

GRACQ *mag*

Mons ⇒
**La gare de
Calatravaux**
p.7

Espace membre ⇒
**Il est là
pour vous !**
p.8-9

Bruxelles ⇒
**Ring for
Franklin !**
p.10

Matériel ⇒
**Bike43 : un vélo
pour trois**
p.18





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.

PRÉSIDENTE

Hélène Moureau

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

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

NOS SOUTIENS



Wallonie



RÉGION DE
BRUXELLES-
CAPITALE



Banque Triodos

La banque durable



FÉDÉRATION

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.

ESPACE MEMBRE

gracq.org/extranet

Identifiant : **membre**

Mot de passe : **cyclophile**

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

Édito ➔

Les petits ruisseaux



Notre association est formidable : nous fédérons des personnes autour d'un objet, solution d'avenir à plusieurs de nos problèmes de société et travaillons ensemble pour que cet objet puisse être à la portée de tous. Pourtant, pour les cyclistes aguerris que nous sommes, et avec les années d'expérience qui sont derrière nous, nous oublions parfois que le chemin que nous avons parcouru n'est pas forcément aussi facile pour les néophytes.

C'est par l'exemple que, jour après jour, nous montrons que le vélo est un outil possible pour se déplacer et une alternative crédible à la voiture. Mais c'est aussi par des discussions informelles en se basant sur le vécu de notre interlocuteur. Chacun vit les choses selon sa propre réalité et a sûrement de très bonnes raisons de ne pas utiliser le vélo comme moyen de déplacement. Mais si la personne se montre ouverte, nous pouvons alors l'aider à s'outiller au mieux. Il y a le choix du vélo, de l'éclairage, "casque ou pas casque ?", "quel chemin vais-je utiliser ?" etc. Nous avons sans doute aussi eu ces réflexions, et patiemment nous pouvons répondre à ces interrogations.

Notre association doit être présente pour les cyclistes qui débutent mais aussi, pour celles et ceux qui n'ont pas encore débuté. Il est encore courant de rencontrer des adultes qui n'ont jamais eu la chance d'apprendre à rouler à vélo. Pourquoi ne pas prendre le temps de leur enseigner ce plaisir ?

Notre association a ceci de merveilleux que nous pouvons investir notre énergie dans des sujets qui peuvent être très différents les uns des autres. Certains membres se passionnent pour les questions du code de la route, les aménagements cyclables de qualité, le lobbying, alors que d'autres auront (aussi) le bonheur de trouver leur place dans un groupe local, dans l'interpellation de décideurs politiques ou, tout simplement, en apprenant à leurs enfants à se déplacer à vélo de manière autonome. Certains membres travaillent en groupe, d'autres de manière individuelle. J'espère que chacun d'entre vous a trouvé la place qui lui convient dans notre association qui, jour après jour, œuvre pour faire du vélo un outil à la portée du plus grand nombre. Le GRACQ Mag de ce début de printemps se focalise sur les feux de signalisation, outils utilisés pour fluidifier le trafic. Mais lorsqu'on constate le nombre important de cyclistes qui passent au rouge, on peut s'interroger sur ce qui pousse autant de personnes à outrepasser le code de la route. L'outil est-il encore bien adapté ? Comment pouvons-nous l'améliorer ? Nous y répondons dans ce magazine !

HÉLÈNE MOUREAU – PRÉSIDENTE



Avantage membres ⇒

Vol de vélo : une assurance à petit prix pour vous



Chaque année, c'est près de 35 000 vélos qui sont volés en Belgique. Pour le GRACQ, la lutte contre le vol de vélos et l'augmentation de l'offre en stationnement de qualité pour les cyclistes restent des priorités. À côté de cela et vu les timides résultats sur le terrain, vous êtes nombreux à envisager la prise d'une assurance pour votre vélo.

Votre bécane reste souvent à l'extérieur ? Vous venez d'acquérir un vélo à assistance électrique ? Alors il peut être intéressant pour vous de souscrire une assurance. Le GRACQ s'est tout récemment

associé à Allianz Global Assistance pour vous offrir une assurance à moindre prix. Vous pouvez opter pour une assurance vol, mais aussi pour une couverture complète qui inclut le dépannage et les dégâts matériels.

Parmi les avantages de cette assurance, pointons notamment : la couverture en cas de vol de votre vélo dans le monde entier, pas de franchise ni de dépréciation de votre vélo s'il est volé durant les trois premières années (sauf pour les VTT et les vélos de course), une prime particulièrement intéressante pour les vélos à assistance électrique. Vous paierez par exemple 57,78 € par an pour l'assurance vol d'un vélo électrique d'une valeur de 2 500 €, et 75,55 € pour l'assurance omnium (réduction membre GRACQ déduite).

Évidemment, conclure une assurance ne doit en aucun cas vous dissuader d'investir dans un bon cadenas et de suivre les traditionnels conseils pour bien accrocher son vélo.

Vous souhaitez en savoir plus ?

Rendez-vous sur notre site internet :
www.gracq.org/reductions
www.gracq.org/comment-eviter-le-vol

ou contactez directement notre courtier, le groupe Dédale, pour toute question au sujet de cette assurance :
info@dedale-assurances.be

Allianz Global Assistance

En tant que membre du GRACQ, bénéficiez de 10% de réduction sur l'assurance vélo d'Allianz Global Assistance qui couvre le vol de votre vélo mais aussi les dégâts matériels et le dépannage.

Belgique ⇒

Déplacement domicile-travail à vélo ? Une bonne nouvelle !

Les employeurs ont la possibilité de défrayer leurs employés pour les déplacements domicile-travail effectués à vélo. Le montant de l'exonération fiscale de cette "prime vélo" vient d'être porté à 0,23 €/km (exercice d'imposition 2018 – revenus 2017). Une excellente nouvelle pour tous ceux qui bénéficient de cet avantage.

Le GRACQ continue également de plaider pour que cette mesure, laissée à la discrétion de l'employeur, devienne une obligation. Car c'est un fait : bénéficier d'une "indemnité vélo" encourage fortement les travailleurs à enfourcher leur bicyclette, comme le démontre le dernier diagnostic du SPF Mobilité. Avec tous les avantages que cela comporte pour la santé, la mobilité, l'environnement, l'économie...



© JEAN-FRANÇOIS GORNET



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Des nouvelles de Bruxsel'air,



Tout cycliste au quotidien a déjà fait l'expérience : l'air que nous respirons en Belgique est de qualité (très) médiocre. On estime ainsi à 12 000 par an le nombre de personnes qui décèdent prématurément des suites de la mauvaise qualité de l'air dans notre pays. Tout cela sans compter les conséquences sur la qualité de vie et les pertes économiques liées aux maladies qui en résultent. Parce que le vélo est un excellent moyen de transport "zéro émission" et que la problématique interpelle un grand nombre d'entre vous, un groupe de travail a été créé il y a quelques mois.

