

WaCyNews

Wallonie cyclable • mars/avril 2023 • N°26

Édito

Laurence Lewalle, nouvelle
directrice du GRACQ-
Les Cyclistes quotidiens

Interview

Raphaël Liégeois, un astronaute
qui aime la vie et le vélo

Focus

- Nouvelles règles de circulation
pour les deux-roues
- Dites « cyclostrades » !

Pratique

Trucs et astuces si votre vélo a hiverné

3 questions à

Tous vélo-actifs, ou comment
proposer le vélo en entreprise

Qué Novèlles ?



En février, le Parlement européen a adopté une résolution qui charge la Commission européenne de développer une stratégie européenne en faveur du vélo visant à doubler le nombre de kilomètres parcourus en Europe d'ici 2030. Cet appel marque la reconnaissance du vélo comme un mode de transport à part entière et amène son lot d'opportunités mais aussi des défis importants pour la Wallonie !

L'appel du Parlement européen s'adresse également aux états membres et les invite fortement à développer des infrastructures cyclables séparées. Celles-ci font toujours cruellement défaut en Wallonie, alors qu'elles permettraient pourtant de réduire le nombre de cyclistes décédés sur nos routes. Le nombre de personnes tuées à vélo est en effet reparti à la hausse en 2022, dans le baromètre VIAS de la sécurité routière (18 décès en 2022 contre 6 en 2021).

Mais au-delà des questions d'infrastructures et de sécurité routière, nous devons nous engager à rendre l'usage du vélo accessible à toutes et tous au quotidien de façon égalitaire, sans distinction d'âge, d'origine, de classe, de lieu d'habitation, de revenus économiques ou de condition physique.

Cette inclusivité est un véritable défi à relever qu'il est à mon sens important de garder en tête à chaque fois que l'on prend de nouvelles mesures touchant à la mobilité active, car le vélo est un formidable outil d'autonomie et d'économies !

Pour ce qui est de l'autonomie, nous sommes bien aidés par la diversité des modèles sur le marché qui nous permettent d'envisager l'utilisation du vélo dans un nombre de plus en plus varié de situations, que l'on soit en ville où à la campagne. Et si l'on parle économie, rouler à vélo est bon pour notre portefeuille. Selon une étude récente commanditée à TMLeuven par le Bénélux, 1 km à vélo engendrerait dans nos régions un bénéfice d'1 € pour la collectivité. Principalement en soins de santé évités, mais aussi via le commerce de vélos, le tourisme, une moindre congestion, un impact réduit sur le climat. Le tout en permettant de créer des emplois locaux d'avenir.

On le voit, le vélo, ce n'est pas qu'une question de mobilité mais bien de société, de santé, d'économie, d'environnement...

En tant que nouvelle directrice du GRACQ, je me réjouis de contribuer à relever tous ces défis !

Laurence Lewalle, nouvelle Directrice du GRACQ-Les Cyclistes quotidiens



1
EURO

1 km = 1 €

Un kilomètre à vélo engendrerait dans nos régions un bénéfice d'un euro pour la collectivité, selon une étude récente commanditée à TMLeuven par le Bénélux.

[plus d'infos ici](#)

L'interview lunaire – Raphaël Liégeois, la tête dans les étoiles sans jamais perdre les pédales

Le premier astronaute wallon est aussi un amoureux de la bicyclette. Pour cette WaCyNews quasi printanière, il nous offre un petit tour en tandem sur un rythme un brin décalé.

Raphaël, entre nous, devenir astronaute, ça a été un choix par défaut. Tu n'avais juste pas les jambes pour être cycliste professionnel...

C'est tout à fait ça. Mon imaginaire de gamin s'est construit devant le Tour de France que je regardais chaque été chez ma grand-mère, du côté de Saint-Hubert. Je rêvais devant les exploits de Johan Museeuw et je voulais des chaussures rouges comme Frank Vandenbroucke. Malheureusement, après avoir tenté quelques fois la côte du Fourneau Saint-Michel, j'ai réalisé que cette carrière n'était pas faite pour moi. Lors de la sélection pour devenir astronaute, quand on m'a demandé quel film avait bercé mon enfance, c'est « Le Vélo de Ghislain Lambert » qui m'est naturellement venu à l'esprit, mais j'ai essayé de trouver un autre film un peu plus proche du sujet.

