

Le

MAG

04

Juillet-Août-Septembre 2026



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

NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

Exp. Avello
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles

AVELLO

DOSSIER

Lutter contre le vol : une nécessité

Fatbikes : défauts et qualités

Bruxelles en bref

Portrait de deux bénévoles

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

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@avello.org

RELECTEURS

Sophie Vermeyen

Elodie Mertz

Philippe Degand

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



Il y a quelques années, en tant que coordinateur d'Avello 1000Bruxsel, j'avais été convié à une table ronde sur les freins à la pratique du vélo organisée par la cellule environnement de la ville de Bruxelles.

Un vélociste intervenant dans la discussion avait cité le vol de vélo comme un des freins majeur. Il avait dit plus ou moins ceci : "certaines personnes sont prêtes à franchir le pas. Elles investissent dans un bon vélo dans l'espoir qu'il dure longtemps. Je les revois parfois quelques mois plus tard, dégoutées car leur vélo a été volé. Ces personnes ont abandonné le vélo pour toujours ou quasi."

Par chance, et aussi parce que j'ai un espace protégé pour entreposer mon vélo la nuit, je n'ai jamais vécu ce moment désagréable où, perdu, on se dit "c'est pourtant ici que je l'avais laissé / parké / attaché /... !" J'ai cependant déjà opté pour les transports en commun plutôt que mon vélo pour des sorties nocturnes, par peur du vol.

La problématique du vol comme frein au *shift modal* est portée depuis des années par Avello. Cette année encore, les groupes locaux seront invités à mettre en avant cette thématique lors de la semaine de la mobilité. En prélude à cette semaine de mobilisation, le vol de vélo est le dossier central de ce Mag Avello.

Par ailleurs, cette semaine de la mobilité sera la 2^e à laquelle notre association participera sous le nom d'Avello. Pour rappel, nous avons dévoilé celui-ci le 25 mai 2025 à Namur, en clôture de notre weekend d'anniversaire.

Un des challenges énoncé lors des ateliers préparatoires à ce changement de nom était de garder la notoriété que le GRACQ (l'ancien nom d'Avello ;-)) avait acquis durant ses 50 premières années d'activités. En quasi 15 mois, nous avons reçu de nombreuses remarques positives voire des félicitations d'un de nos publics cibles : les journalistes. Dernièrement, lors de la conférence Velo-city à Rimini en Italie, un fonctionnaire flamand est venu féliciter les membres de l'équipe pour notre « nouveau » logo.

En deux mots comme en mille : challenge relevé !

PIERRE HENRIËT,
Administrateur de l'OA

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.

La Semaine de la Mobilité se fera sous le signe de la lutte contre le vol de vélo ! Pour de nombreux Belges, le vélo est indispensable pour se rendre au travail, conduire ses enfants à l'école, faire ses courses... Se faire voler son principal moyen de déplacement est loin d'être anodin.

Avello demande depuis toujours que les pouvoirs publics prennent ce fléau à bras-le-corps. En créant plus de stationnement sécurisé bien sûr, mais aussi en faisant du vol de vélo une priorité de la police et de la justice. Récemment, une demande de longue date de notre association a fini par voir le jour : Mybike, la plateforme d'enregistrement des vélos en région bruxelloise s'est étendue aux trois Régions du pays. Ce système (un autocollant avec un QR-code unique associé à chaque vélo) remplace de manière bien plus efficace la traditionnelle gravure.

Outre le fait que l'autocollant Mybike apposé sur son vélo est une dissuasion supplémentaire – car la revente est plus compliquée – chaque vélo préalablement enregistré a plus de chance d'être restitué à son ou sa propriétaire en cas de vol.

Du 14 au 27 septembre, les groupes locaux d'Avello seront sur le terrain pour informer les cyclistes de ce système, et les aider à enregistrer leur vélo sur ma plateforme. N'hésitez pas à aller à leur rencontre pour enregistrer votre vélo sur Mybike !

Plus d'infos : <https://mybike.belgium.be/fr/> Lire aussi le dossier de ce Mag pp. 16-19



"L'homicide routier" figure dans notre Code pénal

Sur la route, un simple moment de distraction peut avoir des conséquences graves, voire dramatiques pour autrui, a fortiori lorsqu'on est au volant d'une tonne et demi de métal. Mais peut-on vraiment parler d'accident lorsque la personne conduit sous influence ou à vitesse excessive ?

Plus maintenant. Notre Code pénal contient depuis avril dernier la notion "d'homicide routier". Un vocabulaire plus adapté à certains comportements extrêmes sur la route, qui conduira dès lors à des sanctions plus lourdes. Avello, qui a activement soutenu cette mesure, se réjouit de ce changement.

Le récent verdict du jury populaire au procès de Paolo Falzone a montré que la question de la violence routière est bel et bien considérée comme un acte volontaire. Si le drame de Strepny-Bracquenies a marqué les esprits par son ampleur, il a aussi révélé un comportement routier violent, égoïste et dangereux trop souvent invisibilisé. Un comportement pour lequel notre Code pénal dispose maintenant d'un terme et de sanctions adaptés.

Velo-city, congrès mondial du vélo



Bruxelles-Strasbourg en train, Strasbourg-Rimini à vélo. Dix jours de vélo pour Oscar et Sophie, permanents chez Avello, qui ont fait le choix de la cohérence – et de l'amusement ! – pour rejoindre Velo-city, la conférence annuelle de la Fédération européenne de cyclisme.

Sur place, lors d'un panel sur l'importance de la mobilisation citoyenne, Sophie a présenté "T'as le code ?", la campagne décalée et engagée pour la sécurité routière d'Avello.

D'autres récits inspirants ont été partagés, tels que l'évaluation de la qualité des infrastructures vélo par les cyclistes eux-mêmes en Suède, un projet d'autoroute urbaine converti en une piste cyclable souterraine grâce à la persévérance de militants à Zurich ou une étude finlandaise sur les difficultés rencontrées dans les projets collaboratifs en faveur du climat...

Une conclusion commune ? La mobilisation citoyenne et la militance payent. Continuons !





le retour de la force ?

Le premier plan vélo "Be Cyclist 1" date de 2021. Avant cela, les autorités fédérales n'avaient jamais adopté de stratégie nationale en faveur du vélo, malgré des initiatives importantes comme la création d'une indemnité kilométrique vélo pour les trajets domicile-travail, ou des modifications ponctuelles du Code de la route plutôt favorables aux cyclistes. Mis en chantier en 2025, "Be Cyclist 2.0" se base sur une évaluation du premier plan et des propositions d'Avello.

Les objectifs pour 2040

Le plan Be Cyclist 2.0 est ambitieux, ce qui est une très bonne chose. Il vise notamment :

- 22 % des déplacements à vélo (contre 12 % actuellement)
- 50 % de tous les vélos inscrits dans Mybike (contre 2 % actuellement)
- 50 % des déplacements domicile-gare à vélo (contre 20 % actuellement)
- un secteur industriel du vélo parmi le top 3 au niveau mondial de la filière vélo
- "zéro mort à vélo" (à l'horizon 2050)

Les mesures phares du plan

De nombreuses mesures du plan sont positives pour l'évolution du vélo ces prochaines années. En termes **d'incitants fiscaux et financiers**, citons notamment la réduction de la TVA à 6 % pour les vélos adaptés aux personnes handicapées ou la suppression du plafond annuel pour l'exonération fiscale de l'indemnité kilométrique vélo.

Une meilleure **lutte contre le vol de**

vélo est également prévue via l'extension du registre Mybike au niveau européen ou le travail avec la police pour améliorer le taux de récupération des vélos volés. La **sécurité routière** sera améliorée par un changement du Code de la route pour le rendre plus adapté aux réalités du vélo, par un soutien à l'utilisation en toute sécurité du vélo dès le plus jeune âge, ainsi que par le développement des brigades de police à vélo.

Sans les efforts combinés des trois Régions, on n'y arrivera pas

L'**intermodalité vélo-train** est également présente dans le plan, augmentant le stationnement vélo et les places vélo dans les trains. L'accessibilité aux quais sera aussi mieux prise en considération.

Au niveau économique, notons l'intégration de clauses zéro émission dans les marchés publics et le soutien à l'e-commerce durable qui viendront renforcer la cyclo-logistique. La mise en place d'un indice de réparabilité pour les vélos à assistance électrique viendra aussi contribuer à un marché du vélo plus résilient.

Ce qu'il manque encore

S'il se montre ambitieux, le plan natio-

En mai dernier, le gouvernement fédéral a voté un nouveau plan national pour le vélo qui vise 22 % des déplacements à vélo en Belgique pour 2040. Avello se réjouit que beaucoup de ses demandes aient été prises en compte, même si certaines, comme une indemnité vélo totalement uniformisée, un enregistrement obligatoire de tous les vélos neufs dans Mybike et du parking sécurisé dans toutes les gares, n'ont pas été retenues.

nal dépend toutefois des trois Régions du pays pour atteindre ses objectifs. Sans les efforts combinés de Bruxelles, la Flandre et la Wallonie on n'y arrivera pas...

Par ailleurs, en dépit de mesures très intéressantes, Avello regrette que Be Cyclist 2.0 ne s'attaque pas plus frontalement à la généralisation d'une indemnité vélo domicile-travail obligatoire et uniforme partout en Belgique, et qu'une *"étude d'une réduction de la TVA à 6 % sur les vélos"* ait été mise au placard dans la version finale du plan, alors même qu'elle existait dans une version antérieure.

Du côté de la lutte contre le vol, on a aussi besoin de plus de stationnement vélo sécurisé dans toutes les gares. On n'arrivera pas non plus à 50 % de vélos enregistrés dans Mybike sans une réelle obligation d'inscription dès la vente du vélo (neuf ou d'occasion).