Après avoir sillonné Bruxelles en mesurant la qualité de l'air grâce à des instruments fournis par l'administration bruxelloise (voir GRACQ Mag n°23), nos dynamiques volontaires ont décidé de ne pas s'arrêter en si bon chemin et de mener des actions de sensibilisation auprès de la population et de nos politiciens. Ils ont organisé une rencontre-débat avec une spécialiste du sujet, la professeure Catherine Bouland. Ils ont également accompagné et filmé le trajet "domicile-travail" de plusieurs politiques belges (la ministre bruxelloise de l'Environnement, le ministre bruxellois de la Mobilité, le commissaire européen pour l'Environnement et le bourgmestre de la Ville de Bruxelles) afin de mesurer avec eux la pollution de l'air. Ils viennent également (en février 2017) d'organiser une action de grande envergure à Bruxelles pour protester contre l'inaction en la matière (lire article infra).

Leurs efforts sont d'ailleurs de plus en plus reconnus : il n'est désormais plus rare d'entendre l'un d'entre eux à la radio, ou de lire une de leurs interventions dans les médias. Le groupe s'est aujourd'hui élargi à de nombreux non-cyclistes. N'hésitez pas à suivre leurs aventures sur les médias sociaux (@BruxselAIR, sur Facebook et Twitter) et rejoignez leur mailing list pour être tenus au courant de leurs activités !

L. DE MUELENAERE

Haut les masques !

Le groupe Bruxsel'air, soutenu par le GRACQ, le Bral et Greenpeace, a mené une action de visibilité à Bruxelles. Pour dénoncer la piètre qualité de l'air, de nombreux volontaires ont "secouru" une centaine de statues de la capitale en les équipant de masques.

Une manière originale et percutante d'adresser un message fort aux pouvoirs publics : une meilleure qualité de l'air passera obligatoirement par une meilleure gestion de la mobilité. De nombreuses grandes villes européennes ont franchi le pas : péages urbains, zones de basse émission, interdiction des véhicules diesel... Chez nous ? On attend toujours.

Le succès de l'action, bien relayée par la presse et sur les réseaux sociaux, est un bel encouragement à de futures manifestations de ce genre.



Belgique ⇒

Le thermomètre cycliste a dévoilé ses secrets !



Le mardi 21 février, au cours d'une conférence de presse, le GRACQ et le Fietsersbond ont présenté à la presse et aux politiques les résultats d'une grande enquête cycliste nationale à laquelle vous aviez été près de 7 000 à répondre.

Recensant l'avis des cyclistes mais également des non-cyclistes, l'enquête relevait à la fois le niveau de satisfaction des pre-

miers concernant dix thématiques précises et les obstacles à la mise en selle pour les seconds.

Clôturée par un petit mot des représentants politiques de chaque Région et du Fédéral, la présentation à la presse a bénéficié d'un beau retour médiatique, preuve s'il en était que les soucis en matière de mobilité et de qualité de l'air sont au centre des préoccupations actuelles.

Cette vaste enquête fera l'objet du dossier thématique de notre prochain GRACQ Mag.

À ne pas manquer donc !

KLIMAATZAAK

Belgique ⇒

L'Affaire Climat continue...

De la qualité de l'air aux changements climatiques, la transition est facile à faire. L'inertie de nos politiques face à l'ampleur des problèmes liés à la pollution a décidé un collectif de citoyens à passer à l'action. En juin 2015, l'ASBL Klimaatzaak se lançait dans un procès fleuve contre les quatre autorités belges (les trois Régions et l'État belge).

Les autorités concernées entament beaucoup de recours afin de retarder la tenue d'un vrai débat de fond sur le problème, mais cela n'altère en rien la motivation de



l'ASBL qui continue son combat pour une justice climatique.

Klimaatzaak continue de solliciter l'aide de donateurs, mais il est également possible de soutenir cette action de façon plus symbolique : en devenant co-demandeur et en apportant sa voix à l'ASBL qui se trouve ainsi renforcée dans son combat. ♦

Plus d'infos ?

➤ www.klimaatzaak.eu



Wallonie ⇒

Rencontres des membres wallons



Comme chaque année en Wallonie, le secrétariat du GRACQ convie ses membres à partager un moment convivial et informatif. Pour les membres plus actifs, c'est l'occasion de se retrouver et de voir naître des projets communs. Pour les autres, cette rencontre leur permet de découvrir des actions ou projets menés par nos groupes locaux.

En 2016, la rencontre de nos membres a eu lieu à deux reprises. La première s'est tenue à Court-Saint-Etienne le samedi 12 novembre. Elle concernait surtout la province du Brabant wallon car plusieurs

dossiers vélo méritaient d'y être débattus. Les sujets ayant retenu l'attention de nos trente Gracquistes étaient : le RER vélo, les points-nœuds en Brabant wallon, les rencontres avec le Service Public de Wallonie pour le district de Nivelles et le Conseil Consultatif de la Mobilité en Brabant wallon. Aux dires d'un de nos membres brabançons : *"cette rencontre fut une réussite. Un lieu convivial et original, l'agrément du boire et du manger, le contenu des interventions, les échanges avec les participants..."*



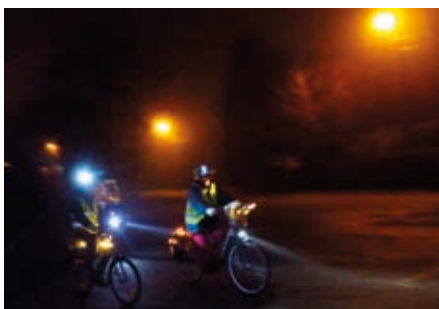
La deuxième rencontre s'est déroulée le vendredi 9 décembre à Namur et a rassemblé une quinzaine de membres wallons. Cette soirée s'est déroulée en deux temps : la présentation de certaines actions par leurs représentants, suivie de quatre ateliers ayant pour objectif de faire remonter les besoins des groupes locaux et des membres. Le tout était entrecoupé d'une petite pause dînatoire lors de laquelle les participants ont pu mieux faire connaissance. Suite à cette rencontre le groupe local de Namur compte désormais deux nouveaux membres actifs lors de ses réunions mensuelles.

Cela prouve encore une fois qu'il est important d'entretenir ces instants rassembleurs.

S. VANHEGHE

Ottignies-Louvain-La-Neuve ⇒

Des lucioles à vélo



Les longues soirées d'hiver peuvent être idéales pour les actions de sensibilisation à la pratique du vélo, surtout lorsqu'il s'agit d'aborder la problématique de l'éclairage ! Le GRACQ Ottignies-Louvain-La-Neuve organise depuis quelques années sa traditionnelle "Balade aux Lucioles".

Pour cette 7^e édition, les organisateurs avaient prévu un itinéraire de 25 km de plaisir cycliste. Leur souhait était de traverser des endroits peu ou pas du tout éclairés comme le Bois des Rêves, et aussi des zones plus urbaines, comme le centre d'Ottignies et la Grand-Place de Louvain-La-Neuve. Tout cela à un rythme familial (12 km/h de moyenne) et dans une ambiance décontractée.

Les participants (dont la plus jeune n'avait pas deux ans et demi !) avaient pour l'occasion laissé libre cours à leur imagination pour décorer leur vélo de lumières. Le cortège n'est donc pas passé inaperçu. Une belle façon d'attirer l'attention des autres usagers sur la cause du vélo, tout en sensibilisant les cyclistes à la question

de la sécurité qui passe surtout par la visibilité.

