BELGIQUE – BELGIË
P.P. - P.B.
1099 BRUXELLES X
BC31061

NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
Printemps 2016
20

# GRACQ mag

Formation ➪
**Moniteur vélo : pourquoi pas toi ?**
*p.4*

Belgique ➪
**Clap au vélo : participe !**
*p.5*

Société ➪
**GRACQ cherche non cyclistes**
*p.12*

À vous de jouer ! ➪
**Des pistes cyclables non obligatoires**
*p.16*

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens 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.

PRÉSIDENT
Bernard Dehaye
—

Le bulletin de liaison GRACQ Mag est publié quatre fois par an. Sauf mention expresse, la reproduction des articles est bienvenue, à condition de citer la source.
—

MISE EN PAGE
In-Octavo : pe@inoctavo.be
—

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Florine Cuignet : mag@gracq.org
—

NOS SOUTIENS

Wallonie
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Banque Triodos
La banque durable

Avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles, service de l'Éducation permanente.

Imprimé sur papier recyclé

**Vous souhaitez collaborer à la rédaction de votre magazine ? Nous sommes toujours ravis d'accueillir de nouvelles plumes ! Contactez le secrétariat de rédaction du GRACQ Mag.**

**VOUS SOUHAITEZ VOUS RÉAFFILIER ? VOTRE COTISATION PEUT ÊTRE DIRECTEMENT VERSÉE SUR NOTRE COMPTE TRIODOS BE65 5230 4042 2096.**

PHOTO DE COUVERTURE : © SILVIA VINCITORIO

## Édito ⇨

# Bonne route !

C'est non sans une certaine émotion que je rédige ce dernier édito comme président du GRACQ. Je sais que j'avais déjà écrit ça il y a tout juste cinq ans (Ville-à-Vélo 153), mais après 17 ans de conseil d'administration, j'aspire à réaliser d'autres projets. D'autre part, il me semble temps de passer le flambeau et de renouveler le conseil d'administration. À l'issue de notre Assemblée générale, celui-ci sera rajeuni, mais aussi très wallon. Avis donc aux Bruxellois-es tentés par l'aventure !

En ce début d'année, l'IBSR, où j'étais administrateur jusqu'en décembre dernier, s'apprête à changer de nom et de mission. Suite à la régionalisation de la sécurité routière et à la réduction conséquente des subsides fédéraux, l'Institut s'est tourné vers le privé pour trouver un financement complémentaire. Et c'est le *Royal Automobile Club of Belgium* qui a été retenu. Reste à espérer que l'institution continuera à défendre la sécurité routière pour tous les usagers et conservera une parfaite neutralité.

Parallèlement, la ministre fédérale de la Mobilité souhaite remplacer la Commission fédérale de la sécurité routière par une fondation pour la prévention routière. Sa première mission sera la réécriture du code de la route. Le souhait de simplification devra prendre en compte la protection des plus vulnérables : le GRACQ y restera attentif.

Ces dernières semaines, la mobilité dans et autour de la capitale a fait couler beaucoup d'encre. Au cœur du pays le plus pollué d'Europe à cause de son parc diesel dominant, la fermeture du tunnel Stéphanie est une occasion unique de réfléchir à des choix plus cohérents de mobilité urbaine. Le saupoudrage politique actuel, qui tente de faire plaisir à tout le monde, ne tient pas la route. Le vélo mérite une vraie place dans l'espace public, au détriment si nécessaire de l'espace dévolu à l'automobile qui doit être dimensionné en fonction du trafic futur souhaité et pas du trafic existant.

Côté transports publics, le RER wallon va faire les frais de l'épuisement du fonds RER. Que dire alors de l'absence de moyens pour le projet RER-vélo ? Celui-ci qui prend pourtant tout son sens, comme alternative à la voiture, depuis l'apparition massive des vélos électriques sans cesse plus performants.

Le GRACQ a le devoir d'être un acteur du changement des mentalités, en faisant prendre conscience à nos concitoyens de l'importance de faire le choix du vélo chaque fois que c'est possible. Progressivement, sans culpabilisation : plus nous serons nombreux, plus nous pourrons peser sur l'agenda politique.

Je souhaite bonne chance à ceux qui reprennent le flambeau. Bonne route à toutes et à tous, et au plaisir de vous croiser à nouveau au détour du chemin !

B. DEHAYE, PRÉSIDENT

## Association ⇨

# Ton association a besoin de toi !

COLLE TA PHOTO ICI

**Administrateur / administratrice du GRACQ**

> Lieu de résidence : Bruxelles / Wallonie
> Centres d'intérêt :
- mobilité durable (vélo)
- secteur associatif
- participation citoyenne

Notre association est en mouvement. Pour l'accompagner et la soutenir dans son évolution, nous recherchons des personnes motivées pour rejoindre le conseil d'administration.

Tu as des compétences à mettre au service du GRACQ ? Tu es curieux de savoir en quoi consistent les tâches d'un-e administrateur/-trice ? Ce que cela implique en temps et en responsabilités ?

**Aurélie Willems**
**aurelie.willems@gracq.org – T 02 502 61 30**

## Arlon ⇨

# Ça roule de mieux en mieux (sur deux roues) !

GRÂCE AU DYNAMISME DU GRACQ ET À SES BONS CONTACTS AVEC LA COMMUNE, LE VÉLO TROUVE SES MARQUES À ARLON.

En tant que membre du GRACQ et cycliste quotidien, on peut parfois avoir l'impression que les choses n'évoluent pas assez vite. Néanmoins, c'est en jetant régulièrement un coup d'œil dans le rétroviseur qu'on est le plus à même de juger du chemin parcouru.

Et à Arlon, force est de constater qu'en peu de temps, les actions entreprises pour développer la mobilité active ont été nombreuses et fructueuses. Certes, si les progrès ont été importants, c'est sans doute parce que le chef-lieu de la province de Luxembourg partait de loin. Depuis 2013 et la création du GRACQ local, les cyclistes de notre commune sont sur tous les fronts.

C'est grâce à des contacts répétés avec les autorités communales que deux membres de la locale ont intégré la Commission Consultative Mobilité Douce et Mobilité Réduite (CCMDR). Xavier et François participent activement aux réunions et, afin de s'assurer d'une représentativité accrue des cyclistes, François est même devenu président de cette commission consultative. Récemment, la collaboration entre la commission et le Conseiller en Mobilité de la commune, Éric Nicolas, a permis la mise en place d'un important marquage vélo. Pistes cyclables suggérées, sens uniques limités (SUL) et zones avancées pour cyclistes (ZAC) font maintenant partie du quotidien des cyclistes arlonnais.

Les membres du GRACQ se sont montrés également très actifs pour former, informer, accroître la visibilité du vélo à Arlon : participation à la campagne éclairage, inauguration d'un parking vélo, décoration de vélos pastiches à l'occasion de la *Lux Fashion Week* (qui coïncidait avec la Semaine de la Mobilité), balade thématique « belles façades », lancement du Brevet du Cycliste...

Il apparaît que cette dynamique positive est due à un savant mélange d'éléments. La volonté politique est d'une importance capitale : sans l'investissement des élus locaux (encore plus efficaces s'ils sont épaulés par un conseiller en mobilité), il y a peu de chance de voir se développer des infrastructures vélo, même mineures. Et grâce aux différentes actions, qui s'adressent à ceux qui utilisent déjà le vélo, mais aussi et surtout à ceux (jeunes et moins jeunes) qui montent trop rarement sur une bicyclette, nos volontaires rendent, lentement mais sûrement, Arlon « bike friendly ».

F. SPRUMONT

*Vélo décoré dans le cadre de la Lux Fashion Week.*

Association ⇨

# Moniteur Vélo-Trafic : pourquoi pas toi ?

**Tu connais très certainement nos formations à la conduite en ville, tu as même peut-être toi-même suivi l'une de ces formations. Le GRACQ te propose de passer à l'étape suivante : devenir à ton tour moniteur. Notre association propose à cet effet un nouveau module d'apprentissage en quatre étapes.**

© F. BRICENO

*« Chaque personne qui suit la formation Vélo-Trafic et décide, grâce au cours, qu'il est possible de faire du vélo constitue une victoire. »*
TIM

*« Il y a beaucoup à faire pour apprendre aux gens à prendre leur place dans la circulation. Les voir rouler sur les trottoirs de peur de se faire accrocher par une voiture, moi, ça me fend le cœur ! »*
KARINE

Nos formations Vélo-Trafic suscitent beaucoup d'enthousiasme auprès des participants, mais restent encore trop méconnues du grand public. En mettant les apprentis cyclistes en confiance sur la route, elles constituent pourtant un coup de pouce essentiel pour mettre les gens en selle ! C'est pourquoi le GRACQ souhaite agrandir son équipe de moniteurs bénévoles.