Malgré tout, nous saluons les avancées pour le vélo contenues dans ce plan 2026-2030. L'enthousiasme fédéral pour le vélo n'est pas feint et c'est déjà un très bon point de départ. Dans tous les cas, Avello continuera à collaborer avec l'administration fédérale et le Ministre de la Mobilité pour le suivi et l'amélioration des mesures préconisées dans Be Cyclist 2.0.

L. GOFFINET

Lire l'article complet et toutes les mesures phares du Plan sur notre site

Fatbikes : des nouveaux venus à encadrer

Le nombre croissant de fatbikes circulant en Belgique témoigne d'une diversification de la mobilité active et de l'attrait du vélo pour de nouveaux publics. Toutefois, le nombre élevé de modèles débridés, ne respectant pas les critères légaux des vélos à assistance électrique, engendre des risques sécuritaires et juridiques significatifs. Face à ces enjeux, une stratégie coordonnée entre contrôles policiers, régulation des fabricants et sensibilisation des usagers devient impérative.

Qu'est-ce qu'un fatbike ? Quelles sont ses qualités ?

Les fatbikes sont à la base des vélos (électriques ou non) avec des pneus très larges et, souvent, un siège pour accueillir un passager en plus. De par leur design, ils ressemblent beaucoup aux cyclomoteurs. Les fatbikes électriques ne sont toutefois pas assimilés à ces derniers tant qu'ils respectent les conditions suivantes :

- l'assistance ne s'active que quand on pédale ou en-dessous de 6 km/h ;
- cette assistance se coupe automatiquement au-delà de 25 km/h ;
- la puissance moyenne du vélo est de l'ordre de 250 watts.

Un fatbike électrique qui respecte ces trois conditions est juridiquement considéré comme un vélo à assistance électrique (VAE), et donc assimilé à un vélo musculaire. À ce titre, il ne peut légalement pas être discriminé par rapport aux autres vélos sur nos routes.

Comme les vélos cargos, couchés, tri-cycles, longtails, ces fatbikes font donc partie de la grande famille du vélo. Hélas, de nombreux modèles de fatbikes circulant sur nos routes outrepassent les limites et sont en réalité des cyclomoteurs déguisés en vélos.

Prolifération de fatbikes illégaux

En France, selon l'Union des Entreprises du Sport et du Cycle, "94 % des vélos électriques non conformes recensés sont des fatbikes, 96 % des fatbikes vendus sont non conformes". On observe chez nous aussi que, dans la pratique, une large part des fatbikes en circulation ont soit :

- une poignée permettant une propulsion autonome au-delà de 6 km/h ;
- un moteur dépassant largement les 250 watts ;
- un dispositif permettant de rouler avec assistance à plus de 25 km/h.

Ces fatbikes tombent dès lors de facto dans la catégorie des cyclomoteurs (A, B ou P). Ils devraient donc être couverts par un certificat de conformité et une assurance véhicule de type "mobylette", en plus de ne pouvoir être utilisés sans permis de conduire AM, ni en dessous de 16 ans, ni sans casque. Sans tout cela, les utilisateurs sont en infraction et roulent aussi sans couverture en cas d'accident, ce qui pose un risque juridique et financier non seulement pour eux-mêmes, mais aussi pour les autres usagers.

Aux Pays-Bas, une enquête menée l'an dernier auprès de 892 jeunes adeptes du fatbike révèle "qu'environ un quart d'entre eux roulent plus vite que la vi-



© Fietzersbond

tesse maximale autorisée". Cela n'est pas sans conséquences sur la sécurité routière. Les données néerlandaises montrent en effet une augmentation des accidents graves impliquant des fatbikes, surtout chez les jeunes.

Des solutions pour diminuer les risques associés aux fatbikes

Les fatbikes légaux représentent une opportunité pour encourager la mobilité active et élargir la pratique du vélo à de nouveaux publics. Mais leurs versions débridées posent un risque majeur pour la sécurité et la cohabitation sur nos routes.

Pour prévenir les accidents, de nombreuses pistes sont donc à envisager rapidement. Parmi celles-ci : renforcer les contrôles de police pour retirer les fatbikes illégaux de la circulation ; responsabiliser les fabricants afin qu'ils rendent le débridage de leurs vélos impossible par tout dispositif ; et impliquer les commerçants pour qu'ils informent clairement leurs clients sur les différences entre un VAE et un cyclomoteur en matière de risques et d'obligations légales.

L. GOFFINET

Article complet sur :
avello.org/fatbikes

¹ Aux Pays-Bas, 10 500 fatbikes ont été saisis en 2024.

BRUXELLES

EN BREF

À Bruxelles, certains projets amorcés lors de la législature précédente se poursuivent quand d'autres sont remis en cause. Des changements attendus se concrétisent tandis que d'autres, moins prévisibles ceux-là, sont annoncés. La capitale semble ainsi osciller entre une volonté d'avancer vers une mobilité plus durable, et la tentation facile de revenir en arrière vers des certitudes d'une époque révolue.



Rue Colonel Bourg

Le réaménagement de cet axe schaarbeekoïse aura fait parler de lui dans les médias, preuve que les questions de réaménagement de l'espace public suscitent beaucoup de tensions. Un an après la mort tragique d'une

cycliste, la rue Colonel Bourg a été réaménagée en avril dernier. Pour Avello, si la solution choisie n'est pas parfaite, elle constitue néanmoins une amélioration nette par rapport à la situation précédente.

Pour quelques élus par contre, sacrifier 11 places de stationnement au profit d'un réaménagement plus sûr semble être intolérable. La presse elle-même, qui au lendemain du drame titrait : *"les riverains exigent la sécurisation du quartier"*, a qualifié le réaménagement de *"mauvaise surprise au réveil pour les riverains"*. Combien de places de parking valent une vie humaine ? Et si la question était là ?

Rond-point Louise

"Et si on ajoutait une bande de circulation automobile au rond-point Louise, pour voir ?" C'est la récente sortie médiatique de certains (ir)responsables politiques, brandissant à leur électorat l'éternel mirage d'une circulation automobile "plus fluide"¹. Pourquoi une telle annonce ? Parce que les travaux de pérennisation de l'aménagement temporaire installé en 2020 allaient commencer et que certains n'étaient pas contre une petite marche arrière.

Avello a donc rappelé que plusieurs phases de test avaient déjà été menées, qu'une enquête publique a eu lieu, que le permis d'urbanisme a été accordé, que même les budgets sont prévus, et qu'absolument rien ne justifie de remettre ce processus en question. Il a rappelé que le principe STOP² n'est pas une variable d'ajustement mais bien un pilier essentiel à une mobilité plus sûre pour toutes et tous.

Les travaux ont maintenant débuté, sur un compromis qui ne devrait toutefois pas porter préjudice à la sécurité des cyclistes.

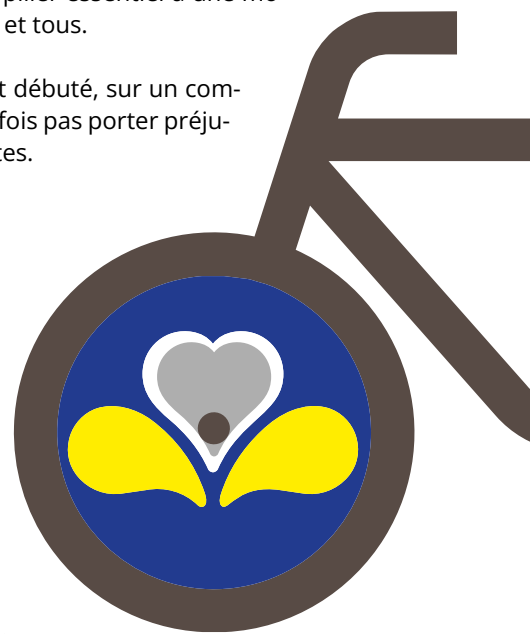


Pont Fraiteur

Depuis 2020, le pont Fraiteur reliant Delta au cimetière d'Ixelles est à sens unique, avec pour objectif d'apaiser un trafic dense dans un quartier animé et d'améliorer la régularité d'une ligne de bus qui compte plus de 30 000 voyageurs quotidiens. Une fois encore, certains envisagent de revenir à la situation d'avant 2020 et de rouvrir la circulation dans les deux sens.



Avello a donc rappelé les bénéfices d'un Pont Fraiteur à sens unique pour la sécurité routière, la qualité de l'air, la qualité de vie... mais aussi pour des services de secours plus efficaces puisque police, pompiers et ambulances peuvent franchir le pont dans les deux sens et sans risque d'embouteillage, tout comme les taxis d'ailleurs.



Clap de fin pour les trottinettes électriques partagées



Comme de nombreuses capitales européennes, Bruxelles avait connu une phase "western" en matière de trottinettes électriques. La Région accueillait plus de 20 000 trottinettes et un nombre important d'opérateurs différents. De quoi créer un beau chaos. En

2024, les pouvoirs publics avaient réduit le nombre maximal de trottinettes à 8 000 et les opérateurs autorisés à deux. Ils avaient également adopté un cadre légal plus contraignant en imposant des *dropzones* (zones de dépôt) mettant de facto fin au principe de free-floating tel qu'il avait été initialement vendu aux consommateurs, jusqu'alors libres de laisser leur trottinette n'importe où.

Cela n'aura pas suffi. Sous l'argument d'un renforcement de la sécurité routière, le nouveau gouvernement bruxellois vient d'annoncer la fin pure et simple du système de trottinettes partagées dès janvier 2027.