L'action s'est terminée autour d'un bol de soupe bien chaud par une remise de prix pour le vélo le mieux illuminé !



Mons ⇒

Comment se rendre à vélo à la gare de Calatravaux ?



Tout le monde a entendu parler de Santiago Calatrava, l'architecte que le monde entier s'arrache. Louvain et Liège se sont dotées d'une nouvelle gare signée Calatrava, Mons a embrayé. Si les projets de l'architecte suscitent l'admiration de nombreuses personnes, les polémiques enflent quand on évoque le surcoût des travaux ou encore le retard dans la réalisation de ceux-ci. Le projet de gare fera la part belle au vélo, mais le chantier prend beaucoup de retard. Démarré en 2012, il devrait finalement se finir en 2018 dans le meilleur des cas. En attendant, les cyclistes font preuve de patience mais demandent un minimum d'infrastructure.

Depuis mai 2016, le GRACQ Mons est en contact avec la SNCB pour que la situation s'améliore. Suite à une visite de terrain et un travail mené en commission vélo, deux racks vélo seront posés du côté du Centre de Congrès. Bien, mais trop peu pour le GRACQ Mons qui, suite au manque de réactivité de la SNCB, décide alors de passer à l'action.

En hiver 2016, il se rend dans la future gare Calatrava pour soumettre une pétition aux cyclistes utilisant quotidiennement le stationnement vélo, même en hiver et malgré les mauvaises conditions d'accueil proposées par la SNCB. Près de 80 per-

sonnes se joignent alors au GRACQ Mons pour demander du stationnement sécurisé, des racks vélo conformes et des infrastructures plus adaptées à leurs besoins. Fin janvier 2017, la pétition est envoyée au ministre fédéral de la Mobilité.

Début février 2017 marque une nouvelle victoire pour les cyclistes qui voient enfin une partie des racks vélo recouverte !

L'action ne s'arrête évidemment pas là. Le stationnement vélo est problématique, mais la question de l'accessibilité de la gare l'est tout autant. Le GRACQ Mons continue d'interpeller les divers interlocuteurs impliqués dans ce chantier et envisage de nouvelles actions afin que les cyclistes ne paient pas le prix fort de cet énorme chantier.

G. DE MEYERE

Une nouvelle génération de vélos partagés

Les systèmes de partage de vélos sont coûteux pour des villes de petite taille, car la construction d'un réseau de stations représente un fardeau financier. Le projet *ShareABike* propose de s'affranchir de ce coût grâce à des cadenas électroniques qui vont permettre de stationner les vélos partagés un peu partout à Mons. Porté par l'UMons et l'UNamur, le projet wallon *ShareABike* veut qu'il soit possible d'attacher son vélo au mobilier urbain partout en ville. Une puce GPS renseigne la position du vélo à un émetteur central qui met à jour la base de données des vélos.

L'utilisateur n'a plus qu'à utiliser son smartphone pour localiser et réserver son vélo. Ce projet sera testé dans l'intra-muros de Mons du 15 mars au 15 juin 2017 et fait appel à des volontaires !

Nul doute que ce genre de système soit promis à un bel avenir vu les économies qu'il laisse entrevoir aux pouvoirs publics moins aisés que ceux des grandes agglomérations.

L. GOFFINET





Membres ➔

Un espace rien que pour vous

L'espace membre de notre site Internet est une mine d'informations pour tous les membres actifs et ceux appelés à le devenir. Probablement trop peu connu, nous profitons de ce GRACQ Mag pour le parcourir ensemble et vous en dévoiler toutes les richesses.



Où se trouve-t-il ?

Pour accéder à l'espace membre rendez-vous sur le site du GRACQ. L'espace membre est mentionné en haut à droite. Vous pouvez aussi vous connecter directement via extranet.gracq.org/extranet.

Renseignez **membre** comme nom d'utilisateur et **cyclophile** comme mot de passe.

Vous y voilà !

Les 5 boîtes

L'espace membre est structuré en 5 boîtes à votre service pour rendre votre groupe local aussi dynamique qu'efficace ! Il n'est pas possible de cliquer directement sur les boîtes, c'est donc dans la barre supérieure de votre écran que vous pourrez cliquer sur la boîte de votre choix !



La boîte à idées

C'est ici que vous trouverez de l'inspiration pour mener vos actions. Que ce soit des actions pour sensibiliser le grand public, interpeller les décideurs ou se divertir, venez profiter de l'expérience des groupes du GRACQ.



La boîte à com'

Afin de véhiculer une image cohérente, il est demandé à tous les groupes de communiquer en utilisant les couleurs du GRACQ. Animer une page Facebook ou un blog pour votre locale ? Rédiger un courrier ou un communiqué de presse au nom du GRACQ ? C'est ici que vous trouverez les modèles.

On vous y présente également l'ensemble du matériel à votre disposition pour rendre le GRACQ visible lors de vos actions et onze fiches didactiques "Droits et devoirs des cyclistes" à utiliser sans modération.



La boîte à formations

Le GRACQ développe tout un programme de formations ; gratuites pour ses membres et accessibles à prix très démocratique pour les non-membres.

Retrouvez ici le programme de formations et les supports de cours. Pour les personnes qui ont suivi la formation de moniteurs en Vélo-Trafic, vous trouverez aussi toute l'information nécessaire pour organiser des formations vélo-traffic dans votre commune.

La boîte admin'

Pour savoir comment se structure l'association et quels sont les organes qui la composent... c'est par ici !

Un chapitre concernant les groupes vous intéressera tout particulièrement. Vous y trouverez de nombreuses informations pour administrer votre groupe local :

- > le fonctionnement et les engagements des groupes ;
- > les finances des groupes (de l'ouverture du compte Triodos, aux notes de frais, en passant par la liste des dépenses admises, etc.) ;
- > le rapport d'activités et des fiches action ;
- > les assurances.



La boîte à contacts

Le GRACQ met à votre disposition de précieux outils pour faciliter et collectiviser les contacts. Vous y trouverez des infos sur notre base de donnée, un répertoire contenant la liste des membres et sympathisants du GRACQ de votre commune. C'est aussi dans cette base de données que nous vous invitons à encoder vos contacts locaux.

Vous y trouverez un système de liste d'envoi et d'adresses mail qui facilite les contacts entre membres actifs.

APPEL À VOLONTAIRES

Accueillir les nouveaux

Le groupe thématique accueil au niveau bruxellois a pour objectif d'accueillir les nouveaux membres du GRACQ. Il est évidemment important que les nouveaux cyclistes quotidiens se sentent bien entourés dès leur arrivée dans notre association ! Que vous soyez membre de longue date ou nouveau/nouvelle, si vous avez envie vous aussi de participer à ce GT accueil, faites-vous connaître au plus vite, une réunion sera organisée au printemps.

