



FICHE PROJET FEADER

Identification du projet

Nom du projet : La joie et le lien par le vélo

Catégorisation

ID	2226
Programmation	Plan Stratégique wallon PAC - 23-27
Appel à projets	Coopération GAL LEADER
Objectifs généraux	Consolider le tissu socioéconomique ...
Objectifs spécifiques	Promouvoir l'emploi, la croissance et l'inclusion sociale
Interventions	371 - Coopération Leader
Catégorie de région	Wallonie
Portefeuille	GAL Arelerland
Commune	ARLON (6700) ATTERT (6717) MESSANCY (6780)
Domaine d'intervention	Développement des zones rurales
Compétence ministérielle	Action sociale
Ministre de tutelle	Christie Morreale
Administration fonctionnelle	SPW IAS Action sociale



Personne physique

Siège social

Dénomination	Ville d'Arlon
Forme juridique	Ville / commune
Numéro BCE	0206.524.876
Adresse	Rue Paul-Reuter 8 , BE 6700 Arlon
Entité de droit public	<input checked="" type="checkbox"/>

Siège d'exploitation

Dénomination	Administration communale
Forme juridique	Ville / commune
Numéro BCE	0206.524.876
Adresse	Rue Paul-Reuter 8 , BE 6700 Arlon

Liste des contacts

Fonction	Nom	Prénom
Attachée	Samyn	Annick
Représentant légal	Bastogne	Stéphane



Description du projet

Synthèse

Le projet vise le renforcement de cohésion sociale et les liens humains via le développement de l'activité de sorties sur des vélos adaptés partagés entre personnes valides et des personnes fragilisées (vieillesse, maladie, handicap, solitude, précarité) sur les communes d'Arlon, de Messancy et d'Attert.

Il s'agira de toucher particulièrement des publics plus difficiles à atteindre (précarisés, isolés et moins fragiles) par l'organisation d'évènements spécifiques ou en synergie avec des activités ou des évènements existants, la création de 'traces' de ces moments partagés et l'identification de parcours en vélo adaptés sur les trois communes permettant à chacun de pouvoir réaliser ces activités par lui-même.

Description

Description du projet :

Le contexte du projet

Contexte socio-culturel

La personne âgée, précarisée, malade ou handicapée – nous l'appelons dans ce document 'personne fragilisée' ou 'personne fragile' – participe peu à la vie communautaire avec d'autres publics, parce que ce n'est pas dans notre 'culture', parce qu'elle n'y est pas conviée de manière pro-active et parce que peu de choses sont mises en place pour l'accueillir de manière adaptée.

Les effets de cet isolement sont nombreux pour la personne fragilisée : au niveau physique (sédentarité), psychologique (perte de sens, perte de la sensation physique d'exister, perte de la joie de vivre) et social (besoins non nourris de liens, d'ouverture au monde, de stimulation par la rencontre, d'appartenance à un groupe).

Cet isolement a aussi des effets délétères sur l'ensemble de la communauté. **L'invisibilité de la personne fragile nous coupe toutes et tous d'une partie de notre humanité.** A contrario nous avons pu expérimenter, avec notre jeune association, que son contact nous remet en lien avec une joie simple et profonde, vécue avec le cœur.

Bien que des tentatives de créer du lien entre personnes de conditions différentes existent, les résultats qui en résultent sont souvent limités, surtout en termes de mixité sociale et de cohésion intergénérationnelle.



Une Asbl innovante, Cheveux au vent, voir www.cheveux-au-vent.be, a été lancée à Arlon en 2021. Cette ASBL a pour but de **créer des liens entre des personnes valides et des personnes fragilisées** (vieillesse, maladie, handicap, solitude, précarité), **via des sorties sur des vélos partagés** (type tandem), adaptés à leur situation et à leurs désirs. Les participants ont pu observer avec émerveillement combien le vélo partagé était un outil puissant pour susciter des enthousiasmes, tant chez les personnes fragiles que chez les personnes valides, pour créer du lien entre personnes d'horizons différents et donner une vraie place à la personne fragilisée, mais aussi pour lui (re)donner le goût de vivre, lui permettre de participer à différentes festivités, événements, manifestations et la rendre davantage visible au sein de la société.



Contexte mobilité

Le développement de l'utilisation du vélo au quotidien, sensible ces dernières années dans beaucoup d'endroits, est encore très balbutiant sur notre territoire. Le recours accru à l'assistance électrique permet pourtant de pallier l'inconvénient lié au dénivelé.

De plus, **le territoire a beaucoup d'atouts pour le développement du vélo** : gares à Arlon et à Messancy rendant possible l'intermodalité, paysages qui se prêtent à la découverte au rythme du vélo, concentration d'écoles secondaires et supérieures sur les trois communes, nombreux cyclosportifs.

Dans les prochaines années, des réhabilitations et aménagements des sentiers vicinaux et chemins divers sont prévus, afin de développer la mobilité douce.

Pourtant, sans un vrai changement 'culturel' profond au profit du vélo, une réelle modification de nos habitudes quotidiennes en matière de mobilité, ces premiers investissements seront vraisemblablement peu utilisés et le risque est grand que les efforts se réduisent ensuite par manque d'impact.



