

## Débat : vélo et micromobilité, alliés ou concurrents ?

**Diego Eggermont** : Je suis usager vélo et trottinette, et à 100% pour une alliance entre les deux modes car je les trouve très complémentaires. Il faut bien distinguer les engins partagés de ceux dont on est propriétaire. Les attitudes peuvent être très différentes.

**Jonas Moerman** : Tout ce qui diminue la part de la voiture est bon à prendre !

**Clément Magos** : La micromobilité non électrique est souvent occultée par la micromobilité électrique, c'est dommage de ramener tout aux trottinettes électriques, et surtout aux dérives qui peuvent exister dans le monde du *free floating*. La micromobilité touche aussi d'autres classes sociales et d'autres tranches d'âge que le vélo. Il faut y être attentif car cela séduit un public qui n'est pas nécessairement tenté, a priori, par le vélo. Cela peut aussi conduire au vélo, comme en témoigne Billy Bike à Bruxelles.

**Aurélié Willems** : On a besoin de plus de données pour se faire un avis complet sur la question. Sinon on a identifié aujourd'hui beaucoup de convergences entre micromobilité et vélo. On va rester attentif de notre côté aux menaces qui planent, notamment l'obligation du port du casque ou concernant le partage de l'espace. Si on n'a pas plus d'espace sur la voirie, la cohabitation vélo/micromobilité pourrait être problématique.

**René Decrême** : On accepte aussi les engins de déplacement dans nos formations vélo-traffic à Braine-l'Alleud car ils doivent suivre les mêmes règles de circulation que les vélos.

**Jacques Dekoster** : On a peu parlé des piétons, qui doivent cohabiter avec la micromobilité sur les trottoirs. Or la limite de 6km/h est celle d'un cheval au pas, pas d'un piéton, qui va souvent moins vite... Quels sont aussi les contrôles sur le stationnement sauvage ? La police donne en général quatre heures à l'opérateur pour évacuer les trottinettes qui gênent les piétons. Je préférerais que les cyclistes fassent front commun avec les modes actifs plutôt que les passifs (modes électrifiés). J'insiste aussi sur la formation de masse de tous les usagers.

**X** : Les roues d'une trottinette sont petites et cela rend la conduite plus dangereuse. La batterie dans la tige de guidon, sur certains modèles, déstabilise aussi la conduite. De plus les freinages à 25km/h peuvent être très dangereux.

**Boris Nasdrovisky** : 75% des déplacements se font en voiture, c'est sur ça qu'il faut se concentrer comme objectif. La micromobilité est dans certains cas le meilleur mode, même si on aimerait bien que la marche à pied soit plus utilisée.

**Diego Eggermont** : Il ne faut pas pas catégoriser les utilisateurs en fonction d'un seul mode de déplacement. On peut en changer selon le contexte et les périodes de la vie (ex: vélo cargo).

**Clément Magos** : C'est difficile d'être un interlocuteur citoyen indépendant pour défendre la micromobilité, cela demande de partir de zéro dans le lobbying et énormément d'énergie. Le GRACQ ne porte pas notre parole s'il n'y a pas une forme d'alliance.

**Diego Eggermont** : Beaucoup d'usagers ne sont pas formés à la micromobilité, ce qui entraîne pas mal d'accidents et de conflits avec les piétons/cyclistes. Cela manque ! Dans le cadre de Maestro Mobile, on intègre la trottinette dans nos formations. L'alcool est aussi un problème la nuit à Bruxelles, les urgences des hôpitaux le sentent passer.

**Mikaël Vaneckhoudt** : Je voudrais insister sur le prix. Cela reste coûteux et pas très accessible pour le plus grand nombre. On s'adresse en fait un même groupe déjà favorisé socialement (carte de crédit, pouvoir d'achat).

**Alexandra Jimenez** : La sonnette est elle obligatoire sur les trottinettes ?

**Diego Eggermont** : Il y a un klaxon sur les engins privés et une sonnette sur les engins partagés.

**Clément Magos** : Pour les PMR, on prône aussi la convivialité. On défend au MIMOC un découragement de l'utilisation des trottoirs. Mais la réglementation a été faite pour les chaises roulantes électriques, qui sont dans la même catégorie des engins de déplacement.

**Jonas Moerman** : La commune de Jette donne une prime pour les trottinettes électriques.

**Cécile Rousselot** : Il est difficile de créer un mouvement d'utilisateurs des engins de déplacement, qui sont rarement mono-modaux. Et il comporte aussi beaucoup d'usagers occasionnels, peu mobilisables.

**Joachim Romain** : L'alliance devrait se faire en fonction des cas : formations, revendications du code de la route ?

**Diego Eggermont** : Si on arrive à des aménagements de qualité pour la micromobilité c'est tout bonus pour le vélo. On a intérêt à s'unir pour les obtenir.

**Jonas Moerman** : On doit chercher la meilleure façon de remplacer la voiture. Que ce soit un vélo, pliant, partagé, une trottinette peu importe pour moi...

**Clément Magos** : La micromobilité est encore assez immature, par rapport au vélo qui est un monde déjà bien organisé. J'aime bien le côté citoyen du monde du vélo, que j'aimerais retrouver dans la micromobilité, plutôt que de la laisser partir dans les bras d'intérêts privés, moins disants, prêts à les accueillir pour défendre une autre vision de la mobilité et de la société...

**Aurélié Willems** : En tant que wallonne, plutôt rurale, je vois la micromobilité comme une solution plutôt urbaine, peu adaptée aux longues distances, mais bienvenue dans la panoplie des choix de mobilité. Cela me semble une évidence d'être bien connectés entre ces deux mondes, avec un objectif commun de faire changer nos villes, une meilleure qualité de vie, plus durable.

## Faut-il représenter les usagers de la micromobilité ?

Il existe en Europe très peu d'associations d'usagers de micromobilité à ce jour. On trouve en fait surtout des structures professionnelles, qui font de la formation, du coaching, ou vendent des solutions de micromobilité.

La question est parfois posée de savoir si les associations cyclistes ne représenteraient pas elles aussi ces usagers ? A ce jour aucune ne s'est proposée de le faire. Mais il faut être attentif à ce que le secteur automobile, déjà présent sur la balle, ne confisque pas à son profit non plus cette petite révolution de la mobilité, pour la mettre dans son escarcelle motorisée...

Cette non-représentation n'empêche absolument pas, par ailleurs, d'envisager des collaborations et un lobbying commun pour une mobilité active et la défense des usagers faibles (par rapport aux véhicules plus lourds). Et c'est sans doute là que se situe le champ de travail le plus évident avec ces autres usagers faibles de la route : s'unir pour un meilleur partage de l'espace public entre modes de déplacements "légers" et "lourds", et une sécurisation accrue des usagers les plus vulnérables.





## Conclusion de la soirée