Pauline de Wouters

02 502 61 30 – pauline.dewouters@gracq.org



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Adopte un ICR : clap de fin

En septembre et décembre 2016, soixante cyclistes volontaires se sont vus attribuer un tronçon d'itinéraire cyclable régional (ICR). Leur mission : y relever les points problématiques afin de participer concrètement à l'amélioration du réseau cyclable bruxellois.



On ne peut le nier, une certaine déception était palpable parmi les participants, puisqu'aucun des problèmes signalés via l'application dédiée n'a pu être résolu entre les deux relevés, faute de personnel suffisant. La réunion de clôture, organisée ce 9 février par Bruxelles Mobilité, aura donc été l'occasion de débriefer avec les parrains et marraines et de dresser un premier bilan.

Premier constat : la grosse majorité des problèmes que rencontrent les cyclistes ne peuvent pas être signalés via l'application "Fix My Street", le guichet électronique unique de signalement de problèmes dans l'espace public. Une demande pourtant légitime, que le GRACQ ne manquera pas de relayer auprès des autorités compétentes.

Cela explique aussi tout l'intérêt de ce projet, qui a permis de réaliser, pour la toute première fois, un audit du réseau ICR (à tout le moins de sa partie balisée). Bruxelles Mobilité ne disposant d'aucun outil de suivi du balisage, le travail de terrain a été précieux pour repérer les balises manquantes. Le marquage au sol s'est également révélé absent sur certains tronçons du réseau : un problème qui devrait pouvoir trouver une réponse, au moins partielle, par l'entremise de subsides régionaux accordés aux communes pour la réalisation de marquages.



© BRUXELLES MOBILITÉ

Autre souci récurrent : la sécurisation de la traversée des grands axes, notamment la petite ceinture. La majorité de ces signalements ne pourra trouver de réponse qu'à plus long terme, avec des aménagements parfois conséquents. Certains d'entre eux sont déjà au programme, dans le cadre du projet de "cyclabilisation" de la petite ceinture. D'autres nécessiteront une collaboration entre la Région et les communes afin de résoudre le problème de ces chaînons manquants qui compromettent la cohérence de l'itinéraire entier ! Enfin, dans une moindre mesure, on enregistre des problèmes liés aux chantiers, à une mauvaise communication ou encore au non-respect du code de la route (stationnement sauvage).

Bruxelles Mobilité envisage de réitérer cette collaboration avec les associations cyclistes dans le futur. Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant des suites éventuelles !

F. CUIGNET

Vous avez dit "ICR" ?

Le réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) est encore méconnu des Bruxellois. Il s'agit pourtant de cheminements conseillés pour les cyclistes, car ils empruntent majoritairement des voiries locales où le trafic est moins dense ou moins rapide. Conçu dans les années nonante, ce réseau est toujours en cours de réalisation. Un gros effort de balisage a cependant été réalisé par Bruxelles Mobilité ces dernières années, ce qui contribue à le faire connaître davantage. Mais le système de balisage reste parfois mystérieux pour les non-initiés ! À terme, les panneaux directionnels actuels devraient donc être renforcés par du balisage complémentaire reprenant le réseau dans sa globalité et le détail des "lignes" et des lieux desservis, selon le principe du réseau STIB.

www.bruxellesmobilitte.irisnet.be/articles/velo/itineraires-cyclables



Ring for Franklin !

Ring for Franklin, c'est la réponse du berger à la bergère. Alors que le premier échevin de Bruxelles-Ville s'est déclaré prêt à se coucher sur l'avenue Franklin Roosevelt pour réclamer plus d'espace encore pour la voiture, les cyclistes bruxellois l'ont pris au mot et s'y sont allongés pour revendiquer, eux, plus de sécurité pour le vélo.



S'IL EST IMPOSSIBLE DE PROPOSER DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES DE QUALITÉ SUR CETTE AVENUE, OU CELA SERA-T-IL POSSIBLE?

Le réaménagement de l'avenue Franklin Roosevelt fait polémique. Sur cette prestigieuse avenue, longée par de nombreuses ambassades et par le campus de l'ULB, la voiture domine. En 2013, l'espace carrossable (2x2 bandes) est légèrement réduit pour installer de chaque côté de l'avenue des pistes cyclables marquées. Celles-ci ont cependant un impact très limité puisque, dans la pratique, les voitures empiètent sur l'espace cyclable afin de rouler à deux de front à bonne vitesse.

En 2016, la Région soumet un projet de réaménagement comprenant des pistes cyclables séparées. Ces plans sont loin d'enthousiasmer notre association : les pistes proposées sont trop étroites, coin-

cées entre les arbres et le stationnement, et risquent au final de poser des problèmes de sécurité pour les cyclistes. D'autre part, la chaussée est élargie : 5,70 m contre 5,20 m actuellement. Pourtant, cela ne semble pas encore suffisant pour certains aficionados de l'automobile, apparemment persuadés que le prestige de cette avenue se mesure au nombre de voitures que l'on peut y faire circuler (et le plus rapidement possible) !

Début 2017, la déclaration de l'échevin Alain Courtois a véritablement mis le feu aux poudres. Car le "dossier Roosevelt" est particulièrement emblématique : si, sur une voirie de quarante mètres de large, il n'est pas possible de proposer des infrastructures cyclables de qualité, où cela sera-t-il possible à Bruxelles ? Loin d'être isolée, cette polémique est révélatrice d'un blocage quasi-systématique lors de projets de réaménagements des grands axes sur lesquels la création de pistes cyclables séparées implique nécessairement la réduction de l'espace dévolu au trafic motorisé (petite ceinture, avenue du Port, "mini ring", etc.)

C'est pour exprimer ce ras-le-bol et revendiquer, de manière générale, plus de sécurité pour les vélos à Bruxelles, que plusieurs associations cyclistes – dont le GRACQ – ont appelé à la mobilisation. Un appel bien entendu puisque le mercredi 8 février, ils étaient quelque 200 cyclistes à se réunir sur l'avenue Franklin Roosevelt en réaction aux déclarations de l'échevin.

F. CUIGNET

L'avenue du Port, toujours et encore !



Nouvelle mouture pour le réaménagement de l'avenue du Port et... nouveau blocage ! Le projet régional comprend de nombreux points positifs, notamment des infrastructures cyclables correspondant au niveau de qualité que l'on peut attendre sur le tracé du RER-vélo. Mais en décembre dernier, la commission de concertation a conditionné ce réaménagement à une série de modifications qui transformeront cette artère en véritable autoroute urbaine. Afin d'"optimiser le gabarit de la voirie", la commission est même prête à sacrifier la piste cyclable prévue du côté de Tour & Taxis. La pétition lancée sur le site du GRACQ a rapidement dépassé la barre des 1 000 signatures. Un clair soutien au projet régional qui, nous l'espérons, permettra d'obtenir un réaménagement de qualité pour les cyclistes, et plus largement pour tous les citoyens.



Braine-l'Alleud ⇒

Une nouvelle militante, un vélo neuf en plus !

Au mois de juin 2016, le GRACQ lançait une grande campagne pour recruter de nouveaux membres. Pour créer l'engouement, un tirage au sort avec de nombreux lots à gagner avait été mis en place. Le gros lot était un vélo tout neuf, produit localement et durablement par notre partenaire Velofabrik. Rencontre avec Aude, l'heureuse gagnante.