Avec Cheveux au Vent, des personnes initialement peu ou pas cyclistes se mettent au vélo. Plus de 1.500 sorties ont été réalisées en un an et demi. Nous faisons le pari que beaucoup de personnes qui voient ces vélos circuler se disent 'si des personnes fragiles roulent à vélo, pourquoi pas moi ?' et **que l'on participe ainsi à ce changement de culture ou de regard indispensable.**



Le fonctionnement du projet

Afin d'être organisées au mieux, les sorties vélos demandent **une coordination sans faille entre les différents intervenants**. Avant tout, il y a la demande (le souhait) du co-pilote ; ensuite, il y a le vélo qui lui convient le mieux en fonction de sa situation ; puis vient le pilote qui l'accompagnera. La sortie vélo n'aura lieu dans de bonnes conditions que s'il y a convergence entre ces trois « éléments », tel un tiercé gagnant. Grâce à un outil simple, mais efficace, utilisé avec rigueur, ce point de rencontre est facilement déterminé (Cheveux au Vent l'expérimente depuis maintenant 18 mois.)

En effet, **une équipe de pilotes bénévoles** suffisamment nombreux aux disponibilités et personnalités diverses a, jusqu'ici, toujours permis d'organiser la sortie envisagée. Ensuite, la diversité des modèles de vélos partagés permet de trouver celui qui convient le mieux au co-pilote qui sera emmené. Ainsi, le souhait du co-pilote est rencontré. L'outil de réservation devient la pierre angulaire du fonctionnement, véritable clé de voûte qui permet d'éviter le chaos.

Parallèlement, **une équipe technique**, composée de plusieurs bénévoles chapeautés par un professionnel mettant ses compétences au service du projet, permet une belle réactivité lorsque des soucis techniques apparaissent. Ces « petites mains », rapidement disponibles, permettent d'une



part, d'agir rapidement afin d'éviter une trop longue immobilisation du vélo concerné et d'autre part, d'éviter de multiplier les retours des vélos chez le vélociste lorsque ce n'est pas nécessaire.

Maintenir un contact privilégié avec un vélociste local relève de l'évidence, afin de pouvoir faire appel à lui lorsque c'est indispensable. Une bonne relation sincère et respectueuse des impératifs de chacun sera toujours bénéfique pour toutes les parties et contribuera à envisager l'avenir sereinement et avec confiance.

Une telle organisation est réfléchie de manière telle que le projet ait un avenir et que chaque sortie se fasse sans stress inutile. Tout ce qui est **mis en place en amont de la sortie** permet à celle-ci de se dérouler dans la spontanéité et la légèreté ; co-pilote et pilote profitent ainsi pleinement de l'instant présent, ils sont tout à la joie de se rencontrer en partageant une activité extérieure.

Il est important de garder un esprit de **gratuité pour les sorties vélos**, afin qu'elles restent accessibles à tous, sans **aucune discrimination** (et surtout pas financière.) Cependant, afin d'assurer la pérennité d'un tel projet, il faut :

- entretenir des **contacts privilégiés avec les clubs locaux**, afin que leurs membres soient sensibles au projet et y participent de manière active, notamment en finançant une partie du matériel
- rester en **lien avec les autorités communales** pour qu'elles se positionnent naturellement en soutien/partenaire
- veiller à entretenir un **esprit de cohésion** au sein du groupe de pilotes bénévoles, en les valorisant, en les informant régulièrement de tout ce qui se tisse autour du projet et en les invitant à s'approprier l'activité afin qu'ils se sentent pleinement membre de l'équipe porteuse du projet
- veiller au **bon usage des vélos** en apportant aux pilotes bénévoles les informations utiles pour cela et en les formant à la conduite de ces véhicules spécifiques
- veiller à l'**entretien régulier des vélos**, afin que leur durée de vie soit aussi longue que possible
- dès aujourd'hui, penser à la constitution d'une réserve financière pour, le cas échéant, pouvoir faire face à un incident technique majeur ou au remplacement d'un vélo devenu inutilisable
- le moment venu, **envisager de rémunérer une personne polyvalente**, sensible à la cause de la mobilité douce et plus particulièrement au vélo, mais aussi idéalement avec des compétences techniques et organisationnelles

Les objectifs du projet

Le projet a pour objectifs d'étoffer les démarches initiées par l'asbl Cheveux au vent afin de :

S'ouvrir au public :



- Toucher davantage les personnes isolées et précarisées ;
- Ouvrir à un public moins fragile, mais néanmoins encore peureux à l'idée de se re-mettre en selle ;
- Ouvrir à un public fragilisé de manière temporaire, suite par exemple à un accident ou à traitement médical lourd et long ;
- Inclure davantage les personnes fragilisées dans tous types d'évènement ;

S'ouvrir au territoire et à ses acteurs :

- Développer davantage l'activité sur les communes d'Attert et de Messancy ;
- Créer et nourrir des liens avec un nombre important d'associations avec lesquelles nous pourrions travailler ;

Participer au changement culturel nécessaire pour augmenter la part de mobilité douce :

- Encourager l'utilisation des vélos partagés pour des déplacements du quotidien, par exemple pour les rendez-vous médicaux de base ou de contrôle, soutenir et encourager le développement de l'utilisation du vélo sur le territoire de manière générale, tant dans les déplacements quotidiens que dans le cadre des activités de loisirs ;
- Favoriser une « expérience vélo partagée » du territoire de l'Arelerland (ses villages, ses paysages...) ;
- Créer des traces des aventures à vélo qui pourront être partagées ;
- Rendre plus faciles et plus accessibles les sorties à vélo, en particulier pour les personnes fragilisées.

