

Le

MAG

03

Avril-Mai-Juin 2026



PB-PP|B-31061
BELGIE(N)- BELGIQUE

NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

Exp. Avello
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles

AVELLO

RENCONTRE

L'extraordinaire voyage de Mister Jack



Interview : Etienne de Callataÿ

Qui est Ralph Nader ?

Le Véli, voiture du futur ?

AV
AVELLO
LE MOUVEMENT VÉLO
AV
AV

AVELLO

rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles
Inscrite au registre des personnes morales
de Bruxelles

Numéro d'entreprise : 0449 673 390

Numéro de compte : BE65 5230 4042 2096

info@avello.org

www.avello.org

Avello est une association sans but lucratif et sans appartenance politique dont l'objectif principal est la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions.

PRÉSIDENTE

Delphine Morel de Westgaver

Le bulletin de liaison Avello Mag est publié quatre fois par an. Sauf mention expresse, la reproduction des articles est bienvenue, à condition de citer la source.

Imprimé sur papier recyclé

MISE EN PAGES

LimonAD : www.limonad.be

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@avello.org

RELECTEURS

Elodie Mertz

Sophie Vermeyen

Philippe Degand

Bernard Gabriel

Geneviève Mariscal

Philippe Lederer

NOS SOUTIENS



Wallonie



RÉGION DE
BRUXELLES-
CAPITALE



Service public fédéral
Mobilité et Transports



Avec le soutien de la Fédération
Wallonie-Bruxelles, service de
l'Éducation permanente.

**Vous souhaitez collaborer à la
rédaction de votre magazine ?**

**Nous sommes toujours ravis d'accueillir
de nouvelles plumes ! Contactez le
secrétariat de rédaction du Avello Mag.**

Vous souhaitez vous réaffilier ?

Votre cotisation peut être directement
versée sur notre compte Triodos
BE65 5230 4042 2096.

ÉDITO



Quelle ville voulons-nous habiter ?

Pendant près de vingt mois d'incertitudes, la mobilité a occupé le devant de la scène politique bruxelloise. En ligne de mire : Good Move. Tour à tour érigé en symbole de modernité ou dénoncé comme folie, le plan de mobilité de la Région bruxelloise a cristallisé les tensions. Certains ont retourné leur veste, d'autres ont contesté la méthode, le rythme, ou encore le rééquilibrage assumé de l'espace public au détriment de la voiture. Et pourtant, au terme du scrutin, le vote des électeurs a renforcé la ministre de la Mobilité sortante.

Dans ce contexte chargé, tous les regards se sont tournés vers la récente déclaration de politique régionale de la Région de Bruxelles-Capitale. Et, au lendemain de sa publication, surprise : chacun s'est proclamé vainqueur au sujet du plan de mobilité Good Move. Les opposants affirment que leurs revendications ont été entendues. Les partisans soulignent que si le nom change, si les mailles se resserrent, l'essence du projet demeure. Alors, qui a vraiment gagné ? Et surtout : qu'est-ce qui va réellement changer pour les Bruxellois-es ?

C'est à ces questions qu'Avello tente de répondre dans ce numéro. Nous avons également demandé à l'économiste Étienne de Callatay d'éclairer les enjeux économiques de la mobilité : coûts cachés de la congestion, investissements nécessaires, arbitrages budgétaires. Car derrière les débats symboliques, une réalité financière s'impose ; le parcours du prochain Gouvernement ressemble plus à un champ de mines qu'à une balade en amoureux sur une plage déserte au Portugal.

Une chose est sûre : améliorer les infrastructures et renforcer la sécurité des cyclistes ne signifie pas parler uniquement de vélo. Il s'agit de repenser l'espace public dans son ensemble : créer des voiries plus sûres pour tous les modes, des quartiers plus respirables, des espaces plus agréables à vivre. Et, sur ce point précis, les préoccupations des cyclistes rejoignent celles des personnes porteuses de handicap, des familles, des aînés — bref, de tous ceux qui partagent la ville.

Reste une inconnue de taille : comme en Wallonie, une déclaration de politique générale n'est qu'une intention tant que les budgets ne sont pas arrêtés. Or, dans un contexte de crises successives et de contraintes financières accrues (et on ne vous parle même pas de la crise énergétique qui arrive avec la guerre au Moyen-Orient), l'ambition devra se mesurer à la réalité des chiffres, et à ce petit jeu-là, "we zullen zien"...

Les choix budgétaires qui seront posés dans les mois à venir diront bien plus que les mots. Ils diront quelle ville nous voulons habiter — et quelle place nous sommes prêts à accorder, chacun, à l'autre.

L.LEWALLE & O. CURTIL

Les articles de ce magazine s'adressent à toutes et tous, sans distinction de genre. S'il a été décidé de ne pas utiliser systématiquement l'écriture inclusive, c'est uniquement pour des raisons de lisibilité et de fluidité de lecture.

Clap au vélo national



Chaque année, Avello et le Fietsersbond s'unissent pour applaudir les personnes qui font le choix du vélo en Belgique. Historiquement prévue au début du printemps pour célébrer l'arrivée des beaux jours, la date avait changé en 2018, suite à la proclamation par l'Assemblée générale des Nations Unies de la journée mondiale du vélo le 3 juin. Cette année, nous reprenons le calendrier initial : ce 20 mars, les cyclistes du nord et du sud du pays ont été félicités sur leur trajet.

Applaudissements, hourras enthousiastes, pancartes colorées, les ami-e-s du vélo ont participé à cette action dont les objectifs sont multiples. Outre la bonne humeur qui s'en dégage et la remise en question qu'il peut susciter auprès des automobilistes, le clap au vélo permet aussi de mettre la pratique du vélo sous les projecteurs de la presse, et donc du monde politique. En cette période où l'on nous parle sans cesse d'économies à faire, nous avons rappelé qu'encourager la mobilité active, c'est également faire des économies considérables sur le long terme.

Avello bolo

Le 5 décembre, c'est la journée mondiale des volontaires. Chez Avello, tradition a été prise de célébrer ce jour pas banal autour d'un bon plat, afin de remercier les bénévoles pour leur engagement ainsi que pour le temps et les compétences qu'ils et elles consacrent au mouvement vélo. Ces retrouvailles annuelles s'apparentent presque à une réunion de famille : on vient de coins différents, plusieurs générations s'y retrouvent, on partage un repas et, surtout, les nouvelles. Ainsi, chacun se sent appartenir à l'association et repart la tête pleine d'idées pour sa commune.

Traditionnellement, les membres d'Avello actifs au sein de groupes locaux étaient conviés à une GRACQlette¹ (la science n'a pas encore pu démontrer qui est à l'origine de ce légendaire jeu de mots). Qui dit changement de nom dit changement de plat : cette fois-ci, c'était un Avello Bolo ! Quatre soirées ont eu lieu en parallèle – à Liège, Namur, Mons et Bruxelles – afin de réunir un maximum de monde. La sauce (bolognaise, évidemment) a pris, puisque près de 60 bénévoles et permanents se sont réunis au total. Bravo et merci !

S. VERMEYEN

Avello ? C'est vous !

Notre association compte plus de 70 groupes locaux et plus de 40 points de contact qui agissent de façon concrète pour améliorer la mobilité dans plus de 150 communes à Bruxelles et en Wallonie. Nous vous remercions d'en faire partie car notre force, c'est notre nombre, et la voix d'Avello représente celle de milliers de citoyens.

Sur le terrain communal aussi, le nombre compte. N'hésitez pas à aller à la rencontre de votre groupe Avello local : ce sont des personnes motivées à faire changer la mobilité de leur commune. Elles et ils organisent des actions, des balades, des moments de rencontre pour rendre leur ville ou leur village plus apaisé. Les enjeux sont grands et votre présence peut faire la différence !

Rencontrez-les, rejoignez-les, et construisez, vous aussi, l'avenir de votre commune !

Infos : avello.org/groupes



¹ De 1975 à 2025, Avello s'appelait le "GRACQ"



Polarisation entre usagers : tensions et solutions



Une étude récente menée par VIAS sur un échantillon de 2 905 Belges s'est penchée sur les causes de la polarisation "affective" entre usagers. Un thermomètre des émotions allant de zéro (pas de polarisation) à dix (polarisation extrême) a permis de quantifier les sentiments négatifs des participants. Le score moyen général de 4,5/10 indique une distance émotionnelle perceptible, sans pour autant atteindre un niveau de conflit extrême. Cependant, cette moyenne cache des disparités importantes entre groupes d'usagers.

Les relations entre cyclistes et automobilistes : un climat tendu

Les automobilistes perçoivent souvent les cyclistes comme des usagers imprévisibles, voire irrespectueux des règles, tandis que les cyclistes reprochent aux automobilistes leur agressivité et leur manque de considération. L'étude révèle que les automobilistes jugent les cyclistes sportifs (5,8/10) et les trottinetistes (7/10) comme les usagers les plus problématiques. De leur côté, les cyclistes expriment un grand désamour envers les trottinetistes (6,9/10) et, dans une moindre mesure, envers les automobilistes (4,2/10).

Les piétons, entre vulnérabilité et tolérance

Les piétons expriment une désapprobation marquée envers les trottinetistes (7/10) et les cyclistes sportifs (5,5/10), accusés de ne pas toujours respecter les règles de priorité ou de vitesse sur les espaces partagés. Suivent ensuite, presque ex aequo, les automobilistes, motocyclistes et cyclistes. Ils restent par ailleurs le groupe le plus apprécié par les autres usagers. Cette apparente contradiction pourrait s'expliquer par "leur statut de victimes potentielles". Leur vulnérabilité susciterait, selon VIAS, une "forme de compassion".