"C'EST VRAIMENT AGRÉABLE D'AVOIR UN VÉLO NEUF ET FAIT POUR SOI. JE SENS QUE J'AI UNE MEILLEURE POSITION POUR ROULER."



Bonjour Aude, peux-tu te présenter ?

> J'ai 29 ans et je vis en Belgique depuis quatre ans, je suis originaire de Franche-Comté. Je travaille pour un bureau d'étude en environnement et j'habite à Braine-l'Alleud avec mon compagnon.

Es-tu une cycliste quotidienne depuis toujours ?

Quand j'étais plus jeune, je faisais du vélo pour le loisir, puis j'ai arrêté. Pendant mes études, j'ai acheté un nouveau vélo pour me rendre sur mon lieu de stage en métropole lilloise. Mais cela fait un an et demi que j'utilise à nouveau le vélo pour mes déplacements quotidiens. En 2015, mon conjoint est parti à Bordeaux pendant six mois pour des raisons professionnelles. Là-bas, il se déplaçait uniquement à vélo. Quand j'ai été lui rendre visite, j'ai beaucoup utilisé le système de vélos en libre-service et ça m'a redonné l'envie de faire du vélo au quotidien. Depuis, je me rends au travail à vélo tous les jours et j'utilise aussi mon vélo pour tous mes déplacements dans Braine-l'Alleud (courses, visites chez des amis, etc.).

Depuis quand connaissais-tu le GRACQ ?

Un collègue m'en avait parlé à plusieurs reprises. Il s'appelle Julien et c'est un membre actif du GRACQ Mons. Je ne suis pas devenue membre tout de suite. Le temps a passé, il m'en a reparlé en juin et là j'ai pris le temps de m'inscrire au GRACQ. En fait, nous sommes deux collègues à avoir franchi le pas

à ce moment-là. Je me plaignais du manque d'infrastructures dans ma commune et j'avais envie de m'investir. Je me suis rendu compte qu'en étant membre je pouvais faire des actions et du lobby pour améliorer la situation.

Avais-tu des membres du GRACQ autour de toi ?

Principalement ce collègue. Mais mon conjoint aussi est devenu membre, on a pris une cotisation familiale. Depuis lors on a participé à une balade à vélo, à l'opération éclairage, on a organisé une soirée vélo-voyage. J'ai aussi rejoint le groupe de travail sur les pistes cyclables, ce qui m'a permis de participer à des réunions avec l'échevin de la Mobilité. Maintenant, j'ai plein de membres du GRACQ autour de moi !

L'engagement au niveau local, ça t'intéresse ?

À partir du moment où je suis devenue membre, j'ai participé à une réunion du GRACQ Braine-l'Alleud (fin juin 2016). Comme je le disais, en quelques mois on a déjà participé à de nombreuses activités, je suis très vite devenue membre. Cela me plaît, je réfléchis déjà à d'autres actions. Le fait de pouvoir se dire qu'on peut militer c'est motivant et c'est aussi l'occasion de rencontrer des gens qui partagent l'esprit vélo.

Es-tu contente de ton nouveau vélo Velofabrik ?

Ravie ! C'est le jour et la nuit. C'est vraiment agréable d'avoir un vélo neuf et fait pour soi. Je sens que j'ai une meilleure position pour rouler. Jusqu'à présent j'utilisais un vélo bon marché que j'avais acheté pendant mes études. C'était à une époque où je roulais moins à vélo et où je vivais dans une ville où le vol de vélo était assez répandu : je n'avais pas envie d'y consacrer plus d'argent. Maintenant que je roule au quotidien, c'est un plaisir d'avoir un beau vélo fonctionnel.

Un dernier mot ?

Le groupe local, c'est très chouette. La formation Vélo-Trafic est géniale : *"je faisais du vélo depuis longtemps, mais j'ai appris plein de choses et ça m'a mise en confiance. Un grand merci au GRACQ !"*

D. AUCHAPT



Velo-City 2017 ⇒

Rendez-vous à Arnhem-Nijmegen



C'est à une édition de haut vol que l'on peut s'attendre avec ce Velo-city 2017. Car c'est aux Pays-Bas, et plus exactement à Nijmegen – élue *fietstad* 2016 – que se tiendra la grand-messe internationale du vélo du 13 au 16 juin prochain !

Conférences, speed dating, ateliers, tables rondes... encore une fois, les participants n'auront que l'embaras du choix parmi les multiples formats et sujets proposés, et regroupés cette année sous la thématique "The freedom of cycling". Mais au-delà des salles de conférence, c'est peut-être surtout sur le terrain que les congressistes trouveront l'inspiration.

La région d'Arnhem-Nijmegen est en effet l'une des plus progressistes des Pays-Bas en matière de vélo. Des investissements conséquents ont permis de développer un réseau de liaisons cyclables rapides et



© ANNECHEN

d'un grand confort. Il est d'ailleurs possible de relier à vélo les deux villes, distantes d'une quinzaine de kilomètres, en 40 minutes à peine.

Outre ces infrastructures, la région bénéficie d'une excellente connexion entre vélo et transports publics, notamment grâce à une ambitieuse politique de stationnement vélo, et s'illustre par sa volonté d'exploiter pleinement le potentiel économique du vélo au niveau local.

Espérons que la délégation belge sera, cette fois encore, nombreuse car il y a fort à parier que ce Velo-city, à deux pas de chez nous, sera riche d'enseignements. ●

F. CUIGNET

Finlande ⇒

Objectif : part modale à 30 % d'ici 2030

Notre homologue finlandais Pyöräliitto, peut être content : la nouvelle "Stratégie Énergie et Climat" lancée par le gouvernement finlandais a officiellement défini comme objectif l'augmentation de la part modale active (vélo et marche) à 30 % d'ici 2030. Matti Koistinen, directeur de l'association finlandaise de défense des cyclistes le souligne : "L'État doit changer sa politique en matière de gestion du trafic et inciter à la pratique du vélo et de la marche : c'est la solution la plus durable pour l'économie nationale. Saviez-vous que le vélo fait déjà économiser 1,1 milliard d'euros par an en termes de santé publique ?"

Il semble qu'en Finlande aussi, une des manières d'augmenter la part modale du vélo soit de mettre en place des infrastructures de qualité. Avant la mise en place de



cette "Stratégie Énergie et Climat", les infrastructures vélo incombaient principalement aux municipalités, rendant le poids de l'investissement parfois trop élevé. Pour cette raison, l'État a décidé d'aider financièrement les communes à lancer des travaux pour la mise en place d'infrastructures de haute qualité.

Ce faisant, pour atteindre l'objectif des 30 %, les infrastructures ne sont pas le

seul levier que l'État finlandais devra actionner. Le système fiscal veut désormais créer des incitants à se déplacer à vélo, en passant d'un système qui favorisait la voiture individuelle à un système qui encourage la mise en selle.