Le projet va s'appuyer sur un **partenaire privilégié** : Cheveux au Vent, Asbl créée en 2021. Cette ASBL a pour but de créer des liens entre des personnes valides et des personnes fragilisées (vieillesse, maladie, handicap, solitude, précarité), en offrant la possibilité d'expérimenter la sensation du vent dans les cheveux, le plaisir d'être actifs et la relation, via le partage d'un vélo adapté à leur situation et à leurs désirs. Au-delà de ces trois joies partagées, l'association a aussi une visée sociale et environnementale : sortir la personne fragile de son institution ou de son lieu de solitude, afin de la rendre davantage visible, lui restituer ainsi toute sa dignité en tant que membre à part entière d'une communauté et, indirectement, stimuler les liens entre personnes valides et fragilisées ; valoriser l'utilisation du vélo et, indirectement, stimuler son développement.



Les axes de travail du projet

Les actions sont regroupées en 4 grands axes :

Axe 1 - La communication

Le succès du projet dépend entièrement de la participation des deux publics: les bénévoles et les participants. Il est donc impératif d'informer un maximum de personnes de l'initiative en cours afin qu'elles aient connaissance de cette merveilleuse opportunité. Par ailleurs, une bonne communication est également nécessaire pour promouvoir le vélo, faire évoluer les mentalités à son sujet. Notre territoire, par sa densité de services, se prête bien à l'usage du vélo de manière utilitaire et il est important de faire connaître cette opportunité.

Les actions prévues pour la communication son donc:

- Développer une communication continue via les réseaux sociaux, site web, presse, publications ciblées,... pour une meilleure connaissance et reconnaissance de l'activité.
- Orienter la communication pour toucher les personnes fragilisées et leurs proches.
- Orienter la communication pour toucher un public moins fragile, mais néanmoins encore peureux à l'idée de se re-mettre en selle.
- Développer une communication spécifique pour toucher les personnes isolées et précarisées.



Axe 2 - L'animation, le développement du réseau

Il s'agit ici de faire connaître l'initiative auprès d'un maximum d'acteurs du territoire, de manière plus spécifique qu'une communication large. Un véritable réseau doit être tissé au niveau des 3 communes entre les acteurs liés au public cible, mais également les acteurs de promotion de la mobilité à vélo.

- Créer des liens avec les institutions, associations actives auprès du public fragilisé (Cpas, ASD, mutuelles, maisons médicales pluridisciplinaires, centres de rééducation, PCS...), avec les associations liées au vélo et à la mobilité douce (Pro Vélo, Gracq, Cyclo Club...), avec les Communes, Office de Tourisme et Syndicats d'initiatives, Centres culturels, Maisons de Jeunes, Ecoles, associations de tous types pour qu'ils proposent, quand cela a du sens, le déplacement en vélos partagés.
- Développer la communauté de pilotes bénévoles et, au-delà, de cyclistes-relais pour la sensibilisation.
- Accueillir, encadrer les demandes de sorties privées ou en institutions et organiser ces sorties.
- Participer à la formation des pilotes – bénévoles ou proches de co-pilotes - à la conduite des vélos, à la sécurité, à la connaissance de circuits adaptés (qualité du revêtement de la route, sécurité, découverte touristique).

Axe 3 - La création de traces et le balisage

Une manière de pérenniser l'action est de capitaliser sur les parcours utilisés pour les animations. Cette capitalisation va se concentrer sur l'analyse et la publicité des cheminements qui sont "vélo - PMR acceptés". Il s'agit de permettre à n'importe qui de pouvoir partir de chez lui en ayant confiance, en sachant que le chemin qu'il va emprunter est accessible partout, sans embûche. Afin d'étoffer ces cheminements, le projet prévoit également de signaler les embûches et d'interpeler les instances concernées pour améliorer la mobilité douce. Ainsi, les transports en commun seront également interpellés au sujet de leur compatibilité avec la mobilité vélo.

- Participer à la création d'un balisage spécifique qui tient compte de la spécificité des vélos et du public : qualité du revêtement, largeur de la route, sécurité, découverte touristique.
- S'assurer que toutes les nouvelles voies de mobilité douce soient accessibles aux différents vélos, et donc faire supprimer les chicanes et les poteaux au milieu des voies qui empêchent le passage de ces véhicules plus larges.
- Faire du lobbying, en particulier auprès des Tec et de la SCNB, pour rendre possible l'intermodalité avec les vélos.
- Créer des traces des sorties (vidéo, créations, podcast...) pour prolonger la joie et la partager sur la toile.

Axe 4 - Les sorties 'événements'



L'idée est ici de promouvoir l'utilisation du vélo pour se rendre à des événements. Les organisations événementielles ne considèrent que très rarement le vélo comme un moyen d'accès à activité. Pourtant, le vélo présente de nombreux avantages (principalement le parking et la sécurité routière). Le présent projet souhaite promouvoir les participations à des événements pour le public fragilisé, tout comme le public plus large. L'exemple sera montré via l'organisation d'un événement dans chacune des 3 communes.

- Créer un événement cycliste annuel dans chacune des trois communes : sortie cycliste mixte (vélos classiques et adaptés), favorisant l'inclusion et l'intergénérationnel.
- Favoriser le partenariat avec un maximum d'organiseurs d'événements qui ont lieu sur tout le territoire de l'Arelerland, afin d'offrir au public fragilisé la possibilité de s'y rendre de manière adaptée.