Pour Avello, les trottinettes partagées n'ont pourtant pas que des défauts. Contrairement aux trottinettes privées, elles sont davantage contrôlées :

leur vitesse est bridée à 20 km/h et à 8 km/h lorsqu'elles circulent dans des piétonniers. Elles peuvent aussi se désactiver si deux personnes montent dessus, obligeant ainsi leurs utilisateurs à respecter la règle du Code de la route.

D'autre part, ce mode de déplacement économique, pratique et rapide offre une option de mobilité à une frange de la population moins aisée pas forcément encline à passer au vélo. Leur supprimer l'option des trottinettes partagées revient à les isoler davantage ou à les reporter vers les transports en commun ou la voiture. À moins qu'en l'absence d'offre partagée, ces usagers n'investissent dans des trottinettes électriques personnelles, facilement débridables et moins faciles à contrôler.

Vélos partagés Villo! : bientôt du neuf

Le contrat entre JC Decaux (propriétaire de Villo!) et la Région devait initialement prendre fin en septembre 2026 mais, en l'absence de gouvernement à Bruxelles, un sursis avait été accordé à Villo!. La majorité a maintenant annoncé qu'un nouvel opérateur sera mis en

place en septembre 2028. Plusieurs principes sont déjà acquis : le réseau continuera à couvrir l'ensemble des quartiers bruxellois grâce à des stations fixes, les vélos seront électriques et l'organisation du service restera sous le contrôle de la Région bruxelloise, qui en confiera l'exploitation dans le cadre d'un marché public.

Le Villo! bruxellois se situe en queue de peloton des métropoles européennes disposant de vélos partagés, loin derrière Marseille, Paris, Barcelone, Lyon, Budapest ou Anvers. Là où les services les plus performants affichent une utilisation moyenne de 6,4 locations/vélo/jour (Paris, Barcelone), celle-ci est de 0,55 location/vélo/jour pour Villo! Il convient donc de trouver une formule qui réponde davantage aux attentes des Bruxellois-es en matière de mobilité partagée.

Pour Avello, la question de l'inclusivité du nouveau système est un enjeu primordial. Un usage conditionné à



© Yves De Bonte

la possession (et à la maîtrise) d'un smartphone serait un échec – d'autant plus quand on sait que, selon une enquête de Bruxelles Mobilité de 2021, 17 % des Bruxellois-es n'utilisent pas internet (ou rarement) pour leurs déplacements. D'autre part, s'il est conscient des contraintes budgétaires, Avello rappelle qu'une offre de mobilité ne devrait pas être liée à une promesse d'offre publicitaire dans l'espace public, car les publicités détournent l'attention des usagers et réduisent parfois la visibilité, augmentant ainsi l'insécurité routière.

G. DE MEYERE & O. CURTIL

¹ La congestion automobile sur la place Louise est attestée dès les années 50, poussant les autorités à construire les tunnels Louise et Stéphanie en vue de l'expo universelle.

² Hiérarchie de mobilité donnant la priorité aux modes de déplacement actifs, du plus au moins prioritaire : marche, vélo, transports en commun et, en dernier lieu, voiture individuelle.

Réseau cyclable wallon : quatre zones sur neuf réalisées

En Wallonie, un *Réseau cyclable structurant* est en cours de réalisation. Il constitue une vision à quinze ans en vue de répondre aux besoins des déplacements utilitaires à vélo. S'il s'agit d'une vision à long terme, les effets sont toutefois attendus avec impatience.



Ce réseau va servir de boussole aux communes, aux provinces et à l'administration wallonne pour la réalisation de projets et d'investissements. En effet, afin d'assurer la continuité des aménagements cyclables, il est indispensable de développer un réseau à grande échelle, commun aux différents niveaux de pouvoir. Le Réseau cyclable structurant remplace ainsi le schéma directeur cyclable afin de proposer une version plus adaptée aux réalités de terrain actuelles et assortie d'un maillage cyclable plus fin. Bien que structurant, ce réseau conserve une valeur indicative : des adaptations restent possibles, pour autant qu'elles soient justifiées.

Un réseau en trois niveaux

Le Réseau cyclable structurant distingue trois niveaux complémentaires :

- **Les cyclostrades** relient les zones à fort potentiel de déplacement. Utilisées de manière intensive, elles offrent une infrastructure de haute qualité garantissant confort, sécurité et efficacité, avec des aménagements clairement identifiables ;
- **Les liaisons fonctionnelles supra-**

locales sont des itinéraires "qui relient des lieux situés en ville ou à la campagne où l'on rencontre une concentration d'équipements, de commerces, de services, solutions de transport..." ;

- **Les liaisons de desserte locale** assurent la connexion fine du territoire, en reliant les pôles locaux aux axes structurants et aux cyclostrades.

Sur les neuf zones d'études que compte le réseau, quatre ont déjà été réalisées en 2025 (arrondissements de Liège et de Verviers, provinces du Brabant wallon et de Namur). Deux études sont en cours de réalisation (Wallonie Picarde et Cœur du Hainaut). Les études des trois zones restantes devraient être lancées en 2027. Il s'agit de la zone Charleroi Métropole, de l'arrondissement de Huy-Waremme et de la province du Luxembourg.

La contribution d'Avello au Réseau cyclable structurant

La mise en œuvre du réseau repose sur deux instances principales. D'une part, le comité de pilotage restreint

(COPIL) prend les décisions et réunit des représentants du SPW Mobilité et Infrastructures, du cabinet ministériel, des provinces et du prestataire chargé des travaux. De son côté, le comité d'accompagnement (CoDAC) associe les communes, les administrations régionales ainsi que divers acteurs de la mobilité (Avello, SNCB, Infrabel, TEC). Chaque citoyen a par ailleurs l'occasion de s'exprimer sur les plans proposés lors de consultations qui sont prévues sous diverses formes (plateforme en ligne, réunion...).

Les groupes locaux d'Avello ont déjà contribué activement à l'élaboration de certains plans. À Liège, Verviers, Namur et en Brabant wallon, Avello a participé aux différents CoDAC. Il a remis des avis en fin de processus et a relayé les consultations citoyennes à ses membres et sur ses réseaux. Des groupes locaux dans le Hainaut sont actifs dans l'élaboration des deux études en cours sur leur territoire. De cette façon, Avello partage son expérience concrète de la pratique du vélo.

Un document de référence nécessaire

Le Réseau cyclable structurant constitue une opportunité pour le développement des aménagements cyclables sur le territoire wallon. Une fois publié, il servira de support aux décisions régionales et communales, et également de document de référence dans les discussions que les membres d'Avello auront avec les autorités publiques.

Toutefois, la mise en œuvre de ce réseau implique des projets souvent complexes. Il faudra donc s'armer de patience pour le voir réalisé dans son entièreté !

H. VAN NGOC

Comprendre et identifier le potentiel cyclable en Wallonie

Barbara Stinglhamber est docteure en sciences agronomiques et ingénierie biologique, et spécialisée en mobilité et aménagement du territoire. Dans sa thèse, elle a tenté de répondre aux questions suivantes : qui pourrait se déplacer à vélo plutôt qu'en voiture pour se rendre au travail ? Où ? Quels sont les freins et leviers d'action possibles ?



© Y. Flamant

Barbara Stinglhamber

"Ma recherche montre qu'un grand nombre de personnes pourrait se mettre en selle, soutient la jeune docteure. C'est donc intéressant de voir sur quels trajets cela serait possible et sur quels leviers il faudrait jouer." Devant ce défi, Barbara regrette toutefois qu'on aborde trop souvent le vélo sous l'angle technique. "Le récit est une porte d'entrée vers le changement de comportement. Le problème, c'est que celui de la voiture est tellement ancré qu'il est devenu un automatisme." Elle concède toutefois que certains freins peuvent être trop importants : "Certain-es utiliseront le vélo pour aller chercher du pain une fois par semaine, et c'est déjà une victoire. D'autres ne l'utiliseront jamais, et il ne faut pas les culpabiliser."

Quatre dimensions à prendre en compte

Dans sa recherche, elle développe un outil d'analyse combinant plusieurs dimensions :

- **L'accessibilité cyclable**, soit la possibilité d'effectuer des trajets sûrs et efficaces à vélo dans un territoire défini ;
- **Le domaine vital**, c'est-à-dire l'étendue des trajets habituels pour lesquels l'usage du vélo est réaliste ;
- **La perception collective du vélo** comme mode de transport, influencée par les normes sociales et les politiques de mobilité ;
- **La motilité cycliste**, ou la capacité individuelle à se déplacer à vélo selon ses compétences, opportunités et aspirations.

Cet outil a permis à Barbara d'évaluer le potentiel cyclable d'entreprises et de communes wallonnes et de comprendre où le vélo est déjà bien implanté, où il pourrait l'être davantage, et où le potentiel reste faible, voire nul. Sur cette base, elle a produit des cartes identifiant les entreprises au fort potentiel pour les trajets domicile-travail. Parmi les sites d'entreprises analysés, 16 % affichent un potentiel maximum du vélo, c'est-à-dire qu'au moins 5 % du personnel de ces entreprises pourrait envisager le vélo comme moyen de transport.

On ne peut pas tout faire partout, mais on peut diminuer les vitesses, créer des chemins réservés et restreindre l'usage de la voiture.

Des disparités territoriales apparaissent toutefois : le bassin liégeois présente un fort potentiel, tandis qu'à Namur, de nombreux travailleurs viennent de plus loin. Le sillon Sambre-et-Meuse et la commune de Marche-en-Famenne affichent aussi de bons scores. En milieu urbain, la densité et la proximité des activités

favorisent naturellement l'usage du vélo, contrairement aux zones rurales où les distances sont plus grandes. Des différences en fonction du type d'entreprise et de leur taille sont également constatées.