Matti Hirvonen, directeur du Réseau finlandais des communes cyclables, salue la décision et rappelle que "mettre en place de bonnes conditions pour développer la pratique du vélo, c'est un investissement très rentable : économiquement parlant, mais aussi pour la qualité de vie dans nos villes". ●

D. AUCHAPT

Source : www.ecf.com



Feux rouges : quand est-ce qu'on bouge ?

Le comportement indiscipliné des cyclistes est un sujet largement commenté à l'heure de l'apéritif. À commencer par l'incontournable : "les cyclistes brûlent les feux rouges". Bien évidemment, la problématique dépasse de loin le simple respect des règles : les feux de circulation, réglés pour le trafic motorisé, sont généralement très pénalisants pour les cyclistes. Il existe pourtant des solutions pour en réduire les impacts négatifs... voire même pour rendre le vélo encore plus compétitif.



© MARISTIS ON FLICKR

Mais qu'est-ce qu'une onde verte ? Il s'agit d'un réglage des feux tricolores permettant, sur un axe donné, de franchir le maximum de feux verts à vitesse constante. Sur un tel axe, un véhicule qui circulerait à la vitesse de 50 km/h (lorsque l'onde est réglée sur cette vitesse), rencontrerait une phase verte à chaque carrefour à feux. L'onde verte connaît un grand succès auprès des planificateurs de circulation car elle permet, théoriquement, de réguler la vitesse de circulation. En réglant l'onde à 50 km/h on encourage les automobilistes à rouler à cette allure, et on désavantage ceux qui décident de rouler plus vite car ils buteront quelques mètres plus loin sur un feu rouge.

Revenons quelques tours de pédale en arrière, lorsque les feux de circulation ont commencé à se répandre comme une traînée de poudre sur nos routes. Début du 20^e siècle, les premiers feux de signalisation sont mis en place dans les grandes villes. Ils ont un objectif clair, celui de sécuriser les routes, mais très vite aussi celui de fluidifier le trafic.

Fluidifier le trafic... automobile

En effet, les gestionnaires ont rapidement réalisé qu'en pensant un plan de synchronisation les feux permettaient d'augmenter la capacité de manière importante. "Dans les quartiers centraux des agglomérations, les plans de circulation auraient permis une augmentation de près de 40 % de la capacité, accompagnée d'une réduction sensible des durées de parcours"¹ : capacité et durée de parcours automobiles, entendons-nous bien.

Le principe qui va se généraliser sera de simplifier et de coordonner la gestion des carrefours, notamment en généralisant les sens uniques, mais aussi en multipliant les feux, gérés de manière centrale par des systèmes de régulation. "La circulation urbaine devient une pure question d'hydraulique. La rue est assimilée à un tuyau et le trafic à un flux. La vie locale y est complètement négligée" note Frédéric Héran². Et c'est avec la professionnalisation de l'art d'optimiser les plans de circulation que naquit l'onde verte.

Mais que sont devenus les cyclistes dans ces agglomérations "ondes vertes" ? On comprend intuitivement qu'un cycliste, même assisté électriquement, ne roulera pas à 50 km/h. Cette gestion des feux oblige les cyclistes à de fréquents arrêts. Triple peine pour les cyclistes qui, à chaque redémarrage, dépensent une énergie musculaire équivalente à un détour de 80 mètres³, voient leur temps de parcours augmenter sans autre raison que de réduire celui des voitures, et enfin, côtoient en permanence un trafic dense et rapide. Car contrairement à la théorie affirmant qu'une onde verte à 50 km/h permet de réguler la vitesse des automobiles, la pratique montre que les ondes vertes agissent sur les conducteurs comme des incitants à accélérer afin de "passer" le plus de feux verts possible.

Trouver des compromis

De nombreuses initiatives voient le jour dans différents pays afin de changer les habitudes en matière de gestion des feux. L'objectif est clair : minimiser l'impact négatif que les feux de circulation peuvent avoir sur les cyclistes et sur la pratique du vélo en général.

^{1/} Les transports urbains, Gérodeau, PUF, Paris, 1977, p. 58

^{2/} Rapport final de la recherche intitulée Vélo et politique globale de déplacements durables, Frédéric Héran, Convention n° 09/243, janvier 2012

^{3/} À propos de la vitesse généralisée des transports. Un concept d'Ivan Illich revisité, Revue d'Économie Régionale & Urbaine 2009/3, juillet.



© EUCG

LA PRATIQUE MONTRÉ QUE LES ONDES VERTES AGISSENT SUR LES CONDUCTEURS COMME DES INCITANTS À ACCÉLÉRER AFIN DE "PASSER" LE PLUS DE FEUX VERTS POSSIBLE.



© Y. DE BONTE

Les cyclistes bénéficient parfois de feux qui leur sont propres, sur une piste cyclable séparée ou à la sortie d'un sens unique limité, par exemple. Dans ce cas, un mécanisme de bouton-poussoir est parfois adjoint au feu. S'il permet généralement de réduire le temps d'attente avant la phase verte, le bouton-poussoir est dans certains cas l'unique moyen d'enclencher une phase verte cycliste. Dans le pire des cas, le bouton a comme unique objectif de favoriser la patience chez le cycliste... car il n'a aucune incidence sur le phasage des feux, comme c'est le cas au carrefour du square Omaluis à Namur.



© A. KAMRANIS

Dans le même ordre d'idée, la présence d'un indicateur de temps d'attente permet aux cyclistes de connaître la durée avant le passage au vert. Une information qui peut éviter de devoir marquer l'arrêt lorsqu'il reste deux secondes au compteur. La mise en place de tels compteurs s'est d'ailleurs généralisée aux Pays-Bas en raison de son effet positif sur le respect des feux par les cyclistes.

Dans certains cas, on peut se poser très franchement la question de l'utilité des feux vis-à-vis des cyclistes. En Belgique notamment, l'instauration du *cédez-le-passage cycliste au feu* permet au cycliste de s'affranchir, dans une certaine mesure, des feux de signalisation automobile. Ce petit panneau très utile permet au cycliste de franchir un feu rouge ou orange pour tourner à droite (B22) ou aller tout droit (B23), en cédant le passage aux autres usagers. Cette mesure constitue un gain de temps et d'énergie, sans poser de problème de sécurité (comme le confirme l'IBSR). En novembre dernier, les autorités bruxelloises ont annoncé la généralisation de la mesure sur l'ensemble du territoire : *"Désormais, il s'agit d'une obligation, aussi pour les communes, et le non-placement devient l'exception, qui devra d'ailleurs être justifiée"*, détaillait la secrétaire d'État bruxelloise à la Sécurité Routière Bianca Debaets. Une initiative saluée par le GRACQ, qui reste malheureusement appliquée au compte-goutte en Wallonie.



LA PRÉSENCE D'UN INDICATEUR DE TEMPS D'ATTENTE A UN EFFET POSITIF SUR LE RESPECT DES FEUX PAR LES CYCLISTES.



Ajuster la vitesse de l'onde

Le principe d'onde verte n'est pas un problème en soi. Et si les avantages que les automobilistes y trouvent s'appliquaient aux cyclistes, il n'y aurait pas grand monde pour s'en plaindre. C'est la raison pour laquelle le Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord Picardie (Cerema) s'est penché sur la question en tentant une expérience à Lille en 2010. Les feux d'un axe, réglés usuellement pour une onde à 50 km/h, ont été calibrés pour mieux prendre en compte les vélos. L'étude du Cerema estime à 24 km/h la vitesse moyenne des cyclistes, et a testé deux versions : une onde à 20 km/h et une onde à 30 km/h.