Les trottinetistes, des usagers paradoxalement tolérants

Les trottinetistes sont ceux qui expriment

le moins de polarisation envers les autres usagers. Leur jugement est particulièrement indulgent, notamment envers les piétons (2,5/10) et les chauffeurs de bus (3/10). Ce constat surprenant pourrait s'expliquer par le fait que les utilisateurs de trottinettes, souvent jeunes et urbains, sont eux-mêmes habitués à partager l'espace avec une grande diversité d'usagers. En revanche, les trottinetistes sont les plus critiqués par les autres groupes, ce qui reflète peut-être une méconnaissance de leurs contraintes ou une perception négative liée à leur "méconnaissance supposée des règles de circulation".

L'influence de la personnalité sur les tensions routières

La personnalité des usagers joue un rôle clé dans leur degré de tolérance. Les chercheurs se sont appuyés sur le modèle des "Big Five" (amabilité, névrosisme, extraversion, ouverture d'esprit, conscienciosité,) pour analyser ces dynamiques. Les résultats montrent que :

- l'amabilité, qui reflète la coopération et l'empathie, est associée à une polarisation moindre envers tous les groupes. Les usagers aimables sont moins prompts à juger négativement les autres.
- Le névrosisme, caractérisé par une tendance à l'anxiété, à la frustration et à un attachement strict aux règles, peut exacerber les tensions, no-

tamment envers les usagers perçus comme imprévisibles.

- L'extraversion et l'ouverture d'esprit favorisent une approche plus tolérante, bien que leurs effets varient selon les groupes.

Parmi les solutions pour apaiser les tensions, VIAS propose notamment d'encourager la multi-modalité pour mieux comprendre les contraintes spécifiques de chacun ; de mener des campagnes de sensibilisation centrées sur les causes externes (météo, infrastructures, densité du trafic...) plutôt que sur les "défauts" des usagers ; d'intégrer des modules sur la gestion des conflits et le respect mutuel dans les formations au permis de conduire, les cours de vélo... ; et de mesurer périodiquement la polarisation affective entre usagers pour ajuster les politiques publiques en fonction de l'évolution des dynamiques routières.

Comme le souligne l'étude, "la route est un espace partagé, où chaque usager a sa place et ses contraintes". C'est en reconnaissant cette interdépendance que les tensions pourront se réduire, au bénéfice de la sécurité et du bien-être de toutes et tous.

L. GOFFINET



Accord gouvernemental : Bruxelles enfin en selle ?

Après 613 jours sans gouvernement, le MR, le PS, Les Engagés, Groen, Voo-ruit, le CD&V et Anders (ex-open VLD) ont fini par trouver un terrain d'entente pour Bruxelles. Avello a analysé le volet "Mobilité" de leur déclaration de politique régionale (DPR), sorte de guide qui orientera les décisions politiques de ces trois prochaines années, et vous en livre son appréciation.

À la lecture de la DPR, une chose frappe d'emblée : le changement annoncé semble davantage porter sur l'habillage que sur l'architecture. Le plan régional de mobilité, le fameux plan Good Move (avec ses 50 mesures) serait réévalué, certaines "mailles" seraient adaptées, le nom évoluerait... Mais, l'essentiel de la structure initiale du plan se retrouve bien dans la DPR.

Le futur plan de mobilité pour Bruxelles

Les fondamentaux sont maintenus : intermodalité, développement des infrastructures cyclables, principe STOP, Vision Zéro. Autrement dit, la hiérarchisation des usagers pour la protection des plus vulnérables et l'objectif de zéro mort et zéro accident sur les routes ne sont pas abandonnés. La DPR annonce une évaluation du plan. C'est un point central. Une politique de mobilité sérieuse ne peut se construire sans données, sans analyses des comportements, sans indicateurs clairs.

Des véhicules moins lourds à Bruxelles ?

On voit apparaître dans la DPR la notion de zone "Light and Safe", soit sur une limitation progressive de la circulation des véhicules particuliers les plus lourds, des véhicules source d'accidents plus graves pour les usagers actifs, d'une usure des infrastructures plus rapide et d'une pollution de l'air plus importante. Il faudra cependant

être attentif au seuil qui sera fixé pour définir un véhicule "lourd".

Le budget : une inconnue majeure

Les intentions sont là, mais sans enveloppes claires, elles resteront sans effet. Avello sera donc particulièrement attentif à ce que la Région se donne les moyens de ses ambitions. Dans un contexte où l'on cherche un milliard d'euros sur trois ans, il est indispensable d'identifier les investissements les plus efficaces, et le vélo s'impose comme une solution à la fois budgétairement soutenable et structurellement bénéfique.

La santé des Bruxellois-es dans la balance

La révision annoncée des tarifs pour continuer à entrer dans la Zone de Basse Émissions (LEZ) suscite de sérieuses interrogations. Le passage à un pass annuel de 350 € s'apparente à un mécanisme qui permettrait de facto aux ménages les plus aisés de contourner la logique environnementale. Il faut rappeler que la politique de qualité de l'air bénéficie en priorité à ceux qui subissent la pollution sans en être les principaux responsables.

Ce que la DPR ne dit pas

La déclaration de politique régionale de la précédente législature comptait 128 pages. Celle-ci en fait à peine 24. Pour la mobilité, on est passé de 10 à 2 pages, ce qui veut dire que certains

aspects importants d'une politique cyclable ne sont pas abordés : formation vélo, système de vélos partagés ou cyclologistique ne sont pas mentionnés. Pas de mention spécifique non plus des nombreux projets de réaménagements qui ont reçu un permis d'urbanisme (avenue Charles Quint, Meiser...) mais qui sont en attente de budget pour être concrétisés, et ce alors qu'on parle de plan pluriannuel d'investissement pour les tunnels et viaducs. Avello le rappellera lors de ses rencontres avec les membres du Gouvernement mais aussi avec les élus du Parlement bruxellois.

Dans ce contexte budgétaire contraint, une vigilance s'impose également quant au financement du secteur associatif. Ce dernier intervient souvent là où l'action publique ne peut/veut aller seule. Il fonctionne avec des moyens limités et a pourtant une forte capacité de levier. Le fragiliser pour équilibrer des comptes serait une économie à court terme aux conséquences structurelles.

L. LEWALLE

Article complet sur notre site : avello.org/accord-gouvernemental-bruxelles-enfin-en-selle

Lire aussi page suivante :

interview de l'économiste Etienne de Callatay

MOBILITÉ À BRUXELLES : VISION D'UN ÉCONOMISTE



Etienne de Callatay est économiste. Il a travaillé entre autres à la Banque nationale de Belgique et au Fonds monétaire international. Bruxellois et usager du vélo, il a répondu à nos questions concernant la vision du Gouvernement bruxellois en matière de mobilité.

Deux pages de la déclaration de politique régionale (DPR) concernent la mobilité des Bruxellois-es pour les trois prochaines années. Quel avis portez-vous sur celle-ci ?

Etienne de Callatay : Ma réflexion générale, et elle est particulièrement bien illustrée par le volet mobilité de la DPR, c'est qu'on a voulu plaire à tout le monde et ne déplaire à personne. Quand on parle de Good Move ou de la LEZ, on a l'impression qu'on cherche à répondre à toutes les attentes à la fois : celles des automobilistes, des riverains, des commerçants, des cyclistes, des entreprises... Mais à force de vouloir ménager chacun, on finit par produire un texte qui manque d'arbitrage politique clair. Or gouverner, c'est choisir. À ce stade-ci, je perçois un déficit d'arbitrage.

Selon vous, pourquoi le nouveau Gouvernement affiche-t-il plusieurs mesures visant à maintenir ou faire revenir la classe moyenne à Bruxelles ?

Faire revenir la classe moyenne en ville, c'est évidemment amener des recettes fiscales supplémentaires pour la Région. C'est un objectif compréhensible d'un point de vue budgétaire. Mais pour y parvenir, il faut créer les conditions d'une ville attractive : une meilleure qualité de l'air, des quar-

tiers apaisés, une mobilité fluide, des espaces publics de qualité. La mobilité joue ici un rôle central. Une ville saturée de trafic, bruyante et polluée, n'attire pas durablement.

Cela dit, il faut préserver un équilibre social. L'attractivité ne peut pas se traduire par une gentrification excessive qui exclurait les populations plus fragiles. La question n'est pas seulement d'attirer, mais aussi d'organiser une cohabitation harmonieuse entre différents profils socio-économiques.

Comment analysez-vous la réforme de la LEZ (diminution du montant de l'amende, exceptions élargies) ?

Je crains qu'à 350 €/an, l'amende ne soit pas suffisamment dissuasive. Il est vrai qu'on avait peut-être placé le curseur trop haut auparavant. Mais ici, on est probablement tombé dans l'excès inverse. Une mesure environnementale n'a de sens que si elle modifie effectivement les comportements. Si la sanction n'est pas perçue comme contraignante, beaucoup de gens préféreront conserver leur véhicule et payer. On n'obtiendra alors ni réduction significative des émissions ni changement de comportement. On risque simplement de générer une recette budgétaire sans effet environnemental notable.

Quels seraient les leviers les plus intéressants pour arriver à un report modal vers une mobilité plus durable ?

Je pense que, à ce stade du développement du réseau, l'impact sociétal du vélo est potentiellement plus important en ville qu'en dehors. Pour moi, un levier majeur est le parking vélo sécurisé à proximité du logement ou du lieu de travail. Le vol reste un frein énorme. Rendre la pratique plus simple et plus sûre est une approche positive : on facilite la vie des cyclistes plutôt que de simplement pénaliser les automobilistes.

On peut aussi raisonner en termes de capacité routière : si l'on considère qu'il existe un nombre fixe de voitures "absorbables" sur les routes, l'espace libéré par un cycliste peut être occupé par un autre automobiliste. Cela interpelle. L'économiste que je suis en tire une conclusion assez radicale : la seule solution pleinement efficace est de réduire la capacité routière. Mais

La seule solution pleinement efficace est de réduire la capacité routière.

c'est politiquement très difficile à entendre. À défaut, agir sur le stationnement peut aider à provoquer un saut mental.

