

Exp. Avello
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles

DOSSIER

Voies vertes : vive le béton ?

Vol de batteries

L'économie des transports

Embouteillages cyclistes

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

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@avello.org

RELECTEURS

Elodie Mertz
Muriel Vercheval
Philippe Lederer
Genevière Mariscal
Bernard Gabriel
Philippe Degand
Sophie Vermeyen

NOS SOUTIENS



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.

ESPACE MEMBRE
avello.org/extranet

Identifiant : **membre** / Mot de passe : **cyclophile**

Vous souhaitez vous réaffilier ?
Votre cotisation peut être directement versée sur notre compte Triodos
BE65 5230 4042 2096.



ÉDITO

Année internationale des volontaires

Au moment d'écrire ces lignes, nous célébrons la Journée internationale des volontaires (JIV). Chez Avello, quatre "Avello-bolo", ont été organisés, où les bénévoles se sont retrouvés dans une ambiance détendue et fédératrice pour fêter cet événement.

Célébrée chaque 5 décembre, cette édition de la JIV marque cette année le lancement officiel mondial de l'Année internationale des volontaires pour le développement durable. L'Assemblée générale des Nations Unies appelle en effet à un mouvement mondial visant à *"reconnaître et à amplifier le rôle essentiel des volontaires dans l'accélération des progrès vers la réalisation des objectifs de développement durable d'ici à 2030"*.

Nous voici donc à quelques coups de pédale d'une année où le travail des volontaires sera particulièrement mis à l'honneur. Pour notre mouvement Avello, c'est une belle reconnaissance.

Car la force d'Avello se construit en premier lieu dans ses groupes locaux et thématiques, où quelques habitant·e·s se rassemblent pour monter un projet commun. Ensemble, ils et elles identifient leurs priorités pour le vélo dans leur commune et montent un plan d'action pour apporter des solutions aux problèmes qu'ils ont relevé. Le travail et l'effort des bénévoles alimente alors les pouvoirs publics sur des dossiers qui visent à améliorer la vie de tous les citoyens.

En plus d'apporter des solutions concrètes, cette dynamique crée du lien. Un lien qui construit nos sociétés et qui, malgré la dureté du monde, continue d'exister, de se développer et d'être porteur d'espoir et d'optimisme.

Que 2026 soit l'année où ce lien se consolide encore plus, chez Avello comme dans toutes les associations qui œuvrent à guider le monde vers un avenir plus désirable.

S. VANHEGHE, H. VAN NGOC, R. STANER et S. VERMEYEN
Le pôle animation d'Avello

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.

¹ www.un.org/fr/observances/volunteer-day



« Nous sommes enchantés de cette expérience inattendue dans ce petit cocon de bois au bord de l'étang entouré de nature et de calme. Un tout grand merci à vous. »

Bernadette

CC Wikimedia Tosko89

Bernadette L. a remporté le séjour pour deux à l'Aquascope de Virelles.

"T'as le Code" ?

Le quiz en ligne "T'as le Code ?", mené sur trois semaines durant et après la Semaine de la Mobilité, a recueilli près de 3 000

réponses. Sur l'ensemble des participants, 78 % ont répondu correctement aux trois questions posées.

Trois règles semblent encore trop peu connues du grand public :

1. Le droit pour un cycliste de traverser sur un passage piéton sans descendre de son vélo, même si le cycliste perd alors toute priorité ;
2. Le droit pour les cyclistes de rouler à deux de front en agglomération (si le croisement reste possible) ;
3. Le droit pour les cyclomoteurs d'occuper les zones avancées pour cyclistes (les cyclomoteurs y sont en fait également autorisés).

Le bilan est positif pour cette campagne de sécurité routière qui rappelle l'importance de connaître au mieux le code de la route. Pour le respecter soi-même tout d'abord, et également pour éviter de se méprendre sur le comportement de certains usagers en pensant à tort qu'ils sont en infraction.

Si la campagne et le concours sont clôturés, vous pouvez toujours passer le quiz en ligne pour tester vos connaissances : avello.org/tas-le-code

Merci encore à tous les participants ainsi qu'à nos partenaires : l'Aquascope de Virelles, Litelock (cadenas) et Sugg (vélo bruxellois).

G. DE MEYERE

Éclairage

Comme chaque année, Avello rappelle aux cyclistes l'importance d'être vus. Le code de la route exige que chaque vélo soit doté de catadioptrés. Lorsque le soir tombe, les cyclistes sont alors tenus de se munir de phares avant et arrière. Un conseil : veiller à bien régler ses phares pour ne pas éblouir les autres usagers. En plus d'être très dérangement, cela peut s'avérer dangereux. En plus de l'équipement obligatoire, d'autres équipements favorisent une meilleure visibilité : les vêtements clairs ou les accessoires fluo ou réfléchissants.

Bien sûr, la sécurité ne peut pas dépendre uniquement des usagers actifs. Il est vivement demandé de lever le pied lorsqu'on est au volant d'une voiture. Une vitesse réduite augmente la visibilité, réduit le temps de réaction et la distance de freinage, et peut ainsi sauver des vies.

Découvrez en **p.10** les actions menées par Avello !

À découvrir sur notre site

Des voitures américaines hors-normes importées en Europe ?

C'est la conséquence d'un accord commercial entre les États-Unis et l'Union européenne qui pourrait avoir des effets désastreux. L'European Cyclist's Federation dont Avello fait partie met les autorités européennes en garde.



Škoda, une campagne de sécurité routière à côté de la plaque.

Quand une marque de voiture tente de faire de la sensibilisation à la sécurité routière, on peut craindre le pire. Sous couvert de bonnes intentions, le constructeur automobile ne fait rien d'autre que déplacer la responsabilité de la sécurité vers les victimes potentielles.



Rencontres Avello-Fietzersbond.

Cet automne, les cyclistes francophones d'Avello et leurs homologues néerlandophones du Fietzersbond se sont retrouvés à Gand, Liège et Malines pour trois journées hautes en couleurs. Si les deux associations sont indépendantes, elle partage le même objectif : faire du vélo une évidence pour toutes et tous, des Fagnes aux Polders !



Le Benelux : un moteur européen contre le vol de vélo ?

Les bases d'une stratégie pour lutter contre le vol de vélo à l'échelle du Benelux ont été dévoilées en novembre dernier, et cette initiative devrait lancer le débat à l'échelle européenne. Avello et les deux Fietzersbond (BE & NL) ont d'ailleurs présenté leurs demandes pour une politique vélo transfrontalière plus efficace. Car les enjeux que constituent le vol, la cyclo-logistique, les traversées de frontières à vélo, la standardisation des données vélo méritent une approche supranationale.

Lors de la journée "Cycling Ahead: Innovative Benelux Policy & Concepts for a Shifting Society" organisée le 4 novembre au siège du Benelux à Bruxelles, une note officielle pour une approche transfrontalière de lutte contre le vol de vélos a été présentée. En voici les trois recommandations :

- **Accélération des enquêtes pour vol grâce à l'harmonisation des données policières.** Les services de police échangeront mieux leurs données, permettant ainsi d'identifier et de retrouver plus rapidement les vélos volés – même s'ils réapparaissent dans un pays voisin.
- **Renforcement de la coopération policière.** L'approche s'appuie sur le traité de police Benelux de 2023, qui facilite la coopération transfrontalière, notamment pour les contrôles conjoints ou les enquêtes partagées.
- **Interconnexion des systèmes nationaux d'enregistrement de vélos.** En reliant au pays voisins des systèmes comme la plateforme belge MyBike qui compte déjà plus de 150 000 vélos enregistrés, les droits de propriété d'un vélo peuvent être

vérifiés plus rapidement. Cela aide à la fois les enquêtes et la protection des acheteurs sur les marchés de seconde main. MyBike a déjà permis de restituer 14,5 % des vélos volés à leurs propriétaires.

Cette initiative du Benelux (et de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie) est un modèle inspirant de volonté politique qui pourrait servir d'embryon à une stratégie européenne contre le vol de vélos, à l'instar de la *Déclaration vélo du Benelux* de 2020, qui avait servi de base à la *Déclaration vélo européenne*, signée par tous les pays de l'Union européenne en 2024.