Les résultats sont surprenants : l'onde à 20 km/h gêne fortement la circulation des voitures et ne bénéficie que faiblement aux cyclistes. En revanche, réglée à 30 km/h : *"la vitesse moyenne des cyclistes sur l'axe augmente et celle des automobilistes également"*⁴. Au final, la vitesse de l'onde ressort comme un paramètre déterminant qui trouve un optimum entre les différents usagers de la route (en ville) aux alentours de 30 km/h. Bon à savoir pour favoriser la pratique du vélo sans faire jaser les automobilistes ! ♦

4/ Politique globale de déplacement et politique cyclable : enjeux, méthodes et outils de diagnostics, Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord Picardie, 2012



Demander le placement d'un *cédez-le-passage* cycliste au feu

Si vous connaissez un feu rouge dont le franchissement (pour aller tout droit ou à droite) ne pose aucun problème de sécurité, nous vous proposons d'écrire au gestionnaire de voirie concerné pour lui demander le placement d'un panneau B22 ou B23 permettant le franchissement légal du feu par les cyclistes. ♦

Consultez notre rubrique "outils prêt à l'emploi" en ligne :
 ⓘ www.gracq.org/outils-prets-lemploi

Autre mesure, en provenance des Pays-Bas cette fois : le "vert intégral cycliste". Dans ce cas, une phase verte est réservée au franchissement du carrefour par les cyclistes, dans toutes les directions simultanément. D'un point de vue sécurité, il permet d'éviter les mouvements conflictuels avec le trafic motorisé : par exemple entre le cycliste qui continue tout droit sur une piste cyclable séparée et l'automobiliste qui tourne à droite. Il supprime également les problèmes liés à l'angle mort des poids lourds et au sentiment d'insécurité de manière générale. D'un point de vue confort, il assure un temps d'attente réduit pour les cyclistes qui doivent tourner à gauche, car ils ne sont plus contraints de l'effectuer en deux temps. Mais profiter d'un "vert intégral" implique cependant, de manière globale, une phase d'attente plus longue pour les cyclistes.

Et si, plutôt que de réduire l'impact des feux automobiles sur le trafic cycliste, les feux pouvaient être utilisés pour favoriser ce dernier, et rendre ainsi l'utilisation du vélo encore plus compétitive ?

Favoriser les flux cyclistes

À Copenhague, où la part modale du vélo atteint déjà 35 %, la ville ambitionne d'atteindre 50 % en 2020. Pour y parvenir, des modifications ont été entreprises au niveau du phasage des feux. Ainsi, sur des axes cyclistes structurants, les feux sont désormais calibrés sur le modèle de l'onde verte : un cycliste qui ne roule pas plus vite que la vitesse autorisée (20 km/h) ne rencontrera que des feux verts⁵. À l'échelle de la ville, cette mesure permettrait de diminuer de 10 % le temps de trajet d'un navetteur cycliste.

5/ Rapport final de la recherche intitulée *Vélo et politique globale de déplacements durables*, ibid.

D'autres astuces sont possibles afin de réorienter des mécanismes habituellement dédiés aux voitures, vers les usagers du vélo. C'est le cas des boucles d'induction magnétiques, qu'on appelle "boucles de détection" lorsqu'elles sont utilisées pour la détection des véhicules motorisés aux feux, afin que le feu passe au vert. Lorsqu'elles sont conçues pour détecter les vélos, ces boucles permettent d'"appeler" la phase verte, par exemple au niveau d'un sas vélo, sans que le cycliste n'ait à appuyer sur bouton. Placées suffisamment en amont du feu, à une distance de 25 m, elles peuvent même éviter au cycliste de devoir s'arrêter.



Exemple de boucle de détection sur un sas cycliste, à Bâle.

Plus fort encore : l'utilisation de doubles boucles de détection, sur les pistes cyclables bi-directionnelles, assure le déclenchement la phase verte du feu cycliste et l'activation de la phase rouge pour les automobilistes. Les deux boucles, distantes de 75 cm, permettent en effet de déterminer non seulement la direction mais également la vitesse à laquelle circule le cycliste : un excellent outil pour favoriser la fluidité des déplacements à vélo.

Les vélos "tagués" à Aarhus



Dans le cadre du projet européen Radical, Aarhus expérimente depuis avril 2015 un dispositif de

détection des cyclistes, à l'aide de "tags RFID". Le "tag" est une languette placée sur la roue avant du vélo. Lorsqu'elle est détectée par le lecteur placé en amont du feu, celui-ci passe au vert, donnant ainsi la priorité au cycliste. Selon le fournisseur, ce système représente une économie budgétaire de 40 % par rapport aux boucles de détection, grâce à son installation moins contraignante qui ne nécessite aucune saignée dans le revêtement. Néanmoins, seuls les cyclistes équipés de la fameuse languette bénéficient de cette priorité. ♦

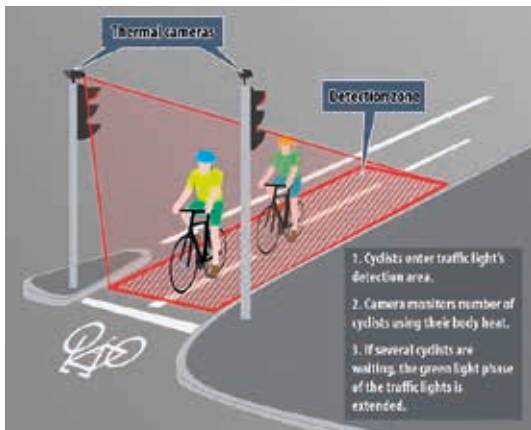


© FETSBERAAD

À COPENHAGUE, UN CYCLISTE QUI NE ROULE PAS PLUS VITE QUE LA VITESSE AUTORISÉE (20 KM/H) NE RENCONTRERA QUE DES FEUX VERTS.

À côté des boucles d'induction, d'autres dispositifs existent pour détecter la présence de cyclistes, comme des radars, des capteurs visuels ou encore des caméras thermiques. Ces dernières utilisent un capteur de chaleur corporelle pour repérer les cyclistes. Dans certains cas, comme par exemple à Liverpool, elles sont utilisées à des fins de sécurité, afin d'activer la phase verte "vélo" un peu avant le reste du trafic. Mais elles peuvent aussi être utilisées pour favoriser le flux cycliste sur des axes cyclistes importants, comme à Londres ou à Utrecht, où cette mesure améliore tant le flux cycliste que le flux automobile !

À Rotterdam, ce dispositif est programmé pour réagir en fonction de la masse de cyclistes : plus cette masse est élevée, plus le feu cycliste passe souvent au vert, et plus longtemps. Testé à la place Churchill, où les cyclistes doivent parfois attendre jusqu'à deux minutes avant de franchir le carrefour, il devrait permettre de réduire le temps d'attente de 30 % à 50 %⁶.