Les étapes du projet au niveau de la mise en œuvre par le chargé de mission

Etape 1 : Préparer puis mettre en place une communication vers le public cible :
01.01.2024 -31.12.2024

- Le Chargé de mission repérera des bonnes pratiques et des outils de communication spécifique. Il identifiera de manière précise comment toucher un public bien ciblé : les



personnes fragilisées et leurs proches, les personnes isolées, précarisées et un moins fragile, mais néanmoins encore peureux à l'idée de se re-mettre en selle

- Il mettra en place cette communication ciblée.

Etape 2 : Prise de contact et créations de liens avec des partenaires : 01.07.2024 – 31.06.2025

- Le chargé de mission prendra contact avec les institutions, associations actives auprès du public fragilisé (CPAS, ASD, mutuelles, maisons médicales pluridisciplinaires, centres de rééducation, PCS...), avec les associations liées au vélo et à la mobilité douce (Pro Vélo, Gracq, Cyclo Club...), avec les Communes, Office de Tourisme et Syndicats d'initiatives, Centres culturels, Maisons de Jeunes, Ecoles, associations de tous types pour qu'ils proposent, quand cela a du sens, le déplacement en vélos partagés.
- Il développera le partenariat avec un maximum d'organiseurs d'événements qui ont lieu sur tout le territoire de l'Arelerland, afin d'offrir au public fragilisé la possibilité de s'y rendre de manière adaptée.

Etape 3 : Animation, développement du réseau : 01.07.2024-31.12.2027

- Le chargé de mission organisera et développera la communication via les réseaux sociaux, site web, presse, publications ciblées,... pour une meilleure connaissance et reconnaissance de l'activité.
- Il contribuera à soutenir la communauté de pilotes bénévoles et, au-delà, de cyclistes relais pour la sensibilisation.
- Il participera à accueillir, encadrer les demandes de sorties privées ou en institutions et organiser ces sorties.
- Il participera à la formation des pilotes – bénévoles ou proches de co-pilotes - à la conduite des vélos, à la sécurité, à la connaissance de circuits adaptés (qualité du revêtement de la route, sécurité, découverte touristique).

Etape 4 : Organiser des événements cyclistes 'mixtes' : 01.01.2025-01.07.2027

- La chargé de mission mettra en place un événement cycliste annuel dans chacune des trois communes : sortie cycliste mixte (vélos classiques et adaptés), favorisant l'inclusion et l'intergénérationnel. Un en 2025, deux en 2026, trois en 2027.

Etape 5 : Création de traces des sorties. 01.07.2025-31.12.2027



- La chargé de mission organisera la production de traces originales des sorties qui correspondent aux différents public cibles (Photos, montages, vidéos, dessins, podcast) pour prolonger la joie et la partager sur la toile. Au moins une trace lors de chaque évènement.

Etape 6 : Participation à la création d'un balisage spécifique. 01.01.2026-31.12.2027

- La chargé de mission établira, à l'aide des bénévoles, la liste des points noirs pour les vélos PMR. Le but est de s'assurer que toutes les nouvelles voies de mobilité douce soient accessibles aux différents vélos, et donc faire supprimer les chicanes et les poteaux au milieu des voies qui empêchent le passage de ces véhicules plus larges.
- Il établira et diffusera, à l'aide des bénévoles, la création de circuits vélos spécifiques qui tient compte de la spécificité des vélos et du public : qualité du revêtement, largeur de la route, sécurité, découverte touristique. Ces circuits pourront faire l'objet d'un balisage virtuel (au moins 3 parcours par commune).
- Afin de faciliter l'intermodalité avec les vélos, il prendra contact avec les TEC et la SCNB pour identifier des solutions possibles.

Contribution aux objectifs du programme :

Objectif stratégique 1 : Amener le territoire vers une résilience et une autonomie alimentaire, énergétique et économique

1.4. Sensibiliser des publics variés et 1.5. Développer une offre touristique.

De manière plus indirecte, ces objectifs sont rencontrés par l'intégration du public fragilisé (et du pilote qui l'accompagne) dans des actions liées à ces deux objectifs.

Objectif stratégique 3 : créer une identité culturelle forte et un sentiment d'appartenance

3.1. Développer une identité culturelle et un sentiment d'appartenance

En circulant en vélo partagé dans les villages et les paysages, le projet contribue à faire connaître l'Arelerland et son passé (les personnes racontent aussi leur vie dans ce territoire).

De plus, pouvoir circuler aisément à vélo en passant d'une commune à l'autre sans emprunter les grands axes donne une sensation de rapprochement entre ces communes, réunies sur le territoire l'Arelerland.

3.2. Mettre en valeur la diversité culturelle et artistique



Le projet est de proposer encore davantage de vélos pour aller à des événements ou des manifestations, de montrer que leur accessibilité à tous fait partie des possibles et ainsi, participer à un élargissement de leur mise en valeur.

3.3. Favoriser la cohésion et les rencontres au sein de la population. En tissant les liens entre les différentes typologies de la population (frontalières, origines sociales et culturelles, etc.) et en développant des activités et des espaces de rencontres intergénérationnels

Le vélo partagé est un outil puissant pour dépasser les différences culturelles, sociales et autres, là où, souvent, des espaces de rencontres ont plus de difficultés à y arriver. Le fait de pratiquer ensemble une activité physique extérieure brise naturellement toute une série de barrières. Pilote et co-pilote qui pédalent de concert s'approprient, apprennent à se connaître, se racontent en toute simplicité, se dévoilent l'un à l'autre et, selon ce que les membres de Cheveux au Vent ont pu observer, tout cela avec une facilité déconcertante.