Il faut également revoir la carte essence. Ce mécanisme incite à des comportements absurdes : quand se déplacer ne coûte plus rien à l'utilisateur, il n'y a plus de signal économique. Or l'individu réagit aux incitations financières. Ce n'est pas l'individu qui est irrationnel, c'est le système qui l'est. On parle beaucoup de "verdissement du parc automobile", mais le plus important, ce sont les kilomètres que l'on ne parcourt pas. Comme le dit Bertrand Piccard¹, dans "écologique", il y a "logique" : l'objectif final reste le bien-être et la santé.

L'individu réagit aux incitations financières. Ce n'est pas l'individu qui est irrationnel, c'est le système qui l'est.

Quelles pourraient être les trois priorités économiques pour la mobilité bruxelloise ?

La première, c'est la vignette. Il est logique de faire payer un prix vérité à l'usage de la voiture. L'idéal serait une vignette intelligente, modulée selon le type de véhicule et l'heure d'utilisation. Aujourd'hui, le projet coordonné entre Régions laisse craindre que Bruxelles soit désavantagée. Il faudrait un outil réellement adapté aux réalités urbaines et qui permette aux citoyens de voir ce qu'ils paient et ce qu'ils reçoivent en retour : transports publics gratuits, allocations sociales, chèques mobilité pour les résidents bruxellois.

L'argent ne doit pas simplement combler la dette.

Il existe un débat éthique : une tarification peut permettre aux plus riches de continuer à polluer en payant. Cette réflexion est bien illustrée dans le livre "Ce que l'argent ne saurait acheter" de Michael J. Sandel, qui questionne les limites morales du marché. L'exemple qu'il donne – celui de l'achat d'un rein – montre qu'on ne veut pas vivre dans une société où tout s'achète. On pourrait dire ici que certains achètent le "poumon" des autres. D'où l'importance, parfois, de mesures d'interdiction.

En tant qu'économiste classique, je crois à l'efficacité de la fiscalité, tout en reconnaissant son caractère inégalitaire. Elle n'est pas "sympathique", mais elle fonctionne. Et si elle réduit le nombre de voitures, les personnes précarisées en bénéficieront indirectement.

Ensuite viennent le stationnement et la lutte contre le vol de vélos. Il faut moins de places de parking voiture en et hors voirie, davantage d'espaces verts, plus de place pour les modes actifs et davantage de parkings vélos extérieurs sécurisés. C'est perçu comme antisocial, mais les enjeux environnementaux et sanitaires justifient des choix courageux.

Si l'on se projette vers 2050, sortir de la logique de la voiture individuelle pour aller vers le partage serait économiquement et écologiquement cohérent. Un véhicule utilisé seulement 3 à 5 % du temps est une absurdité économique : l'économie vise l'utilisation optimale de ressources rares. Mais aujourd'hui, pour aller vers une flotte de véhicules partagés en ville, les obstacles sont liés à l'entretien, à la responsabilisation et à la dimension de standing social. Cela dit, le modèle "as a service"² progresse déjà dans

d'autres domaines, ce changement pourrait aussi atteindre la mobilité.

Dans de nombreux domaines, l'associatif permet une intervention plus efficace et moins onéreuse que si l'État devait agir seul.

Quel est le coût-bénéfice de l'associatif à Bruxelles ?

On reproche souvent aux associations d'être subsidiées et coûteuses. En réalité, dans de nombreux domaines, l'associatif permet une intervention plus efficace et moins onéreuse que si l'État devait agir seul. Il génère des externalités positives : des bénéfices pour la collectivité qui ne sont pas directement quantifiés. L'économie de marché ne les intègre pas spontanément, il appartient donc aux pouvoirs publics de coordonner et d'intégrer ces effets dans le raisonnement économique.

Quel est votre rapport au vélo ?

Très concret ! Je suis particulièrement fier de mes 10 330 kilomètres parcourus à vélo en 2025.

PROPOS RECUEILLIS PAR L. LEWALLE



¹ Bertrand Piccard : Psychiatre et explorateur suisse qui a fait le premier tour du monde en ballon en 1999, puis aux commandes du Solar Impulse entre 2015 et 2016, un avion qu'il avait codéveloppé

² Modèle "as a service" ou "MaaS" : le client ne possède plus l'objet, mais uniquement son usage (musiques et films sur les plateformes comme Deezer ou Netflix, trottinettes et voitures partagées...).

Procès pour vol de bâches publicitaires



Fin 2023, trois militants liégeois se retrouvaient devant la justice, condamnés pour avoir dérobé des bâches publicitaires vantant les bienfaits de SUV électriques. Reconnus coupables en première instance, le tribunal correctionnel ne les avait toutefois condamnés à aucune peine, estimant la liberté d'expression supérieure au préjudice. Considérant ce premier jugement comme trop clément, le parquet avait alors fait appel de cette non-condamnation.

Pour mieux trancher, la Cour d'appel a sollicité un avis préalable de la Cour constitutionnelle, qui a rejoint la conclusion du premier procès. Cette dernière estime en effet que l'article du Code pénal sur lequel s'est appuyé le tribunal correctionnel lors du premier procès (cause d'excuse fondée sur le droit à la liberté d'expression) n'est pas contraire aux articles de la Constitution. Adrien Masset, avocat pénaliste, résume les faits comme ceci : *"le vol reste interdit, mais dans ce cas, il y a une excuse qui est la liberté d'expression au moyen*

d'une désobéissance civile non-violente pour alerter l'opinion publique sur l'urgence du changement climatique".

Si le prononcé final n'est pas encore connu, la Cour d'appel devra tout de même s'appuyer sur l'avis de la Cour constitutionnelle. En cas de confirmation du jugement en première instance, ce procès pourrait alors faire jurisprudence dans de nombreuses actions citoyennes en faveur de l'environnement et du climat.

Pour Avello ainsi que d'autres associations et personnalités qui avaient apporté leur soutien aux trois Liégeois, il s'agit d'une décision juste. La question de la fiscalité avantageuse pour l'achat de véhicules lourds, puissants, encombrants et dangereux, ainsi que la question de la place de la publicité dans l'espace public, restent des enjeux dont il est encore nécessaire de se saisir. Une mobilité plus respectueuse de l'humain et de l'environnement en dépend.

L. GOFFINET

Flandre : plus de vélo... et de défis !

Régulièrement, le *Fietsberaad*¹ publie son "Fiets DNA", une synthèse des statistiques cyclistes concernant la Flandre. La dernière édition montre que le vélo y a le vent en poupe, avec 18,5 % des déplacements à deux roues. Soit une belle 2ème place européenne, juste derrière les Pays-Bas qui culminent avec 28 %. Toutefois, malgré des investissements massifs dans les infrastructures cyclables, des défis importants persistent, notamment en termes d'insécurité routière, de stationnement à sécuriser et de cohabitation plus harmonieuse entre usagers (cyclistes ou pas).



Le *Fiets DNA* nous apprend que l'entretien des infrastructures cyclables reste un point faible en Flandre. Comme la cohabitation vélo/voiture, étant donné que 40 % des cyclistes estiment que les automobilistes ne les respectent pas suffisamment. Par ailleurs, seulement quatre personnes sur dix sont satisfaites de la largeur des pistes cyclables, tandis qu'un nombre équivalent estime que la cohabitation entre cyclistes n'y est pas harmonieuse. Les différences de vitesse sur ces infrastructures sont aussi mal vécues par une partie des cyclistes (principalement ceux qui roulent avec un vélo musculaire).

Malgré une deuxième place au classement européen de la mobilité cyclable, des infrastructures en expansion ainsi qu'une culture vélo de plus en plus ancrée, les défis en termes de sécurité routière, de stationnement sécurisé et de cohabitation entre usagers restent donc importants chez nos compatriotes néerlandophones. Des investissements importants et continus, pour permettre un trafic cycliste croissant et fluide, de même que des campagnes de sensibilisation au respect entre usagers seront déterminants pour atteindre l'objectif flamand de 30 % de déplacements à vélo d'ici 2040.

L. GOFFINET

¹ Le *Fietsberaad* est le centre de connaissances pour la politique vélo en Flandre, au service des communes et de la région flamande.

Le dessous des cartes, c'est vous

Chez Avello, on trace régulièrement des cartes... Pour lister les points noirs sur un territoire communal (carrefour dangereux, piste cyclable manquante...), pour relever les aménagements cyclables existants et dessiner ceux qu'on réclame. De ce fait, la cartographie est un outil très utile quand il s'agit d'échanger avec les politiques et les administrations. Tour d'horizon des initiatives carto chez Avello et ailleurs.

Pour disposer de données fiables, la référence est **OpenStreetMap (OSM)**, jugé plus précis que Google Maps pour les infrastructures cyclables. De plus, ses données libres permettent à chacun de contribuer. Côté vélo, l'enjeu est de décrire finement les aménagements selon la typologie du code de la route (pistes obligatoires, chemins réservés, marquages...), à partir de relevés de terrain, d'images aériennes ou de photos au sol.

Première initiative : l'organisation de "**cartoparties**" (ou "mapathons"). Des membres d'Avello Rulles-Semois ont ainsi sillonné la commune à vélo, photographiant et discutant les aménagements cyclables – ou leur absence – avant d'être formés à l'encodage sur OSM. Ce modèle collaboratif permet à chacun de participer selon ses disponibilités : certains collectent les données sur le terrain, d'autres les intègrent ensuite en ligne.

Deuxième initiative : "**360 Everywhere**", développée par Pierre Serpe, membre d'Avello Hesbaye. Grâce à des caméras GoPro acquises avec le soutien du SPW¹, des volontaires parcourent la Belgique francophone à vélo en filmant les voiries. Les images servent à affiner OSM (signalisation, revêtements...) et à créer

des modèles 3D utiles pour mesurer l'existant ou simuler de futurs aménagements. Le projet est participatif et ouvert à toute personne motivée.