Tu souhaites participer à l'aventure ? Le module de formation « moniteur » comporte quatre étapes (obligatoires). Pour plus d'infos sur le cycle, contacte Séverine : formation@gracq.org – T 081 39 07 14.

© FELIPE BRICENO

## Le cycle de formations

### Mise en contexte
**Samedi 23 avril – ½ journée**
Commençons par les bases ! Cette demi-journée, principalement axée sur l'expérience, reviendra sur les fondamentaux de la formation Vélo-Trafic au travers d'une sortie sur le terrain. À l'issue de la formation, l'apprenti moniteur recevra un livret sur le code cycliste à potasser soigneusement.

### Séance d'observation
**Date à convenir – ½ journée**
Dans le cadre de cette seconde étape, l'apprenti moniteur accompagnera une séance de Vélo-Trafic afin d'observer la technique des animateurs confirmés et de mieux appréhender la réalité de terrain.

### Monter son projet de Vélo-Trafic
**Samedi 18 juin – ½ journée**
Monter sa formation à la conduite en ville, c'est concevoir le parcours idéal. Mais pas seulement. Des informations pratiques seront également abordées, telles que les questions d'assurance, de communication, de partenariats possibles…

### Stage pratique
**Date à convenir – ½ journée**
L'apprenti moniteur a toutes les cartes en mains, il peut à présent organiser sa propre formation. Il bénéficiera, pour cette première, de l'accompagnement d'un moniteur confirmé qui évaluera sa capacité à animer une formation en toute autonomie. Cette dernière demi-journée validera l'ensemble du module « moniteur Vélo-Trafic ».

## Belgique ⇨

# Clap au vélo : et pourquoi pas chez vous ?

**Ramène tes deux mains et tes plus beaux encouragements, et joins-toi ce lundi 21 mars à l'une des nombreuses équipes qui applaudiront à tout rompre les cyclistes sur leur passage ! Pour la toute première fois, le GRACQ se joint à cette action du Fietsersbond pour faire de cette édition un évènement à l'échelle nationale.**

© FIETSERSBOND

EN CE PREMIER JOUR DE PRINTEMPS, DES ACTIONS « CLAP AU VÉLO » SE DÉROULERONT UN PEU PARTOUT EN BELGIQUE. PARTICIPEZ VOUS AUSSI !

Parce qu'on veut remercier les cyclistes d'avoir opté pour un mode de déplacement efficace et durable.
Parce qu'on veut les encourager à poursuivre.
Parce qu'on veut éveiller la curiosité des automobilistes (qui peuvent encore changer d'avis).
Parce qu'on veut démontrer aux autorités qu'investir dans des aménagements cyclables de qualité, ça vaut le coup....

Pour toutes ces raisons, applaudissons les cyclistes en ce premier jour de printemps !

### Participez !

Des équipes sont déjà formées : consultez la carte en ligne et n'hésitez pas à vous joindre à l'une d'entre elles.

Il n'y a pas encore d'équipe dans votre commune ? Alors montez votre propre groupe, avec le GRACQ local, vos voisins, ou encore au sein de votre entreprise, et inscrivez-vous en ligne. Clap au vélo est une action très simple à mettre en place, où que vous vous trouviez en Belgique.

### Comment faire ?

1 Choisissez un **endroit stratégique** où passent de nombreux cyclistes et où vous disposerez d'assez de place pour mener l'action.

2 Trouvez **au moins cinq acolytes** avec qui mener l'action : des membres du GRACQ, mais aussi des voisins, des collègues, des amis... Plus on est de fous, plus on rit !

3 Invitez **des partenaires** à se joindre à votre action : une école, un comité de quartier, un centre culturel, une association locale... Pensez à inviter les échevins et conseillers communaux !

4 **Communiquez !** Annoncez votre action via les réseaux sociaux, le bulletin communal, la presse locale... Vous trouverez aussi du matériel promotionnel à télécharger sur la page web de l'évènement : www.gracq.org/clapauvelo.

5 Le jour même, munissez-vous d'un **appareil photo** et faites-nous parvenir vos plus beaux clichés.

Nous espérons pouvoir compter sur votre participation massive (ainsi que sur une météo clémente) à l'occasion de ce tout premier jour de printemps !

### Des questions ?

> Séverine : severine.vanheghe@gracq.org
T 081 39 07 14
> Alexandra : alexandra.jimenez@gracq.org
T 02 502 61 30

© FIETSERSBOND

## Belgique ⇨

# États Généraux de la Sécurité Routière : un petit pas en avant

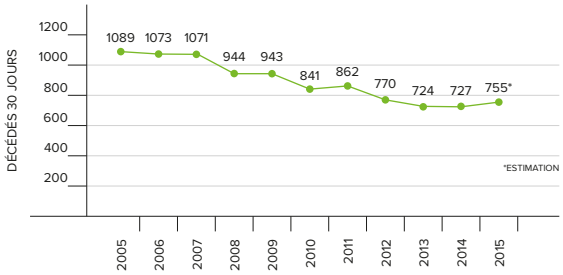
**Le 15 décembre dernier, s'est tenu à Bruxelles un grand rassemblement de tous les acteurs de la sécurité routière : IBSR, police, magistrats, associations d'usagers et ministres concernés (justice, intérieur, mobilité). Jacqueline Galant y a dévoilé son plan d'action 2016-2019, décliné en quinze mesures. On y trouve de bonnes choses, mais il n'est pas certain que cela sera suffisant pour atteindre l'objectif de 50% de tués en moins sur nos routes en 2020.**

NOTRE PAYS ENREGISTRE DE TRÈS MAUVAIS RÉSULTATS PAR RAPPORT À SES VOISINS : LES CHIFFRES DE LA MORTALITÉ SUR NOS ROUTES SONT REPARTIS À LA HAUSSE CES DEUX DERNIÈRES ANNÉES.

En matière de sécurité routière, la Belgique est actuellement à la traîne au niveau européen et fait partie des mauvais élèves. Et il n'est pas du tout certain que les mesures annoncées permettront, à elles seules, de remplir nos objectifs en matière de sécurité routière : réduire de moitié le nombre de morts sur nos routes d'ici 2020 (soit 420 décès au maximum).

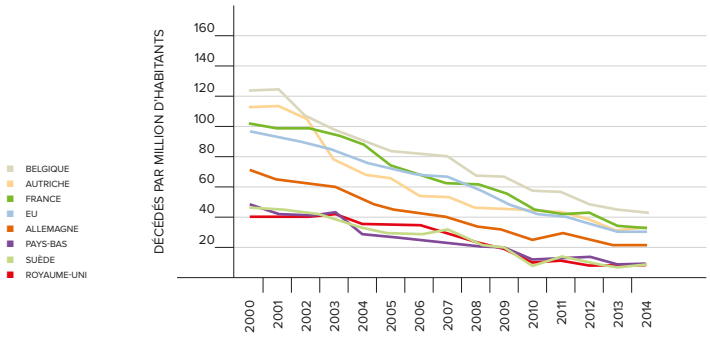
Les précédents États Généraux de la Sécurité Routière, en 2010, avaient fixé l'objectif intermédiaire de 630 décès maximum en 2015. Non seulement nous sommes bien loin d'atteindre ce résultat, mais pire encore : le nombre de morts sur les routes belges est reparti à la hausse (755 décès en 2015 contre 727 en 2014 et 724 en 2013).

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS SUR LES ROUTES DE BELGIQUE




SOURCE : SPF ECONOMIE, DG STATISTIQUES

COMPARAISON INTERNATIONALE / ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ




SOURCE : EUROPEAN COMMISSION, CARE

### Un processus « participatif »

Les États Généraux, convoqués en décembre dernier, se voulaient participatifs : à côté des experts, la ministre Galant a souhaité ouvrir le débat à l'ensemble des usagers. Plus de 9 000 citoyens ont pris part à cette consultation, notamment au travers d'un sondage en ligne. Au final, toutefois, on ne peut qu'être déçu par la réelle qualité démocratique de ce processus.

Si le citoyen a pu s'exprimer sur les enjeux, les vingt propositions se limitaient exlusivement à celles formulées par la ministre. Pas nécessairement les plus judicieuses, il faut bien l'avouer. La formulation des questions orientait aussi très fort les réponses attendues... Au final, les conclusions de toute cette consultation ont été traitées par le cabinet de la ministre, et le jour même des États Généraux, les différents points du plan déjà finalisé ont été présentés.

Même si beaucoup de ces mesures vont dans le bon sens, on ne sait pas exactement ce qu'il est advenu de notre avis et pourquoi certaines options, qui auraient pourtant un grand impact sur la sécurité routière, ont été écartées...

*Le passage à 30 km/h comme vitesse par défaut en agglomération a été exclu des débats.*

## Quelles mesures ?

Parmi les mesures qui concernent plus particulièrement les cyclistes, nous sommes ravis d'annoncer que l'obligation légale du casque pour les enfants n'a pas été retenue, mais qu'on lui a préféré la sensibilisation des adultes qui en ont la responsabilité (ainsi que le préconisent les associations cyclistes).