3.4. Soutenir la vie associative via la coordination entre tous les acteurs et actrices et en encourageant l'implication de nouveaux-elles citoyen·nes.

L'activité est au service des autres associations et devient ainsi créatrice de liens entre elles. A cette toile qui se tisse entre toutes les associations, viennent se greffer les liens avec les personnes fragilisées qui, jusqu'ici, étaient souvent invisibles. Désormais, une solution de mobilité douce, gratuite, adaptée et innovante élargit leur champ des possibles et participe à leur inclusion dans la vie associative du territoire de l'Arelerland.

Les vélos sont disponibles pour les différentes associations du territoire.

Objectif stratégique 4 : Faciliter la mobilité au sein du territoire en liaison avec les autres régions

4.1. Soutenir des solutions de mobilité innovantes et collectives pour faciliter la circulation sur les 3 communes

Première du genre en province de Luxembourg, l'activité est par essence une solution de mobilité innovante. Elle a donc un effet d'exemple, d'inspiration, d'entraînement et même un effet boule de neige. En effet, nous faisons le pari que toute une série de personnes, voyant les vélos partagés davantage circuler aisément sur le territoire, finiront, grâce à un effet de contagion positive, par enfourcher leurs vélos ... elles-mêmes en stimulant d'autres qui jusque-là, n'osaient pas ou plus circuler à vélo ... et ainsi de suite jusqu'à toucher un pourcentage significatif de la population. Une chose entraînant une autre, plus de vélos en circulation amènera plus de réflexion en ce qui concerne l'aménagement du territoire en leur faveur.

4.2. Sensibiliser les habitant·es et les visiteur·euses à une mobilité apaisée, douce et partagée



Les vélos partagés circulent sur la voirie puisque, selon le code de la route, une partie d'entre eux sont trop larges pour les pistes cyclables. Les membres de Cheveux au Vent ont pu observer déjà un grand respect des voitures vis-à-vis des vélos adaptés, sans doute parce qu'ils sont avec des personnes 'différentes', mais nous faisons le pari qu'à terme – les changements de culture prennent du temps - ce respect s'étende aux autres cyclistes et que la cohabitation entre véhicules doux et motorisés soit naturellement courtoise et respectueuse.

L'augmentation du nombre de vélos sur la voirie ainsi que la diversité de leurs modèles ne peut que susciter la réflexion pour une amélioration de leurs conditions de circulation ainsi qu'un apaisement de la circulation en général, ce qui sera bénéfique pour chacun.

4.3. Développer la mobilité douce et les interconnexions communales du réseau cyclable vers les autres régions.

Développer la mobilité douce, c'est dès maintenant en partageant nos routes sans attendre le développement d'un réseau et en montrant l'exemple, ce qui crée un effet d'entraînement pour développer le nombre de cyclistes et ainsi leur poids dans les décisions. C'est aussi (voir la description des tâches) communiquer, agir, faire du lobbying pour le développement de l'intermodalité, le développement de nouvelles voies, l'amélioration de la signalisation et du balisage.

Principes horizontaux

Adaptation au changement climatique

Le projet risque-t-il d'entraîner une augmentation significative des incidences négatives du climat actuel et de son évolution ? Non

Justification:

au contraire...

Utilisation durable et protection des ressources en eau

Le projet risque-t-il d'être préjudiciable au bon état ou au bon potentiel écologique des masses d'eau ?

Non

Justification:

au contraire...



Transition vers une économie circulaire

Le projet risque-t-il de causer un préjudice important et durable à l'environnement au regard de l'économie circulaire (en ce compris la gestion des déchets et le recyclage) ? **Non**

Justification:

non

Prévention et réduction de la pollution

Le projet risque-t-il d'engendrer une augmentation significative des émissions de polluants dans l'aire, l'eau et le sol ? **Non**

Justification:

au contraire...

Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes

Le projet risque-t-il d'être fortement préjudiciable au bon état et à la résilience d'écosystèmes ou à l'état de conservation des habitats et des espèces ? **Non**

Justification :

au contraire...

Atténuation du changement climatique

Le projet risque-t-il d'engendrer d'importantes émissions de gaz à effet de serre ? **Non**

Justification :

au contraire...

Egalité des chances et non-discrimination

Effet : Favorable

Justification :

Le projet favorise l'intégration de toutes les personnes, c'est l'essence-même de l'initiative.

Synergies et innovation

Partenaire du projet et synergies attendues :

Les partenaires du projet



Partenaire méthodologique

Le chargé de mission du GAL pourra s'appuyer sur l'expertise de l'ASBL Cheveux au Vent pour atteindre ses objectifs.

Outre le fait qu'il n'y ait qu'un seul partenaire, la mission prévoit de fédérer tout un réseau d'acteurs liés aux objectifs du projet, tant des acteurs sociaux (institutions pour personnes fragiles) que publics et liés à la mobilité douce.

Ainsi, un partenariat plus large comptera notamment: La Knippchen (Résidence et Centre de jour), Ville-en-Pré, La Clairière, Jardin d'Arlon, Ecole de Stockem, Centre Lorrain d'hébergement de Freylange, le centre d'accueil de jour à Differt et à Attert, la Résidence des Ardennes à Attert, la maison de repos Mathelin à Messancy. Mais également des organisateurs d'événements : les Aralunaires, l'asbl Renaissance (organisateur du marché aux puces du vieil Arlon), les communes, les clubs cyclistes.