Troisième initiative : la Cellule Mobilité Active du SPW exploite elle aussi les données OSM pour suivre l'évolution du réseau cyclable et en améliorer la qualité. Elle a lancé un **défi sur MapRoulette**, plateforme ludique où les cartographes complètent les informations manquantes et gagnent des points. Une manière dynamique de renforcer la précision des données sur les infrastructures cyclables wallonnes, moyennant une bonne connaissance de l'anglais, du code de la route et du fonctionnement d'OSM.

Enfin, au sein d'Avello, un **groupe de travail "cartographie"** accompagne les bénévoles dans la réalisation de cartes propositionnelles. Initialement conçu pour rendre la cartographie accessible aux non-spécialistes, il vise aussi à harmoniser les pratiques entre groupes locaux, encoder les infrastructures de façon cohérente et recenser les points noirs communaux. De cette collaboration sont nés un manuel et des formations internes.

S. VERMEYEN



Trois façons d'agir !

1

Participez à "**360 Everywhere**" avec Pierre Serpe. Envoyez un mail à pierreserpe@hotmail.com.

2

Participez au défi de la Cellule Mobilité active du SPW : rendez-vous sur mpr.lt/c/53563.

Pour vous familiariser avec le fonctionnement d'OSM, rendez-vous sur multimob.be/uploads/osm-handbook.pdf.

3

Rejoignez le groupe de travail cartographie (GT carto) ou suivez une de ses formations. Envoyez un mail à gtcarto@avello.org.

¹ SPW, Service Public de Wallonie

Tubize ? Ça roule !

Si vous n'en aviez pas encore entendu parler, c'est le moment. "Tubize, ça roule !" est un rendez-vous vélo familial né en 2021 d'un mouvement citoyen. Avello Tubize nous en dit plus...



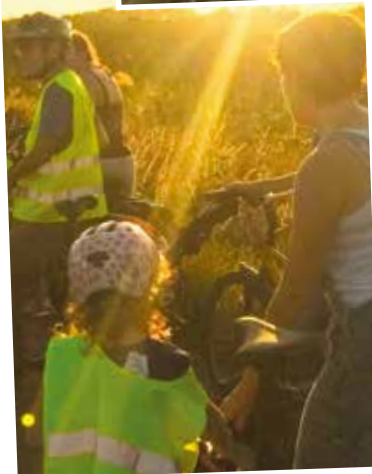
"Tubize, ça roule", c'est le rendez-vous vélo des Tubizien-ne-s ?
Avello Tubize : Oui. Au début, on ne l'organisait qu'en printemps-été, mais depuis peu, ça s'est aussi étendu à l'automne-hiver. Le projet était initialement organisé par un petit groupe de citoyens motivés. Depuis cette année il est porté au sein d'Avello Tubize. Certains participants viennent de Rebecq et même parfois de Halle pour y participer !

Comment choisissez-vous vos itinéraires ?

Ils doivent faire maximum 7 km et être accessibles pour tous les niveaux (enfants compris). La plupart du temps, l'itinéraire comprend un tour dans les rues du centre-ville, pour "se montrer", car un des objectifs de ces balades, c'est aussi de signifier que le vélo a sa place à Tubize. La balade amène le plus souvent sur un lieu sympa pour un apéro convivial, sur un événement ou un concert (en collaboration avec le centre culturel de Tubize). On tente de diversifier nos balades le plus possible, bien que certaines escapades deviennent récurrentes, comme celles qui nous mènent au Domaine W pour y voir des concerts.

Quels sont les objectifs ?

Se voir, tout d'abord. C'est-à-dire partager un moment convivial et renforcer le sentiment d'appartenance à la communauté cycliste. Montrer notre présence ensuite, et... faire un peu de pub



pour notre groupe local (rires).

Qui participe à ces balades/concerts ?

Il y a bien sûr les cyclistes qui connaissent Avello ainsi que leurs amis et connaissances, mais nous avons aussi d'autres participants qui ne sont pas spécialement liés à notre association. Progressivement, de plus en plus

d'enfants pédalent avec nous. Leur donner goût au vélo est devenu une autre raison d'être de nos "Tubize, ça roule !". En moyenne, nous sommes entre 20 et 30, mais nous avons déjà dépassé la cinquantaine de participants.

Plus d'infos : tubize@avello.org

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

Mons : la promesse de 500 vélos partagés disparaît

Nous vous annonçons dans le numéro précédent l'arrivée imminente de 500 vélos électriques en libre-service à Mons. Il faudra malheureusement patienter avant que ce projet n'aboutisse, la société de vélos partagés Bird ayant finalement annoncé se retirer du projet. Si l'échevine de la Mobilité affirme que d'autres pistes se profilent, les Montois et Montoises devront encore attendre un peu (beaucoup, passionnément ?) avant de pouvoir bénéficier de ce service de vélos partagés.

Pour Avello Mons, si l'arrivée d'une flotte de 500 vélos électriques était une bonne nouvelle en soi, des questions se posaient cependant. La principale étant celle du stationnement. L'aménagement récent du centre-ville a supprimé les trottoirs pour mettre l'intra-muros de plain-pied avec la chaussée, sans pour autant donner priorité aux piétons. Un arrivage de 500 vélos stationnés en rue jour et nuit risque bel et bien de contraindre ces derniers à circuler sur la chaussée où ils ne sont ni prioritaires, ni en sécurité. Avello Mons recommande dès lors de suivre les



guides techniques et d'accompagner cet aménagement d'une limitation à 20 km/h et d'une priorité effective aux piétons. Une consultation préalable de la ville de Mons avec les partenaires de la mobilité cyclable serait également nécessaire avant de reprendre ce dossier.

Liège : tops et flops de la Cité ardente



Parmi les tops relevés par Avello Liège sur l'ensemble de l'année 2025, il y a la mise en œuvre de nombreux chantiers, dont le fameux couloir Rive gauche qui permettra de se déplacer du Val-Benoît à Coronmeuse sans discontinuité (à part la traversée du carrefour du pont Albert). Bien qu'encore majoritairement en mixité piétons/cyclistes, et donc potentiellement source de conflits, l'infrastructure est considérée comme "assez correcte". Notons également la création d'une première cyclostrade permettant de "grimper" la côte de Colonster en toute sécurité et offrant une excellente connexion avec les vallées de l'Ourthe et de la Vesdre, via le RAVeL.



Parmi les flops, ce sont les infrastructures liées au tram qui sont pointées du doigt : aucun correctif demandé n'a été pris en compte. Un grand regret pour Avello Liège qui estime qu'il y avait là un vrai enjeu.

Cette communication "top-flop" d'Avello Liège a l'avantage de pointer les faiblesses des politiques cyclables de la ville tout en ayant l'élégance de saluer ce qui convient de l'être. Avello Liège rappelle en outre que tout "flop" pourrait, avec un peu de volonté, devenir un "top" l'année suivante. Gageons que cette communication constructive porte ses fruits rapidement.

Retrouvez tous les tops et flops sur notre site : avello.org/tops-et-flops-de-lannee-cyclable-2025-a-liege-ville



Forest : une interpellation citoyenne positive

Lundi 27 janvier, Philippe Wagner, coordinateur d'Avello Forest-Saint-Gilles, prend la parole au nom d'un collectif de 34 signataires (dont fait partie Avello FSG) pour interpeller le Conseil communal forestois. L'objectif ? Saluer les efforts déjà entrepris en matière de mobilité active et encourager la poursuite des aménagements favorisant la sécurité et la convivialité dans l'espace public.

À la suite de la rénovation de la chaussée de Neerstalle, ce collectif souhaite faire entendre la voix des Forestoises et Forestois défendant la mobilité active. Il demande également de pouvoir bénéficier d'une circulation apaisée dans leurs quartiers et un partage solidaire de l'espace public nécessaire notamment à l'amélioration de la qualité de vie, de la qualité de l'air ou de la sécurité des enfants.

Le collectif s'adresse donc au Conseil, plus particulièrement au Bourgmestre et à l'échevine de la Mobilité, afin de les encourager à poursuivre avec conviction leurs efforts pour favoriser et faire respecter le plan de circulation et les règles de stationnement et encourager la mobilité douce dans cette nouvelle zone de rencontre apaisée.

Ce qui rend cette interpellation originale et percutante, c'est son ton résolu positif. Plutôt que de critiquer, les citoyennes et le groupe local ont choisi de mettre en avant les avancées déjà réalisées et d'encourager les élus à aller plus loin. Une belle façon de ne pas laisser le monopole de la parole publique à celles et ceux qui crient le plus fort.

R. STANER

Welkenraedt : parade cycliste lumineuse

Samedi 17 janvier, une première parade lumineuse cyclable s'est engagée joyeusement de Welkenraedt vers Henri-Chapelle, l'autre entité de la commune et enjeu majeur pour les déplacements à vélo sur le territoire. Un moment de rencontre, de (re)découverte des paysages de la région, et d'échange sur les choses à améliorer pour les cyclistes et futurs cyclistes de l'entité.

Pour beaucoup d'outil de balade et de tourisme, le vélo devient à Welkenraedt un moyen de transport utilitaire efficace et complémentaire avec le train, la gare de Welkenraedt étant bien pourvue en liaisons, notamment des liaisons directes vers Liège, Bruxelles et Aix-la-Chapelle.

Une trentaine de cyclistes, petits et grands, ont répondu à l'appel d'Avello pour engager une dynamique citoyenne autour du vélo, et montrer que, même à la campagne, "les vélos font partie de la solution" face aux enjeux de mobilité, de santé et d'écologie.