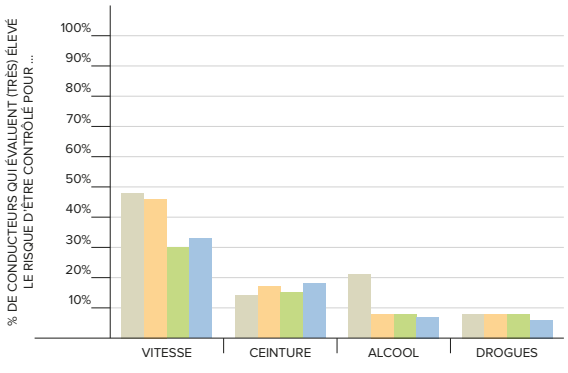
Nous nous réjouissons également que l'alcool au volant fasse l'objet d'une approche plus musclée, avec pour objectif de contrôler, à terme, un conducteur sur trois chaque année (contre un sur cinq actuellement). Les boîtes noires, qui enregistrent les trente dernières secondes de conduite, seront aussi soutenues par la ministre de la Mobilité au niveau européen.

## Contrôle : le risque subjectif

Le risque subjectif de se faire contrôler mesure la probabilité de subir un contrôle, telle que ressentie par le conducteur. Ce sentiment dépend bien évidemment du nombre effectif de contrôles (risque objectif), mais également de la communication effectuée autour de ces contrôles, de leur visibilité et de leur mode de fonctionnement.

Un risque subjectif élevé garantit un effet dissuasif : la peur d'être contrôlé incite le conducteur à respecter les règles. Un risque subjectif bas implique au contraire un certain sentiment d'impunité. Les chiffres indiquent malheureusement que le risque subjectif a fortement diminué entre 2003 et 2012 pour ce qui concerne les contrôles liés à la vitesse et à la conduite sous influence. Lors des États Généraux, les experts n'ont pas manqué de rappeler l'importance de ce risque subjectif pour atteindre les objectifs de sécurité routière.

ÉVOLUTION DU RISQUE SUBJECTIF DE SE FAIRE CONTRÔLER EN FONCTION DU MOTIF




## Le casque, encore et toujours !

Comment assurer plus de sécurité sur nos routes ? En obligeant les jeunes cyclistes à porter un casque, bien sûr ! Cette fois encore, nous n'avons pas échappé à la sempiternelle menace du casque obligatoire. Loin de refuser le débat sur ce sujet (bien que le GRACQ et le Fietsersbond s'opposent à l'obligation du casque), nos deux associations ont par contre dénoncé la manière dont était formulé le sondage en ligne : sans nuance, basé sur des informations incomplètes et biaisées.

Bonne nouvelle : notre appel à mobilisation a été relayé avec succès ! Au final, il n'est donc pas question de rendre le casque obligatoire pour les enfants, mais plutôt de mener des actions de sensibilisation à destination des parents.

L'informatisation complète des permis de conduire et des infractions, ainsi que des systèmes automatiques de reconnaissance de plaques, seront mis en place pour traquer les conducteurs les plus dangereux (récidivistes, permis retiré, défaut d'assurance...).

Toutefois, d'autres mesures que l'on sait efficaces pour réduire le nombre de victimes de la route ne se retrouvent pas dans le plan fédéral. Le permis à points, pourtant voté en 1990, reste ainsi au placard, de même que la généralisation des limitateurs automatiques de vitesse. Le passage du régime de vitesse par défaut en agglomération à 30 km/h n'a pas été abordé non plus. Pas plus que n'est remise en question la puissance, excessive, de certains moteurs...

Des experts belges et européens sont venus aussi insister sur la nécessité de rendre le code de la route plus lisible, une inquiétude partagée par la ministre. Ils ont aussi rappelé qu'il est nécessaire d' augmenter le « risque subjectif » d'être contrôlé sur la route et de mettre fin au « classement sans suite » : les infractions doivent être sanctionnées de manière effective, car l'impunité pour certaines infractions laisse plus d'une victime de la route très amère...

La mise en œuvre de ce plan nécessite à présent une réelle volonté politique et de la coordination entre les pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire, afin de véritablement produire un effet positif sur la sécurité de tous les usagers.

L. GOFFINET

ON REGRETTE QUE LE PLAN ÉCARTE DES MESURES POURTANT EFFICACES, TELLES QUE LE PERMIS À POINTS OU LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H EN AGGLOMÉRATION.

## Braine-le-Comte

# Des normes de stationnement vélo dans le RCU ?

L'espace public est en pleine évolution à Braine-le-Comte : de nouveaux habitants arrivent chaque jour, des bâtiments s'érigent. Le GRACQ local dialogue régulièrement avec l'échevinat de la mobilité au sujet du vélo, essentiellement au sujet des infrastructures cyclables. Mais qu'en est-il de la place du vélo dans les immeubles de logements, dans les bâtiments publics ou dans les entreprises ?

Disposer d'un emplacement où laisser sa monture en toute sécurité, au départ comme à l'arrivée, est un facteur essentiel pour développer les déplacements à vélo. Fort de ce constat, le GRACQ de Braine-le-Comte a interpellé le conseil communal en ce début d'année : pourquoi ne pas intégrer ces notions dans le Règlement communal d'urbanisme (RCU), à l'image des dispositions contenues dans le règlement régional d'urbanisme (RRU) bruxellois pour les nouveaux bâtiments et les bâtiments rénovés ?

Disposer d'un local pour stationner son vélo, à son domicile ou à sur son lieu de travail, est une chose, mais encore faut-il que cet espace soit adapté à cet usage. Mal conçu, un local vélo risque de se transformer en débarras. C'est pourquoi les cyclistes brainois proposent que des normes soient prévues en ce sens dans le RCU (dimensions, accessibilité, sécurisation, confort d'usage, équipement).

*Exemple de parking vélo sécurisé dans le parking de Belfius à Bruxelles.*

L'échevin de la Mobilité a soulevé la difficulté d'imposer ce genre de mesure, mais s'est cependant déclaré prêt à voir ce qui se fait ailleurs et à aborder la question plus avant au sein d'un groupe de travail.

**brainelecomte.gracq.org**

## Auderghem

# Les box à vélos sortent de terre

Champagne ! Une dizaine de box vélo sortent de terre à Auderghem, les tout premiers de la commune. C'est une belle victoire pour le GRACQ d'Auderghem, qui récolte aujourd'hui les fruits d'un excellent travail.

En juin 2014, plusieurs membres du GRACQ s'étaient étonnés de l'absence de stationnement vélo « longue durée » (dispositifs fermés, couverts et sécurisés) à Auderghem. Un réel problème pour celui qui ne dispose pas d'un espace à domicile pour stationner un vélo, lorsqu'on connaît l'ampleur du vol de vélo en région bruxelloise. En novembre 2014, la commune annonce son intention d'installer cinq à sept box vélo d'ici 2020. Tant le faible nombre de box que la date d'échéance du projet déçoivent les cyclistes de la commune.

Le GRACQ d'Auderghem décide donc de prendre les choses en main. L'enquête menée dans différents quartiers démontre que pas moins de treize box seraient nécessaires pour couvrir la seule demande des quartiers de l'Amitié, Pinoy et Transvaal ! Un dossier complet (consultable sur https://goo.gl/vHBHZO) est alors remis à la commune, comprenant les résultats de l'enquête, des renseignements complets sur les modèles et l'installation de box vélo, les subsides disponibles auprès de la région bruxelloise, des exemples de convention d'occupation des box...

Un travail impressionnant qui s'est avéré payant : une dizaine de box viennent d'être installés. Et au vu de leur succès, l'échevin de la Mobilité prévoit d'ores et déjà le placement de box supplémentaires cette année.

**Service Mobilité d'Auderghem**
**mobilite@audergem.irisnet.be**
**T 02 676 48 76**

## Région de Bruxelles-Capitale ⇨

# Parking.brussels, côté vélo !

**Parking.brussels, c'est l'agence du stationnement de la région bruxelloise. Active depuis 2014, l'agence travaille à l'harmonisation et à la simplification du stationnement dans les 19 communes bruxelloises. Et le stationnement, ça concerne aussi le vélo ! Rencontre avec Geoffrey Usé, qui a rejoint l'agence depuis peu et s'occupe justement de la thématique vélo.**

GEOFFREY USÉ EST CHARGÉ ENTRE AUTRES DE L'ASPECT VÉLO AU SEIN DE L'AGENCE. ET CELA TOMBE BIEN, PUISQU'IL EST LUI-MÊME CYCLISTE !