Pour toi, le vélo c'est : 1) Un petit bijou de low-tech. 2) La satisfaction de se mouvoir en quasi-apesanteur, à la seule force de son corps et de son âme. 3) L'alpha et l'omega. 4) La solution à tous nos problèmes. 5) Sympa pour aller chercher les croissants le dimanche matin.

Tout ça en même temps et plus encore. Peut-être aussi une façon de ralentir, de faire siennes les secondes vagabondes et de se reconnecter à la mécanique du vivant.

Quand tu fréquentais l'ULiège – Master en sciences de l'ingénieur civil et Doctorat en neurosciences (NDLR) –, il paraît que tu montais tous les jours à vélo jusqu'au Sart-Tilman. Trop fauché à l'époque pour payer le bus ?

Oui, j'avais pris un kot pas loin de l'Institut de Zoologie car je voulais en apprendre plus sur le monde marin. Le problème est qu'entre mon kot et l'Institut, il y avait le Pot-au-Lait – bar bien connu des guindailleurs liégeois –, et je n'ai donc jamais vu de squelette de baleine de ma vie. Les soirées au Pot-au-Lait pouvaient par ailleurs vite revenir cher, et j'ai décidé de faire les trajets vers le Sart-Tilman à vélo afin de ne pas payer le bus. Mon amour pour le vélo s'est donc développé en partie via ce réflexe pavlovien entre ma machine et mon Orval du jeudi soir.

Par la suite, tu as fait Singapour-Namur à vélo ! Tant qu'à vouloir épater la galerie, pourquoi ne pas l'avoir fait en monocycle ou carrément sur les mains ?

Haha (rires), vous allez rire mais on y a pensé. Le monocycle présente l'avantage de diminuer l'équipement nécessaire (à peu près de 50%), mais l'inconvénient principal est qu'on ne peut pas faire de roue libre. Or le principal intérêt du vélo, comme dans la vie, est qu'une fois arrivé au sommet on peut se laisser descendre sans rien faire, les cheveux au vent, en admirant le paysage. On a plus sérieusement envisagé de faire le voyage sur les mains car ça aurait été une première, mais cette option présentait l'inconvénient de rendre l'échange avec les habitants des pays traversés moins naturel. Pour ces raisons, nous avons préféré jouer la carte, plus classique j'en conviens, du vélo à deux roues.

En tant que premier cylostronaute wallon, tu es la preuve vivante que le RAVeL est le chemin le plus court vers le ciel. Quelque chose à ajouter ?

Lancez-vous, et à bientôt sur les routes terrestres et les autres.



Focus : Nouvelles règles de circulation

Le topo pour les vélos et trottinettes électriques

Trottinettes, monoroues, hoverboards... les engins de déplacement (c'est ainsi que le Code de la route les désigne) sont de plus en plus populaires sur nos routes, de même que les vélos. La réglementation s'adapte donc. Voici un récapitulatif non exhaustif des nouvelles règles entrées en vigueur aux 1^{er} juillet et 1^{er} octobre derniers :

1. Les utilisateurs de ces engins motorisés sont assimilés à des cyclistes

Cela implique qu'ils ne peuvent pas circuler sur les trottoirs quand ils conduisent ces engins.

2. A partir de 16 ans sur la voie publique

Légalement, les personnes de moins de 16 ans ne peuvent pas se déplacer en trottinette électrique, monoroue ou autres engins de déplacements motorisés sur la voie publique.

Néanmoins, si vous avez moins de 16 ans, vous pouvez circuler dans les zones résidentielles et les zones de rencontre, sur les chemins réservés, dans les zones piétonnes lorsque la signalisation routière le prévoit et selon les restrictions qui y figurent, ainsi que dans les rues réservées au jeu.

Les personnes à mobilité réduite qui utilisent un engin de déplacement motorisé qui leur est exclusivement destiné ne sont pas concernées par la limite d'âge.