Synergies attendues

A l'école à Vélo et slow festival

Adéquation avec les critères de sélection :

Vérification de l'éligibilité à la réglementation RW/CF/CG

Les dépenses envisagées concernent des frais de salaire, de fonctionnement et d'action (communication). Aucun investissement ou équipement particulier n'est envisagé. Le GAL se conformera aux règles d'éligibilité des dépenses.

Un projet qui concerne tout le monde

Au-delà des sorties vélos liées au loisir, la volonté est de multiplier les partenariats avec un maximum d'associations du territoire de l'Arelerland ainsi qu'avec le plus grand nombre d'organisateur d'événements du territoire. Ainsi, les sorties vélos liées à une autre activité de loisir, à un événement culturel, artistique ou à une activité touristique se multiplieront.

Le vélo partagé devient alors moteur de nouvelles rencontres, improbables jusque-là et devient visible là où on ne l'a pas encore vu.



Parallèlement à cela, un travail de sensibilisation tant dans les écoles qu'au sein de groupes d'adultes qui souhaitent se remettre en selle, aura un effet bénéfique sur le comportement des usagers de la route, aura un effet multiplicateur en termes de prises de contacts qui, nécessairement, se répercutera sur une multitude de facettes de la vie de la communauté.

Le projet est prêt au démarrage et n'est pas prêt de s'arrêter

Par l'appui de son partenaire méthodologique, le projet atteindra très rapidement une bonne efficacité. En effet, l'asbl Cheveux au vent existe depuis 2021 et a déjà mis en place une méthodologie efficace. Elle dispose également déjà des vélos, ce qui permet une mise en route immédiate du projet. Le chargé de mission pourra directement se concentrer sur la création du réseau d'acteurs et sur l'ouverture du projet aux trois communes.

En outre, la pérennité du projet est assurée par l'existence de l'asbl qui perdurera son action dans la durée. Celle-ci permettra de continuer à faire vivre le réseau d'acteurs et de bénévoles ainsi créé, elle maintiendra également le contact avec les instances publiques et parapubliques afin de maintenir son action sur la capitalisation des cheminements et l'amélioration de ceux-ci.

Le présent projet est un véritable "coup de pouce" à une jeune initiative dont le PPP a vu une réelle plus-value pour le territoire.

Un projet ouvert à tous et unique en Région wallonne

Même s'il existe des initiatives qui ont certains points communs avec celle-ci ailleurs en Région Wallonne, ce projet reste unique en son genre pour les raisons suivantes :

- les vélos sont accessibles à toute personne fragilisée qui le souhaite et pas uniquement aux résidents d'institutions
- les sorties vélos sont gratuites pour tous
- les sorties vélos peuvent se faire avec un pilote bénévole qui a reçu la formation adéquate
- au-delà de la sortie vélo, le projet vise à créer du lien entre une personne valide (la personne qui pilote) et une personne fragile (la/le co-pilote)
- Si le personnel d'une institution le souhaite, il peut demander à être impliqué dans le projet. Dans ce cas, les éducateurs, aide-soignants ou autres recevront une formation à la conduite et pourront ainsi piloter les résidents dont ils s'occupent. L'expérience montre que ce moment vécu en extérieur transforme en profondeur leur relation : on sort du rapport soignant/soigné pour vivre une aventure.
- Le citoyen lambda qui souhaite piloter un proche en situation fragile peut également en faire la demande
- La diversité des modèles de vélos partagés (quatre modèles différents à ce jour) permet vraiment de trouver celui qui sera le mieux adapté à la situation du co-pilote



Les projets existants dans le même esprit que celui-ci sont de trois types, en fonction du public visé : les projets de tandems pour personnes malvoyantes (ex: tand'aime asbl), les projets destinés exclusivement aux personnes âgées en utilisant un vélo de type 'pousse-pousse' (ex: à vélo sans âge) et ceux qui proposent des vélos adaptés pour personnes avec handicap (comme 'Back to sport').

Des personnes sont prêtes à s'investir? Alors ce projet peut essayer !

Le projet est facilement transférable ailleurs en Région Wallonne, plus généralement sur le territoire belge et par-delà les frontières là où des citoyens sont prêts à le mettre en œuvre.

En effet, tous les vélos partagés peuvent être équipés de batteries qui permettent de faire face aux dénivelés des différents paysages.

C'est l'élan spontané et l'énergie que les citoyens sensibles aux vélos partagés qui constitueront le moteur central de la mise en œuvre d'un projet similaire sur un autre territoire que l'Arelerland. C'est donc reproductible partout là où il y a des hommes et des femmes prêts à s'investir.

Les diverses sources de financement sont des ressources importantes

Envisager 1ETP au sein d'un tel projet à moyen et long terme vient admirablement compléter les autres sources de financement telles que les appels à projet comme CAP48, les dons des services clubs locaux, le sponsoring d'entreprises locales et tous les dons privés spontanés.

En effet, appels à projet et dons tous azimuts permettent d'une part, de faire face aux dépenses annuelles récurrentes et d'autre part, d'envisager sereinement le remplacement des vélos devenus inutilisables à un horizon de 5-7 ans.

De son côté, le financement d'un chargé de mission permettra au projet de consolider son assise au quotidien en évitant d'essouffler inutilement l'énergie déployée bénévolement pour assurer l'aspect technique spécifique des vélos partagés d'une part, la gestion et la coordination des sorties d'autre part.

Le chargé de mission ne remplacera donc pas ce qui est déjà mis en place : il viendra le compléter, l'étoffer ! Le projet peut ainsi être envisagé dans son entièreté dans la durée.