> ***Qu'est-ce qui t'a conduit à parking.brussels ?***

Après une expérience en mobilité dans deux communes bruxelloises, j'ai été tenté par la vision de la mobilité à l'échelle régionale. Je suis de plus cycliste : je me déplace avec un Brompton, et je transporte mes deux enfants à l'aide d'une remorque vélo. On a d'ailleurs opté pour une remorque plutôt qu'un vélo cargo pour la facilité de rangement…

> ***Quelle est ta mission au sein de parking.brussels ?***

J'ai intégré le département « off street » de l'agence. Mes missions portent sur le développement et la gestion des parkings vélo sécurisés – en et hors voirie –, le téléjalonnement des parkings voiture, et le développement de l'offre globale du stationnement auto hors voirie. Mon travail intègre donc l'axe vélo, même si je ne travaille pas uniquement sur cet aspect.

> ***Tu évoques les parkings vélo sécurisés : peux-tu nous en dire plus ?***

C'est assez large. Il y a bien sûr les box vélo, mais aussi les emplacements pour les vélos au sein des parkings publics, les parkings vélo à proximité des nœuds intermodaux ou encore les futurs parkings du centre à la Bourse et à De Brouckère. L'idée est d'en harmoniser la gestion et de proposer une offre cohérente. D'autre part, il est nécessaire de développer du parking vélo dans les quartiers, par exemple en équipant et en sécurisant des rez-de-chaussée non exploités. Les contrats de quartier constituent également une excellente opportunité d'inclure du parking vélo directement au sein des projets de quartier.

> ***La gestion du stationnement sécurisé, cela rejoint un projet développé par CyCLO…***

L'agence régionale du stationnement est en effet partenaire de ce projet. L'objectif est de créer un réseau de stationnement vélo sécurisé au niveau de la région, et de développer une plateforme unique pour le gérer. Cela passera par la mise en place d'un système d'accès intelligent à ces parkings, grâce auquel on pourra collecter les données relatives à leur utilisation. Le projet débutera tout d'abord avec six communes partenaires : Saint-Gilles, Watermael-Boitsfort, Molenbeek, Schaerbeek, Jette et Anderlecht

> ***Et qu'en est-il des arceaux vélo en voirie ?***

Cela reste du ressort de Bruxelles Mobilité et des communes, au travers des plans d'action communaux de stationnement (PACS). À terme, cela devrait également revenir au sein de parking.brussels. L'agence cartographie actuellement les données des PACS, notamment celles relatives au parking vélo. L'objectif est que ces données soient ensuite exploitables en « open data ». Mais c'est une tâche énorme qui nécessitera du temps…

I LOUV

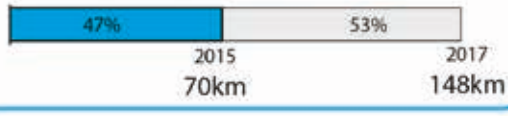
## La Louvière ⇨

# Baromètre vélo 2015 de la cité des Loups

### Le réseau cyclable se construit progressivement

Proportion SUL/sens uniques : 81% (184/227)

Longueur du réseau cyclable : 70 km




### Lancement d'une locale GRACQ

Ces Louviérois font la promotion du vélo comme mode de transport quotidien

### Un vélobus à Maurage

Depuis mai, l'Ecole de l'Etincelle à Maurage organise un ramassage scolaire à vélo

En septembre, 40 enfants formaient le rang

En 2016, le projet sera étendu à 3 nouvelles écoles

En 2015, la Police (UMSR) a formé 2500 enfants au code du piéton et du cycliste

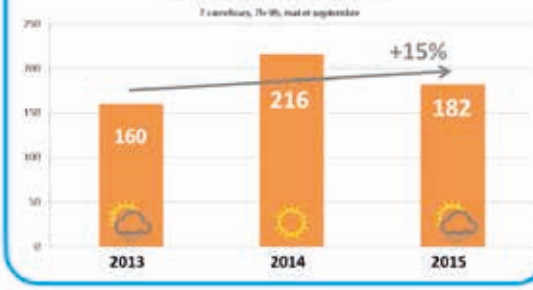
Grâce à l'asbl Pro Velo, 180 enfants ont passé leur Brevet du Cycliste

### La Maison de Quartier de Maurage en vélo à Ypres

20 adolescents et éducateurs se sont formés pour ce voyage

### +15% de cyclistes comptés

Nombre de cyclistes comptés à La Louvière en 2015




### La Louvière met en oeuvre son plan de communication vélo

- 1 Monsieur Vélo
- 11 newsletters vélo (26 depuis le lancement)
- 30 couvertures presse (80 depuis le lancement)
- 530 abonnés à la newsletter vélo (+50)
- 7000 abonnés Facebook (+2300)

### À venir en 2016

- Location de vélos pour les Louviérois
- Aménagement ch. Redemont et Jolimont
- Aménagement rue Grands Peupliers et Marais
- 2016, année du vélo en Wallonie : balades guidées

Une action de la Ville de La Louvière dans le cadre du plan Wallonie Cyclable

Wallonie

Décembre 2015
Réalisation : Traject

traject mobility management

## Espagne ⇨

# 40 millions pour le vélo à Madrid

Madrid met les bouchées doubles pour booster les déplacements à vélo, qui représentent actuellement 1% des déplacements globaux dans la ville. Au lieu des 2 millions d'euros initialement prévus, ce sont 40 millions d'euros qui vont être consacrés au développement du réseau cyclable et du système de vélos partagés BiciMad. La grande majorité de cette enveloppe provient du budget national : le gouvernement souhaite par ce biais combattre les graves problèmes de pollution auxquels est exposée la capitale espagnole. Ce budget ne sera toutefois accordé qu'à la condition que les travaux soient exécutés en 2016 : la course contre la montre a débuté !

De leur côté, les cyclistes madrilènes dénoncent régulièrement un manque de sécurité lié à la discontinuité des itinéraires, à la signalisation défaillante et, surtout, au non-respect des limites de vitesse par les automobilistes.

© URBAN_LENNY

## Danemark ⇨

# Aarhus donne le feu vert

© ID-ADVICE

Pour assurer davantage de sécurité et de fluidité aux déplacements à vélo, Aarhus expérimente, depuis près d'un an, un dispositif de détection des cyclistes à l'aide de tags RFID. Lorsque le « tag » (languette placée sur la roue avant du vélo) est détecté par le lecteur placé en amont du feu, celui-ci passe au vert, donnant ainsi la priorité au cycliste. Le dispositif n'est testé qu'à un seul carrefour, situé sur un itinéraire très fréquenté, et jusqu'à présent 200 vélos ont été équipés du précieux sésame. Mais 1 000 languettes supplémentaires devraient être distribuées dans le courant de cette année, et la ville pourrait éventuellement étendre le système à quelques autres carrefours. Selon le fournisseur, celui-ci représente une économie de 40% par rapport aux boucles de détection, grâce à son installation moins contraignante qui ne nécessite aucune saignée dans le revêtement.

© ID-ADVICE

## Pays-Bas ⇨

# Utrecht lance le jalonnement dynamique de parkings vélo

C'est une première mondiale : en juin dernier, Utrecht a inauguré 21 panneaux de jalonnement dynamique de parkings vélo dans le centre-ville. Ceux-ci indiquent en temps réel le nombre d'emplacements disponibles au sein de six parkings vélo couverts, sécurisés et gratuits. Ce dispositif va non seulement guider au mieux les cyclistes vers les emplacements libres, mais également permettre à la ville de mieux gérer les pics de fréquentation des parkings. Et c'est loin d'être inutile, lorsqu'on sait qu'Utrecht dispose actuellement de 12 000 emplacements vélo à proximité de la gare centrale, un nombre qui devrait atteindre 33 000 d'ici 2020.

**www.utrecht.nl/utrecht-fietst/p-route**

# GRACQ cherche non cyclistes… (et plus si affinité)

**Ce titre vous fait hausser les sourcils ? Pas étonnant, le GRACQ est un mouvement de cyclistes. Et pourtant, ces « non cyclistes » détiennent probablement la clé de la réussite de notre association. Il serait d'ailleurs plus judicieux de les appeler « cyclistes potentiels », car bon nombre d'entre eux n'auraient besoin que d'un petit coup de pouce pour se mettre en selle.**

© CLICOMBRE LIBRE

*Ooooh, plein de cyclistes potentiels !*

SI CHAQUE AUTOMOBILISTE REMPLAÇAIT OCCASIONNELLEMENT UN TRAJET EN VOITURE PAR UN TRAJET À VÉLO, L'IMPACT SERAIT ÉNORME. À NOUS DE LES ACCOMPAGNER AU MIEUX DANS CETTE DÉMARCHE.

Notre association fédère les cyclistes : plus ils sont nombreux, mieux c'est ! Mais comment accroître leur nombre ? Parcourons quelques faits et enseignements exposés par l'un de nos membres actifs.