3. Stationnement encadré

Les règles relatives au stationnement des bicyclettes, engins de déplacement (motorisés ou non) et cyclomoteurs à deux roues sont clarifiées et harmonisées. De nouveaux panneaux de signalisation sont prévus pour signaler des zones de stationnement adapté et des zones de stationnement interdit pour ces véhicules (qu'ils soient en libre partage ou non). Dorénavant, ils peuvent également être placés sur la chaussée ou sur les zones de stationnement (ce qui était interdit auparavant), pour autant qu'il existe un marquage ou une infrastructure de stationnement spécifique. En l'absence de signalisation *ad hoc*, le stationnement sur le trottoir est toujours autorisé, à condition de ne pas gêner le passage pour les piétons et les autres usagers.



4. Passagers interdits

Se déplacer à deux sur une trottinette électrique sur la voie publique, c'est interdit. Transporter des personnes sur des engins de déplacement n'est pas autorisé, sauf sur ceux qui sont conçus pour le transport de personnes et à condition de ne pas transporter plus de passagers que ceux pour lesquels des sièges sont aménagés.

5. Speed pedelecs : davantage assimilés à des vélos

Depuis le 1^{er} octobre 2022, les speed pedelecs (vélos électriques roulant jusqu'à 45 km/h) ont le droit de rouler sur les trottoirs partagés (indiqués par un panneau D9) le long des voies limitées à 50 km/h. En cas de vitesse plus élevée, c'est par contre obligatoire. Sur les pistes cyclables (indiquées par un panneau D7), c'était déjà comme ça. En outre, les speed-pedelecs peuvent dorénavant utiliser les panneaux B22 et B23 pour franchir un feu rouge.



D9



D7



B22



B23

6. Le vélomobile et le vélo couché font leur entrée

Ces vélos sont dorénavant définis dans le Code. Sur les routes à maximum 50km/h, ils peuvent choisir de rouler sur la chaussée, même lorsqu'il y a une piste cyclable ou un « trottoir partagé » signalé par un panneau D10.



D10



Focus : Dites « cyclostrades » !

Ne dites pas « autoroute vélo », mais « CYCLOSTRADE »

Le nouveau décret « Wallonie Cyclable », adopté le 24 novembre 2022 par le Parlement de Wallonie, pérennise la politique cyclable wallonne au-delà d'une législature. Il prévoit notamment le développement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle régionale.

Le réseau wallon, qui se concrétisera progressivement, est composé de cyclostrades et de liaisons fonctionnelles supra-locales.

• **Au premier niveau, les cyclostrades** constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relient des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables.

• **Au deuxième niveau, les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales** constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité.

Verra-t-on bientôt des cyclostrades en Wallonie ?

Un premier tronçon de cyclostrade sera opérationnel début avril, reliant la Wallonie à Bruxelles : il s'agit du tronçon

entre le château Solvay, situé à La Hulpe, et Hoeilaart. Cette cyclostrade va, à court terme, être prolongée jusqu'au carrefour des Trois Colonnes, à la Hulpe. Ensuite, une étude de tracé va être lancée vers la gare d'Ottignies.

Le réseau de cyclostrades wallon n'est pas encore déterminé dans son ensemble. Mais les choses bougent. On peut déjà lister, à titre d'exemples, quelques projets qui sont à l'étude ou qui le seront prochainement :

- Cyclostrade E411-N4 venant de Bruxelles entre la limite régionale et Louvain-la-Neuve ;
- Cyclostrade N4 entre Louvain-la-Neuve et Namur ;
- Cyclostrade de la vallée de la Dyle, entre Wavre, Ottignies et Court-Saint-Etienne (pour se connecter au RAVEL vers Genappe et Nivelles) ;
- La Vesdrienne, notamment entre Dolhain, Verviers et Ensival ;
- La Meuse à vélo – N90 à Liège, reliant Seraing à Liège par la rive droite ;
- Cyclostrade du square Gramme vers l'université de Liège au Sart-Tilman ;
- Cyclostrade entre l'aéroport de Liège et Seraing ;
- Cyclostrade Ans – Guillemins – Vennes ;
- Cyclostrade Arlon – Luxembourg ;
- Connexion urbaine Namur – Jambes ;
- Cyclostrade de la N90 entre Mons, Binche et Charleroi.

