité et Infrastructures » a été lauréate du premier prix : « De Liège à Aix-la-Chapelle par le RAVeL, une voie verte transfrontalière via les lignes 38/39 ». Le RAVeL qui fête cette année son 30ème anniversaire, constitue ainsi une référence remarquable en tant que programme régional dans son ensemble.

LA DOUZIÈME ÉDITION

En 2025, l'AEVV célébrera l'événement en Euskadi en coordination avec Basque Tour et la FFE.

Basque tour

Pour cette Agence régionale du tourisme du Pays basque. La récupération, la

dynamisation et la promotion des voies vertes apparaissent essentielles pour la stratégie de durabilité touristique. Pour la valorisation du patrimoine, ces « vías verdes » constituent des exemples de cohésion territoriale, d'accessibilité, de mobilité douce et de récupération de la mémoire industrielle ainsi qu'une opportunité de générer des services et des entreprises autour de ces itinéraires.

FFE

Depuis 1993, la Fondation des Chemins de Fer Espagnols encourage la conversion des voies ferrées désaffectées en voies vertes.

En effet, l'A.E.V.V. a lancé un appel à candidatures afin d'élire les voies vertes exemplaires. L'objectif consiste à promouvoir des bonnes pratiques. La Wallonie (SPW) ainsi que les Maisons de Tourisme en ont été informées. Exclusivement décerné aux voies vertes relevant de la Déclaration de Lille ainsi qu'aux initiatives existantes, ce prix se décline en plusieurs versions :

- **Prix d'excellence** : Dans cette catégorie, les 1ère, 2ème, et 3ème prix sont décernés à trois voies vertes qui démontrent la meilleure intégration ainsi que des atouts spécifiques qui, de l'avis du jury, les rendent exceptionnelles.
- **Initiatives exemplaires** : Une 1ère, 2ème, et 3ème prix sont décernés à mettre en évidence des initiatives menées en matière de voies vertes.
- **Prix spécial, transition verte en voies vertes** : Un prix unique récompense les actions contribuant à la transition écologique de l'écosystème des voies vertes et à la réalisation des Objectifs de Développement Durable (ODD). Les initiatives porteront sur la voie verte elle-même, ou sur des services ou produits touristiques intégrant des critères de durabilité.

Et pourquoi pas, un tronçon RAVeL comme premier prix ?

RENDEZ-VOUS LE 09 OCTOBRE

La cérémonie de remise des prix se déroulera au Pays basque espagnol à Abanto-Zierbena dans la localité de Biscaye située dans un cadre naturel unique, à seulement 20 minutes de Bilbao.

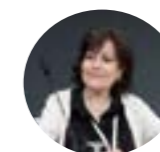
En outre, dans le cadre des événements de remise des prix se tiendra une conférence internationale, avec un accent particulier sur les voies vertes et le cyclotourisme, lié au patrimoine et au tourisme industriel, en raison des caractéristiques particulières de ce territoire au passé minier industriel qui a forgé son histoire et son actualité.

Une découverte à vélo est également prévue le lendemain pour observer ce territoire à travers la fantastique voie verte Montes de Hierro / Montagnes de Fer, parsemée de vestiges miniers et industriels dans ses environs qui composent un paysage unique, et qui est maintenant reliée par une piste cyclable à la ville de Bilbao grâce à l'investissement réalisé par le Département du Tourisme du Gouvernement Basque, à travers les Fonds des Zones d'Action Prioritaire.

Informations :

www.europeangreenwaysaward.org

12th
European
Greenways
Award - 2025



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



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