## Fait n°1 : une poignée de cyclistes « purs et durs » vs plein de non cyclistes.

Nous pouvons dire sans crainte de nous tromper que notre pays compte au final peu de cyclistes « purs et durs » – nous entendons par là les cyclistes qui utilisent leur vélo tous les jours, ou à peu de choses près – et, à l'inverse, de très nombreuses personnes qui n'utilisent jamais le vélo pour se déplacer.

En tant que cycliste quotidien, j'ai toujours été vaguement conscient du fait que je ne représentais pas grand-chose par rapport à la masse des non cyclistes. Mais malgré tout, je ressens régulièrement ce petit sentiment de supériorité par rapport aux personnes qui prennent leur voiture pour aller grossir les embouteillages, qui polluent, et qui risquent de causer de graves accidents. Je me sens souvent très fier d'être un « vrai » cycliste et d'effectuer la majorité de mes déplacements à vélo.

Pourtant, quand je regarde ces chiffres, je dois bien me rendre à l'évidence : ces automobilistes coincés dans les embouteillages constituent un gigantesque potentiel. Sans eux, la part modale vélo n'évoluera jamais considérablement. Si chacun d'eux remplaçait occasionnellement un trajet en voiture par un trajet à vélo, cela aurait au final bien plus d'impact que quelques personnes qui abandonnent totalement la voiture au profit du vélo.

***Leçon n° 1 : ne sous-estimons pas l'importance des cyclistes potentiels.***

## Fait n°2 : les automobilistes me laissent bien souvent la priorité.

Il m'arrive régulièrement de devoir traverser une grand-route sur un passage pour cyclistes. Le code m'impose de céder le passage, mais malgré la masse de véhicules qui passent à cet endroit, je remarque que les automobilistes me laissent quasi systématiquement la priorité. Peut-être, me direz-vous, ignorent-ils que ce passage n'est pas prioritaire… mais quand même ! Je remarque qu'il en est de même aux carrefours : les automobilistes me laissent la priorité dans la majorité des cas, même lorsque je ne suis pas prioritaire.

Bien évidemment, il arrive aussi que certains automobilistes ne fassent pas preuve de courtoisie, ou ne respectent pas une priorité. Mais d'après mon expérience, il s'agit d'une minorité. Souvent, ce sont des circonstances particulières qui sont à l'origine d'un comportement irrespectueux : infrastructure mal conçue, mauvaise signalisation, stress… Et pour être tout à fait honnête, je dois avouer que mon comportement en tant que cycliste n'est pas toujours irréprochable non plus (que le cycliste qui n'a jamais grillé un feu ou une priorité me jette la première pierre).

***Leçon n°2 : reconnaissons que les cyclistes potentiels sont majoritairement de bonne volonté.***

## Fait n°3 : Voici Helga, cycliste potentielle. Se mettre au vélo est vraiment très dur pour Helga.

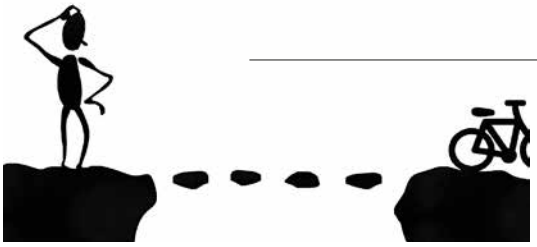
Pour vous, pour moi, faire du vélo est probablement quelque chose d'assez naturel. Nous y prenons plaisir, c'est peut-être même devenu un style de vie. Faire du vélo, c'est pratique et c'est tellement facile ! Il n'y a qu'à… s'acheter un bon vélo, avec l'équipement nécessaire. Repérer l'itinéraire le plus adéquat. Bien prendre sa place dans la circulation, connaître les règles du code spécifiques aux cyclistes. Et l'incontournable : prévoir un bon vêtement de pluie pour se protéger de la drache nationale.

Ce qui nous semble si facile – utiliser quotidiennement son vélo – relève du challenge pour la majorité des gens. Au Danemark, une enquête menée auprès d'un public de cyclistes novices[1] a démontré que la période précédant la mise en selle est caractérisée par de nombreux obstacles et inquiétudes (ce qui tend à prouver que le Danois n'est pas génétiquement prédisposé à la pratique du vélo).

Helga, qui entretemps est devenue cycliste néophyte, s'est tout d'abord posé une série de questions qui résonnaient comme autant d'obstacles : comment vais-je parvenir à attacher mes cheveux sous mon casque ? Que va devenir mon maquillage s'il pleut ? Que faire en cas de crevaison ? … Des difficultés qu'Helga a toutes dû surmonter. Pourtant aujourd'hui, se déplacer à vélo est devenu une évidence pour elle.

Il en est de même pour la plupart des cyclistes potentiels : ils se trouvent face à un fossé d'inquiétudes. S'ils parviennent à le franchir et enfourchent un vélo, ils oublieront rapidement l'existence de ce fossé. C'est ce qui s'est passé pour la plupart des personnes qui utilisent leur vélo tous les jours, et qui ont pourtant beaucoup de difficultés à imaginer désormais combien il peut être difficile de se mettre au vélo.

© ERIK



On ne peut donc qu'avoir du respect pour les personnes qui ont l'intention de se mettre au vélo, et il est important de comprendre comment les aider à « franchir le fossé ». Le mot d'ordre est sans aucun doute « faire preuve d'empathie », pour les accompagner au mieux dans leur démarche. Nos « vérités » de cyclistes – la voiture pollue, la voiture tue, la voiture coûte cher – sont très vraies. Pourtant, de tels propos risquent d'être peu efficaces lorsqu'il s'agit de convaincre un cycliste potentiel de se mettre en selle : personne n'aime être traité de pollueur ou d'égoïste, ce type de discours pourrait même fermer hermétiquement les cyclistes potentiels à toute ouverture.

***Leçon n°3 : montrons du respect et une empathie profonde pour Helga et les autres cyclistes potentiels. Seule une personne qui se sent comprise sera prête à écouter et à peut-être adopter un autre comportement.***

© S. PHILIPP

*Découverte pédestre d'un quartier de Vienne, dans le cadre du projet Switch.*

## Fait n°4 : Helga se mettra plus facilement au vélo après un déménagement.

De nombreuses études et projets, dont le projet européen Switch[2], l'on démontré : Helga sera bien plus encline à adopter un nouveau comportement à l'occasion d'un changement majeur dans sa vie : un nouveau travail, un déménagement, un problème de santé, une modification importante au niveau de la circulation (grève, travaux d'infrastructure, fermeture de tunnel…). Et dans ce cas, un accompagnement personnalisé l'aidera d'autant plus à franchir le pas.

***Leçon n°4 : profitons de changements majeurs dans les habitudes des cyclistes potentiels pour les encourager à changer de mobilité.***

« EMPATHIE » EST LE MAÎTRE-MOT : LA PLUPART DES CYCLISTES ONT TENDANCE À OUBLIER LE FOSSÉ D'INCERTITUDES QU'ILS ONT DÛ EUX-MÊMES FRANCHIR POUR SE METTRE EN SELLE.

1/ « How do we get more people to bike », Klaus Bondam, Danish Cyclists'Federetion, Velo-city 2015 Nantes.

2/ Le projet Switch a pour objectif d'aider les gens à utiliser la marche ou le vélo pour de courts trajets, en adoptant une approche personnalisée et en se focalisant sur les périodes de changement dans la vie d'une personne. www.switchtravel.eu

*Pour accompagner les citoyens vers une alimentation sans viande, Eva propose des recettes et des ateliers cuisine.*

LA TECHNIQUE DU « PAS À PAS » ET L'ACCOMPAGNEMENT DU CHANGEMENT PLUTÔT QUE LA CULPABILISATION SONT DES FONDAMENTAUX DE LA STRATÉGIE D'EVA.

## Une démarche inspirée d'une association… de végétariens !

Cette approche est directement inspirée de la stratégie adoptée par EVA, une association qui promeut le végétarisme avec succès. Sur le blog « the vegan strategist »[3], son directeur Tobias Leenaert en résume la démarche : « *Commençons par ne pas penser en termes de « convaincre » les gens, mais plutôt en termes de les « aider à s'ouvrir ». Nous ne devons pas nous poser en moralisateurs, ni en juges ou en policiers, mais plutôt en supporters* ».

Cette stratégie repose sur un principe fondamental, que Tobias Leenaert nomme « YANYA » - « You are not your audience » : vous n'êtes pas votre public. Bannir la viande de son alimentation pour mettre fin à la cruauté envers les animaux est une évidence pour les militants d'EVA. Cela l'est sans doute moins pour le grand public qui, même s'il est fondamentalement d'accord avec le fait que la cruauté envers les animaux n'est pas une bonne chose, aura besoin de davantage de motivation pour modifier son comportement alimentaire.

Estimant qu'un message positif a plus d'impact sur le grand public qu'un message culpabilisant, EVA a gommé les slogans du genre « holocauste dans votre assiette », au profit de messages ventant les bienfaits d'une alimentation plus saine et plus équilibrée, plus respectueuse de l'environnement, plus éthique.