Les demandes des associations cyclistes écoutées

Lors de cette journée, les associations cyclistes du Benelux (Avello, Fietzersbond BE & Fietzersbond NL) ont pu présenter leur histoire, leurs succès et leurs demandes pour une politique vélo transfrontalière efficace. Parmi celles-ci, on peut épingler :

- Des **liaisons vélo transfrontalières** performantes (comme Arlon-Luxembourg, un bel exemple en cours de concrétisation)

- Des **réseaux cyclables touristiques** bien interconnectés (points-nœuds, Eurovelos), avec des cartes et labels d'accueil uniformisés
- Un transport amélioré des vélos dans les **trains internationaux** (Eurostar, TGV, IC, trains de nuit)
- Un enregistrement des vélos dans des **registres nationaux inter-connectés**
- Une **politique policière** transfrontalière efficace pour poursuivre les voleurs de vélo.

On se réjouit bien entendu de cette volonté commune des quatre acteurs de mettre en commun ce qu'ils font de mieux en matière de politique cyclable, de se relier entre eux par un réseau cyclable transfrontalier, et surtout de peser dans le débat européen, via un lobbying commun. Le cœur de l'Europe se place ainsi au centre du jeu pour une politique cyclable européenne plus ambitieuse.

L. GOFFINET

Article complet sur notre site :
avello.org/declaration-benelux



Le vol de batteries : un nouveau fléau pour les cyclistes

Le vol de vélos reste un problème majeur : on estime à presque 100 000 le nombre de vélos volés chaque année en Belgique. Mais une autre tendance inquiétante se dessine : la recrudescence des vols de batteries pour vélos à assistance électrique (VAE). Le coût de remplacement, entre 500 et 1 000 €, est loin d'être négligeable. Le vol de batteries fragilise donc la mobilité durable en pénalisant financièrement les usagers.

Pourquoi le phénomène s'aggrave ?

- Les batteries sont souvent amovibles et faciles à emporter en quelques secondes
- Le marché de la revente de pièces détachées – parfois informel – rend le recel rentable
- Les procédures actuelles (déclaration, traçage, sanctions) lentes et peu efficaces renforcent le sentiment d'impunité.

Les demandes portées par les associations cyclistes

Avello et le Fietsersbond ont mis récemment le sujet du vol de batteries à l'ordre du jour de la *Commission vélo interfédérale*, en avançant des pistes concrètes. Nos demandes principales sont les suivantes :

- **Adapter la plateforme de déclaration de vol de la police** pour permettre la déclaration en ligne d'un vol de batterie. Actuellement, la victime doit se rendre au commissariat pour faire la déclaration, ce qui complique la démarche et décourage les victimes.
- **Intégrer un champ "numéro de série batterie" dans la plateforme MyBike.** Aujourd'hui, toutes les batteries n'ont pas encore de numéro de série, mais à partir de 2030 celui-ci sera obligatoire au niveau européen. Il est donc important d'anticiper.

• **Permettre que le sticker MyBike soit dédoublé.** Un sticker pour le cadre et un sticker spécifique pour la batterie, facilitant l'identification et le repérage.

• **Renforcer les moyens humains dédiés au vol de vélo**, pour réduire le sentiment d'impunité et améliorer élucidation et récupération.

Quelques innovations technologiques récentes

Pour contrer le marché de la revente, certaines marques développent des protections numériques qui rendent la batterie inutilisable une fois déclarée volée ou verrouillée. Bosch, par exemple, a présenté une fonction "Battery Lock" qui permet de verrouiller numériquement la batterie via une application ou un écran intelligent : si une batterie verrouillée est insérée dans un autre vélo doté du système intelligent, le moteur ne s'active plus, rendant la batterie sans intérêt pour le voleur.

Il existe par ailleurs des systèmes qui permettent de cadenasser la batterie au cadre du vélo, mais ceux-ci peuvent alors empêcher de la sortir facilement pour une recharge. Ces solutions techniques peuvent toutes fortement dissuader le vol, mais elles ont un coût et parfois des conditions d'accès comme un abonnement à un service. Ces solu-

tions ne sont pas non plus applicables à tous les vélos électriques circulant actuellement.

L. LEWALLE & L. GOFFINET

Article complet sur notre site :
avello.org/vol-de-batteries

CONSEILS PRATIQUES POUR LES CYCLISTES

Voici quelques mesures que tout propriétaire de vélo à assistance électrique peut adopter pour réduire le risque de vol :

- **Enlever la batterie** chaque fois que vous laissez votre vélo sans surveillance (magasin, arrêt prolongé).
- **Personnaliser la batterie** : peindre ou marquer la batterie de manière visible pour qu'elle soit identifiable et moins revendable.
- **Griffer légèrement** (sans endommager le fonctionnement) la coque pour laisser une trace d'identification.
- **Ne pas acheter de batteries de seconde main** sur des circuits douteux ; cela nourrit le marché du recel.
- **Vérifier votre assurance** : certaines assurances proposent une extension qui couvre le vol de batterie. Pro Velo a récemment publié un comparatif des polices d'assurance¹ qui incluent le vol de la batterie seule.

¹ "Comparatif 2025 des assurances vélo en Belgique", www.provelo.org

L'ÉCONOMIE DE NOS TRANSPORTS

Le vélo engendre un gain économique net pour la collectivité en Belgique. Les coûts externes négatifs (accidents, infrastructures) sont marginaux, tandis que les retombées positives en santé, en climat et en économie locale compensent largement toute dépense publique liée aux aménagements cyclables. Le vélo est l'un des modes de transport les plus économiquement vertueux. Toute mesure susceptible de décourager le vélo serait donc totalement contre-productive, pour l'État comme pour les citoyens.

Le coût automobile

Selon le secteur automobile, l'État belge aurait perçu 23,5 milliards € de taxes sur les automobilistes en 2024 : taxes annuelles, accises carburants, TVA, etc. Ce calcul s'avère cependant biaisé. D'une part parce qu'il reprend aussi les amendes routières (qui ne sont pas une taxe). Et d'autre part parce qu'il passe complètement sous silence le cadeau fiscal qu'est la voiture de société ("voiture-salaire"). Une défiscalisation qui fait perdre à l'État entre 3 et 6 milliards €.

Selon le Bureau fédéral du Plan, l'Union européenne et plusieurs études belges sur les externalités du transport routier, les coûts indirects de la voiture en Belgique représentent une charge considérable pour la collectivité. Ces coûts regroupent les impacts économiques, environnementaux et sanitaires non couverts par les taxes payées par les automobilistes sur une année :

- **Accidents de la route (5 à 6 M€) :** coûts médicaux, judiciaires, pertes humaines et de productivité, environ 40 000 blessés et plus de 400 morts par an. Ces coûts représentent 1 % du PIB belge.
- **Pollution atmosphérique (3 à 4 M€) :** maladies respiratoires, car-

diovasculaires, mortalité prématurée, baisse de la qualité de vie. Environ 8 000 décès prématurés par an liés aux particules fines et au NO₂ selon l'Agence européenne pour l'environnement.

- **Congestion et perte de productivité (5 à 6 M€) :** temps perdu dans les embouteillages. En moyenne 65 heures par conducteur par an,

coûtant plus de 1 200 € par actif à Bruxelles ou Anvers.

- **Changements climatiques (1 à 2 M€) :** coûts des émissions de CO₂ et respect des quotas européens. Environ 18 % des émissions belges proviennent du transport routier.
- **Usure des infrastructures (0,8 à 1,2 M€) :** entretien et réparation des voiries, trottoirs, parkings. Les vé-



Chaque personne
qui se déplace à vélo
génère un bénéfice
net allant de 260
à 694 € par an.

hicules lourds et SUV aggravent la charge sur les routes.

- **Défiscalisation large des voitures de société (3 à 6 M€)** : avantages fiscaux sous-imposés, pertes de recettes pour l'État. 60 % des voitures neuves sont des voitures de société. Manque à gagner pour l'État ? Jusqu'à 6 milliards.

En additionnant ces coûts externes, la charge du secteur automobile pour la collectivité belge atteint environ 18 à 24 milliards € par an, ce qui annule presque entièrement les recettes

fiscales directes de l'automobile (détaillées ci-dessus). Autrement dit, le transport individuel motorisé coûte à la collectivité autant qu'il rapporte en taxes, voire davantage lorsque l'on intègre les coûts sanitaires à long terme et la pollution urbaine. Sans même parler de l'aberration fiscale des voitures-salaires soulevée également par le Bureau fédéral du Plan : ces voitures qui représentent près de 10 % du parc automobile belge ne bénéficient qu'aux 20 % des salariés les mieux payés (majoritairement des hommes). Injuste et coûteux, le système dope l'usage de la voiture (28 000 km/an en moyenne pour une voiture de société contre 14 000 km/an pour une voiture privée) ainsi que le choix de grosses voitures, augmentant dès lors les effets néfastes cités ci-dessus.