Avec l'émanation de ce nouveau groupe, ainsi que des récentes éclosions d'Avello à Beloeil, Eghezée ou Fagnes-Haute-Amblève, on peut constater la montée d'une réelle dynamique citoyenne en faveur du vélo dans les territoires plus ruraux de Wallonie.

A. HAGENMULLER



Watermael-Boitsfort : En roue libre !

Le festival du voyage à vélo a encore frappé (les esprits) ! Avec une programmation faite de projections, de conférences, de rencontres et d'ateliers, les visiteurs ont pu rêver ou préparer leur propre prochain voyage à vélo.

Suisse, Portugal, Japon... Le vélo ne connaît pas de frontières et nous fait voyager, transpirer, rire, douter, rencontrer l'autre et philosopher sur la vie, le tout dans une bonne humeur contagieuse. Grâce à la motivation et l'énergie d'Avello Watermael-Boitsfort, ces moments de grâce sont partagés au plus grand nombre chaque année depuis 2018.

L'édition de 2026 aura une fois encore montré tout le potentiel de ce moyen de déplacement si simple et si efficace. "Ce n'est pas un vélo, c'est une machine à bonheur." Le festival "En roue libre" ne fait qu'illustrer et confirmer la célèbre maxime.



L'équipe du festival



Une route à soi(e) - Elayis Bandini

Salon d'écoute : le vélo dans la chanson



Bruxelles, début février. Il fait froid, il fait noir beaucoup trop tôt. Pourtant, dans la salle de réunion d'Avello, l'ambiance est chaleureuse. La lumière est tamisée, les bols de chips circulent de main en main et les yeux se ferment régulièrement pour favoriser la concentration. Ce soir, un animateur de la Médiathèque Nouvelle propose un salon d'écoute sur le thème du vélo. En une heure environ, il présente aux auditeurs une dizaine de titres en français, en anglais ou instrumentaux, qui mettent à l'honneur le vélo, ses courses et ses champions.

Si le format du salon d'écoute est original, les morceaux sélectionnés le sont encore plus. Le plus délicat ? Une reprise à la guitare de On a bicycle built for two.

Le plus loufoque ? Comme Jeannie Longo, de Philippe Katerine évidemment. Le plus déroutant ? Le Travelon Gamelon de Richard Lerman... Dépaysement garanti !

S. VERMEYEN

Avello et la Médiathèque Nouvelle ont déjà collaboré par le passé en produisant la playlist **Catadioptres**, une série éclectique de morceaux dont le fil rouge est, là aussi, le vélo. L'outil idéal pour ambiancer un stand ou une balade : mediatheque.be/outils-de-mediations/playlists/catadioptres



Le Véli, la "voiture" du futur ?

Si l'on n'en croise encore que très peu sur nos routes, les projets de Véli (pour Véhicule Électrique Léger Intermédiaire) se développent doucement dans notre pays et l'on voit apparaître quelques prototypes plus ou moins avancés. Situés entre la voiture et le vélo, ces nouveaux véhicules prétendent pouvoir "remplacer une partie des voitures en répondant à un grand nombre d'usages du quotidien", comme l'explique Aurélien Bigo, chercheur sur la transition énergétique des transports¹.

Le Véli se présente ainsi comme une alternative à la voiture individuelle, plus particulièrement dans les zones rurales, où les transports en commun sont plus rares et où les distances sont généralement plus longues qu'en ville.

Pour la région de Bruxelles, en prenant en compte les déplacements de moins de 25 km avec une ou deux personnes (soit la distance journalière moyenne d'un Belge d'après une enquête fédérale de 2025 sur la mobilité en Belgique), on estime que "82,5 % des déplacements en voiture des Bruxellois sont dans le domaine de pertinence des véhicules intermédiaires"².

Des profils de véhicules très variés

Léger et électrique, peu gourmand en espace, plus sobre en ressources et donc moins cher à la construction, le Véli a un faible coût énergétique et en émission CO₂.

Cependant, le spectre des Vélis reste très large, allant d'un vélo "augmenté", bénéficiant d'une plus grande

puissance, capacité de transport, voire d'une carlingue, jusqu'à la petite voiture, style Citroën Ami ou autre, – considérée légalement comme un quad – pouvant aller jusqu'à 90 km/h³.

On peut néanmoins identifier deux catégories distinctes :

- les Vélis actifs : lorsque le conducteur doit activer le moteur par un effort, souvent via un pédalier, à l'instar d'un vélo à assistance électrique.
- les Vélis passifs : qui ne demandent aucun effort et disposent d'une petite motorisation.

Des obstacles réglementaires

En pratique, les Vélis s'intègrent dans la catégorie européenne de *véhicules L*, englobant des deux-roues à moteur (du speed pedelec à la moto) et des

Ces véhicules ne doivent pas trahir le shift modal espéré vers des modes de déplacement plus sobres, en premier lieu la marche et le vélo.

quadricycles (quads, voiturettes). Cette diversité impacte fortement leur régularisation, tant les puissances et la vitesse, le poids, le nombre de roues sont différents d'un Véli à l'autre, rendant les catégories actuelles très restrictives.



Capture d'écran - Roole média

¹ Roole Média, Qu'est-ce qu'un véli, ce véhicule électrique entre vélo et voiture ?, Eva Gomez, 08/07/2025.

² Bruxelles Mobilité, Véhicules intermédiaires en région de Bruxelles-Capitale, Perspectives et recommandations, Maël Jouet, 26/08/2025.

³ Le Soir, « Les "vélis", ces véhicules qui veulent prendre leur (petite) place sur la route », Gil Durand, 21/11/2025.

Dans son rapport, Bruxelles Mobilité préconise de créer trois catégories distinctes de Vélis en fonction de leur vitesse autorisée maximale : 25 km/h, 45 km/h et 90 km/h¹.

L'Union européenne devra également se pencher sur la question dans les prochaines années afin de créer un cadre clair à l'échelle européenne et ainsi pouvoir potentiellement développer le secteur et créer une réelle industrie autour de ce nouveau type de véhicule.

Des mesures pour encourager l'usage du Véli

Des préconisations pour faciliter l'implantation de Vélis et plus globalement de véhicules plus légers pourraient ainsi être envisagées pour réduire la place et l'utilisation de la voiture individuelle classique (dont 50 % des ventes sont des SUV en 2025)²:

- en adaptant le stationnement à ces petits véhicules, avec un tarif préférentiel et des places plus petites, explicitement réservées aux Vélis ;
- en intégrant les Vélis dans les possibilités du premier pilier du budget mobilité ;
- en renforçant une fiscalité incitative sur le poids des véhicules, à l'exception des utilitaires ;
- en créant des zones à faible danger (ZFD) ou "zone LISA"³, soit des quartiers apaisés où les véhicules de plus d'un certain poids sont interdits, comme s'y est engagé dans sa DPR le nouveau Gouvernement bruxellois⁴.

Une alternative à la voiture, mais pas aux autres modes de déplacement

Si l'on constate que des constructeurs automobiles se lancent sur ce marché, ce n'est pas un hasard. L'Ami, le modèle de Citroën, a trouvé un réel public chez... les adolescents n'ayant pas encore le permis de conduire. Ce véhicule, largement plébiscité par les jeunes issus de classes aisées, devient

dans ce cas un moyen de déplacement intermédiaire avant d'obtenir une voiture, au détriment de la marche, du vélo et des transports en commun entre autres⁵.

Il faudra développer ces véhicules en cohérence avec la mobilité des territoires et en parallèle d'une législation plus contraignante pour les véhicules plus lourds et plus puissants, à l'instar de ce qui a pu se mettre en place à Paris, avec des tarifs de stationnement adaptés aux poids des véhicules⁶.

Si les Vélis peuvent être une réelle solution en remplaçant la voiture individuelle classique, ces véhicules ne doivent pas trahir le shift modal espéré vers des modes de déplacement plus sobres, en premier lieu la marche et le vélo.

L'idée serait simplement de revenir à des véhicules "classiques", en termes de poids et de puissance, des véhicules que l'on pouvait voir dans les années 1960-1970, et répondre ainsi aux enjeux de mobilité et d'environnement bien actuels.

A. HAGENMULLER & M. HOREVOETS



TROIS PROJETS DE VÉLIS EXISTENT EN WALLONIE ET SONT EN ATTENTE DE SOUTIEN POUR POUVOIR SE DÉVELOPPER :

- **Shifti** : un Véli actif. Catégorie "VAE", 25 km/h, 4 roues, 3 places. Homologation prévue en juin 2026. Shifti est un projet coopératif : prenez des parts ! www.shifti.be
- **Mobi-Coop** : un Véli passif adapté au transport de marchandises. 25 km/h, 3 roues et 1 place ; homologation prévue en 2026. Ce Véli met principalement en avant son aspect compact, pouvant facilement se "ranger" à l'intérieur. mobi-coop.com/mobi-1
- **Bugg Motion** : plus proche de la petite voiture. 90 km/h et 4 places, en projet.

Si les deux premiers prototypes sont proches de l'homologation, il faudra encore bénéficier d'un réel soutien des pouvoirs publics et des industriels, et à terme, obtenir plus largement une adhésion citoyenne et du consommateur.

¹ Bruxelles Mobilité, op. cit.
² Ibid.
³ www.lisacar.eu
⁴ Canopéa, Bruxelles : l'inclusion de « LISA Car » dans l'accord de gouvernement ouvre la voie à une mobilité apaisée, 24/02/2026.
⁵ Altis Play, Pourquoi des lycéens choisissent la voiture ?; Altis Play, 15/09/2024.
⁶ Paris.fr, Tarifs « SUV », modalités de contrôle... Ce qui change le 1er octobre pour le stationnement, 25/02/2025.