L'association prône également la technique du « pas à pas » : il est plus facile d'encourager les gens à abandonner progressivement leur consommation de viande que de leur demander d'être végétarien du jour au lendemain. C'est ainsi qu'EVA a lancé le « jeudi veggie », qui incite les gens à ne pas consommer de viande un jour par semaine. C'est aussi une manière d'encourager l'offre de repas végétariens, et cette nouvelle offre va elle-même stimuler la consommation plus régulière de plats sans viande. Pour EVA, ce petit geste, s'il est reproduit par un grand nombre de personnes, aura un plus grand impact que la conversion d'un petit nombre au végétarisme pur.

3/ http://veganstrategist.org

## Un peu d'inspiration cycliste

De nombreuses actions destinées au grand public, organisées par le GRACQ ou auxquelles nous nous sommes associés, s'inscrivent tout à fait dans cette démarche.

### « Wanna be sexy ? »

C'est sur un ton résolument positif qu'a été déployée la communication auprès du public automobiliste lors de la dernière édition de la Semaine de la Mobilité. Un simple logo vélo constituait la réponse (efficace) à une série de questions affichées à l'entrée de plusieurs tunnels bruxellois : « Ça n'avance pas ? », « Fesses molles ? », « Grand-Place dans 5 minutes ? », « Wanna be sexy ? »…

### Bike Experience

Bike Experience, c'est un accompagnement complet pour aider le cycliste néophyte à surmonter ses craintes. Pro Velo met tout en œuvre pour lever les différentes difficultés auxquelles peut être confronté un-e cycliste débutant-e. Tu n'as pas de vélo ? On t'en prête un ! Tu n'es pas sûr d'avoir les bons réflexes sur la route ? On te propose une formation théorique et pratique, et l'aide d'un coach pour tes premiers trajets ! Tu as des questions ? Ton coach est là pour te conseiller : choix d'itinéraire, matériel, équipement…

© SILVIA VINCITORIO

### Balade à vélo pour les petits nouveaux

À Anderlecht, la locale GRACQ/Fietsersbond a développé deux circuits vélo et se propose d'accompagner les nouveaux habitants à la découverte de leur commune. Les itinéraires transitent par des sites d'intérêt général (maison communale, bibliothèque, gare du Midi…) mais aussi par des lieux culturels et touristiques et des espaces verts. Au-delà de la découverte des différentes facettes de leur nouvelle commune, l'objectif est de démontrer aux habitants fraîchement débarqués que le vélo est idéal pour les déplacements de proximité.

## Le cycliste, une race à part ?

Le langage contribuerait-il à entériner les oppositions entre usagers de la route ? C'est en tout cas la théorie de l'association *Seattle Neighborhood Greenways : « Lorsque vous pensez à quelqu'un en tant qu'automobiliste, ou cycliste, ou piéton, c'est très facile d'imaginer cette personne comme faisant en quelque sorte partie d'une tribu. Seattle Neighborhood Greenways a combattu cette approche en convaincant les militants de parler de « rouler à vélo », en tant qu'activité, plutôt que de « cycliste » en tant qu'identité. »* [4]

On parlera donc de « personne qui fait du vélo » plutôt que de « cycliste », et de « personne qui conduit une voiture » plutôt que d' « automobiliste ». Une approche qui permet d'apaiser les tensions, notamment lorsqu'il s'agit d'évoquer l'espace public et son partage, car elle évite la distinction « eux » contre « nous ». « *Le simple fait de rouler à vélo ne signifie pas que tu t'opposes de facto à toute personne qui conduit une voiture* ». A contrario, parler de « projet cycliste » semblerait impliquer, d'une certaine manière, que les personnes qui n'utilisent pas le vélo ne tirent aucun bénéfice du projet.

L'association a publié une liste d'expressions recommandées : sa traduction en français s'avère hasardeuse, mais la démarche prête sans aucun doute à réfléchir !

4/ M. ANDERSEN, « How smart language helped end Seattle's paralyzing bikelash », article publié le 04/02/2015 sur www.peopleforbikes.org

### Friday Bikeday ou favoriser le changement pas à pas

En septembre 2007, la région bruxelloise lançait le tout premier « Friday Bikeday » (vendredi, jour du vélo). Les entreprises participantes s'engageaient ainsi à inciter les travailleurs à se rendre au boulot à vélo le vendredi. Un écho direct au « casual Friday » qui autorise une tenue vestimentaire plus décontractée à l'approche du week-end. Un jour par semaine à vélo… et plus si affinité ? L'initiative n'existe plus telle quelle mais s'est finalement muée en un programme permanent : *Bike to Work*.

B.V.Z ET F.C.

PTP-Cycle

## PTP-Cycle, focus sur le conseil personnalisé

PTP-Cycle, c'est un projet répliqué dans cinq villes européennes qui propose une démarche personnalisée (*Personnal Travel Planning*) pour aider divers publics cibles à se mettre au vélo.

En Belgique, Anvers teste notamment la méthode auprès des entreprises situées sur l'axe de la future ligne de tram Noorderlijn. Au programme : distribution d'information spécifique à chaque implantation (cartes vélos, conseils, services disponibles) et, surtout, rencontres en face-à-face sur le terrain afin de déterminer, pour chaque personne, les obstacles au changement. Des questions comme « je ne sais pas où trouver un vélo d'occasion », « je n'ai plus fait de vélo depuis que je suis tout petit » ou encore « comment je fais quand il pleut » ont toutes une réponse, parfois très simple.

À Londres, cette méthode appliquée au quartier de Haringey a permis d'enregistrer des résultats impressionnants : 15% de déplacements à vélo supplémentaires, 28% à pied et 19% d'autosolisme en moins.

**ptpcycle-europe.eu**

## Un café-débat ?

Comment mettre (beaucoup) plus de gens à vélo ? Quelle stratégie privilégier ? Existe-t-il une recette à appliquer, des ingrédients à combiner ? Le sujet mérite débat !

Si tu as envie d'en savoir plus, si tu as un avis sur la question, si l'idée d'un café-débat te plaît, n'hésite pas à proposer ton petit coup de main pour l'organisation.

**Séverine Vanheghe**
**severine.vanheghe@gracq.org – T 081 39 07 14**

# Pistes cyclables non obligatoires : réclamons-les !

D7

D9

D10

F99a

F99b

En Belgique, les pistes cyclables ou cyclo-piétonnes signalées par des signaux bleus ronds D7/D9/D10 sont d'usage obligatoire. À certains endroits, leur utilisation pose clairement problème, par exemple lorsque les cyclistes sont obligés de partager un trottoir (souvent étroit) avec les piétons. Si les cyclistes moins aguerris apprécient de pouvoir circuler en dehors du trafic, ce n'est pas le cas des cyclistes plus rapides, pour qui circuler sur la chaussée est une solution bien plus adaptée. Au final, cette obligation est inconfortable et pénalisante, tant pour les piétons que pour les cyclistes.

EN BELGIQUE, LES PISTES CYCLABLES SONT D'USAGE OBLIGATOIRE. DES PISTES CYCLABLES CONSEILLÉES, TELLES QU'ELLES EXISTENT EN FRANCE, SERAIENT POURTANT TRÈS UTILES DANS CERTAINS CAS.

*Pont des Ardennes, à Namur : le panneau F99 autorise l'usage du trottoir par les cyclistes, sans obligation. Il est doublé d'un panneau de courtoisie entre usagers.*

Le signal F99, qui désigne un chemin réservé dont l'usage n'est pas obligatoire, pourrait constituer une solution. Mais le code de la route actuel comporte deux difficultés pour le gestionnaire de voirie :

> ce panneau ne peut être utilisé que pour qualifier une voirie dans son ensemble (comme un RAVeL), mais pas une partie de la voirie (comme un trottoir ou un accotement longeant la chaussée).

> ce panneau réserve la voirie à tous les usagers mentionnés par un pictogramme (piétons, cyclistes, cavaliers…), mais il n'existe pas de version de ce panneau destinée aux seuls cyclistes. Celle-ci existe pourtant chez nos voisins français (C113).

## Plus de souplesse !

Le GRACQ prône donc plus de souplesse dans l'utilisation du signal F99 afin qu'il puisse être utilisé sur une partie de la voirie seulement, et qu'il soit possible de l'utiliser avec le pictogramme vélo uniquement.

Techniquement, cela nécessite que l'arrêté royal du 1er décembre 1975 (code de la route) soit modifié en ce sens :

> que le gestionnaire de voirie puisse proposer des cheminements à caractère non obligatoire pour les cyclistes, en autorisant l'usage des panneaux F99a, F99b et F99c sur une partie de la voie publique seulement [articles 2.34, 22quinquies et octies et 40 à modifier] ;

> que le panneau F99a puisse être clairement utilisé avec le seul logo vélo [article 71 à clarifier].