L'automobiliste aurait donc plutôt tendance à contribuer un peu moins que nécessaire aux dégâts causés par son véhicule.

Le bénéfice vélo

Selon toutes les études sur le sujet, dont la dernière en 2022 émanant de *Transport & Mobility Leuven* (TML), les externalités du vélo sont quant à elles largement positives, notamment grâce à ses impacts sur la santé publique, l'environnement et l'économie. Tandis qu'un kilomètre en voiture engendre un coût d'environ 0,3 à 0,5 € pour la société, chaque kilomètre parcouru à vélo génère lui un bénéfice net compris entre 0,5 € et 1 €, en grande partie via ses impacts positifs sur la santé :

- **Santé publique (+0,40 à +0,70 €/km)** : réduction des maladies cardiovasculaires, du diabète, amélioration de la santé mentale.
- **Pollution atmosphérique et bruit (+0,05 à +0,10 €/km)** : les vélos ne génèrent quasiment aucun bruit ni gaz toxiques pour la santé.
- **Climat et CO₂ (+0,05 €/km)** : en moyenne 90 g de CO₂ évités par km

substitué à un trajet motorisé.

- **Congestion et entretien des infrastructures (+0,05 €/km)** : moins d'espace routier occupé, usure négligeable des routes, fluidification du trafic urbain.
- **Accidents (-0,02 à -0,05 €/km)** : les cyclistes sont plus vulnérables dans le trafic, mais la fréquence d'accidents graves diminue là où il y a des aménagements.

TML concluait déjà en 2022 pour le Benelux et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie que chaque personne qui se déplace à vélo génère un bénéfice net allant de 260 à 694 € par an, selon les km parcourus.

Taxer le vélo ? Un très mauvais calcul

Le secteur automobile demande régulièrement, au nom d'une prétendue "équité" que les cyclistes soient taxés, comme le sont les automobilistes. Outre que le fait que la comparaison entre les deux moyens de transport n'a pas lieu d'être, c'est oublier que les cyclistes paient en fait déjà des taxes : la TVA pleine sur tous leurs biens et services vélos consommés, le taux préférentiel de 6 % n'existant que sur la main-d'œuvre pour les réparations. Sachant que le marché global du vélo pèse 1 milliard € en Belgique, ce sont donc plus de 100 millions € qui rentrent en TVA dans les caisses de l'État chaque année. Ce qui est déjà équivalent au budget cumulé investi dans le vélo par les Régions wallonne et bruxelloise.

Si une taxation spécifique au vélo a effectivement existé jadis via une plaque métallique à fixer à son vélo, nous rappellerons qu'elle fut supprimée, pour la simple et bonne raison qu'elle coûtait davantage qu'elle ne rapportait... Si l'objectif est de renflouer les caisses de l'État avec une taxe vélo, il faudra trouver mieux !

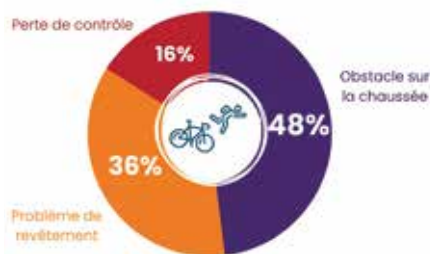
L. GOFFINET



Les causes d'accidents à vélo en Wallonie

En 2024, l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) a sondé 4 400 cyclistes wallons, dont environ 900 ont pu décrire de manière détaillée leur dernier accident. Il s'agit ici d'accidents rapportés par les usagers eux-mêmes, qui ne sont pas tirés des habituels constats effectués par la police. Cela a comme premier avantage de faire remonter davantage d'accidents, car la police n'intervient souvent qu'en cas de collision entre usagers de la route, et assez rarement pour des chutes isolées. Cela permet aussi des analyses plus fouillées des facteurs d'accidents que ce que l'on peut trouver dans les PV, parfois laconiques, de la police. Voici un résumé des différents types d'accidents tirés des constats des cyclistes eux-mêmes :

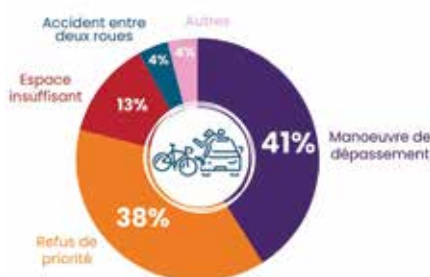
59 % d'accidents sans opposant



Les accidents sans opposant représentent 59 % des accidents rapportés. On constate pas mal de chutes dues à des collisions contre des éléments d'infrastructures ou des objets ou animaux, ou provoquées par une mauvaise adhérence, voire des déformations de l'infrastructure. Bien sûr, les chutes peuvent aussi résulter de l'inattention du cycliste. Chaque usager doit également adapter sa vitesse et sa conduite aux circonstances, à l'état de la route, aux conditions mé-

téo... Mais le manque d'entretien ou les défauts de conception de certaines infrastructures cyclables restent un facteur inexcusable de chute.

39 % d'accidents avec opposant motorisé



Les accidents avec opposant motorisé représentent 39 % des accidents rapportés. Quatre accidents sur dix avec un motorisé seraient dus à des dépassements dangereux, sans avoir l'espace ou la distance libre pour les effectuer, voire des rabattements volontaires sur les cyclistes (même si ceux-ci sont minoritaires). Les distances minimales de sécurité pour les dépassements semblent peu respectées par une partie des usagers motorisés.

Les refus de priorité (38 % des accidents avec opposant) sont essentiellement attribués aux automobilistes par les cyclistes interrogés. Même si ceux-ci avouent aussi en être responsables dans certains cas. Les entrées et sorties de parkings privés qui traversent les pistes cyclables sont également pointées comme un souci, tout comme l'emportierage qui reste problématique, même s'il est sans doute sous-estimé ici car les sondés sont en majorité des cyclistes réguliers, donc plus aguerris.



Les cyclistes victimes d'accidents avec opposant motorisé pointent également l'infrastructure comme facteur de collision. "Pour un accident avec opposant sur cinq, les cyclistes dénoncent un problème en lien avec l'absence ou le manque de continuité de l'aménagement cyclable mentionne le rapport. Parmi les autres facteurs liés à l'infrastructure, nous retrouvons dans 7 % des cas une chaussée dégradée (trous, nids de poule, fissures), dans 7 % encore un problème d'adhérence, pour 6 % une chaussée trop étroite et pour 6 % une infrastructure qui induit en erreur".

Conclusion

Même si dans le panel cycliste de l'AWSR on relève une surreprésentation de cyclistes réguliers, une forte proportion d'utilisateurs de vélos électriques, ainsi qu'un taux de port du casque élevé, c'est la première fois qu'une analyse à grande échelle des accidents cyclistes est menée en Wallonie. Les enseignements qui en sont issus mettent en évidence le rôle important de l'infrastructure, tant dans les chutes que les collisions. Les pouvoirs publics ont donc une responsabilité primordiale en termes de prévention. Bien sûr les comportements et la formation de chaque usager ont aussi leur importance. On sait désormais que les dépassements motorisés constituent un chantier majeur pour la sécurité routière à vélo.

L. GOFFINET

article complet sur notre site : avello.org/causes-accidents-velo-wallonie/

Des pistes cyclables embouteillées ?

Une (presque) bonne nouvelle

À Bruxelles, la scène est désormais familière : des files de cyclistes à l'approche des grands carrefours. Oui, les pistes cyclables bruxelloises connaissent leurs premiers... embouteillages. Sur la Petite Ceinture, au carrefour Arts-Loi, on compte désormais près de 1 200 cyclistes par heure en heure de pointe. Les chiffres de 2025 montrent une hausse de 20 à 25 % par rapport à 2024 sur plusieurs compteurs. Certaines pistes frôlent donc la saturation. Un paradoxe réjouissant : quand on aménage l'espace, les cyclistes arrivent.