Pérennité :

Par l'appui de son partenaire méthodologique, le projet atteindra très rapidement une bonne efficacité. En effet, l'asbl Cheveux au vent existe depuis 2021 et a déjà mis en place une méthodologie efficace. Elle dispose également déjà des vélos, ce qui permet une mise en route



immédiate du projet. Le chargé de mission pourra directement se concentrer sur la création du réseau d'acteurs et sur l'ouverture du projet aux trois communes.

En outre, la pérennité du projet est assurée par l'existence de l'asbl qui perdurera son action dans la durée. Celle-ci permettra de continuer à faire vivre le réseau d'acteurs et de bénévoles ainsi créé, elle maintiendra également le contact avec les instances publiques et parapubliques afin de maintenir son action sur la capitalisation des cheminements et l'amélioration de ceux-ci.

Le présent projet est un véritable "coup de pouce" à une jeune initiative dont le PPP a vu une réelle plus-value pour le territoire.

Caractère innovant :

Même s'il existe des initiatives qui ont certains points communs avec celle-ci ailleurs en Région Wallonne, ce projet reste unique en son genre pour les raisons suivantes :

- les vélos sont accessibles à toute personne fragilisée qui le souhaite et pas uniquement aux résidents d'institutions
- les sorties vélos sont gratuites pour tous
- les sorties vélos peuvent se faire avec un pilote bénévole qui a reçu la formation adéquate
- au-delà de la sortie vélo, le projet vise à créer du lien entre une personne valide (la personne qui pilote) et une personne fragile (la/le co-pilote)
- Si le personnel d'une institution le souhaite, il peut demander à être impliqué dans le projet. Dans ce cas, les éducateurs, aide-soignants ou autres recevront une formation à la conduite et pourront ainsi piloter les résidents dont ils s'occupent. L'expérience montre que ce moment vécu en extérieur transforme en profondeur leur relation : on sort du rapport soignant/soigné pour vivre une aventure.
- Le citoyen lambda qui souhaite piloter un proche en situation fragile peut également en faire la demande
- La diversité des modèles de vélos partagés (quatre modèles différents à ce jour) permet vraiment de trouver celui qui sera le mieux adapté à la situation du co-pilote

Les projets existants dans le même esprit que celui-ci sont de trois types, en fonction du public visé : les projets de tandems pour personnes malvoyantes (ex: tand'aime asbl), les projets destinés exclusivement aux personnes âgées en utilisant un vélo de type 'pousse-pousse' (ex: à vélo sans âge) et ceux qui proposent des vélos adaptés pour personnes avec handicap (comme 'Back to sport').

Collaborateur

Collaborateur en charge du projet :

Non concerné, le/la chargé(e) de mission est à recruter par le GAL



A noter que celui-ci devra présenter un profil assez particulier, puisqu'il devra montrer un intérêt certain pour les relations humaines, en particulier avec des publics très divers et fragilisés. Cette personne devra se montrer intéressée et compétente par rapport aux déplacements à vélo (circulation sur la voie publique, connaissances de base au niveau technique pour l'utilisation des vélos).

Expérience pertinent et qualification du demandeur :

Après avoir été sélectionné, le GAL sera organisé en ASBL. Le PPP constituera la future Assemblée Générale. La Ville d'Arlon prendra en charge le lancement et la constitution de l'association via son chargé de Mission, Stéphane Bastogne.

Le Conseil d'Administration sera constitué comprenant aussi 51% minimum de privé. Une fois créé, l'ASBL procèdera à l'engagement du coordinateur et des chargés de mission le plus rapidement possible.

L'ASBL s'appuiera sur les apports de son AG mais aussi sur ses partenaires privilégiés tant pour leur expertise que pour leur expérience pour organiser les recrutements.



Indicateurs

Indicateur(s) de réalisation

- Public cible

Unité	Objectif intermédiaire (2025)	Objectif final (2027)
Nbre	44.781,00	45.000,00

Méthodologie :

Le projet vise l'entièreté de la population de manière directe ou indirecte.

Les co-pilotes sont potentiellement tous ceux, celles qui ne peuvent/veulent pas/plus rouler seul.e.s à vélo. Sur base des statistiques de la population, on peut estimer à +/-20 % de la population. Sur un des vélos, les co-pilotes peuvent s'asseoir à côté de, par exemple, un de leur enfant ou petit-enfant, quel que soit son âge.

Les pilotes sont toutes les personnes aptes à conduire un des vélos adaptés.

--> Habitants des trois communes d'Attert (5.624 habitants), Arlon (30.818 habitants) et Messancy (8.339 habitants) (chiffres Statbel pour 2022) = 44 781 habitants.

--> Estimation 2027 : on arrondit à 45 000 habitants

- Nombre d'évènements mixtes organisés

Unité	Objectif intermédiaire (2025)	Objectif final (2027)
Nbre	1,00	3,00

Méthodologie :

Sorties 'événement' mixte entre vélos partagés adaptés et autres.

Un par an à partir de 2025, tournant sur les communes

- Nombre de traces numériques créées

Unité	Objectif intermédiaire (2025)	Objectif final (2027)
Nbre	1,00	3,00

Méthodologie :

Au minimum, 3 traces numériques seront créées (soit celles faites lors des évènements)

Indicateur(s) de résultat

- Emploi(s) créé(s)

Unité	Valeur de référence	Objectif final (2027)
Nbre d'ETP	0,00 (2024)	0,45

Méthodologie :

Le chargé de mission du GAL sera engagé à raison de 0,7 ETP pendant 4 ans pour travailler sur 2 fiches-projet en parallèle. Pour cette fiche, il répartira sa charge de travail en prestant 0,2 ETP les 12 premiers mois, ensuite 0,5 ETP et il terminera par 0,7 ETP les 12 derniers mois.