On s'en doute : les cyclostrades sont des projets complexes qui demandent du temps entre la programmation et la réalisation, en raison des études techniques, des permis d'urbanisme, des contraintes environnementales ou urbanistiques, parfois des expropriations, des marchés publics et des chantiers s'étalant sur des kilomètres...

Mais le maillage cycliste de la Wallonie est bel et bien lancé !

Pratique

Le vélo au printemps : trucs et astuces

Votre vélo est resté quelque temps sans être utilisé ? Voici 3 points de vigilance :

- **Les pneus** : ne sont-ils pas craquelés ou fendus ? Auquel cas il convient de les changer. Gonflez-les à la pression recommandée : cette donnée est toujours indiquée sur le flan du pneu. Par exemple : entre 3,5 et 6 bars pour un vélo de ville.
- **Les freins** : faites un petit test avant de vous mettre en selle. Il se peut que les patins soient un peu durcis, d'où un freinage peu performant. Offrez alors de nouveaux patins à votre vélo pour le printemps.
- **... et le reste** : contrôlez les roues (rayons cassés ? voile ?) et toutes les « articulations » du vélo. Il y a du jeu dans les moyeux, dans la direction, dans le pédalier... ? N'hésitez pas à vous rendre dans un atelier vélo pour ces réglages importants.

Pour un check-up vélo plus complet, consultez gratuitement la fiche de l'AWSR ici

3 questions à une responsable de Tous Vélo- actifs



Tous vélo-actifs aide les employeurs à proposer le vélo dans leur entreprise

Se rendre au boulot à vélo, cela peut sembler parfois compliqué. Mais de plus en plus de personnes s'y mettent. En Wallonie, l'opération « Tous Vélo-Actifs » accompagne les entreprises pour développer cette pratique. Rencontre avec Céline Froment, Conseillère à la Cellule Mobilité, en charge du projet «Tous vélo-actifs».



En quelques mots, « Tous Vélo-Actifs », c'est quoi ?

Depuis 11 ans, cette opération de sensibilisation et de communication vise à promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo en Wallonie. Nous soutenons et accompagnons des employeurs wallons qui s'engagent à mettre en place un plan d'actions intensif de promotion du vélo en interne. L'idée est que ces entreprises deviennent des modèles pour d'autres entreprises ou institutions. C'est comme ça qu'on instaure, pas à pas, une véritable culture d'entreprise en faveur des deux-roues

Et concrètement, comment ça se passe ? Que réalisez-vous pour y parvenir ?

Lorsqu'une organisation rejoint « Tous Vélo-Actifs », nos conseillers viennent sur place pour établir un audit vélo. Sur cette base, nous construisons un plan d'action annuel avec des points précis d'amélioration. Cela peut être l'installation de parkings vélos sécurisés ou surtout la sensibilisation des travailleurs. En parallèle, nous proposons des formations adaptées à l'entité pour rouler à vélo, sur la sécurité, sur la mécanique... Chaque année, la Wallonie octroie un label « vélo-actif » officiel, calculé sur des critères comme l'infrastructure et les équipements disponibles au sein de l'entité, la sensibilisation et l'information, les actions pour mettre en selle de nouveaux cyclistes... Le label est réévalué chaque année et a pour effet d'inciter les entités à toujours s'améliorer. L'accompagnement proposé ainsi que le label sont gratuits pour les entreprises.

Si je souhaite que mon employeur se lance dans la démarche, est-ce possible ?

Les entités-pilotes s'engagent toujours sur base volontaire. Pour devenir vélo-actives, elles doivent comptabiliser plus d'une centaine de travailleurs, être accessibles à vélo, disposer d'un potentiel cycliste (au moins 20% de leurs travailleurs habitent à moins de 15 km de l'entreprise) et désigner une personne ou un groupe de personnes en charge du projet. Le potentiel cycliste peut être calculé par Tous vélo-actifs.