Leviers d'action et objectifs atteignables

Grâce à cet outil d'analyse, Barbara identifie plusieurs leviers d'action en fonction des situations : sensibilisation, formation, amélioration des infrastructures, voire relocalisation des travailleurs. Le parrainage vélo et le prêt de vélos électriques figurent parmi les mesures les plus efficaces.

À l'échelle communale, les résultats de son étude montrent que l'objectif d'atteindre 5 % de part modale dans le cadre de la vision FAST2030 semble ambitieux mais réalisable, à condition d'activer le potentiel identifié. "On ne peut pas tout faire partout, prévient-elle. Les moyens sont limités : on ne construira pas des pistes cyclables partout. Mais on peut diminuer les vitesses, créer des chemins réservés et restreindre l'usage de la voiture."

H. VAN NGOC

Pour en savoir plus :

Note de recherche CPDT n° 94 – juin 2025 "Différenciation spatiale du potentiel de transfert modal vers le vélo en Wallonie – Méthode d'analyse prospective sur base de facteurs territoriaux et comportementaux"

Les cyclostrades en Wallonie, Brabant wallon et à La Hulpe

Préparée de longue date par Avello La Hulpe, la soirée de conférence-débat sur les cyclostrades a recueilli un franc succès. Et pour cause : la première cyclostrade en Brabant wallon relie actuellement le carrefour du ring à Groenendael et le rond-point Folon, à l'entrée du Domaine Solvay à La Hulpe.

Animée par un membre du groupe local, la soirée a commencé par un mot de bienvenue du Bourgmestre. Le conseiller technique en aménagements cyclables d'Avello a ensuite défini les caractéristiques essentielles auxquelles doit répondre une cyclostrade, après avoir mis en évidence l'avance assez considérable que ce type d'infrastructure connaît en Région flamande.

Également présent, le Ministre wallon de la Mobilité a pour sa part affirmé sa volonté de remettre le vélo au cœur des mobilités avec, comme conditions essentielles, la sécurisation des infrastructures et la réalisation d'un Réseau cyclable structurant au niveau de la région¹. C'est ainsi qu'ont été abordés l'achèvement de la cyclostrade entre Wavre et Overijse programmé pour cette année (le long de la E411) et la sécurisation des cyclistes entre Louvain-la-Neuve et Gembloux (le long de la N4).

L'expert de la Province du Brabant wallon a ensuite exposé différents parcours possibles entre La Hulpe et la gare de Genval, en direction d'une part de la gare d'Ottignies, et d'autre part de Court-Saint-

Etienne. Il a notamment aussi été question de la mise en œuvre de la cyclostrade de la Dyle entre Court-Saint-Étienne et Wavre et de l'étude en cours du projet de cyclostrade devant relier Wavre à Louvain (le long des voies de chemin de fer).

Enfin, avant l'ouverture d'un moment dédié aux questions du public et la clôture de l'événement par un verre de l'amitié, l'Échevin La Hulpois de la Mobilité, a présenté – cette fois dans le détail – l'avant-projet de cyclostrade bidirectionnelle devant relier le rond-point Folon au carrefour des Trois Colonnes à La Hulpe.

M. PLEECK

¹ Lire p. 8 "Réseau cyclable wallon : Quatre zones sur neuf réalisées".

Hesbaye : balades vélo à la rencontre de producteurs locaux

Dans le cadre du Festival Nature et Santé, Avello Hesbaye a encadré une balade à vélo pour rencontrer des producteurs de la région. Au programme, un itinéraire de 40 km et quatre haltes auprès de producteurs locaux : la Ferme au moulin et les Merveilles au levain à Remicourt, la ferme Schalenbourg à Donceel, et la ferme Le Maire à Verlaine. Lors du festival Ruralis à Remicourt, deux autres balades à vélo ont été proposées par le groupe local : une première de 7 km avec une visite de la Ferme au moulin, et la seconde de 10 km avec une visite de la ferme de Gisèle Depas.

Un beau succès pour ces activités qui recréent du lien entre les citoyennes et citoyens adeptes du vélo dans la région de Hesbaye, mais aussi entre les producteurs locaux et les consommateurs. Maraîchage, ruches, verger, élevage de vaches Galloways, de moutons..., les dé-

couvertes furent riches et variées, les mollets fatigués et les papilles satisfaites.

Si en matière de mobilité les alternatives souhaitables et désirables sont trop souvent occultées par la prédominance de la voiture, le même phénomène se produit dans le domaine de l'alimentation, où les supermarchés ont la fâcheuse tendance de nous faire oublier que les petits producteurs sont proches et nous proposent une alternative qualitative et vertueuse.

E. BERNARDELLO

Envie de plus ?

Envie de faire bouger les choses pour le vélo à Berloz, Donceel, Faimés, Fexhe, Geer, Grâce-Hollogne, Oreye, Saint-Georges, Remicourt, Verlaine ou Waremmes ?

Rejoins-nous !

Plus d'infos : avello.org/hesbaye



Joris Wauman

Festivals à vélo : Esperanzah & Lasemo

On regrette encore que certains festivals, comme Dour, n'aient toujours pas intégré la mobilité active dans leur plan de mobilité. Quatre parkings payants pour voiture sont prévus à proximité du site, mais les festivaliers à vélo, eux, doivent continuer de se débrouiller, année après année. Heureusement, d'autres festivals plus en phase avec leur époque accueillent les cyclistes les bras ouverts.

Au festival Lasemo, Avello Enghien a encadré un départ à vélo et en musique vers le site du festival depuis Bruxelles. Si les organisateurs du festival n'avaient plus les ressources pour porter un tel projet,

comme cela avait été le cas l'année passée, l'énergie citoyenne a pris le relais, soutenue par le festival qui encourage ses festivaliers à rejoindre la caravane vélo, sur son site et via ses réseaux sociaux.

À Esperanzah, à Floreffe, Avello Namur tient depuis plusieurs éditions un parking vélo et un stand pour informer les cyclistes. D'autres associations sont d'ailleurs également présentes. Un bel exemple de coopération entre un festival réunissant de nombreuses personnes pour un moment festif de rencontres et d'échanges, et le monde associatif qui porte ces mêmes valeurs tout au long de l'année. Cet enrichis-



sement mutuel est à l'image d'un monde où plaisir et engagement cohabitent naturellement, pour le plus grand bonheur de toutes et tous.

Braine-le-Château : deux aménagements attendus depuis 50 ans !



Il y a encore un an, en raison d'un trafic automobile important et de l'étroitesse d'une piste cyclable en béton datant des années 70, la rue de la Libération qui traverse Braine-le-Château d'est en ouest était peu accueillante pour les cyclistes. Axes structurants en fond de vallée, les chaussées vers Tubize et Braine-l'Alleud relient plusieurs communes, nationales et autoroutes, tout en desservant de nombreuses activités (écoles, services, commerces, restaurants) avec un trafic croissant.

L'aménagement récent par le SPW d'une bande cyclable suggérée continue sur

toute la traversée a été déterminante. *"La vie des cyclistes a changé"*, souligne Pierre Depret, coordinateur d'Avello Braine-le-Château. *Grâce au marquage au sol, la limitation de vitesse à 30 km/h est maintenant respectée par quasi tous les automobilistes qui ont intuitivement intégré la logique d'un flux partagé et ne klaxonnent plus les usagers du vélo"*.

Autre avancée majeure : l'ouverture en 2025 du tronçon du RAVeL 115 sur la commune. Pierre observe là aussi *"une augmentation spectaculaire de la pratique cycliste, notamment par les usagers vers le zoning, les écoles et les gares"*. Cet aménagement concrétise enfin une demande ancienne d'Avello datant des années 1980, documentée à l'époque par une étude détaillée qui démontrait le potentiel de cet aménagement. Cette demande avait été reprise ensuite par le Plan Communal de Mobilité pour aboutir, finalement, grâce à une demande reformulée dans le cadre de la Commission Locale de Développement Rural.



Pour un groupe local avec peu de membres, les synergies avec les groupes locaux voisins (Avello Tubize, Braine-l'Alleud, Waterloo, Nivelles...) sont essentielles, ainsi que les échanges avec la Commission Consultative d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, la Commune, et le Service Public de Wallonie (SPW) pour des aménagements ponctuels.

Enfin, suite à plus de dix ans d'incertitudes, Avello Braine-le-Château se réjouit de l'annonce faite lors de la récente et très fructueuse réunion des groupes locaux Avello avec le District des Routes de Nivelles qui confirme la réalisation prochaine du dernier tronçon du RAVeL entre Braine-l'Alleud et Braine-le-Château, planifiée par le SPW, ce qui favorisera réellement une meilleure cyclabilité dans la région.

H. VAN NGOC

Bruxelles : le vélo, alternative au tram ?

Vélo et transports en commun partagent la même vertu, à savoir proposer une alternative durable à la voiture individuelle. Opérer un changement du tram vers le vélo n'est donc pas très intéressant... Sauf quand les circonstances l'imposent.

À Bruxelles, de gros travaux sur les lignes de tram 4 et 10 perturbent la circulation entre porte de Hal et Gare du Midi depuis fin avril. Durée estimée : un an. Afin de compléter les itinéraires adaptés proposés par la Stib, Avello, le Fietzersbond et Heroes for Zero ont balisé (de manière provisoire) deux itinéraires cyclables entre les stations non desservies. Les associations ont marqué l'itinéraire au sol grâce à une peinture à la craie et ont également produit des vidéos pour visualiser les trajets.



Les trois associations espèrent ainsi qu'une période de travaux sur des lignes de tram fréquentées encourage les usagers de la Stib à (re) prendre le vélo plutôt que la voiture. Grâce à cette initiative, ces personnes découvriront le plaisir de se déplacer vélo à Bruxelles en empruntant un itinéraire à la fois direct et sûr, conçu par des cyclistes.