Minneapolis : hommage à Alex Pretti

Une semaine après le meurtre d'Alex Pretti, tué le 24 janvier 2026 par deux policiers de la police anti-immigration ICE, une manifestation s'est rassemblée pour rendre hommage à la victime. Un hommage cycliste, car l'infirmier de 37 ans était passionné de vélo.

Le rassemblement a rapidement pris de l'ampleur. Ce sont des milliers de citoyens à vélo qui ont arpenté les rues de la ville sur une distance de quatorze kilomètres. Ils se sont recueillis devant le lieu du drame, ainsi qu'à l'endroit où Nicole Good, une autre observatrice des actions de l'ICE, avait été tuée quelques jours plus tôt. À cette occasion, mille

gilets fluo portant la mention "Observateur pacifique. Ne tirez pas" ont été distribués. Un message qui fait froid dans le dos. Le cortège s'est dispersé après un dernier arrêt devant l'hôpital où travaillait Alex Pretti.

Organisée par un commerçant vélo chez qui Alex Pretti était client, la manifestation s'est étendue à d'autres villes. Au total, plus de 200 rassemblements cyclistes ont eu lieu de San Francisco à New-York, en passant par certaines villes européennes. "Les gens verront que nous pouvons faire front ensemble, de façon pacifique, et faire ce qui est juste" déclarait un participant



au micro de CBS News Minnesota.

G. DE MEYERE

Incitation comportementale à Braga, Istanbul et Tallinn



En 2022, Braga, Istanbul et Tallinn ont élaboré un programme de six mois visant à récompenser les déplacements à vélo en échange de réductions auprès de commerces locaux, plutôt que dans les grands centres commerciaux souvent situés en dehors du périmètre de la ville et accessibles uniquement en voiture. Le programme qui s'appuyait sur une solution technologique rendant les résultats fiables a dévoilé ses résultats.

Au total, 1 500 participants ont pris part au programme, économisant plus de 133 tonnes de CO₂ et dépensant plus de 85 000 € dans les commerces locaux.

La corrélation entre les données relatives aux déplacements, à la météo et aux caractéristiques sociodémographiques des participants a fourni des informations précieuses pour renforcer les incitations à faire du vélo par mauvais temps ou encore pour répondre aux attentes des groupes plus vulnérables.

Si les incitations économiques par kilomètre parcouru ne semblent pas représenter une somme importante, une récompense financière de ce type permet cependant d'observer un change-

ment de comportement immédiat, sans interdire d'autres options de mobilité. Un bénéfice sur le long terme puisque, dans les trois villes-pilotes, plus de 90 % des participants ont déclaré qu'il était assez ou très probable qu'ils continuent à faire du vélo après la fin du projet et l'arrêt de l'octroi de récompenses.

Ce type de programme avait par ailleurs déjà fait ses preuves (à plus petite échelle toutefois) à Florence, Bologne ou, plus près de nous, à Woluwe-St-Pierre et Hannut.

G. DE MEYERE

Sources : *Nudging Urban Cycling Through Gamification and Rewarding Schemes*, M. Konstantinidou, J. M. Salanova Grau, A. Leserri, F. Sharmeen & M. Davoudizavareh, Conference paper, 7/03/2025.

L'extraordinaire voyage de Mister Jack

Sarah Moon Howe est réalisatrice de films documentaires. Jack, son fils unique, a 20 ans. Né avec une malformation au cerveau entraînant une épilepsie rare et dangereuse et un retard global de développement, c'est un jeune homme plein d'imagination. Un jour, il demande à sa mère de faire un voyage à vélo. Elle accepte et filme l'aventure pour en faire un documentaire.





Quel duo formez-vous, au quotidien, Jack et toi ?

Vivre avec Jack est un cadeau. Je ne m'ennuie jamais à ses côtés. Il a une vision riche sur le monde et la société dans laquelle on vit. Sans filtre, il a l'art de désarmer les inconnus en leur posant des questions essentielles et souvent drôles, comme leur demander s'ils sont amoureux, et de qui... Mais sa condition médicale le soumet à des horaires très stricts à cause de son épilepsie. Il va dormir tôt, ses journées sont assez ritualisées (il tient fort à ce qu'il appelle ses "petites habitudes") et il est peu autonome. Il n'est pas capable de se faire à manger seul ou de se mouvoir seul dans la ville.

D'où est venue cette idée de voyage à vélo ?

Jack a une imagination débordante. Cette imagination tourne parfois en boucle. Il y a bientôt dix ans, Jack a créé que chaque jour de la semaine serait une fête qu'il fallait célébrer ! Pour lui, les lundis, c'est Halloween, les mardis, la Fête des fleurs, les mercredis, c'est Carnaval, tous les jeudis, on fête la galette des Rois, les vendredis, c'est Pâques, les samedis, c'est Saint-Nicolas et les dimanches, Noël. Cela fait donc bientôt dix ans qu'il réalise chaque jour les mêmes dessins pour chacune des fêtes, comme des photocopies, et qu'il annonce à qui veut l'entendre la fête du jour ! Beaucoup de personnes me disent que c'est merveilleux, que faire la fête tous les jours, c'est génial, que Jack a tout compris. Mais ce n'est pas la fête tous les jours. Ces rituels sont trop répétitifs pour que ce ne soit que joyeux. Comme je suis réalisatrice et qu'avant de l'être, j'étais éducatrice dans une maison d'accueil pour les personnes porteuses d'un handicap mental, j'ai essayé de lui proposer autre chose, de le décaler de ses obsessions pour l'ouvrir sur autre chose, et ça a marché en partie, mais pas complètement.

Un jour, au petit déjeuner, Jack a eu une idée, sortie de nulle part, : "Si on

Fiche technique :

- Nombre de kilomètres parcourus à vélo : 420 km
- Durée du voyage : 3 semaines
- Nombre d'étapes : 21
- Type de vélo : Fun2 Go de Van Ram

allait à Paris à vélo pour dormir à l'hôtel George V ?". Pourquoi Paris, pourquoi à vélo et pourquoi le George V ? Je n'en ai aucune idée ! Jack n'avait jamais fait de vélo de sa vie, je n'avais aucune idée de la faisabilité du projet, mais j'ai dit oui, comme on emprunte la sortie de secours d'un jour sans fin.

L'idée d'en faire un documentaire est arrivée rapidement ?

Comme je suis réalisatrice, je me suis dit que ce voyage pourrait être une bonne manière de parler de ce fameux "tandem éternel" évoqué par beaucoup de parents d'enfants porteurs de handicap ou d'aidants proches : cette impression de devoir être là 24h/24, côte à côte, pour aider et autonomiser son proche fragilisé par la maladie ou le handicap.



Jack profite d'un moment de ravitaillement pour donner ses impressions de voyage face caméra

On en parle peu mais le vélo peut vraiment faire la différence pour booster la santé mentale, de tous et a fortiori des personnes porteuses de handicap.



Jack, sa maman et sa grand mère, au Festival de documentaires Fipadoc, à Biarritz, où le film reçoit le prix du public

Paris, enfin !

Comment prépare-t-on un voyage pareil ?

Comme Jack est considéré comme infirme moteur cérébral, qu'il n'avait jamais fait de vélo de sa vie et qu'il était à risque de crise d'épilepsie, il fallait trouver un vélo où l'on puisse être en sécurité, côte à côte, assis et confortable. Par hasard, nous avons découvert le magasin Vanelo¹ et testé quelques vélos. Très vite, le choix s'est porté sur une sorte de cuistax jaune avec assistance électrique. À l'achat, le vélo coûtait trop cher, on l'a donc d'abord loué.

De mon côté, je me suis entraînée plusieurs mois avec une coach et une diététicienne spécialiste des triathlons "Ironman", et j'ai établi un itinéraire de voyage et posté des messages sur facebook pour parler de notre projet et trouver des personnes susceptibles de nous héberger sur le chemin. Un homme, Vincent Carton, s'est proposé de faire la route avant nous, en repérage, pour évaluer les difficultés et vérifier que ce vélo d'un mètre de large passerait partout.

Quand l'itinéraire précis et les étapes ont été décidés, il a fallu faire les bagages et anticiper tout ce qui aurait pu se passer. Ma maman s'est proposée comme voiture-balai. Il fallait prévoir des vêtements de rechange, des médicaments en suffisance, des livres, des jeux, de l'eau et de la nourriture.

Parallèlement à cette préparation, on a remis des dossiers au Centre du Cinéma de la Fédération Wallonie Bruxelles, à la RTBF et à Arte pour obtenir des aides pour produire le film.

Comment s'est déroulé le voyage ?

Le voyage a duré trois semaines. Trois semaines durant lesquelles on a changé de lieu d'hébergement tous les soirs. Cela fait 21 pommeaux de douche différents auxquels Jack a dû s'adapter, 21 familles à rencontrer. Pour moi qui ai voyagé partout, en Inde, en Sibérie, en Amérique du Sud, ce fut un des voyages les plus extraordinaires de ma vie. C'était telle-

ment intense que même à Beersel (notre première étape !), je me sentais en décalage horaire, tant le sentiment de liberté était grand.

À chaque coup de pédale, Jack avait l'impression qu'il s'éloignait de ses obligations de jeune porteur d'un handicap et d'une maladie grave : bye-bye l'hôpital Saint-Luc, bye-bye l'école spécialisée... À chaque coup de pédale, je l'ai vu s'ouvrir sur le monde, se redresser et respirer l'inconnu. Nous avons passé des heures côte à côte. Les obsessions des "fêtes" ont peu à peu fait place à autre chose : on s'est mis à discuter, à échanger sur la vie, sur l'avenir... Jack abordait les gens rencontrés le long des chemins avec beaucoup plus d'à-propos qu'avant. Quelque chose se passait. Une rencontre mutuelle avait lieu entre le monde et Jack, et moi, aux premières loges, j'étais émerveillée de voir combien mon fils avait la capacité de faire émerger l'humanité chez les personnes rencontrées.