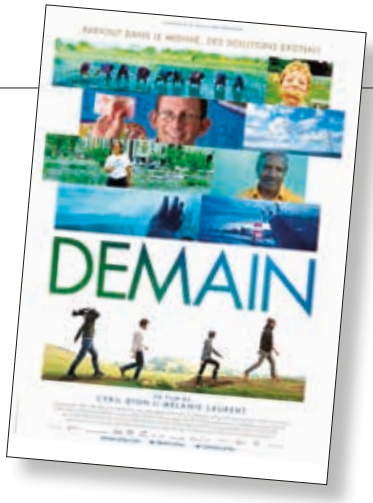
## Que puis-je faire ?

La modification de ces quelques lignes dans le texte légal relève des compétences de la ministre fédérale de la Mobilité. Un courrier pré-rédigé est disponible sur le site du GRACQ.

**Rendez-vous sur : www.gracq.org/demander-des-pistes-cyclables-non-obligatoires et appuyez notre demande auprès de Jacqueline Galant en quelques clics seulement.**

Vous pouvez aussi transmettre votre propre demande à : jacqueline.galant@galant.fed.be

# « Demain » : ce qu'on en a pensé




Difficile de passer à côté de *Demain*. Si ce documentaire a tant fait parler de lui, c'est sans doute parce qu'il se veut résolument optimiste, en présentant une série d'initiatives concrètes, des réponses aux enjeux environnementaux et sociaux du 21e siècle.

À Gembloux aussi, la projection du documentaire au centre culturel a récolté un grand succès. L'avis du GRACQ de Gembloux, associé à l'évènement :

## Ce qu'on a aimé

> Le film touche un public large, le message peut faire mouche auprès d'une plus large partie de la population
> On aborde des enjeux importants pour la préservation de la planète, de ses ressources et pour le bien-être de l'humanité.
> Le film montre des solutions possibles et des idées d'actions que chacun peut mener, dont l'utilisation du vélo. On notera notamment l'exemple de Copenhague, où la moitié des déplacements se font à vélo : un exemple inspirant pour nos élus.
> Les personnes interrogées sont intéressantes et relativement convaincantes.
> Les belles images.

## Ce qu'on regrette

> Le film donne l'impression que le changement sera facile et n'en montre pas forcément l'urgence. Si le public est conscientisé, il est également tranquillisé : « tout va bien, le changement est en cours ».
> Il est difficile de tout assimiler en un seul visionnage : le film est assez long et contient beaucoup d'éléments qui prêtent à réflexion.
> Cela reste une fiction et manque de nuances : ce qui est montré ne reflète pas toujours la réalité.
> Le film est moins enthousiasmant que le documentaire « En quête de sens » (à voir également).

## Quelles suites ?

À Gembloux, la projection de *Demain* a mobilisé une série d'acteurs œuvrant à la transition au niveau local. Le prochain débriefing de l'évènement sera l'occasion de réfléchir à un projet commun pour encourager l'évolution de Gembloux vers un demain plus soutenable et viable pour nos enfants.

**GRACQ de Gembloux**
**gembloux@gracq.org – gembloux.gracq.org**

## Demain

**Genre** : documentaire
**Réalisation** : Cyril Dion et Mélanie Laurent
**Sortie** : 2015
**Durée** : 118 minutes
**Récompenses** : *Salamandre d'Or* (Sarlat), meilleur documentaire au festival *Ram Dam* (Tournai), nomination pour le meilleur documentaire aux *Césars* 2016.

# Le Mont-Saint-Michel avec Dynamobile

Cette année, Dynamobile vous emmène à la baie du Mont-Saint-Michel ! Du 15 au 25 juillet, joignez-vous aux 150 cyclistes qui parcourront 600 kilomètres entre Massy (Paris) et le Mont-Saint-Michel. Des vacances actives placées sous le signe de la découverte et de la convivialité, mais qui vous permettront en outre de soutenir le vélo comme moyen de déplacement.

Les étapes du voyage (encore provisoires) : Bruxelles > Massy en car, puis Massy (Orsay) > Rambouillet > Chartres > Condé-Sur-Huisne > Alençon > La Ferté-Macé > Isigny-le-Buat > Avranches. Retour vers Bruxelles en car.

**Infos et inscriptions : www.dynamobile.net**

KLIMAATZAAK

# Klimaatzaak passe à l'action… en justice

La demande de Klimaatzaak (Action pour le Climat), c'est que les autorités belges passent des paroles à l'action pour atteindre l'objectif de réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre (par rapport aux émissions de 1990). Après une mise en demeure envoyée le 1er décembre 2014 aux quatre gouvernements belges (fédéral et régionaux), puis une rencontre entre les différentes parties où il est apparu qu'aucun consensus n'était envisageable, Klimaatzaak a décidé de porter l'affaire devant les tribunaux. À l'origine de cette initiative, onze citoyens qui s'expriment en leur nom propre. « *Esquiver cette prise de décision est un acte de négligence coupable*, explique Lambert Schoenmaekers, l'un des fondateurs de l'asbl. *Par contre, le fait de prendre ses responsabilités offre de la perspective, et génère – paradoxalement peut-être – de la croissance harmonieuse. C'est pour aider nos dirigeants à entamer cette inversion vitale que je soutiens ce Klimaatzaak […]* ». Vous aussi, en tant que citoyen belge, vous pouvez soutenir l'action en justice !

## Soyez co-demandeurs

L'action pour le climat a reçu des milliers de déclarations de citoyens inquiets, qui demandent à ce que leur voix soit aussi entendue en salle d'audience. En tant que citoyen, vous pouvez vous aussi vous faire entendre et soutenir l'action en justice de Klimaatzaak en devenant co-demandeur. Aucun demandeur ne devra payer de frais de justice, quelle que soit la sentence du juge.

## Soutenez financièrement l'action

L'absl travaille autant que possible avec des volontaires. Mais la procédure judiciaire peut durer très longtemps et nécessite d'importants moyens financiers : préparation du procès, achat de matériel, soutien technique et logistique, communication… C'est pourquoi Klimaatzaak lance un appel aux dons : l'objectif est de collecter 180 000 €. À l'heure actuelle, 70% du montant a été réuni.

**klimaatzaak.eu – info@klimaatzaak.be**

# Le casque 100% biodégradable

Après le casque vélo en carton, voici… celui en bois. Rien de très révolutionnaire jusqu'ici. La véritable particularité de ce modèle réside dans le fait qu'il est entièrement réalisé à partir de produits forestiers : il est donc 100% biodégradable. La coque extérieure est constituée d'un placage en bois, et les sangles de papier renforcé. L'intérieur du casque est tapissé de « Cellufoam », un tout nouveau matériau composé de nanocellulose (extraite de la pulpe de bois) capable d'absorber les chocs de la même manière que le polystyrène habituellement utilisé dans les casques vélo.

Alors verra-t-on prochainement des casques en bois sur nos routes ? Rien n'est moins sûr, car aucune information n'a encore transpiré à ce sujet. Pour la start-up suédoise Cellutech, à l'origine de ce prototype, celui-ci ne serait qu'une des applications du Cellufoam. Les concepteurs annoncent des développements possibles dans des domaines tels que l'emballage ou la construction. Si ce nouveau matériau trouve le chemin de la commercialisation, il n'est donc pas encore sûr que cela soit sous la forme d'un casque pour cycliste.

**www.cellutech.se/helmet.html**

Sur présentation de votre carte de membre, vous pourrez bénéficier de nombreuses réductions chez nos partenaires ! Découvrez l'ensemble de vos avantages sur : www.gracq.org/membre

CARTE DE MEMBRE

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Date de validité : voir verso

# Agenda

## MARS

**BRUXELLES – SAMEDI 12/03 DE 10H À 13H**
**FORMATION « BASE DE DONNÉES »**
En une matinée, apprenez à maîtriser la base de données du GRACQ, un outil précieux pour gérer les contacts utiles pour votre groupe local.
Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

**BRUXELLES – SAMEDI 12/03 DE 14H À 17H30**
**FORMATION « À VÉLO DANS LE TRAFIC »**
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic. Rendez-vous à 13h45 au parc du Cinquantenaire (côté Mérode).
Julio Sanchez – info@gracq.org – 02 502 61 30

**BRUXELLES – SAMEDI 19/03 DE 10H À 16H30**
**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**
La matinée sera consacrée à des ateliers thématiques + sérigraphie. La partie officielle (approbation des comptes, décharge aux administrateurs, élections de membres effectifs ou d'administrateurs...) se déroulera l'après-midi. Le lunch de midi sera partagé avec l'assemblée générale de Pro Velo.
Aurélie Willems
aurelie.willems@gracq.org – 02 502 61 30