Plus d'infos : avello.org/alternatives-cyclables-trams-4-10

Schaerbeek : un trottoir n'est pas un parking (vélo) !

"Va-t-on devoir dormir avec son vélo ?". Affiché sur (presque) tous les box vélo de la commune, le message d'Avello, du Fietzersbond et d'Heroes for Zero visait à poser une question essentielle : que fait la commune pour améliorer l'offre en stationnement vélo quand, à ce jour, ce sont plus de 2 000 Schaerbeekoises qui sont sur la liste d'attente officielle de Cycloparking ?

La question est légitime car l'Échevine de la Mobilité persiste dans sa volonté de ne plus installer de box vélo là où du stationnement automobile existe. Un choix qui limitera énormément l'offre, tout en pénalisant

les piétons qui verront de facto leur maigre espace se réduire encore, entraînant tensions et frustration (légitime) entre usagers actifs. Un choix qui prive aussi la commune de subsides régionaux car ne pas réduire davantage d'espace aux piétons est une condition *sine qua non* pour obtenir ces subsides. À l'heure où les finances communales sont particulièrement impactées, le refus idéologique de toucher aux 27 500 places de stationnement automobile (la superficie de 40 stades de foot) que compte la commune a de quoi surprendre.

Festival

"En roue libre" :

appel à participation positive



Vous êtes partie à vélo seule, en famille, entre amis ou avec des inconnus devenus vos copains de route ? Vous avez roulé sous la pluie, avec le vent de face ou dans le dos, au

bout du monde ou au coin de la rue, pour guérir, pour vous ravir, pour le sport, pour manger des kilomètres et des glaces, comme une quête, pour se perdre, pour écrire, capturer, dessiner, ou rien de tout cela ?

Avello Watermael-Boitsfort, organisateur du festival de voyages à vélo "En roue libre", cherche des histoires de vélo et de nuits sous tente, des périples lointains ou des échappées modestes, planifiées avec soin ou improvisées sur un coup de tête...

Vous avez envie de partager votre expérience ? Film, conférence, atelier, exposition, spectacle, stand... Toutes les formats sont les bienvenus. Déposez votre proposition **avant le 1^{er} novembre !** La prochaine édition du festival aura lieu les 26, 27 et 28 mars 2027.

D. METTEN

Plus d'infos : www.enrouelibre.be



Cet autocollant a été posé sur les box vélos de la commune pour dénoncer le manque de stationnement sécurisé.

Bénévoles d'Avello :

William et Zaïna

William et Zaïna sont membres actifs au sein d'Avello. Tous deux consacrent du temps, de l'énergie, mais aussi de la satisfaction à s'impliquer dans notre association. Cette année internationale des volontaires est l'occasion de mettre à l'honneur cet engagement citoyen et de revenir sur quelques questions essentielles : qu'est-ce qui pousse certaines personnes à s'investir dans une association ? Pourquoi choisir Avello ? Quels bénéfices en retire-t-on ?

Pouvez-vous vous présenter en quelques mots ?



William

William : Je suis ingénieur informatique dans un laboratoire de recherche de l'ULB. J'ai débuté le vélo il y a un an et depuis, je le prends pour tous mes déplacements, qu'ils soient utilitaires ou de loisir.

Zaïna : J'ai 37 ans et j'habite à Namur depuis neuf ans. Je me décrirais comme libre, engagée et joyeuse. Je suis impliquée dans le groupe Avello de Namur depuis trois ans où je suis active dans le groupe de travail (GT) aménagement qui se penche sur les questions d'aménagement du territoire.

Pourquoi s'engager dans l'association ? Et pourquoi plus spécifiquement comme bénévole chez Avello ?

William : En explorant Bruxelles, j'ai constaté que beaucoup de choses sont mises en place pour les cyclistes, mais qu'il reste tout de même une marge de progression.

J'ai donc décidé de m'engager pour ajouter ma pierre à l'édifice. L'impact étant important pour moi, j'ai choisi Avello car c'est une association qui a permis pas mal d'avancées significatives par le passé. J'ai alors intégré le projet Open Bike Sensor. À la base, c'est un projet allemand qui vise à assembler des boîtiers destinés à mesurer la distance de dépassement des véhicules motorisés par rapport au vélo. Le projet était en pause et j'ai pu le relancer.

Zaïna : C'est vraiment vital pour moi d'agir et de ne pas subir. J'ai deux options : soit implorer de rage, soit m'impliquer dans un mouvement. Vu que je veux vivre longtemps et en bonne santé, j'ai choisi la deuxième option. Être bénévole chez Avello, c'était à la fois la réponse naturelle à mes indignations quotidiennes en tant que cycliste et aussi le meilleur moyen de rejoindre un collectif avec qui je partage un socle de valeurs et d'espairs communs. Jackpot sur toute la ligne !

Vous sentez-vous à votre place ? Sentez-vous que votre investissement a du sens ?

William : Ma satisfaction, c'est d'avoir pu utiliser mes compétences d'ingénieur dans un projet concret et utile. Aujourd'hui, notre premier prototype est assemblé et est en cours de test.

Zaïna : En 2024, j'ai fait partie de l'équipe qui a organisé l'anniversaire des 30 ans de notre groupe local. Ça a été un merveilleux moment de convivialité et une occasion en or de se remémorer 30 années d'engagement, de lutte et de victoires. Nous avons de vrais pionniers et pionnières dans notre groupe local ! Et pourtant, tout

le monde y a sa place, dans l'accueil et le respect. Ce jour-là, j'ai su que j'avais fait le bon choix.

Quels seraient vos arguments pour encourager quelqu'un à devenir bénévole chez Avello ou ailleurs ?

William : Avello est une chouette association car, de par la pluralité des projets, chacun peut y trouver sa place et intégrer un groupe local où il pourra s'investir et apporter sa contribution.

Zaïna : L'indignation et la colère, quand elles sont vécues dans un collectif, se transforment bien souvent en victoires et en changements durables qui bénéficient à toutes et tous. Vu le contexte actuel qui nous invite à nous haïr les uns les autres, je pense que c'est vraiment le bon moment pour s'engager.



Zaïna

Merci beaucoup à vous deux !

PROPOS RECUEILLIS PAR P. LITS

Une "ville du quart d'heure", un rêve à notre portée ?

Ingénieure civile en architecture et urbanisme, Célia Dessaucy, 23 ans, a effectué son travail de fin d'études sur la notion de la "ville du quart d'heure"¹ appliquée au quartier de Sainte-Walburge, à Liège. S'il est intéressant que de jeunes étudiant·es s'emparent des questions de mobilité, les résultats de son travail le sont tout autant.



© M. Houet

Est-ce que certains résultats de ton étude t'ont surprise ?

Ce qui m'a marquée, c'est que, contrairement à l'impression que donne la physionomie du quartier, où la voiture semble omniprésente de prime abord, il y a beaucoup d'usagers à pied et à vélo. Et que les habitants étaient favorables à des aménagements renforçant la mobilité active dans leur quartier.

Tu observes aussi de ce qui se fait à l'étranger

Je me suis beaucoup inspirée de ce qui se passe dans d'autres villes européennes, comme Paris ou Barcelone. Ce sont des projets ambitieux, mais réalisés et donc réalisables, qui pourraient également s'envisager à Liège.

Est-ce qu'une ville "marchable", ça passe par une ville cyclable ?

Ça coule de source. Même si les enjeux sont transversaux, j'ai souligné que la marchabilité dépend de la qualité du cheminement, et cela passe notamment par des trottoirs larges, bien aménagés, des traversées sécurisées et un trajet "agréable".



Cela signifie un lieu attrayant, mais aussi une baisse des nuisances, notamment sonores, voire visuelles et par une diminution de la pollution, principalement provoquée par les voitures. Du fait du stationnement sauvage dans les quartiers résidentiels, les voitures sont trop souvent des obstacles. Réduire la place de la voiture améliorera forcément la marchabilité, et l'envie de se déplacer à pied ou à vélo. C'est un cercle vertueux.

Ces changements impliquent des efforts individuels et collectifs : reporter les poches de stationnement à quelques minutes à pied, réduire l'usage systématique de la voiture, voire réduire le nombre de voitures par ménage...



Réduire la place de la voiture, n'est-ce pas pénaliser les personnes à mobilité réduite (PMR) ?

Une ville marchable est une ville où les rampes, les abaissements de bordures et la continuité des trottoirs sont repensés. C'est donc une ville également plus accessible pour les PMR. Mais il est évident que certains PMR puissent avoir besoin d'une voiture ; réaménager l'espace public peut faciliter le stationnement des personnes qui ont vraiment besoin de leur voiture pour se déplacer.

Ton regard a-t-il évolué depuis ce travail d'étude ?

Je repère désormais très vite la place que prend la voiture dans les quartiers. Et c'est interpellant, parce qu'une ville plus cyclable et marchable – et donc plus apaisée et plus calme – est possible à quelques kilomètres de Liège. Aujourd'hui, certains territoires où la voiture a la prépondérance ne sont plus des lieux de vie : on y passe, mais on ne s'y arrête pas, on ne s'y promène pas.

En tant qu'étudiante, comment as-tu envie de vivre la ville, de l'aménager ?

Il y a d'une part une envie de proximité, de vivre dans des villes accessibles. D'autre part, il y a encore une tendance à avoir le permis et une voiture très tôt, dès les études, ce qui crée directement une habitude, une dépendance à la voiture.

PROPOS RECUEILLIS PAR A. HAGENMULLER

¹ La "ville du quart d'heure" est un concept urbanistique né en 2015. Il s'agit d'un modèle de ville où tous les services essentiels (habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, s'éduquer, s'épanouir) se situeraient à 15 minutes à pied ou à vélo.