Quels changements a apporté ce voyage à vélo ?

On en a retiré une grande leçon. Pour Jack, cela a augmenté sa confiance en lui. Il sait qu'il peut avoir une idée folle et qu'il est possible de la réaliser. Il sait aussi qu'il est capable de pédaler 20 km par jour, qu'il a une grande capacité d'adaptation et que les gens le trouvent sympathique. Il sait aussi qu'il est capable de jouer dans un film, de faire la postsynchronisation et que son travail sera récompensé.

Personnellement, j'en ai aussi retiré une grande confiance. Une confiance en Jack mais aussi dans la façon dont les inconnus nous ont ouvert leur porte. Nous, les parents d'enfants porteurs de handicap, nous avons toujours peur pour nos enfants le jour où l'on ne sera plus là. Ce voyage à vélo a été comme une leçon de confiance et de solidarité.

Le documentaire inspiré de ce périple, "L'extraordinaire voyage de Mister Jack", est maintenant sur les écrans.

Deux ans après cette aventure, notre film est sorti. Il passera

¹ Situé à Ixelles, Vanelo est spécialisé dans la vente et la location de vélos électriques, et notamment de vélos adaptés : vanelo.be



Le voiturier du George V, peu habitué à ce type de véhicule

en automne 2026 sur la RTBF et sur Arte et nous avons entamé une tournée de festivals.

La première mondiale a eu lieu au prestigieux festival de documentaires Fipadoc, à Biarritz. Nous avons gagné le prix du public et nous figurions parmi les favoris pour le prix "Dans les murs" qui est attribué par les prisonniers de la maison d'arrêt de Bayonne. Ils ont dit qu'ils avaient particulièrement aimé notre film parce qu'il était une invitation à la fugue, à rester libre, même quand tout vous en empêche.

L'avant-première belge du film a eu lieu en mars, au festival au festival Millenium dans la grande salle de l'UGC Toison d'or.

Un prochain voyage à vélo est-il prévu ?

Dès que Jack est revenu à Bruxelles, il m'a annoncé que le prochain voyage serait en Roumanie "avec le même vélo jaune". Depuis, il n'en démord pas. Pourquoi la Roumanie ? Parce qu'il a un ami roumain dans sa classe qui lui donne toutes ses collations, et qu'il se dit que les Roumains doivent être très accueillants ! J'aimerais sincèrement pouvoir faire ce voyage avec lui, mais c'est autre chose que Paris. Il y a peu de pistes cyclables en Roumanie, sans compter les ours qui seraient attirés par autre chose que nos sardines en boîte ! Bref, j'y réfléchis encore.

Bruxelles à vélo, c'est possible ?

Suite à ce voyage, j'ai décidé de rendre ma voiture et de ne me déplacer avec Jack qu'en cuistax électrique dans la ville. Nous vivons à 900 m de l'école et là, c'était possible. Mais nous devons nous rendre très régulièrement à l'hôpital qui est à 6 km de chez nous, sans compter les nombreux rendez-vous à droite et à gauche. On a donc fonctionné une année avec le cuistax et des voitures partagées, mais ça m'a coûté beaucoup plus cher que si j'étais la propriétaire d'une voiture. En hiver, j'ai donc craqué et racheté une vieille petite voiture. Avec un enfant porteur de handicap dont une atteinte des membres inférieurs, c'est difficile de faire sans. S'il y avait plus de pistes cyclables, plus d'aménagements en site propre, ce serait probablement possible. Nous continuons cependant de prendre le cuistax le plus possible. Commencer sa journée par un trajet en cuistax pour aller à l'école, c'est partir du bon pied, c'est s'offrir un grand bol d'espoir,

Ce vélo, c'est la garantie de s'échapper de notre quotidien, des emmerdes, même à deux rues de chez nous.

de vie et de sourires. Même s'il pleut, Jack est heureux.

Quand nous sommes sur notre monture, les gens nous arrêtent. Ce vélo a un réel capital sympathie ! Il donne le sourire aux passants et encore plus quand Jack chante à tue-tête "qu'à Paris à vélo, on dépasse les taxis...". Chaque fois que Jack a un coup de mou, il réclame de "faire du vélo". C'est comme retourner à l'essentiel, se mettre à hauteur du réel et de la vie. Depuis deux ans, Jack a eu de nouveaux problèmes de santé qui font qu'il est prudent, que l'on reste en Belgique, pas trop loin de l'hôpital. Ce vélo, c'est la garantie

de s'échapper de notre quotidien, des emmerdes, même à deux rues de chez nous.

Le vélo, c'est quoi pour vous ?

C'est une invitation à faire la "vie-buissonnière". Et c'est capital ! Parce qu'on en parle peu, mais le vélo peut vraiment faire la différence pour booster la santé mentale, de tout le monde et a fortiori des personnes porteuses de handicap. Beaucoup de gens m'arrêtent dans la rue pour me demander d'où vient mon vélo. Ils me disent qu'il serait pratique pour leur mari hémiplégique, leurs parents vieillissants. Des balades à vélo adaptées pourraient vraiment offrir des moments importants de sensation de liberté à des personnes qui ont l'impression qu'ils n'en ont plus².

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE



BIOGRAPHIE

Née dans une famille de cinéastes, Sarah Moon Howe choisit d'étudier la psychologie. Après dix ans de travail en psychiatrie, elle donne naissance à Jack. Elle renonce alors à son travail de psychologue pour se lancer à temps plein comme réalisatrice, tout en s'occupant de son fils porteur de handicap.

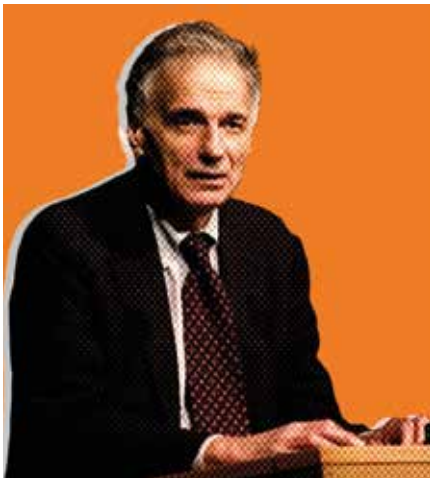
FILMOGRAPHIE

- Ne dites pas à ma mère (2003, 26')
- En cas de dépressurisation (2009, 45')
- Le complexe du Kangourou (2014, 52')
- Celui qui sait saura qui je suis (2017, 75')
- En attendant Zorro (2024, 52')
- L'extraordinaire Voyage de Mister Jack (2026, 59')

²Des initiatives existent, comme "À vélo sans âge", qui proposent des balades en triporteur aux personnes âgées, dans certaines communes de Bruxelles et de Wallonie (NDLR).

Ce que la sécurité routière doit à Ralph Nader

© Don LaVange - Wikimedia



Ralph Nader en 2007

Diplômé d'Harvard puis de Princeton, l'avocat Ralph Nader se fait connaître en 1965 en publiant un livre intitulé *Unsafe at any speed* (Dangereuse, quelle que soit la vitesse¹), une critique de l'industrie automobile américaine de l'époque.

Le jeune avocat de 31 ans y affirme que les grandes compagnies automobiles américaines tiennent trop peu compte des effets dévastateurs de la voiture sur la sécurité des citoyens, bien qu'elles en connaissent les causes. Il dénonce l'attitude irresponsable des "Big Three" (les trois grands constructeurs automobiles de l'époque que sont General Motors (GM), Ford et Chrysler) qui préfèrent investir dans la puissance des moteurs et la glorification de l'image automobile pour pousser les ventes que dans la sécurité. Obsolescence programmée, ornement dangereux, pollution extrême... À une époque où la voiture cause plus de 40 000 morts par an sur les routes américaines, le livre connaît un énorme succès.

Or, à cette période, les Big Three détiennent la quasi-totalité du marché américain. GM s'inquiète donc de l'impact de ce best-seller et de l'influence que ces révélations pourraient avoir sur le législateur américain. Le constructeur essaiera d'abord d'acheter le silence de Ralph Nader, puis engagera des détectives privés chargés de ternir l'image de marque du jeune avocat, allant jusqu'à tenter de le piéger avec des jeunes femmes chargées de ternir sa réputation. Une véritable histoire américaine. Mais Ralph Nader ne tombe dans aucun de ces pièges et attaque GM en justice.

Les Big Three avaient raison de s'inquiéter. Dix mois après la publication du livre, le Président Lyndon B. Johnson signe le "*National Traffic and Motor Vehicle Safety Act*", une loi nationale sur la sécurité de la circulation et des véhicules automobiles est signée et une agence fédérale chargée d'établir et de faire respecter les normes de sécurité automobile est mise sur pied. En 1970, Ralph Nader reçoit des excuses de GM, ainsi que 425 000 \$ de dommages et intérêts² qu'il verse à une fondation pour la sécurité routière.

Au crépuscule des 30 glorieuses, cette affaire dévoila le vrai visage du capitalisme jusqu'alors plein de promesses : celui d'une course au profit aveugle, sans considération pour la vie ni pour la santé de ses propres consommateurs. *Unsafe at any speed* a bouleversé en profondeur les règles du jeu. Les gouvernements ont dû admettre que s'ils ne fixaient pas eux-mêmes des règles strictes en matière de sécurité, personne d'autre ne le ferait³.

Depuis plus d'un demi-siècle, l'automobile a apporté la mort, des blessures et la plus incommensurable douleur et privation à des millions de personnes.

Ralph Nader, en 1965

Si la sécurité des occupants des véhicules s'est nettement améliorée depuis, les constructeurs automobiles continuent de rechigner à se préoccuper de celles des piétons et des cyclistes. Diminuer la taille, le poids et la puissance des voitures fait pourtant partie des solutions simples qui amélioreraient la sécurité de tous. Diverses avancées technologiques comme un limiteur de vitesse automatique créant une résistance sur la pédale d'accélération, ou une caméra de détection piétons-vélo couplée à un système de freinage automatique, pourraient également être implémentées sur chaque véhicule. À moins de contraintes légales, cela ne sera jamais le cas car, aujourd'hui comme hier, l'objectif premier des constructeurs reste de maximiser leurs profits, et pas de rendre nos routes plus sûres.