Embouteillages... de luxe

Soyons clairs : personne ne se réjouit des bouchons, même à vélo. Mais ces embouteillages "de luxe" ont des conséquences beaucoup moins néfastes que des bouchons de voitures, notamment pour la santé, l'environnement, la sécurité routière et la qualité de vie.



Et surtout, ils marquent un tournant sociologique : sur ces pistes bondées, on croise désormais toutes sortes de véhicules — vélos électriques, speeddelecs, cargos, fatbikes, trottinettes — et des profils de cyclistes plus diversifiés qu'avant. Le vélo n'est plus réservé à une minorité sportive ou privilégiée : il est utilisé par un public plus large qu'il y a dix ans, même si le chemin à parcourir pour qu'il soit un outil de mobilité pour toutes et tous est encore long.

Le défi de l'espace public

Cependant, cette popularité pose de nouveaux défis. Quand 1 200 cyclistes traversent un carrefour chaque heure, ce sont beaucoup de voitures en moins sur la route. Dès lors, comment redistribuer l'espace public pour accueillir ces nouveaux usagers ?

Il devient urgent d'imaginer des zones de stockage aux carrefours, des pistes plus larges, des phases de feu moins désavantageuses avantageuses pour les cyclistes, et surtout une vision régionale cohérente. Car à Bruxelles, les disparités restent criantes : le sud de la ville est bien équipé, mais le nord manque encore cruellement d'infrastructures de qualité. On estime que 50 % des aménagements cyclables nécessaires font encore défaut.

Un potentiel encore immense

Et pourtant, Bruxelles n'a pas atteint son plein potentiel cyclable. De nombreux déplacements courts (moins de 6 km) sont encore effectués en voiture. Chaque kilomètre gagné à vélo constitue un report modal vers une mobili-



té plus durable. L'objectif régional de 17 % de part modale pour le vélo d'ici 2030 est ambitieux, mais réaliste, à condition d'investir.

Investir dans le vélo, un choix gagnant

La mobilité n'est pas un luxe, c'est une condition d'accès aux droits fondamentaux : se loger, travailler, se soigner, s'éduquer, maintenir un lien social. Sans mobilité, tout cela devient théorique.

Et le vélo, dans ce contexte, est un levier d'égalité et d'efficacité économique.

Selon une étude du bureau Transport & Mobility Leuven (TML), chaque cycliste rapporte entre 260 et 695 € de bénéfices sociaux par an, et 1 € investi dans le vélo en rapporte trois. Pourtant, la Région bruxelloise n'y consacre qu'environ 10 millions € par an. À titre indicatif, c'est 1,2 milliard €/an qui sont investis dans les transports en commun. Résultat : 54 fois moins d'investissements pour une part modale déjà proche de 10 %.

Penser à long terme

Les compteurs parlent d'eux-mêmes : la croissance du nombre de cyclistes est rapide et soutenue. Les infrastructures créées il y a dix ans sont déjà dépassées. Il faut donc planifier les aménagements à un horizon de dix ans, en se basant sur des projections réalistes de croissance. Parce qu'une chose est désormais certaine : plus on crée de pistes cyclables, plus il y a de cyclistes.

L. LEWALLE

Cureghem : oui au réaménagement



Tensions et conflits à Anderlecht, autour d'un chantier de réaménagement de la chaussée de Mons et des squares Émile Vandervelde et Albert Ier attendu depuis plus de dix ans. Les oppositions aux travaux se sont récemment intensifiées, souvent de façon violente, avec pour effet d'intimider une partie des citoyens qui soutiennent le projet de réaménagement.

Plusieurs habitants favorables au projet, ont même renoncé à se rendre au conseil communal du jeudi 20 novembre par peur des réactions hostiles. En effet, quelques jours plus tôt, des actes de vandalisme ont lourdement endommagé le chantier : signalisation arrachée, matériel détruit, pneus crevés, vitres brisées... Des panneaux de chantier ont même été jetés depuis le pont sur la passerelle cyclable située en contrebas, un geste qui aurait pu avoir de très lourdes conséquences.

Avello rappelle qu'aucune position, quelle qu'elle soit, ne devrait s'exprimer au détriment du respect, de la sécurité et de la participation citoyenne. Il rappelle aussi que ce chantier a suivi toutes les étapes du processus démocratique : enquête publique en 2022, durant laquelle chacun a pu s'exprimer ; commission de concertation ; avis positif du collège communal d'Anderlecht lors de la précédente législature ; approbation du projet par des élus passés et présents.

Avello appelle les autorités politiques à garder le cap et à défendre un aménagement nécessaire, attendu et démocratiquement validé. La création d'une piste cyclable continue ne relève pas d'un "scandale" mais bien d'une nécessité. Sur un axe où la circulation est aussi dense, séparer les modes de déplacement est la seule solution efficace pour éviter de nouveaux accidents graves.

O. CURTIL

Action éclairage

Les journées raccourcissent et, comme chaque année, Avello rappelle aux cyclistes de s'éclairer afin d'être visibles. Il rappelle aussi aux automobilistes de lever le pied. D'abord parce que cela n'a aucune incidence sur leur temps de trajet, et surtout parce que cela permet de diminuer le temps de réaction en cas de surprise.... Et donc de sauver des vies.



À Forest, Schaerbeek, Anderlecht, Auderghem, Woluwe, Watermael-Boitsfort, Uccle, Namur, Enghien, Mont-St-Guibert ou Huy, les groupes locaux d'Avello ont choisi de sensibiliser les cyclistes à voir et être vus sur la route. Ils ont ainsi transmis des informations sur les règles du code de la route en matière d'éclairage, et quelques conseils supplémentaires : les vêtements clairs et accessoires fluo ne sont pas obligatoires, mais ils augmentent la visibilité, alors pourquoi s'en priver ? Une communication a également été faite sur l'importance de bien régler ses phares à vélo pour éviter d'éblouir les autres usagers.

Visé : le collège Saint-Hadelin vise une mise en selle durable !

Au total, les élèves du collège Saint-Hadelin à Visé ont parcouru plus de 6 000 km à vélo et 3 600 km à pied dans le cadre du Challenge mobilité organisé par l'administration wallonne (SPW) lors de la Semaine de la Mobilité. Pour les accompagner, des parents, des enseignant-e-s, d'ancien-ne-s collègues et des bénévoles d'Avello Basse-Meuse ont organisé des vélobus et pédibus.

Nous avons eu la chance d'échanger avec Brice et Éric, enseignants au collège Saint-Hadelin, ainsi qu'avec Ysaline, du GAL Basse-Meuse, dont la mission est de promouvoir l'usage du vélo comme moyen de transport durable en milieu rural et semi-rural. *"Tout a commencé en 2022-2023 avec l'asbl Empreintes qui nous proposait l'animation Mobigame, expliquent-ils. Il s'agissait d'un défi de mobilité entre différentes classes, visant à les encourager à se déplacer de manière plus durable".* Cette expérience a connu un vrai succès, poussant l'équipe enseignante à poursuivre cette dynamique en organisant des pédibus et vélobus au départ des villages autour de Visé, notamment pendant la Semaine de la Mobilité et avant les examens de juin.

Le défi est de taille : une étude menée au sein de l'école révèle qu'environ 40 % des élèves viennent en voiture, 50 % en bus et seulement 10 % à pied ou à vélo. Parmi les freins identifiés : la sécurité, le manque d'aménagements cyclables (surtout au centre de Visé),

ainsi que le manque de matériel adapté. *"À cet âge-là, les élèves ont souvent des sacs très lourds et peu pratiques, des vélos peu fonctionnels et pas de porte-bagage",* souligne un des enseignants.

Contrairement à la Semaine de la Mobilité où tout se concentre sur quelques jours, les actions de fin d'année se sont déroulées sur quatre vendredis en mai et juin. *"Nous souhaitons que la mobilité change sur une durée plus longue qu'un simple défi et qu'elle devienne une routine",* explique Ysaline. Au programme : un comité d'accueil festif, avec musique, applaudissements et petite collation dans un parking vélo agrandi pour l'occasion. Une soixantaine d'élèves se sont rendu-e-s à l'école à vélo. Les vélobus portaient de huit villages autour de Visé.