Les îles, laboratoire des enjeux de mobilité ?

En Bretagne, Belle-Île compte 5 300 habitants pour une superficie de 150 km² (soit un peu moins que celle de la région bruxelloise). L'arrivée chaque année de 400 000 touristes en voiture¹ sur cette île bretonne engendre des tensions, selon un article de l'AFP repris dans de nombreux médias².

Une étude récente menée par le CODEPA³ nous informe qu'en haute saison, piétons et cyclistes *"apparaissent particulièrement vulnérables à cette saturation, confirmant une contrainte forte pour les mobilités douces"*. La problématique tient également du fait que les routes sont étroites, les voitures de plus en plus larges et surtout que, contrairement à d'autres îles voisines comme l'Île de Ré, Belle-Île *"accuse vingt ans de retard sur le développement du vélo"*, selon l'association Belle-Île en Vélo interrogée par les médias français.

Sur l'Île aux Moines, petite île du Morbihan, toujours en Bretagne, la réalité est différente. Seuls les résidents y ont le droit de posséder une voiture. Les touristes sont invités à visiter les lieux à pied ou à vélo, et deux taxis permettent notamment le transport de bagages. Environ 200 voitures y sont immatriculées et même si, dans les faits, elles circulent assez peu, la cohabitation n'est pas toujours simple. Dans ces ruelles

historiques où se croiser est difficile, il est donc vital de limiter la croissance du parc automobile des insulaires. Or, un nouveau problème apparaît : l'apparition de petites voiturettes électriques. Silencieuses, parfois exemptes de permis, non polluantes et de taille plus modeste, elles parviennent à séduire les habitants qui en oublient parfois que les 3,2 km² de terres qu'ils se partagent sont non-négociables.

Analyser l'évolution de la mobilité sur ces îles bretonnes est intéressant à plus d'un titre car, électrique ou non, occupée par quatre personnes ou une seule, une voiture occupe au sol une dizaine de mètres carrés. Sur une île, où c'est la géologie qui limite l'espace, cette réalité est d'autant plus contraignante et pousse les autorités à se positionner. L'an passé, l'Île aux Moines, l'Île d'Arz, Ouessant et l'Île de Batz ont ainsi voté à l'unanimité une réglementation plus stricte concernant la circulation automobile. Le maire de l'Île d'Arz parlait alors de nécessité de *"juguler"* l'augmentation continue du nombre de véhicules *"pour des raisons environnementales et de sécurité, mais aussi tout simplement pour préserver notre cadre de vie"*⁴.

Si nos villes et villages ne partagent pas les mêmes réalités géologiques que les petites îles bretonnes, l'ambition des

insulaires de préserver leur territoire mériterait de trouver le même écho auprès des habitants et décideurs politiques de nos communes bruxelloises et wallonnes. Certes, l'étalement géographique y est plus souvent envisageable, bien que dommageable à plus d'un titre, mais nos rues, de façade à façade, sont autant de potentiels goulots d'étranglement lorsque la pression automobile vient à augmenter.

G. DE MEYERE



Sur l'Île aux Moines, on se déplace à pied ou à vélo.

¹ À titre de comparaison, Bruxelles accueille chaque jour de la semaine près de 200 000 véhicules venant de sa périphérie, auxquels s'ajoutent 175 000 automobilistes bruxellois (source : "Qui sont ces navetteurs qui se rendent à Bruxelles chaque matin ?" Tom Guillaume, La Libre, 15/02/2021).

² Le Figaro, La Libre, Vers l'Avenir...

³ "Se déplacer au quotidien à Belle-Île-en-Mer", CODEPA (Conseil de Développement du Pays d'Auray), 2025, https://conseils-de-developpement.fr/wp-content/uploads/2026/02/rapport_mobilites_belleile_codepa_bd.pdf

⁴ "120 voitures pour 317 habitants : cette île de Bretagne régleme la circulation automobile", Ouest-France.fr, Julie Schittly, 16/05/25.

Lutter contre le vol, une nécessité

En Belgique, plus de 30 000 vols de vélos sont déclarés chaque année, mais le chiffre réel des vols est plutôt estimé à 100 000. Comptez jusque cent. Recommencez... mille fois. Le chiffre donne le vertige, et pourtant le vol de vélo est encore traité comme un petit drame individuel au lieu d'être pris en main comme un problème structurel.



Promouvoir le vélo est un enjeu majeur que plus personne ne conteste. Le vélo, c'est bon pour la santé, l'économie, le climat. Mais au moment d'agir concrètement, les pouvoirs publics se montrent encore trop timorés. C'est vrai quand s'agit d'améliorer la sécurité routière, ça l'est aussi quand il est question de lutte contre le vol.

Pour celle ou celui qui utilise le vélo comme moyen de transport, le vol de vélo rend les trajets essentiels du quotidien impossibles : se rendre au travail, aller chercher ses enfants à l'école, faire ses courses... C'est toute l'organisation familiale qui se trouve en difficulté. Il faut alors trouver des solutions d'urgence pour une durée relativement longue, car racheter un vélo ne se fait pas du jour au lendemain. Et des questions se posent : "Vais-je vraiment en racheter un ?", "Et si je me le faisais voler à nouveau ?".

Une enquête de Bruxelles-Mobilité a démontré qu'un quart des personnes dont le vélo a été volé n'en achètent plus. 11 % envisagent même d'arrêter de pédaler¹. Par peur du vol, d'autres renoncent à emmener leur vélo dans certains endroits "risqués" (qui ne disposent par exemple pas d'un stationnement sécurisé). Pour Avello et le Fietzersbond, la lutte contre le vol de vélo est donc une priorité absolue.

Bien sûr, il y a les mesures que chacun doit prendre individuellement : bien attacher son vélo (roue avant comprise) à un support fixe, idéalement avec deux cadenas de type différents. Avello fait sur ce sujet beaucoup de prévention. Mais une responsabilité incombe aux pouvoirs publics également. Ceux-ci ont mis en place une plateforme d'enregistrement des vélos au niveau national, répondant ainsi à une demande forte d'Avello et du Fietzersbond. Depuis un an et demi, le système Mybike est proposé aux propriétaires de vélos. S'il ne résout pas tout, il consti-

tue néanmoins un levier indispensable dans la lutte contre le vol.

Mybike : la solution belge qui monte en puissance

En 2020, l'accord du gouvernement acte la nécessité d'un système d'enregistrement national des vélos pour lutter contre le vol. Quatre ans plus tard, au grand bonheur des associations cyclistes, les trois régions s'accordent pour adopter le système Mybike qui était en œuvre à Bruxelles depuis 2019.



"Une première étape importante a consisté à démontrer la nécessité de disposer d'un tel outil, car une politique fondée sur une intuition n'est pas une bonne politique, rappelle Dominik Scholz, alors conseiller vélo du ministre fédéral de la Mobilité. C'est pourquoi nous avons lancé une enquête. À notre demande, l'Institut VIAS a interrogé les services de police dans toute la Belgique. Nous voulions savoir : comment traitez-vous les vols de vélos, quelles méthodes sont efficaces, et de quoi avez-vous besoin pour que nous puissions intensifier la lutte ? Et il s'est avéré que chacun agit à sa manière. Une chose était claire : si nous voulons vraiment aller de l'avant, il fallait mettre en place un système unique et cohérent, avec davantage de pilotage au niveau national. Nous nous sommes penchés sur le projet bruxellois Mybike, qui était déjà bien établi, et avons décidé d'étendre ce modèle et d'en approfondir le contenu."

Mybike est une pièce maîtresse de la lutte contre le vol car il identifie formellement un vélo et le relie à son propriétaire. Le principe est simple : après avoir enregistré son vélo sur la plateforme en ligne, vous recevez gratuitement (par voie postale) un autocollant à apposer sur votre vélo.

Cet autocollant comporte un numéro qui identifie votre vélo et un QR code. Grâce à ceux-ci la police qui retrouve

¹ Enquête Bruxelles-Mobilité 2021 : <https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/velo/prevention-contre-le-vol#2>

un vélo volé peut le restituer facilement à son propriétaire. Le QR code permet également à tout un chacun de connaître le statut d'un vélo (volé ou pas), et d'envoyer un message, via Mybike, à son propriétaire légitime – uniquement s'il est déclaré volé dans Mybike bien entendu.

À moyen terme, les acheteurs de vélos de seconde main s'habitueront de plus en plus à se méfier des vélos non identifiés, pour être certains de ne pas acheter un vélo volé. Même effet escompté du côté des magasins revendant des vélos d'occasion. Cela devrait assainir le marché de la seconde main et faire reculer le recel illicite de vélos.

Auparavant, le système préconisé était la gravure du cadre qui permettait d'associer les propriétaires à leur vélo. Mais ce système présentait des limites. Pour Sofie Walschap, première attachée à Bruxelles-Mobilité, la gravure *"compliquait la revente, et beaucoup de gens ne voulaient pas que leur cadre soit endommagé. Nous avons besoin d'un système qui mette l'accent non pas sur la personne, mais sur le vélo"*. Certains assureurs refusaient par ailleurs de couvrir un cadre gravé, considérant qu'il était endommagé.



Actuellement, plus de 170 000 vélos sont enregistrés et équipés du petit autocollant jaune. *"Bien, mais insuffisant, selon Dominique Scholz. Pour que le système soit vraiment efficace, il faut atteindre une masse critique. Plus il y aura de vélos enregistrés, plus les voleurs sauront qu'ils prennent un risque."* Autre argument en faveur : le SPF Mobilité indique que 15 % des vélos enregistrés sur Mybike sont rendus à leur propriétaire,

contre 5 % sans identifiant. Identifier son vélo sur Mybike, c'est donc se donner trois fois plus de chances de le retrouver en cas de vol.