G. DE MEYERE

¹ Ces voitures qui tuent dans sa version traduite en français par Anne-Marie Suppo et Anne de Pérignon (Flammarion, 1966).

² Équivalent actuel de 3,5 millions \$ actuels d'après le calculateur d'inflation www.minneapolisfed.org. Un montant historique.

³ Apparition de la ceinture de sécurité, de l'appuie-tête, du pare-brise résistant aux chocs. Les décès sur les routes ont ensuite diminué de 500 % en 50 ans d'après le NY Times.

Jardinier à vélo



Depuis avril 2025, Paulo est jardinier à vélo à Liège. Il nous raconte les spécificités de son activité, son parcours et ses envies pour rendre Liège plus cyclable.

Comment s'est lancé ce projet de jardinier à vélo ?

Paulo Seixas : Durant le confinement, j'ai passé beaucoup de temps dans mon jardin. À la sortie de crise, j'ai perdu mon emploi. J'ai alors commencé une formation à l'école d'horticulture et de maraichage de la Ville de Liège, pendant trois ans.

En parallèle, comme j'ai toujours roulé à vélo pour aller travailler, j'avais envie de garder ce moyen de déplacement. Et j'étais notamment inspiré par les acteurs de la cyclogistique comme Rayon 9¹ à Liège et par d'autres artisans à Bruxelles et dans les grandes villes françaises qui assurent déjà leurs déplacements à vélo : jardinier, menuisier, plombier, électricien... Et je me suis dit : pourquoi pas jardinier à vélo à Liège ?

Quels sont tes arguments pour attirer tes clients vers ton offre de jardinier à vélo ? Quels sont les avantages à faire ce travail à vélo ?

Il y a plusieurs types de clients : celles et ceux sensibles au fait que je me déplace à vélo et donc contents de solliciter une activité en réduisant leur empreinte carbone. Et celles et ceux sensibles à la proximité et aux avantages pratiques, comme le fait que je puisse intervenir dans des endroits difficiles d'accès pour un entrepreneur en camionnette. Je n'ai pas besoin de réserver des places de stationnement, je peux venir aussi pour des petits travaux. Après, je vais forcément m'orienter vers des projets de jardin plutôt urbain, à la taille limitée (de 200 à 300 m²). Je n'ai pas l'outillage ni la capacité pour assurer le travail d'un énorme espace vert, mais avec la remorque et le vélo cargo, c'est quand

même un mètre cube pour une centaine de kilos que je peux transporter aisément.

Et les avantages pour toi ?

La démarche en soi ajoute du sens à ce que je fais. L'intérêt économique est aussi un atout : le coût des assurances, des entretiens et du "carburant" sont clairement beaucoup plus faibles. Enfin, la simplicité de se déplacer à vélo : je me faufile assez facilement partout dans l'hypercentre, tout en évitant une grande partie du trafic automobile, ce qui me fait gagner du temps et rend mes trajets de travail bien plus agréables.

Ça doit attiser la curiosité des passants et des confrères et consœurs ?

Il y a une curiosité, c'est sûr, même si c'est difficile pour un jardinier déjà en place de switcher vers ce mode-là. Par contre, pour des artisans encore en formation, ça peut être une opportunité d'imaginer leur métier à vélo. Il reste encore un gros travail à faire pour développer cette possibilité. En France par exemple, il existe Les boîtes à vélo², une association qui regroupe, soutient et conseille les (futurs) professionnels qui travaillent à vélo. Il y a

vraiment pas mal de métiers que l'on peut imaginer à deux roues !

Les acteurs publics ont-ils un rôle à jouer ?

Il y a deux volets selon moi. Un volet économique, sur lequel la Région wallonne a déjà enclenché une dynamique avec la prime à l'achat d'un vélo-cargo, ce qui m'a permis de m'équiper d'une remorque par exemple. Il faut néanmoins avoir un statut d'indépendant ou être en ASBL pour en bénéficier. Un volet infrastructure ensuite : il faut des axes structurants continus, et un stationnement adapté à ce gabarit, des arceaux plus écartés avec une longueur plus importante pour les manœuvres.

Comment vois-tu la ville de demain ?

J'espère voir d'autres artisans à vélo à Liège. Il faut faire savoir qu'on peut entreprendre à vélo, et donc qu'il y ait une réelle politique cyclable qui s'accélère, au niveau de la Région et de la ville.

Contact : seixas_paulo@outlook.com
0476/056.822

PROPOS RECUEILLIS PAR
A. HAGENMULLER



¹ www.rayon9.be
² lesboitesavelo.org



Agenda

Retrouvez l'agenda complet sur avello.org/agenda

AVRIL

Dimanche 19/04 – Assemblée générale

Participez à ce moment important de la vie associative.

Mundo Matonge – Bruxelles

Infos et inscriptions :
avello.org/assemblee-generale-19-avril-2026



20/04 – Focus aménagement : la chaussée à voie centrale

Dans quel cas une chaussée à voie centrale est-elle un aménagement pertinent ? Est-ce que cela améliore la sécurité des cyclistes ? À quoi faut-il être vigilant lors de la création d'un tel aménagement ?

Lundi 20 avril de 12h30 à 13h30
En visio

Infos et inscriptions :
avello.org/focus-amenagements-webinaire-la-chaussee-a-voie-centrale-20-avril-2026



21/04 – Séance d'info "Bienvenue Avello"

Vous avez récemment rejoint un groupe local d'Avello ? Bienvenue ! Vous êtes un vieux ou une vieille de la vieille chez Avello (d'ailleurs, vous dites toujours GRACQ), mais vous souhaitez rafraîchir votre connaissance de l'association ? Bienvenue aussi ! Tous les trois mois environ, nous vous convions à une séance d'information "Bienvenue Avello" pour vous présenter notre association à l'échelle supra-communale.

Mardi 21/04 à 20h00
En visio

Infos et inscriptions :
avello.org/seance-dinfo-bienvenue-avello-21-avril-2026



MAI

21/05 – Focus aménagement : la zone cyclable

Quand et comment mettre en œuvre une zone cyclable ? Quels avantages et quels inconvénients ? Que dit le code ?

Judi 21 mai de 12h30 à 13h30 - En visio

Infos et inscriptions :
avello.org/focus-amenagements-webinaire-la-zone-cyclable-21-mai-2026-2



JUIN

03/06 – Journée internationale de la bicyclette

Notez la date dans votre agenda car, ce jour-là encore plus qu'un autre, il fera bon être sur son vélo.

09/06 – Focus aménagement : le chemin réservé

Les chemins réservés à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs forment une catégorie intermédiaire entre la voie verte et le chemin ou la route ordinaire. Quelles sont les dispositions légales et les recommandations à ce sujet ?

Mardi 9 juin de 12h30 à 13h30 - En visio

Infos et inscriptions :
avello.org/focus-amenagements-webinaire-le-chemin-reserve-f99c-9-juin-2026



FORMATIONS À VÉLO DANS LE TRAFIC

- 09/04 – Liège – Gare des Guillemins – liege@avello.org
- 11/04 – Bruxelles – Cinquantenaire – velotraffic@avello.org
- 25/04 – Forest – École St Augustin – velotraffic@avello.org
- 25/04 – Namur – Place des Célestines – namur@avello.org
- 07/05 – Liège – Gare des Guillemins – liege@avello.org
- 10/05 – Ath – L'Esplanade – ath@avello.org
- 16/05 – Bruxelles – Cinquantenaire – velotraffic@avello.org
- 21/05 – Liège – Gare des Guillemins – liege@avello.org
- 30/05 – Tubize – École St-Joseph – tubize@avello.org
- Édition spéciale pour les familles
- 30/05 – Uccle – Rue Victor Gambier – velotraffic@avello.org
- 06/06 – Forest – École St Augustin – velotraffic@avello.org
- 13/06 – Bruxelles – Cinquantenaire – velotraffic@avello.org
- 18/06 – Liège – Gare des Guillemins – liege@avello.org
- 27/06 – Namur – Place des Célestines – namur@avello.org

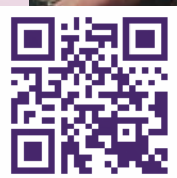
Atelier vélo participatif à Liège

Venez apprendre à entretenir votre vélo et faire des petites réparations, encadrés par des connaisseuses et connaisseurs. Tous les 2^{ème} et 4^{ème} jeudis du mois, de 18h à 20h au Point vélo des Guillemins (9 et 23 avril ; 14 et 28 mai ; 11 et 25 juin).

MERCI DE SOUTENIR LE MOUVEMENT VÉLO !

Je fais un don

En apportant mon soutien, je contribue à une mobilité plus durable et plus sûre. Mon don permet de renforcer l'action d'Avello auprès des décideurs politiques et administratifs pour obtenir des mesures concrètes favorables au vélo.



avello.org/don

Je m'engage

En rejoignant un des 120 groupes locaux d'Avello, je participe au changement à travers une dynamique collective et autour de projets motivants !

J'agis concrètement pour faire avancer les choses au niveau local.

avello.org/groupes



Avello près de chez vous

Secrétariat général

Rue de Londres 15 - 1050 Bruxelles - T 02 502 61 30 - info@avello.org

Secrétariat wallon Mundo-n

Rue Nanon 98 - 5000 Namur - T 081 39 07 14 - wallonie@avello.org

Groupes locaux

Retrouvez tous nos groupes locaux sur www.avello.org/groupes

[f](#) [@](#) [in](#) avello.org