Si votre entreprise ne correspond pas à ces critères, l'accompagnement de Tous vélo-actifs se limitera à une aide au démarrage d'une politique cyclable via Tous vélo-actifs Start.

Enfin, bon à savoir : l'opération s'appuie sur des ambassadeurs en interne, c'est-à-dire toute personne souhaitant promouvoir le vélo sur son lieu de travail. N'hésitez pas à nous contacter pour en savoir plus !



**Tous
vélo
actifs!**

Le bilan de Tous Vélo-Actifs en 10 ans :

- 82 entités accompagnées (entreprises, institutions, administrations, hôpitaux, universités)
- 84 formations, dont 10 en lignes (à vélo dans le trafic, formations coach ou ambassadeur, mécanique vélo, sécurité et « Rouler à vélo l'hiver »).
- 335 cyclistes comptabilisés en 2013... contre 1894 en 2022, et encore, en ne tenant compte que des travailleurs qui demandent l'indemnité vélo. Soit presque 6 fois plus de cyclistes !

Curieux d'en savoir plus ? Vous aimeriez que votre entreprise participe ?

Toutes les infos sont ici. Vous pouvez aussi nous contacter via info@veloactif.be ou via le 0472/04.12.93.

A vos agendas: le 7 avril, c'est le Colloque Vélos et Piétons



Quel est le lien entre santé et mobilité active ? Quel impact une bonne politique cyclable a-t-elle sur le commerce ? Comment développer la mobilité active sur un territoire peu dense ? Ce sont quelques-unes des questions qui seront abordées ce 7 avril au premier Colloque Vélos et Piétons organisé par le SPW Mobilité à la Bourse de Namur. Si vous êtes concerné·e par la politique de mobilité active, n'hésitez pas à nous rejoindre. [plus d'infos ici](#).

En mai, fais ce qui te plait... et surtout va au boulot à vélo!

Le 24 janvier 2023, le Conseil National du Travail a pris une grande décision, qui généralisera l'indemnité vélo à l'ensemble du monde du travail. Une convention collective dite « supplétive » s'appliquera désormais à tous les secteurs au sein desquels aucune convention collective ne prévoyait jusqu'alors d'indemnité vélo pour leurs travailleurs cyclistes. Concrètement, à partir du 1^{er} mai, TOUS les employés ou ouvriers qui se rendent au travail à vélo recevront une indemnité.

À combien s'élève l'indemnité vélo ? Cela dépend de la convention collective en vigueur au sein de l'entreprise. Depuis le 1 janvier 2023, **le montant de l'indemnité vélo maximale exonérée s'élève à 0,27 euro/km.** Cela signifie que l'indemnité vélo est exonérée fiscalement jusqu'à ce plafond. Par contre, si l'indemnité est par exemple de 0,40 euro/km, le travailleur sera imposé sur les 0,13 euro/km qui dépassent le plafond.

Je vélotafe, tu vélotafes, nous vélotafons

Plus bref que la formule « se rendre au travail à vélo », le mot vélotafes s'est imposé en tête du hit-parade des mots les plus marquants de l'année 2022. Organisé par Le Soir et la RTBF, [ce concours du mot de l'année](#), loin d'être scientifique, est tout de même un très bon révélateur de tendances.

Selon le président du jury et linguiste Michel Francard, le mot vélotafes fait aujourd'hui partie du langage courant: il est utilisé par des adeptes du vélo, par des militants de la cause cycliste, mais aussi plus largement par des personnes qui n'ont jamais opté au quotidien pour ce type de mobilité et n'ont pas l'intention de s'y mettre dans les prochains mois.

Notons que deux graphies sont possibles et admises: vélotafes ou vélotaffer.

Année record pour les speed pedelecs

En 2022, les vélos à grande vitesse ont connu une hausse considérable en Belgique : 17 592 speed pedelecs neufs ont été immatriculés soit, une croissance de 42,1 %. Les speed pedelecs d'occasion ont aussi connu une forte hausse.