## AVRIL

**BRUXELLES – SAMEDI 16/04 DE 14H À 17H30**
**FORMATION « À VÉLO DANS LE TRAFIC »**
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic. Rendez-vous à 13h45 au parc du Cinquantenaire (côté Mérode).
Julio Sanchez – info@gracq.org – 02 502 61 30

**NAMUR – SAMEDI 30/04 DE 11H30 À 16H30**
**FORMATION « DIALOGUER AVEC SA COMMUNE »**
Venez découvrir les organes de consultations qui existent au niveau communal, les compétences de différents niveaux de pouvoir ainsi que votre rôle en tant que représentant-e des cyclistes.
Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

## MAI

**BRUXELLES – SAMEDI 14/05 DE 14H À 17H30**
**FORMATION « À VÉLO DANS LE TRAFIC »**
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic. Rendez-vous à 13h45 au parc du Cinquantenaire (côté Mérode).
Julio Sanchez – info@gracq.org – 02 502 61 30

**NAMUR – SAMEDI 21/05 DE 10H À 15H30**
**FORMATION « AMÉNAGEMENTS CYCLABLES »**
La matinée sera consacrée aux notions théoriques relatives aux aménagements cyclables, et plus spécifiquement à la cohabitation entre cyclistes et piétons en milieu urbain. L'après-midi se déroulera sur le terrain, à la rencontre de bons et mauvais exemples d'aménagements.
Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

**Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur www.gracq.org.**
**Pour l'agenda des activités cyclistes dans votre région, rendez-vous sur www.maisondescyclistes.be**

Non distribution ou changement d'adresse
**Secrétariat GRACQ – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles**

**Les Maisons des Cyclistes, à votre service !**
Location de matériel, petites réparations, formations, vélotours guidés, gravure du vélo, boutique, info et conseils : les Maisons des Cyclistes facilitent le quotidien des cyclistes. Sur présentation de votre carte de membre du GRACQ, vous profitez en plus de 10% de réduction sur tous les services.

**www.maisondescyclistes.be** (Wallonie)
**www.provelo.org** (Bruxelles)

## Le GRACQ près de chez vous

**Secrétariat général**
**Maison des Cyclistes de Bruxelles**
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles
T 02 502 61 30
info@gracq.org

**Secrétariat wallon**
**Mundo-n**
Rue Nanon 98
5000 Namur
T 081 39 07 14
wallonie@gracq.org

www.gracq.org

www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq

| | | |
|---|---|---|
| **Régionale bruxelloise** | Alexandra Jimenez | T 02 502 61 30 |
| **Régionale wallonne** | Didier Blavier | T 0478 46 38 38 |
| **Bruxelles & env.** | | |
| Anderlecht | Pascale Panis | T 0476 25 33 01 |
| Auderghem | Laurent Deketelaere | T 0477 62 34 37 |
| Bruxelles Pentagone | Matthieu Gaillet | T 0495 26 78 97 |
| Bruxelles Nord-Ouest | Raphaël Bourgeois | T 0485 95 31 73 |
| Etterbeek | Eloïse Dhuy | T 0489 58 05 35 |
| Evere | Bernard Dehaye | T 02 215 36 25 |
| Haren | Laurent Moulin | T 0499 03 09 01 |
| Ixelles | Pauline de Wouters | T 0487 78 72 15 |
| Jette | Guy Egerickx | T 02 424 27 13 |
| Linkebeek | Jérôme Sedyn | T 0477 25 11 32 |
| Saint-Josse | Daniel Apelbaum | T 02 242 42 54 |
| Saint-Gilles | Jean-Michel Pochet | T 0477 60 46 67 |
| Schaerbeek | Luc Degraer | T 02 215 45 94 |
| Uccle | Thierry Wynsdau | T 0498 54 05 90 |
| Watermael-Boitsfort | Geoffroy de Lavareille | T 0486 05 86 52 |
| Woluwe | Mihai Bâja | T 0498 06 42 58 |
| **Brabant wallon** | Philippe Degand | T 010 65 66 90 |
| Braine-l'Alleud | Fabienne Leclère | T 02 387 15 89 |
| Braine-le-Château | Pierre Depret | T 02 366 04 88 |
| Chastre | Fabrice Dehoux | T 0474 68 17 17 |
| Chaumont-Gistoux | Yvan Capouet | T 0499 35 29 52 |
| Court-St-Etienne | Jean-Luc de Wilde | T 010 61 69 39 |
| Genappe | Tanguy Isaac | T 067 84 07 86 |
| Grez-Doiceau | Henri Briet | T 010 84 40 55 |
| Lasne | Daniel Dekkers | T 02 633 47 59 |
| Mont-St-Guibert | Etienne Pluijgers | T 0477 61 45 53 |
| Nivelles | Francis Doignies | T 0497 54 82 70 |
| Orp-Jauche | Bernard Collin | T 0474 85 71 48 |
| Ottignies-LLN | Bernard De Maet | T 0498 70 99 99 |
| Perwez | Dominique Berghman | T 081 65 61 94 |
| Rebecq | Claudine Lienard | T 067 63 67 54 |
| Rixensart | Anne Pia Van Bellinghen | T 02 653 47 87 |
| Tubize | Marie Deprez | T 0485 43 64 66 |
| Villers-la-Ville | Dimitri Phukan | T 0486 56 88 66 |
| Walhain | Renate Wesselingh | T 010 65 12 05 |
| Waterloo | Jean-Louis Verboomen | T 0475 61 43 87 |
| Wavre | Georges Martens | T 010 41 44 42 |

| | | |
|---|---|---|
| **Hainaut** | | |
| Ath | Jean-Michel Lega | T 0495 50 66 6 |
| Braine-le-Comte | Catherine Huyghe | T 067 55 35 37 |
| Charleroi | Hélène Moureau | T 0498 72 09 35 |
| Comines | Édouard Debelder | T 056 55 73 78 |
| Courcelles | Laurent Lesage | T 071 46 40 54 |
| Écaussines | Jean-Philippe Jaminon | T 0473 78 43 75 |
| Fleurus | Emmanuel Lecharlier | T 071 81 95 99 |
| Fontaine-l'Évêque | Nicolas Ziolkowski | T 0474 41 29 15 |
| Gerpinnes | Philippe Bouvy | T 0472 94 76 23 |
| La Louvière | Matthieu Coulonval | T 0479 02 44 63 |
| Leuze-en-Hainaut | Marina Dedier | T 069 23 41 96 |
| Mons | Sylvain Duquenne | T 0472 56 63 95 |
| Mouscron | Christophe Boland | T 0478 53 15 78 |
| Pont-à-Celles | Jean-Marc Malburny | T 071 84 25 46 |
| Seneffe | Philippe De Troy | T 0477 47 12 16 |
| Soignies | Christian Degrave | T 0473 93 27 43 |
| Tournai | Gisèle Roland | T 0476 25 67 50 |
| **Liège** | Didier Blavier | T 0478 46 38 38 |
| Ans | Emmanuel Mortier | T 04 246 48 36 |
| Basse-Meuse | Bernard Gabriel | T 0495 78 08 52 |
| Chaudfontaine | Éric Villers | T 04 365 66 95 |
| Donceel | Vincent Cardyn | T 019 33 12 65 |
| Esneux | Arnaud Ollivier | T 0494 70 32 02 |
| Eupen | Arnold François | T 087 56 03 71 |
| Hannut | Philippe Lederer | T 0474 79 16 84 |
| Herstal | Michel Murzeau | T 04 264 83 94 |
| Huy | Liliane Schaner | T 0494 59 64 64 |
| Liège | Johan Tirtiaux | T 0496 80 56 73 |
| Verviers | Jean-Pierre Bertels | T 0475 75 59 22 |
| **Luxembourg** | | |
| Arlon | Halinka Nagoda | T 0495 51 53 68 |
| Libramont | Philippe Coibion | T 061 25 61 48 |
| Marche-en-Famenne | Sylvie Ferrant | T 0479 64 68 57 |
| **Namur** | | |
| Assesse | Patrick Colignon | T 083 69 92 75 |
| Ciney | Patrick Jacquemin | T 0477 56 09 65 |
| Gembloux | Patrick Hoebeke | T 0476 61 60 55 |
| Mettet | Francis Hance | T 071 72 82 12 |
| Namur | Jean-Paul Dock | T 081 73 66 22 |
| Rochefort | Didier Corbion | T 084 21 08 67 |
| Yvoir | Wim Verhoeve | T 0473 36 83 86 |
| **Fietsersbond : association partenaire néerlandophone** | | |
| Secrétariat bruxellois | brussel@fietsersbond.be | T 02 502 68 51 |

**Vous désirez envoyer un courrier électronique à une locale du GRACQ ? Toutes les adresses de contact sont sous la forme : *locale@gracq.org* (exemple : locale d'Esneux : *esneux@gracq.org*).**

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Éditeur responsable : Bernard Dehaye – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X