Les enseignant-e-s ont remarqué que ces initiatives rencontraient plus d'enthousiasme chez les élèves de 1^e et 2^e années *"car c'est un âge où ils et elles roulent encore régulièrement à vélo",*

ainsi que chez les élèves de rhéto, plus sensibilisé-es. Les élèves de milieu de cycle étaient moins représenté-e-s car *"plus difficiles à convaincre, notamment à cause de l'image du vélo, mais aussi du port du casque et du gilet".*

Avec 1 200 élèves à Saint-Hadelin, le nombre de participant-e-s peut sembler modeste, mais l'impact est réel. Cette activité visible a permis de diffuser le message. Certain-e-s continuent d'ailleurs à venir à vélo. Une borne de réparation de vélo sera installée et accompagnée d'une formation donnée par le GAL.

Ce que l'équipe retient, c'est aussi l'aspect humain. Entre collègues, ce projet rassemble. C'est également une manière différente de rencontrer leurs élèves. À l'avenir, ces actions pourraient se multiplier dans d'autres établissements.

H. VAN NGOC



Sambreville : inaugur'ation sur le pont



Les membres d'Avello présents lors de la dernière Assemblée générale de l'association à Auvélais ont profité de cette rencontre pour porter ensemble une revendication d'Avello Val de Sambre. Un faux bourgmestre et de faux ouvriers communaux ont inauguré un panneau F99 permettant aux cyclistes de traverser le pont qui relie le centre-ville à Velaine en toute sécurité.

Suite à un accident tragique survenu à cet endroit en juin dernier, un passage sous le pont est en cours d'aménagement pour permettre aux utilisateurs du RAVeL de ne pas devoir traverser la chaussée. Par contre, pour celles et ceux qui souhaitent se rendre au centre d'Auvélais ou se diriger vers Velaine, rien n'est prévu. Cet axe dessert pourtant des commerces, de l'Horeca, la gare, un collège... Par son action, Avello Val de Sambre souhaite rappeler que le vélo, ce n'est pas que des promenades du dimanche sur le RAVeL, mais aussi des déplacements utiles de la vie de tous les jours pour lesquels personne ne devrait risquer sa vie.

Plusieurs aménagements sont demandés : une réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h, la possibilité pour les cyclistes d'emprunter les larges trottoirs du pont au moyen de panneaux F99 ainsi que la pose de bandes ocre depuis le pont jusqu'à la gare.

G. DE MEYERE

En bref

Traverser la gare des Guillemins à Liège sera bientôt possible à vélo. Le petit bout de piste cyclo-piétonne construit en 2009 sera prolongé de 800 mètres, pour permettre de lier le quartier du Laveu au Val-Benoît et toute la zone de Sclessin. S'il salue la bonne nouvelle, Avello Liège demande qu'un parking vélo soit également aménagé dans la gare, à l'endroit où la future piste arrivera.

A Soignies, une ancienne halle aux marchandises à côté de la gare a été transformée en parking vélo et atelier de vente et réparation de vélos. "Hallo Vélo" est ouvert les mercredis et jeudis.

L'idée planait depuis longtemps, et cela se confirme : Mons annonce son intention d'accueillir une flotte de 500 vélos à assistance électrique partagés sur son territoire. L'Échevine de la Mobilité a réceptionné l'offre d'un opérateur français agréé par la Région wallonne avec qui les contacts ont été pris.

Chastre : la nouvelle aventure mobile

À Chastre, on s'est penché sur les nouvelles mobilités qui éclosent. Parmi elles, les véhicules dits intermédiaires, à mi-chemin entre le vélo et la petite voiture. Ces véhicules dont les modèles se multiplient restent encore méconnus du grand public alors qu'ils peuvent répondre à certains besoins de mobilité.

Pour aborder ce sujet, Avello Chastre a mené une soirée en deux parties avec le soutien de la commune et du Domaine des Possibles. Tout d'abord une "fresque de la mobilité", un atelier participatif permettant à la fois de tenir compte des enjeux liés à la mobilité (économie, durabilité...) et de chercher des pistes de solution pour d'autres formes de mobilité que la

voiture. Ensuite, la projection de "La nouvelle aventure mobile", de Jérôme Zindi, un cyclo-reporter français qui a fait un tour de France de ces véhicules intermédiaires, ou "vélis" pour les intimes.

Convaincus ou pas, les participants curieux étaient nombreux à découvrir cette

nouvelle aventure mobile offrant le plaisir de pédaler, le confort de l'assistance électrique et de l'habitacle couvert ainsi que la possibilité de voyager à deux (parfois plus) au guidon d'un même véhicule.

C. YASSE



© Capture d'écran "La Nouvelle aventure mobile", de Jérôme Zindi

Tubize : touche pas à mon passage !



Début novembre, plus de 80 personnes se sont réunies à Tubize pour dire non à la fermeture définitive du passage à niveau de la gare de Clabecq et dénoncer l'insécurité du tout nouveau boulevard urbain.



Cyclistes et piétons de tous âges se sont rassemblés au carrefour du nouveau boulevard de l'Humanité avec la rue de la Déportation. Panneaux et slogans rappellent que ce boulevard tient plus de la piste d'atterrissage que d'un axe sûr. Après un discours de la coordinatrice d'Avello Tubize, une pétition de plus de 800 signatures a été remise à l'Échevin de la mobilité. Le boulevard de l'Humanité a ensuite été rebaptisé en "boulevard de l'Insécurité", au son d'applaudissements soutenus mais quelque peu ironiques.

Le groupe de manifestants s'est ensuite dirigé quelques centaines de mètres en contrebas, devant le passage à niveau de la gare de Clabecq, où ils ont brandi une bannière "Gardons le passage ouvert pour les cyclistes et les piétons".

Le passage à niveau est déjà fermé à la circulation malgré des discussions entre Avello Tubize et la Ville pour que piétons et cyclistes puissent continuer à l'emprunter.

Trop long et trop dangereux

Le vrai problème de cette fermeture, c'est que l'alternative offerte via le boulevard urbain, seul axe reliant Clabecq et Tubize, est beaucoup plus longue et bien moins sûre pour les piétons et cyclistes.

Ce nouvel itinéraire pour accéder à la gare de Tubize, aux écoles, crèches et commerces du centre-ville constitue en effet un détour non négligeable pour les habitants de Clabecq. Et c'est aussi le cas dans l'autre sens, pour les habitants de Tubize qui souhaitent rejoindre le

canal Bruxelles-Charleroi ou le RAVeL 115. De quoi décourager fortement les déplacements à vélo entre les deux entités brabançonnaises.

Conçu avant tout pour la voiture, ce nouveau boulevard réalisé en 2024 ne propose en outre aucune piste cyclable, juste un trottoir cyclo-piéton bidirectionnel (un aménagement accidentogène évident sur cet axe très fréquenté). Les décideurs n'ont malheureusement pas tenu compte des remarques répétées depuis plusieurs années par Avello.

Une action phare pour montrer la voie

Espérons que cette action de la dernière chance incite Infrabel et la ville de Tubize à reporter leur décision de fermer le passage à niveau et à maintenir uniquement le passage pour les piétons et cyclistes. La solution proposée est simple et qualitative : il s'agit de poser des dispositifs empêchant l'accès aux seules voitures.

La politique d'aménagement en faveur des usagers actifs à Tubize apparaît en net décalage par rapport aux communes voisines. Avello Tubize déplore que le retard déjà pris donne le sentiment d'une ville restée figée dans le passé. Pour une commune qui connaît d'énormes problèmes de mobilité, favoriser cette mobilité active est pourtant l'une des solutions pour réduire le nombre de véhicules motorisés dans le centre.

R. STANER

VOUS VOULEZ SOUTENIR
LA DEMANDE D'AVELLO TUBIZE ?

Signez la pétition :
toucheapasamonpassage.be/petition



Concertation innovante autour de la N6

Pour améliorer la prise en compte des cyclistes sur la N6, le Ministre wallon de la mobilité a réuni autour d'une même table tous les acteurs de terrain sur cet axe majeur : SPW, Communes, et Avello qui a pu présenter ses propositions. Des réunions ultérieures sont prévues pour le suivi des améliorations proposées. Ce processus est une première sous cette législature et devrait servir de modèle de concertation entre pouvoirs publics et usagers sur d'autres axes. C'est aussi une très belle reconnaissance pour le travail d'étude et de recommandations élaboré par Avello de Braine-le-Comte, Mons, Tubize et Soignies.