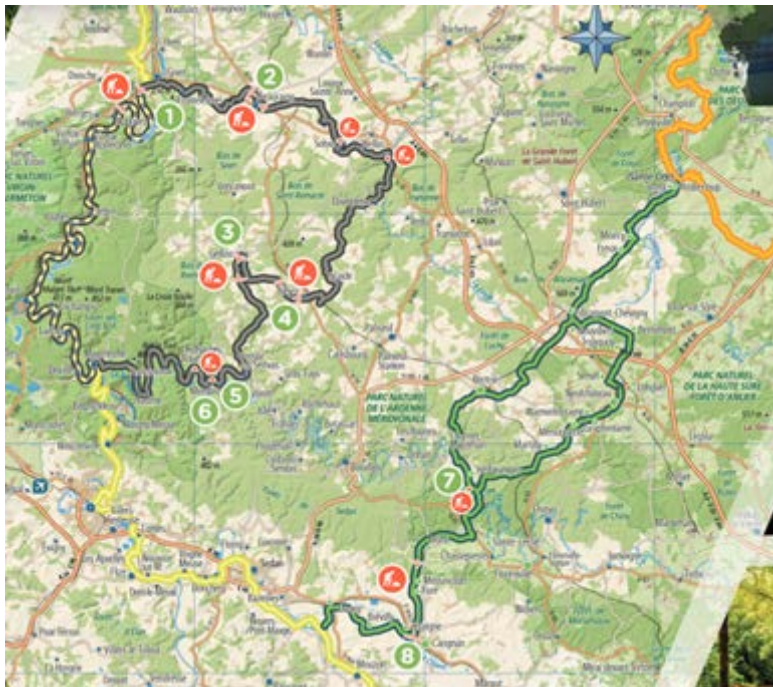
Le nombre de speed pedelecs mis en circulation depuis le lancement de cette technologie, en 2015, est aujourd'hui estimé à plus de 50 000 unités. C'est principalement la Flandre qui bénéficie de ce boom. La Province d'Anvers a ainsi vu 4 103 nouveaux vélos de ce types immatriculés. En Wallonie, c'est le Hainaut qui connaît le plus grand nombre d'immatriculation avec 140 nouveau speed pedelecs immatriculés en 2022.

Ardennes cyclo : les deux nouvelles véloroutes sont bouclées !

Saluons l'ouverture récente de deux nouvelles véloroutes complètes, ajoutant 300 km d'itinéraires cyclables balisés à l'offre de cyclotourisme dans la région. Plusieurs grands chantiers d'infrastructures ont été réalisés, comme la rénovation du viaduc de Conques sur la Semois, ou encore la pose d'une passerelle de 34 mètres et la réhabilitation d'un ancien tunnel ferroviaire.

- D'une part, un itinéraire linéaire de 110 km, la Véloroute Centre Ardenne, qui relie l'EuroVelo 5 à l'EuroVelo 19 (La Meuse à vélo). De Sainte-Ode (province du Luxembourg) à Douzy (département des Ardennes). Il aboutit sur La Meuse à vélo, à une trentaine de kilomètres de Charleville-Mézières.

- D'autre part, une boucle de 170 km, la Véloroute Lesse et Semois. Au départ de Monthermé, elle suit La Meuse à vélo sur 62 kilomètres, traversant la frontière franco-belge à hauteur de Givet, vers Beauraing, Wellin, Daverdisse, Bièvre, Gedinne puis rejoint la Semois : Vresse, Bohan, pour continuer le long de la Semoy en France, de Hautes-Rivières à Monthermé.



Le terme « véloroutes » signifie qu'il n'y a pas uniquement des pistes cyclables, mais aussi des routes peu fréquentées et des chemins bucoliques.

Loïc Calicis, Cellule Wallonie Mobilité active
wallonie.cyclable@spw.wallonie.be

Editeur responsable : Etienne Willame, 8 Boulevard du Nord 5000 Namur
Rédaction : Nathalie Paquet (pepite-com.be), Madeleine Dembour (kalamos.be) et Loïc Calicis (SPW Mobilité et infrastructures)
Mise en page : SPW Mobilité et infrastructures
Photos : ©SWDE • ©AdobeStock • Dépot légal : 2736-5840

[Pour vous désinscrire n'hésitez pas à nous envoyer un mail](#)