Car c'est effectivement la masse qui fera la force du système. En 2025, le Bénélux et la Rhénanie du Nord-Westphalie en Allemagne se sont d'ailleurs rencontrés en présence d'Avello et du Fietzersbond, qui avaient présenté leurs demandes en matière de lutte contre le vol de vélo. De cette rencontre est née la volonté d'harmoniser les systèmes d'enregistrement, de faciliter la coopération policière transfrontalière et de créer un cadre légal pour traquer les vélos volés à l'étranger. Si Mybike rend aujourd'hui le recel de vélo au sein de la Belgique plus compliqué, il pourrait à l'avenir agir au-delà de nos frontières.

COMMENT PROTÉGER SON VÉLO ?



- L'enregistrer sur Mybike est un préalable utile pour dissuader le voleur et pour se donner plus de chance de le retrouver en cas de vol.
- Le personnaliser (autocollants, peinture...) aura aussi pour effet de le rendre unique et donc moins attractif pour le voleur, et plus identifiable en cas de vol.
- L'attacher, même pour un instant. De nombreux vols seraient évités de cette façon.
- Attacher le cadre et la roue avant à un point fixé au sol.
- Utiliser deux cadenas de différents types, obligeant ainsi le voleur à disposer de deux outils.
- En détacher la batterie : elles se volent avec un simple tournevis et se revendent facilement. Un VAE sans batterie est aussi moins attractif pour le voleur. Même logique pour la selle.

Que fait la police ?

Si pendant longtemps le vol de vélos n'a pas été une priorité pour la police, des progrès ont été réalisés ces dernières années, notamment à Bruxelles. Alors qu'une fusion des six zones de police que compte la région bruxelloise est prévue dès 2028, celle-ci est en fait déjà une réalité en matière de vol de vélos. Grâce au projet Ulock, les six zones de police harmonisent leur approche et mènent ensemble la lutte contre le vol de vélos. Des photos des vélos volés que la police retrouve (et qui ne peuvent pas être directement rattachés à leur propriétaire via Mybike) sont publiées sur la page Facebook "VeloFlic". La moitié des vélos sont ainsi restitués à leur propriétaire légitime.

Le manque de place pour entreposer les vélos volés est un problème moins connu rencontré par la police. Lors de certaines perquisitions, il arrive qu'on découvre des dizaines de vélos, qu'il faut alors stocker en attendant de retrouver leurs propriétaires. Une coordination et une approche structurelle sont donc nécessaires pour mettre en place de tels dépôts, en dehors de Bruxelles également.

Concernant le dispositif Mybike, les zones de police restent autonomes et décident elles-mêmes si elles souhaitent l'utiliser activement... ou pas. Implanté depuis 2019 à Bruxelles, le système a fait ses preuves ; reste donc à espérer que les zones de police wallonnes s'en parent également.

Le stationnement : second levier nécessaire



Pour lutter contre le fléau du vol de vélos en Belgique, il faut activer plusieurs leviers. Celui du registre national est en place et doit être encouragé, mais un autre levier important reste le développement du stationnement vélo sécurisé dans l'espace public, les gares et les immeubles.

En ville, où tout le monde n'a pas la possibilité de rentrer son vélo chez soi, la multiplication des box vélo est par exemple une bonne réponse au problème. Malheureusement, l'offre peine encore souvent à répondre à une demande croissante et les listes d'attente sont longues comme le bras.



Améliorer le stationnement dans les gares est également un enjeu majeur qui permettrait de lutter contre le vol et d'encourager l'intermodalité. Avello rappelle cette demande très régulièrement à la SNCB, dont le contrat de gestion ne l'oblige à équiper que les cent plus grandes gares du pays. Pour les autres gares, Avello continue d'intervenir auprès des communes et des régions.

Nos logements aussi doivent permettre à chacun de stationner son vélo en toute sécurité. Actuellement, si la législation wallonne impose un nombre minimum de places de stationnement voiture pour toute nouvelle construction, rien de tel n'est prévu pour les vélos. La Wallonie pourrait pourtant s'inspirer de Bruxelles qui a étendu cette obligation pour le stationnement vélo également.

Un monde sans vol de vélo ?

Un voleur qui convoite un vélo trouvera toujours le moyen de le voler. Ce qui importe, c'est de multiplier les freins qui le dissuaderont d'agir : une flotte nationale de vélos enregistrés sur Mybike fait partie de ces freins, au même titre qu'un bon cadenas (voire deux), de stationnements vélo efficaces, d'actions ciblées de la police et d'un suivi judiciaire plus strict, prenant le problème plus au sérieux.

Pour Avello, le travail de sensibilisation auprès du grand public continue. Durant la Semaine de la Mobilité 2026, les groupes locaux mèneront une campagne à destination des citoyens pour les aider à enregistrer leur vélo sur la plateforme Mybike, et leur donneront les bons trucs pour éviter le vol. En parallèle, l'association continue son travail d'information auprès des autorités politiques afin que le vol de vélo soit mieux pris en considération et cesse d'être traité comme un simple fait divers.

G. DE MEYERE

Source principale : "Fietsdiefstal: de open kraan van fietsland", Veelo, 2026, Fietsersbond

mybike

J'ai testé pour vous les sacoches *Back-Roller Plus* d'Ortlieb



Quoi de mieux qu'un voyage à vélo (lire p. 3) pour tester les nouvelles sacoches d'Ortlieb ? Retour d'expérience d'une convaincue.

Les tops. Comme toujours avec Ortlieb, on accroche ou enlève les sacoches d'un seul geste ! Il n'y a pas plus facile. Ensuite, même sous l'orage, les sacs sont parfaitement imperméables et visibles grâce à des réflecteurs. Ce modèle

comporte des poches intérieure et extérieure – idéal pour s'y retrouver dans ses petites affaires. Par ailleurs, la bandoulière et le système de fixation qui évite qu'elle se prenne dans la roue sont très pratiques. Et, luxe suprême, le clip de fermeture du sac est rigide, il ne se calle donc plus sur le porte-bagage. Enfin, pour les coquets du cycle : l'esthétique est au rendez-vous avec notamment cinq couleurs disponibles.

Le hic. Le prix. Si la qualité est là, elle n'est manifestement pas accessible à tout le monde.

Les points d'attention. Pour tirer parti des poches, ne chargez pas trop les sacoches. Si vous voyagez en autonomie, il faudra également vous équiper de sacoches avant ou d'un sac polochon pour emporter la totalité de votre matériel. En dernier lieu, une interrogation à vérifier à l'usage : le tissu, élégant mais plus fin que celui des sacs classiques, ne risque-t-il pas de se trouer ?

S. VERMEYEN

Plus d'infos :

fr.ortlieb.com/products/back-roller-plus

Plaisir coupable

J'ai envie de vous parler d'un de mes grands plaisirs dans la vie. Pas un plaisir noble du type "méditer face au lever du soleil" ou "faire du pain au levain". Non. Un vrai petit kif très personnel, légèrement puéril... Qui me met dans une joie absolue.

Le décor : un rayon de soleil, une jupe printanière, mes écouteurs à transmission osseuse — parce qu'on peut être rebelle ET prudente — une playlist qui donne envie de faire le Tour de France sans entraînement, et mon vélo musculaire rouge fabriqué par Nicolas Noblet à Habay-la-Neuve. Local, artisanal, et plus efficace qu'une barre de chocolat noir un jour de grisaille – c'est dire.

Et puis arrive LE moment. Le feu rouge. À droite : moi, cuisses motivées et sourire déjà suspect. À gauche : un SUV blanc immense, parfaitement propre, conduit par un homme beaucoup trop beau pour ne pas savoir qu'il est beau.

Le feu passe au vert. Et là commence mon petit plaisir coupable. Je démarre tranquillement, dans le respect absolu du Code de la route — parce qu'on n'est pas des sauvages — et pourtant... Je reste devant. Premier feu : devant. Deuxième feu : encore devant.

Troisième feu : toujours devant. Le SUV est toujours là. Mais derrière. Comme un mauvais karma motorisé. Et moi, plus les mètres passent, plus je sens monter une joie ridicule. J'ai envie de danser sur mon vélo. Je vais plus vite, je m'amuse

plus, j'arrive d'encore meilleure humeur, pendant que Monsieur deux tonnes cherche une place entre un ralentisseur et une bande bus.



Le plus drôle, c'est que j'ai l'impression qu'il finit par nous envier, ma joie et moi. Bon, ça, c'est peut-être mon ego qui pédale plus vite que mes jambes. Et dans ces moments-là, une théorie me revient souvent : je crois sincèrement que la jupe est un équipement de sécurité routière.

Je vous jure. J'ai l'impression que les voitures me dépassent moins souvent et moins agressivement quand j'en porte une. Comme si soudain les automobilistes se souvenaient que je suis un être humain, que le feu est de toute façon rouge devant et que je ne suis pas juste "un obstacle à doubler avant le rond-point".

Et le pire ? Quand j'en parle autour de moi, je découvre que je suis loin d'être la seule femme à avoir remarqué ça. Alors voilà : aujourd'hui, je m'interroge. Le futur de la sécurité routière serait-il... une jupe fluide et des mollets motivés ?

Et pour vous Messieurs... Un kilt ?

L. LEWALLE



Les facteurs et factrices à bicyclette – un périple "épiscopal"

En 1936, à l'aube de l'été...

En France, Léon Blum offre les premiers congés payés aux ouvriers. À la même époque, dans notre plat pays, de grandes grèves permettent d'obtenir un salaire minimum de 32 francs par jour, la semaine des quarante heures, la reconnaissance syndicale et les congés payés.