En moyenne, il travaillera donc à raison de 0,449 ETP sur cette fiche.



- Nombre de participants aux sorties "évènement"

Unité	Valeur de référence	Objectif final (2027)
Nbre de personnes	0,00 (2024)	120,00

Méthodologie :

Il est estimé un minimum de 40 personnes à chaque évènement, soient 120 personnes pour les 3 évènements.

- Nombre d'évènements incluant les vélos partagés dans leur organisation

Unité	Valeur de référence	Objectif final (2027)
Nbre	0,00 (2024)	9,00

Méthodologie :

Chaque année à partir de 2025, il y a au minimum 3 évènements (culturel, social, sportif) où les vélos partagés sont présents.



Calendrier

Ordre	Etape	Date de début	Date de fin
1	Etape 1 : Préparer puis mettre en place une communication vers le public cible	01/06/2024	31/05/2025
2	Etape 2 : Prise de contact et créations de liens avec des partenaires	01/07/2024	30/06/2025
3	Etape 3 : Animation, développement du réseau	01/12/2024	31/12/2027
4	Etape 4 : Organiser des événements cyclistes 'mixtes'	01/06/2025	31/10/2027
5	Etape 5 : Création de traces des sorties	01/07/2025	31/12/2027
6	Etape 6 : Participation à la création d'un balisage spécifique	01/06/2026	31/12/2027



Budget

Plan financier

Rubrique / Sous-rubrique	Type de dépense	Montant
Sous-traitance	Coût réel	21.600,00€
Action de promotion	Coût réel	4.250,00€
Frais d'action	Coût réel	9.538,10€
Coûts indirects de personnel	Forfait calculé	14.635,83€
Coûts directs Personnel	Forfait	104.541,67€
TOTAL		154.565,60€

Détail des postes budgétaires

Sous-traitance – Coût réel

SOUS_TR002 – Création de traces des sorties

Montant : 10.000,00 €

Description :

Création de podcasts, de vidéos, de visuels divers pour obtenir des traces originales des sorties qui correspondent aux différents public cibles (Photos, montages, vidéos, dessins, podcast) pour prolonger la joie et la partager sur la toile.

Parallèlement, création d'un outil de balisage numérique de chemins pour permettre la création de circuits vélos spécifiques qui tiennent compte de la spécificité des vélos et du public : qualité du revêtement, largeur de la route, sécurité, découverte touristique. Au moins 3 parcours par commune, l'encodage n'est pas compris dans la sous-traitance, il s'agit juste de créer l'outil.

SOUS_TR001 – Entretien du parc de vélos

Montant : 11.600,00 €

Description :

Pour mener à bien ce projet, il faut maintenir le parc de vélos partagés, adaptés en état. Le partenaire Cheveux au vent dispose d'une équipe de bénévoles travaillant sur l'entretien des vélos qui a besoin de se faire aider pour le suivi des vélos. Sur base de 10h/mois, 8 mois/an (les vélos sont moins utilisés lors des 4 mois d'hiver), sur toutes la durée des 4 ans (la 1ère année est réduite de 3 mois) , en comptant une moyenne de 40 €/h

Action de promotion – Coût réel



PROMO002 – Frais de communication numérique (site internet et autres)

Montant : 2.000,00 €

Description :

Maintenance et location d'un site internet: 500€/an

PROMO001 – Frais de communication ciblée (flyer, roll-up)

Montant : 2.250,00 €

Frais d'action – Coût réel

ACTION004 – Frais de volontariat

Montant : 4.404,77 €

Description :

Défraiement des bénévoles "pilotes"

ACTION003 – Mise en place et promotion des sorties 'événement'

Montant : 5.133,33 €

Coûts indirects de personnel – Forfait calculé

PERS/CI_PERS_000 – Coûts indirects de personnel : 14.635,83 € (14,00% x 104.541,67€)

Coûts directs Personnel – Forfait

CD_PERS001 – Chargé de mission GAL

Montant : 104.541,67 €

Description :

Le chargé de mission travaillera à raison d'une moyenne de 0,375 ETP la programmation. Ce temps de travail sera distribué comme suit : 0,1ETP pendant 12 mois, ensuite 0,4 ETP et pour les 12 derniers mois 0,6 ETP.

La base de calcul est un coût global annuel de 65000€ pour 1 ETP.

Echéancier

Année	Montant
2024	12.472,38€
2025	35.241,08€
2026	49.378,57€
2027	57.473,57€
Total de l'échéancier	154.565,60 €



Financement

Co-financeur	Montant	Taux
Eu	51.581,63 €	33,37 %
Wallonie	87.527,41 €	56,63 %
Autre publique	0,00 €	0,00 %
Total des dépenses publiques	139.109,04 €	90,00 %
Secteur privé	15.456,56 €	10,00 %
Total du plan financier	154.565,60 €	100 %



Documents

Nom	Type	Contexte	Date	Créateur	Description
-----	------	----------	------	----------	-------------



Statut de la candidature

Soumis le	21/04/2023 16:33
Date de décision GW	01/12/2023
Décision GW	Approuvée
Statut	À compléter