Depuis 2023, Avello Braine-le-Comte souhaite interpellier le monde politique à ce sujet, et spécifiquement la Région, gestionnaire de cette voirie. L'intention est de visibiliser les très nombreuses insuffisances de cette chaussée, pourtant reconnue comme étant à fort potentiel cyclable. Le groupe local va convier Avello Soignies, Tubize et Mons à prendre part au travail de réflexion pour tenter d'améliorer la situation.

Au bout de quelques séances, un premier diagnostic est élaboré par les différents bénévoles du groupe. L'intention est alors de produire un document qui exposera la problématique, mais veillera aussi à formuler des pistes d'amélioration "pour une N6 cyclable de Mons à Hal".

Tous les acteurs autour de la table



En octobre 2025, une synthèse est prête et transmise au Ministre en charge de la Mobilité. Reprenant d'une seule voix les demandes de plusieurs locales Avello, le document incite le Ministre à initier une rencontre pour le partager avec les opérateurs de terrain. Le mois suivant, les différents groupes locaux Avello sont invités à une réunion en présence des échevins et conseillers en mobilité des communes concernées, des chefs

des districts routiers, des représentants du SPW Mobilité et Infrastructure, ainsi que du Ministre et de son cabinet qui mènent la réunion.

La rencontre débute par la présentation de la démarche du groupe de travail : une contextualisation, puis la méthodologie ayant visé à objectiver le ressenti des cyclistes qui partagent ici leur expérience. La cyclabilité de la N6 est ensuite exposée, commune par commune, avec des points d'attention sur les améliorations tactiques d'une part, et projets plus ambitieux d'autre part.

En effet, le groupe de travail a d'emblée compris que la démarche devait s'inscrire dans un cadre pragmatique pour atteindre son objectif. Ainsi, les demandes ne vont pas dans le sens d'une cyclostrade sur toute la longueur de la voirie ; le document met plutôt en évidence des adaptations de vitesses, des marquages, des reprofilages de voiries, etc. Ceci, afin d'apporter rapidement des solutions durables, tout en invitant – sur le long terme – à anticiper des aménagements plus ambitieux là où toute infrastructure est absente ou obsolète.

Quelles suites à ce processus ?

La rencontre se conclut par l'annonce de réunions périodiques à déterminer (une à deux fois par an) qui regrouperont les différentes entités publiques et les représentants d'Avello. Ces moments affineront la qualité des projets pour répondre aux besoins réels du quotidien



Actuellement, la N6 n'offre pas les conditions de sécurité requises

des cyclistes sur cet axe, notamment par une co-construction en amont de la conception.

De leur côté, les groupes locaux d'Avello se structurent davantage, formalisant le "groupe de travail N6", pour continuer de s'exprimer en parfaite concordance dans la suite du dossier, et contribuer ainsi à une cohérence cyclable – efficace, sûre et confortable – sur les 35 km de nationale qui relie Mons à Hal.

Avello est partisan depuis toujours d'une large concertation avec le SPW et les communes sur les aménagements cyclables. Celle-ci n'est toutefois pas souvent facile à concrétiser, tant la méfiance de certains acteurs publics à prendre en compte l'avis des usagers reste grande. On se réjouit donc que le Ministre de la mobilité wallon soutienne cette concertation et se révèle partisan d'un dialogue positif et structuré avec les associations représentatives des usagers.

M. GABRIEL & L. GOFFINET



Le grand recul **berlinois**

Rien de ce qu'on croit acquis n'est définitif. En Espagne, le projet "Madrid Central" promettait en 2018 une diminution des émissions polluantes pour les habitants du centre-ville. L'ambition de la "low emission zone" madrilène avait ensuite été rapidement revue à la baisse suite à un simple changement de majorité politique. C'est maintenant au tour de Berlin de faire preuve d'une vision passéiste de la mobilité.

© Canva



La route "la plus absurde d'Allemagne"

Tout d'abord, il y a eu l'inauguration de l'extension d'une autoroute en plein cœur de la ville en août dernier. 2 x 3 voies sur cinq kilomètres, un chantier de plus de 700 millions € menaçant le quartier du Friedrichshain à l'est de la ville. De quoi faire rêver les nostalgiques des années '70.

Ce projet d'extension s'inscrit dans un cadre plus global puisque l'ultralibéral Ministre des Transports souhaite en fait accélérer pas moins de 144 projets de portions d'autoroutes dans le pays. La "Stadtring" de Berlin en faisait partie. La mobilisation citoyenne et l'opposition politique n'ont pas manqué de rappeler le caractère vivant et historique du quartier impacté, car Friedrichshain est un temple de la vie branchée berlinoise où se trouvent 21 institutions culturelles, des écoles et un cinéma. La vie nocturne berlinoise rapporte 170 millions €/an ; les clubs font travailler 9 000 personnes et rapportent indirectement 1,5 milliard € (Horeca, taxis...). Hélas, les arguments financiers n'ont pas trouvé écho auprès des décideurs politiques. Les pétitions et les actions de terrain, dont une manifestation de 20 000 personnes, non plus, d'ailleurs.

La suite était écrite d'avance : à peine inaugurée, la nouvelle portion de l'A100

connaît de gros embouteillages. *"Intersections bloquées, conducteurs agressifs, riverains exaspérés : le tronçon récemment ouvert de l'autoroute A100 sème le chaos à Berlin depuis des semaines"* titre le magazine Der Spiegel fin septembre. À titre de contre-exemple, la démolition en 2015 à Bruxelles du Viaduc Reyers emprunté par 33 000 automobilistes par jour n'avait pas entraîné de congestion supplémentaire. Selon une étude de la VUB, les temps de parcours étaient même meilleurs qu'avant. Preuve que la recette de la fluidité du trafic n'est peut-être pas celle que l'on croit.

Retour au 50 km/h

Comme si cela ne suffisait pas, la capitale allemande a également annoncé le retour au 50 km/h sur plus de la moitié des 41 tronçons jusque-là limités à 30 km/h. Les autres sont maintenus soit en raison de pollution trop élevée, soit pour des raisons de sécurité. Une fois encore, c'est

la fluidité du trafic qui est brandie en argument massue par le Sénat de Berlin qui semble ignorer qu'une limitation à 30 km/h n'a quasiment aucun impact sur un temps de trajet intra-urbain. Car même dans une ville limitée à 50 km/h, la vitesse réelle ne dépasse pas les 20 km/h. Les conséquences de ce revirement sont prévisibles : augmentation des taux de pollution et insécurité routière. Au profit de quoi ?

Les exemples madrilènes et berlinois nous montrent que si les politiques avancent, elles peuvent aussi revenir en arrière. Le prix à payer est lourd, d'un point de vue financier bien sûr, mais aussi en termes de santé et de sécurité, sans même parler de la qualité de vie des habitants.

G. DE MEYERE

Sources : Le Soir, L'Automobile, Radio France, Der Spiegel



© Canva

Voies vertes : vive le béton ?

Comment concilier déplacements durables et respect de l'environnement ? Le choix du revêtement d'un chemin cyclable indispensable dans une zone rurale cristallise parfois les polémiques. Quand on a épuisé toutes les autres solutions, comme la récupération ou l'élargissement de voiries existantes, l'option qui reste est parfois d'aménager un chemin agricole ou forestier existant. Et, contrairement aux idées reçues, les revêtements qui ont l'air les plus écologiques ne le sont pas nécessairement.



Créer des aménagements cyclables le long de voiries existantes reste bien entendu la solution la plus écologique et la moins coûteuse. Dans ce cas de figure, la question de l'empreinte environnementale de la piste cyclable est faible, voire nulle, car elle se confond avec celle de l'axe routier. Encore faut-il s'assurer que cette option "routière" soit qualitative. En effet, un cheminement cyclable doit respecter certains critères élémentaires pour convaincre et être utilisé : être sécurisé et direct, présenter le moins de relief, avoir un revêtement confortable.

En milieu rural, il s'avère parfois nécessaire de s'écarter des routes existantes lorsque celles-ci ne répondent pas aux exigences de qualité recommandées pour un aménagement cyclable. Réaménager un chemin existant (agricole ou forestier, ancienne voie ferrée) en le réservant aux usagers actifs au moyen de panneaux F99C devient alors la seule option pour fournir une véritable solution rapide, efficace et sécurisée à la mobilité active.