Pour la première fois, des millions de travailleurs vont bénéficier de ceux-ci et nombre d'entre eux vont choisir le vélo comme moyen de déplacement pour découvrir leur pays. La bicyclette devient alors le symbole d'une nouvelle ère de liberté et de loisirs.

2026, 90 ans plus tard.

En Belgique francophone, la contestation civile pointe du doigt un désengagement des pouvoirs publics dans l'éducation, porté par la réforme de l'enseignement. D'étranges facteurs et factrices décident alors d'enfourcher leur vélo et de traverser la Wallonie pour récolter des milliers de lettres de citoyen·ne·s.

En trois jours, des centaines de cyclistes relient Verviers à Bruxelles. En 18 étapes, pour faire entendre leurs revendications, ils collectent des courriers d'élèves, de profs, et de parents. Par le vélo, ces citoyens et citoyennes rendent leur action visible dans l'espace public. Ils relient facilement les villes wallonnes mais aussi les plus petites communes, créent une proximité dans leur démarche, attirent curiosité, sympathie et émulation positive autour d'eux. Le tout grâce un outil simple et populaire comme le vélo.

De proche en proche, d'école en école, ils ont ainsi collecté près de 10 000 lettres qu'ils ont déposées au Parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Parce que certains messages méritent d'être portés à la force des jambes !

De 1936 à 2026, le vélo est un symbole de loisir, mais aussi de liberté et de résistance dans notre société moderne. Historiquement associé aux vacances, son symbolisme évolue : il est un outil d'émancipation, de lutte et d'engagement. Il peut être utilisé comme un véritable moyen d'action pour faire bouger les lignes... En roulant !

A. WILMOT

Inondations et canicules

Difficile dans ce numéro d'été de ne pas parler des trois canicules qui ont frappé la Belgique, la France et l'Espagne. Difficile aussi d'en parler, car les journalistes, spécialistes, politiques, chroniqueurs et autres youtubeurs s'en sont déjà donnés à cœur joie et que, malgré tout ça, nous semblons toujours dépourvus de vision et destinés à revivre sans cesse ces tragédies.

En tant que citoyens, on se souvient des inondations diluviennes à Valence en Espagne en décembre dernier ; des images de koalas calcinés en Australie en 2023 ; du "Qui aurait pu prédire ?" prononcé en 2022 par Emmanuel Macron, après une année marquée par de grands incendies, comme si le GIEC, depuis 1990, n'avait pas noirci suffisamment de pages

d'études sur le sujet. On se souvient aussi des inondations meurtrières de 2021 en Belgique, cinq ans déjà.

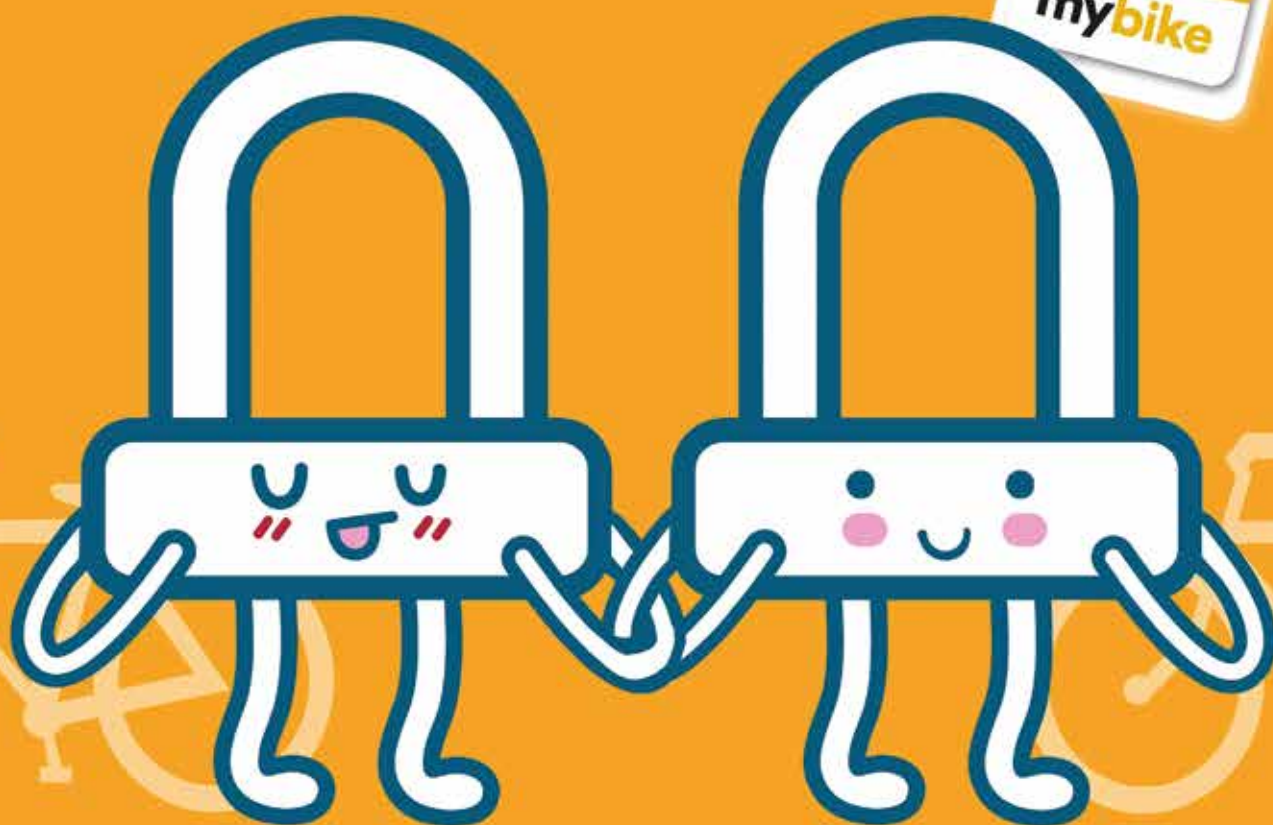
Difficile de parler de ça dans un magazine associatif qui promeut le vélo? Pourtant, c'est en grande partie le CO₂ produit par l'activité humaine qui est responsable de ce réchauffement global de l'atmosphère. Pourtant, un quart de ces émissions provient du secteur du transport. Pourtant, 60 % de ce quart est imputé à la voiture individuelle et 13 % à l'aviation.

Beaucoup d'usagers du vélo ne se considèrent pas comme militants du climat. Peut-être le sont-ils malgré tout sans le savoir... "à l'insu de leur plein gré", comme le dirait un cycliste célèbre.

G. DE MEYERE



SÉCURISONS NOS VÉLOS!



Enregistrons-les sur mybike
mybike.belgium.be



Avec le soutien de



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS
SE BUDGET, CONTRÔLE DE LA GESTION & LOGISTIQUE

Éditrice responsable : Delphine Morel de Westgaver - Avello - 15, rue de Londres - 1050 Bruxelles - info@avello.org - www.avello.org - Avello asbl Numéro d'entreprise 0449.673.390 - RPM BXL - BE65 5230 4042 2096 • illus : Shella Ngoma

**Informez vos voisins du système Mybike pour lutter contre le vol de vélo !
Détachez la page de gauche et collez-là à votre fenêtre.**

Agenda

Retrouvez l'agenda complet
sur avello.org/agenda

AOÛT

29/08 – 10h-12h - Balade de rêve à Bruxelles

Venez découvrir les nouveaux aménagements de rêve à Bruxelles, en compagnie d'Oscar Curtil, chargé de politiques Bruxelloises chez Avello, et Thomas Deweer, son homologue au Fietsersbond. La balade de deux heures vous fera découvrir les nouveaux projets qui stimulent la mobilité vélo dans notre capitale. Gratuit pour les membres cotisants Avello.

Infos et inscriptions :
[www.avello.org/
balade-29aout-bxl](http://www.avello.org/balade-29aout-bxl)



30/08 – Balade à Vélo, de Jette à Vilvorde

Avello Jette vous invite à découvrir Wemmel, Grimbergen, Meise et Vilvorde à vélo, lors d'une balade familiale de 30 km.

Infos et inscriptions :
jette@avello.org

Formations Avello

L'agenda des formations Avello est en cours de préparation : rendez-vous très bientôt sur notre agenda en ligne : avello.org/agenda

SEPTEMBRE

Semaine de la Mobilité – 16-22/09 et Campagne Avello 14-27/09

Retrouvez Avello du 14 au 27 septembre pour la campagne "Sécurisons notre vélo". Nos groupes locaux tiendront des stands à Bruxelles et en Wallonie et partageront les trucs et astuces pour bien protéger son vélo contre le vol. Ils vous aideront aussi à inscrire votre vélo sur la plateforme nationale Mybike (lire notre dossier pp.16-19).



20/09 – Balade nature et histoire

Avello Braine-le-Comte vous invite à découvrir la commune et le bois de la Houssière à vélo, pour une balade guidée familiale alliant nature et histoire.

Infos et inscriptions : brainelecomte@avello.org

29/09 : 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 mais vous souhaitez rafraîchir votre connaissance de l'association ? Bienvenue aussi !

La séance d'information « Bienvenue Avello » vous présentera notre association à l'échelle supra-communale.

Séance en visio, de 20h à 21h

Inscriptions : animation@avello.org

FORMATIONS À VÉLO DANS LE TRAFIC

22/08 – Bruxelles – Cinquantenaire – velotrafic@avello.org

05/09 – Uccle – velotrafic@avello.org

12/09 – Leuze-en-Hainaut – leuzeenhainaut@avello.org

12/09 – Verviers – verviers@avello.org

19/09 – Tubize – tubize@avello.org

26/09 – Namur – inscription : voir agenda en ligne

03/10 – Forest – velotrafic@avello.org

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