Des questions se posent alors quant à la matérialisation de ces nouveaux itinéraires dédiés aux modes actifs. Est-il légitime de recourir à une artificialisation des sols, une perte de biodiversité et une dégradation des paysages pour encourager une mobilité qui se veut respectueuse de l'environnement ? Loin des débats passionnés sur le sujet, brassant des intuitions et des arguments autoproclamés de "bon sens", certaines études ont abordé le sujet de façon méthodique et scientifique.

> Artificialisation des sols : un vrai problème

L'artificialisation des sols est définie comme "l'altération durable de tout ou

partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques [...] par son occupation ou son usage"¹. Elle a pour conséquence une accélération de la perte de la biodiversité, le réchauffement climatique, une augmentation des risques d'inondation et une réduction du potentiel agronomique des sols.

En Wallonie, depuis 1985, les terres artificialisées ont connu une croissance d'au moins 613 km², soit en moyenne 15,3 km²/an². Cela correspond à six villes comme Charleroi qui seraient sorties de terre depuis 1985, ou à une commune comme Anderlecht qui aurait été construite chaque année depuis 40 ans. Ces terrains artificialisés couvrent aujourd'hui entre 11 et 16 % du territoire wallon, principalement au détriment des terres agricoles (-7%). Il s'agit donc bel et bien d'un vrai enjeu sociétal.

Comme toute infrastructure humaine, un aménagement cyclable participe à ce phénomène. Il serait toutefois malhonnête de pointer les cyclistes du doigt en matière d'artificialisation des sols, la Wallonie ne connaissant qu'un taux très faible d'aménagement cyclable. Si nous ne disposons malheureusement pas de chiffres pour la Belgique, un bureau d'étude a objectivé l'impact de ces aménagements chez nos voisins français. Selon celui-ci, "Les infrastructures cyclables sont très loin d'être un moteur de l'artificialisation des sols (0,2 % des surfaces artificialisées). Comparées aux autres projets d'aménagement (zones d'activités économiques, autoroutes, extensions d'aéroport³), les pistes cyclables représentent une part infime de l'artificialisation [...]. Même avec le scénario de développement du vélo le plus ambitieux [...], en 2050, cette part resterait toujours très minime (0,6 % de l'ensemble des surfaces artificialisées)"⁴. Rien ne permet de penser que ces chiffres soient différents en Wallonie.

¹ Office français de la biodiversité – <https://ofb.gouv.fr>

² www.iweeps.be/indicateur-statistique/artificialisation-du-sol

³ Liste à laquelle il faudrait ajouter l'étalement urbain.

⁴ www.bl-evolution.com/quels-impacts-environnementaux-des-amenagements-cyclables



La zone d'étanchéité créée par l'aménagement cyclable est également beaucoup plus réduite que pour une infrastructure routière classique. Sans compter que l'absence de motorisation évite tout rejet de polluants sur la chaussée et dans l'eau rejetée en bordure de voie cyclable. La gestion écologique des écoulements en bordure de voie cyclable est aussi plus simple : une simple évacuation par tranchée drainante suffit dans la plupart des cas.

> Enrobé ou stabilisé ? Quel matériau choisir ?

Une fois la mesure prise de l'empreinte relative des voies vertes sur le paysage wallon, reste la question du revêtement. Quel matériau offrira la meilleure satisfaction, tant en termes de confort qu'en termes d'impact sur l'environnement ou de bilan carbone ?

Dans un livret publié en partenariat avec France Nature Environnement, l'association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V) mentionne ceci : *"Longtemps, les revêtements dits "stabilisés" semblaient en phase avec l'image "sport nature" du vélo. Par son aspect naturel, le ruban de stabilisé s'intégrait harmonieusement dans le paysage [...] A contrario, une voie verte revêtue d' "enrobé" renvoyait à l'univers de la route avec tous ses attributs négatifs"*⁵.

Le revêtement **"stabilisé"**, c'est du sable. Parfois compacté mécaniquement, parfois renforcé par un liant (ciment). S'il se montre séduisant sur le papier, il ne répond pas au cahier des charges des voies vertes car il n'est pas en mesure d'accueillir une large multimodalité (fauteuils roulants, poussettes...). Il se déforme facilement, entraînant flaques et ornières et n'offre par ailleurs aucune solution à la question de l'imperméabilisation des sols car son compactage le rend très

Les infrastructures cyclables sont très loin d'être un moteur de l'artificialisation des sols.

peu perméable. Les griefs s'accumulent lorsqu'on analyse la mauvaise adhésion lors de freinages ou la faible résistance aux graines et racines, le rendant peu durable. Le stabilisé avec liants améliore en partie la résistance de la couche de surface, mais pose un autre problème : celui de sa composition. Qu'il soit à base de sel (avec un fort impact sur la végétation et les rivières souterraines) ou qu'il s'apparente à un liant hydraulique routier ou encore à base de ciment-calcaire, les impact environnementaux sont réels.

On appelle **"enrobé"** – ou béton bitumineux – un mélange de bitume et de granulats (lire encadré). C'est un matériau inerte qui ne relargue aucun de ses composants dans la nature, y compris par temps de pluie. Il ne pollue donc pas les espaces qu'il jouxte, contrairement au stabilisé qui rejette dans la nature des poussières de sable par temps sec ou des produits issus de la décomposition de son liant par ruissellement lors des précipitations.



⁵ "Revêtement des voies vertes : déjouer les idées reçues pour un choix écoresponsable", AF3V et France Nature Environnement



DE QUOI PARLE-TON EXACTEMENT ?

Le **goudron** est issu du charbon et de la distillation à très haute température du bois ou de la houille. Il est classé cancérigène et n'est plus utilisé sur les voiries depuis les années '80.

Le **bitume** est un dérivé du pétrole brut, par raffinage. Il a pour sa part un impact environnemental bien moins important et n'est pas classé cancérigène selon les critères de l'Union Européenne.

L'**asphalte** est un mélange de bitume (10%) et de granulats fins. Il doit être chauffé à 200 °C.

L'**enrobé (ou béton bitumineux)**, privilégié pour les aménagements cyclables, est composé de bitume (5%) et de granulats. Il est possible de le colorer au moyen de liants translucides ou en teintant les granulats dans la masse. Il nécessite moins d'énergie que l'asphalte pour être travaillé (160°C).



nuisances sonores réduites ; traversée de la faune possible (collisions quasi nulles, contrairement aux routes et autoroutes) ; absence d'émission de polluants et diminution des émissions de CO₂ des voitures auxquelles les vélos se substituent... Pour Avello, offrir un réseau cyclable sûr, confortable et structurant en Wallonie est essentiel. Il convient de le développer sur le territoire de la façon la plus neutre possible. Actuellement, c'est l'enrobé ou le béton bitumineux qui répond au mieux à cette exigence.

> Empreinte écologique des matériaux

Pour être complet, il convient de considérer également l'impact environnemental des matériaux lors de leur fabrication. C'est un travail qu'a effectué le Céréma, dont la mission est d'accompagner les territoires français à s'adapter au changement climatique. Selon lui, l'enrobé bitumineux remporte encore la partie face à ses concurrents. En termes de consommation de matière première d'abord, permettant une économie circulaire et l'emploi d'additifs à empreinte carbone très faible. En termes d'émissions de CO₂ ensuite, deux fois moindre que pour un stabilisé avec liant pour une durée de vie deux fois plus longue (plus de 15 ans pour un enrobé).

> RAVeLs et voies vertes : un bénéfice pour l'environnement

En Wallonie, la création de nouveaux axes cyclables rencontre parfois une opposition de posture "écologiste". Pourtant, l'AF3V affirme : *"Le service rendu par les voies vertes à la société et à la nature est sans commune mesure avec les inconvénients qui président dans un premier temps"*.

Si toute intervention humaine a un impact sur la nature et la biodiversité, la création de voies vertes permet un report modal qui bénéficie à la biodiversité : meilleure qualité de l'air ;



© Frederic Segers

G. DE MEYERE & L. GOFFINET
Relecture de N. SELFSLAGH

À lire :

"Revêtement des voies vertes : déjouer les idées reçues pour un choix écoresponsable", AF3V et France Nature Environnement, www.af3v.org
avello.org/amenagements-cyclables-ecologiques

Bruxelles entre au classement Copenhagenize

Signe que les politiques volontaristes des dernières années ont porté des fruits, notre capitale fait (enfin) son entrée dans le classement interna-

tional des villes "vélo-friendly", selon l'index Copenhagenize,. Depuis 2011, ce classement évalue les villes les plus favorables au vélo selon divers

critères (infrastructure, soutien politique, sécurité...). Capitale de l'Europe, Bruxelles n'avait jamais atteint le top 100 mondial. Il occupe cette année la 32^e place, derrière Valence en Espagne, et devant Londres.

La capitale de nos voisins français fait quant à elle une belle progression puisqu'elle atteint la 5^e place du classement 2025, juste derrière Amsterdam. La première place est occupée par Utrecht, suivie de Copenhague. La progression parisienne ne s'arrête pas et récompense une politique très ambitieuse en termes de rééquilibrage de l'espace public. La capitale française occupait la 17^e place en 2015, la 13^e en 2017, la 8^e en 2019. Pour les villes belges, Gand occupe une belle 3^e place, et Anvers la 8^e.

© Canva



Un barbare a tué Paul

Comment se reconstruire après le décès de son enfant ? Pour les parents de Paul Varry, écrasé délibérément par un automobiliste sur une piste cyclable à Paris, la réponse prend diverses formes. Le journal Le Parisien les a rencontrés, suivis, écoutés, et cela donne un reportage émouvant de près de 40 minutes duquel il est difficile de ne pas sortir bouleversé. Entre leur quotidien dans les Alpes, et Paris où leur fils avait construit sa vie de jeune adulte, les deux parents se livrent et se dévoilent sans fard.

La mort en 2024 du jeune homme de 27 ans avait ébranlé toute la communauté cycliste. D'une part parce que Paul était actif dans l'association "Paris en Selle", mais surtout car le drame fait écho aux situations de tension que de nombreux cyclistes ont déjà vécues. En septembre dernier, la mairie de Paris a donné son nom à une piste cyclable, en hommage à Paul Varry, militant du vélo.

Le documentaire retrace quelques souvenirs d'enfance du jeune homme et montre la dignité de deux parents en souffrance qui cherchent à entretenir la mémoire de leur fils. Derrière leurs larmes, leur colère et leur soif de justice, on



© Capture d'écran reportage Le Parisien

voit un message d'amour et de respect. On comprend aussi que le chemin reste long pour que la route soit enfin un espace de partage où tout le monde serait respecté.

G. DE MEYERE

"Un barbare a tué Paul" : deux parents tentent de survivre à la mort violente de leur enfant, Le Parisien, 2025, Youtube

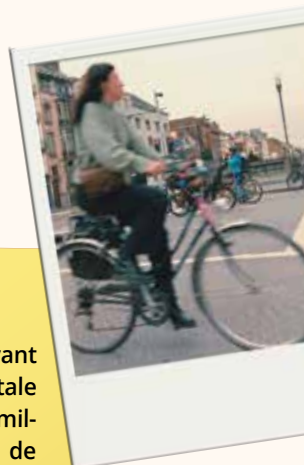


Vous vous souvenez de "la love story de Bryan", le baraki à vélo qui délaissait le tuning de sa voiture pour une bicyclette rutilante ? La vidéo drôle et originale vantant la pratique du vélo en Wallonie a reçu un dauphin d'or aux Corporate Media & TV Awards à Cannes dans la catégorie "Automobile et mobilité" ! Bravo à Wallonie Mobilité pour cette promotion du vélo décalée et pleine d'autodérision. À voir sur Youtube sans modération.



Inspirés par la pratique des "ghost bikes" (un vélo peint en blanc posé sur le lieu de collision), les associations Walk et Heroes for Zero, ont commémoré la journée internationale des victimes de la route, le 16 novembre, en déposant plusieurs "ghost shoes" à différents lieux de collisions mortelles à Bruxelles. Ces chaussures blanches invitent à se souvenir des victimes et à réfléchir collectivement sur le partage de la route et de l'espace public.

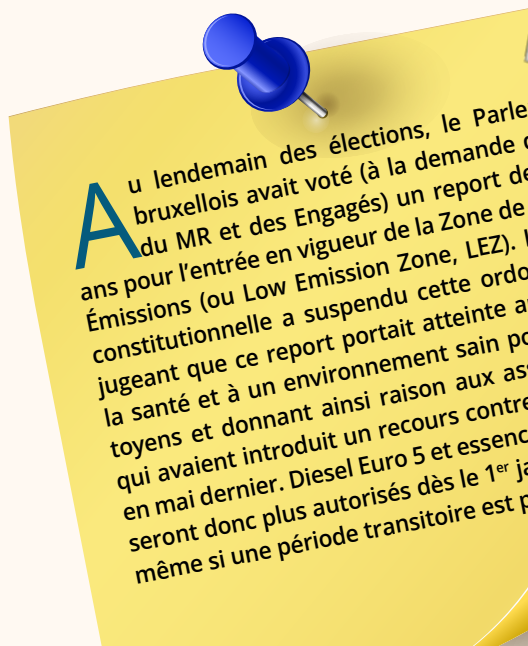
Le nombre de passages cumulés devant les compteurs de vélos de la capitale franchit un nouveau record ! 11, 86 millions de passages en 2024 et déjà plus de 12,5 millions de trajets pour cette année. L'amélioration globale des infrastructures a permis à plus de Bruxellois-es de soulager la ville de sa pression automobile, d'arriver à l'heure au travail, et de pratiquer quelques minutes d'exercice physique par jour. Bravo les Bruxellois-es !



Supporter de l'Union Saint-Gilloise âgé de 19 ans à peine, Alfred Roba a marqué les esprits en effectuant un périple de 1 570 kilomètres à vélo pour voir son club de cœur affronter l'Atletico Madrid en coupe des champions. Son objectif ? Promouvoir la mobilité active et inciter les supporter-trice-s du club à se rendre au stade à vélo.



Au lendemain des élections, le Parlement bruxellois avait voté (à la demande du PS, du MR et des Engagés) un report de deux ans pour l'entrée en vigueur de la Zone de Basses Émissions (ou Low Emission Zone, LEZ). La Cour constitutionnelle a suspendu cette ordonnance, jugeant que ce report portait atteinte au droit à la santé et à un environnement sain pour les citoyens et donnant ainsi raison aux associations qui avaient introduit un recours contre ce report en mai dernier. Diesel Euro 5 et essence Euro 2 ne seront donc plus autorisés dès le 1^{er} janvier 2026, même si une période transitoire est prévue.





Agenda

Retrouvez l'agenda complet sur avello.org/agenda

JANVIER

Formation "je représente Avello" 22/01 & 27/01

Être actif·ve au sein d'un groupe Avello implique parfois de représenter l'association devant les pouvoirs publics.

Cet atelier en deux étapes nous permettra d'aborder l'association en tant que collectif, sa charte d'adhésion et ses revendications ; les institutions wallonnes et bruxelloises (à qui s'adresser ?) et bien d'autres choses utiles.

Infos et inscriptions : <http://avello.org/je-represente-avello-22-janvier-2026/>

MARS

Clap au vélo – 20/03

En 2026, l'action Clap au vélo aura lieu la veille du printemps. La date change, le concept reste le même : applaudir les cyclistes sur leur trajet quotidien pour les féliciter de faire le choix du vélo.

Et si vous participiez aussi ? Choisissez un lieu (l'école de vos enfants, votre lieu de travail, un endroit de passage...), motivez quelques connaissances à vous rejoindre, et laissez libre cours à votre créativité : pancartes, slogans, musique... tout est permis pour encourager la mobilité active !

Infos : sophie.vermeyen@avello.org



Meilleurs vœux !

Avello vous souhaite de passer d'excellentes fêtes de fin d'année ! 2026 sera l'année internationale des volontaires ! Prenez une bonne résolution, rejoignez un groupe local près de chez vous ou, s'il n'y en a pas encore, créez-en un !

Infos : www.avello.org/groupes



Kidical Mass

La Kidical Mass, c'est une parade cycliste festive pour enfants, pour inciter davantage d'enfants (et de parents) à se déplacer à vélo. La parade pédale en musique au rythme des enfants et respecte le code de la route.

Dimanche 15 mars à 13h30 Mons, départ du Théâtre le Manège, Rue des Trois Boudins.

D'autres dates sont à venir sur www.kidicalmass.be

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