Mais encore...

Gadget ou coup de comm', penseront certains : certains feux aux Pays-Bas et au Danemark sont équipés de capteurs de pluie. En mai 2016, c'était la ville d'Odense qui en installait sur son réseau⁷. Le fonctionnement est assez simple : lorsque le capteur enregistre qu'il pleut, les phases de vert pour les cyclistes sont plus longues de 20 secondes, limitant ce moment désagréable à attendre sous l'averse au feu rouge. Le capteur fonctionne en réalité avec deux mécanismes : celui qui capte la pluie et celui qui capte la présence de cyclistes 70 m avant l'intersection. Le prolongement de la phase verte pour les cyclistes ne sera lancé que lorsqu'il y a effectivement des cyclistes qui arrivent. Pour prévenir les cyclistes, les feux de circulation bénéficiant de ce type de capteurs sont équipés d'un boîtier qui s'illumine quand le système est en cours de fonctionnement.

La mise en place de ce dispositif fait partie intégrante d'une volonté politique de rendre le choix du vélo le plus facile possible. "Notre objectif est de faire d'Odense la meilleure ville danoise pour les cyclistes [...]. Pour ce faire, un feu vert pour les cyclistes lorsqu'il pleut est une bonne solution, parce qu'en soi, si quelqu'un doit attendre sous la pluie, ce n'est que justice que ce soit les conducteurs motorisés qui sont tranquillement assis dans leur habitacle au sec" explique Troels Andersen, le responsable du projet "City of Cyclists" d'Odense.

Il semble donc que les feux rouges ne soient pas une fatalité. Les cyclistes ne sont pas génétiquement programmés pour griller les feux rouges : il est parfois difficile de respecter une règle lorsqu'elle n'est absolument pas adaptée, ou inutile, voire même contre-productive ! Il existe un panel assez large de solutions qui permettent de sécuriser les carrefours et de minimiser l'impact négatif des feux de circulation sur le parcours des cyclistes. Et il est aussi possible d'adopter une politique de gestion des feux qui favorise les déplacements à vélo. Encore faut-il, une fois de plus, qu'une volonté politique mette ces solutions en place afin de contribuer à rendre le vélo encore plus compétitif qu'il ne l'est déjà en tant que moyen de transport. ♦

D. AUCHAPT

À ROTTERDAM, LE FEU CYCLISTE RESTE PLUS LONGTEMPS VERT QUAND LE NOMBRE DE CYCLISTE EST ÉLEVÉ.



"Quand il pleut, on est vite mouillé. C'est pourquoi le feu reste vert deux fois plus longtemps par temps pluvieux."

6/ Meer groen licht voor fietsers door warmtesensor, Fietsberaad, 21-09-2016,

7/ Rain makes the light go green for cyclists in the Danish city of Odense, Marcus Tang Merit, May 10, 2016, www.cycling-embassy.dk/2016/05/10/rain-means-green-light-cyclists-danish-city-odense



Crash test du BIKE43 (Prononcez "for three", "pour trois")

Le concept est sorti de la tête d'un cycliste bruxellois qui rêvait d'un vélo adapté à ses besoins. Pour se déplacer avec ses enfants en toute sécurité, il a créé le design du Bike43. Le vélo a été testé par les membres du GRACQ lors d'une journée d'essai. Chacun a pu effectuer une petite balade, accompagné ou non de ses enfants, pour s'initier à ce curieux engin.



UN CONCEPT ORIGINAL QUI PERMET DE METTRE DEUX ENFANTS À L'ARRIÈRE.

À peine plus long qu'un vélo ordinaire, il permet d'installer deux sièges pour enfants à l'arrière. Une innovation qui n'entrave pas le pédalage, puisque l'enfant assis juste derrière le conducteur du vélo place ses pieds dans un espace sécurisé prévu à cet effet. Le centre de gravité a également été descendu, suffisamment pour éprouver une vraie sensation de stabilité. Il n'y a plus de risque de basculement vers l'arrière lorsqu'on pousse son vélo en montée ou pour franchir une bordure comme cela arrive avec les sièges pour enfants conventionnels.

Plus léger et plus maniable qu'un bakfiets ou qu'un vélo-cargo, il est également très facilement modulable et donc évolutif. En enlevant un ou deux sièges pour enfants, on augmente sa capacité de charge pour faire ses courses par exemple. Enfin, l'assistance électrique est équipée d'un système de rechargement de batterie dans les descentes, et la transmission à variation continue permet de changer les vitesses en douceur. À l'arrêt, le vélo repose sur une béquille large à deux pieds pour plus de stabilité au chargement et au déchargement.



Le prix d'achat, surtout lorsqu'on craint le vol éventuel du vélo, peut être dissuasif. Prendre une assurance (voir p.3) et continuer de militer pour disposer d'un stationnement sécurisé à son travail, près des gares etc. reste donc plus que jamais d'actualité. Le manque de protection contre la pluie a également été relevé par nos membres.

Témoignages

"Si j'avais ça demain, ça changerait ma vie, nous pourrions investir cet argent plutôt que d'acheter une seconde voiture, mais comme je dépose mon vélo tous les jours à la gare, j'ai peur du vol."

CATHERINE, BRAINE-L'ALLEUD

"On a été particulièrement surpris de ne pas sentir le poids des enfants derrière soi : pas seulement par rapport à l'effort, mais surtout par rapport à l'équilibre et à la stabilité du vélo. C'est un vélo qui rend les déplacements en famille en ville à vélo vraiment aisés en enlevant la plupart des contraintes liées à ce type de transport."

MARIE ET YOUNESS, GANSHOREN

"On vient d'avoir une place dans un vélobox, le fait que le vélo rentre dedans est un réel avantage."

SARAH ET MORGAN, MOLENBEEK

Ce vélo vous intéresse ? En tant que membre du GRACQ, Bike43 vous en offre le choix de la couleur (soit une remise de 200 euros) !

Plus d'infos ?

www.bike43.com

G. DE MEYERE



En selle pour la justice climatique !



Les cyclistes circulent bien souvent plus vite que les voitures. Pourquoi ne pas profiter de ce que vous les dé passez pour leur adresser un message ?

Dès le printemps, des plaquettes seront disponibles à la vente pour décorer votre vélo de façon belge et engagée. "Ceci n'est pas une voiture" sur une face, "Yesss... ! One car less !" sur l'autre. Une façon de sensibiliser les gens aux alternatives en matière de mobilité et plus généralement de souligner l'urgence d'agir face au réchauffement climatique.

Conçues par les Citoyens pour le Climat et en partenariat avec le CNCND-11.11.11, ces plaquettes seront mises en vente au printemps au prix symbolique de 1 €. Les profits iront à des projets d'adaptation aux changements climatiques menés dans les pays du Sud.

Vous souhaitez participer à cette action et distribuer les plaquettes vélo ?

Envoyez un courriel à : velo@cncd.be

Clap au vélo ! Deuxième !

Ce mardi 21 mars 2017 aura lieu la seconde édition de Clap au vélo ! Ce jour-là, les participants applaudiront les cyclistes à grand renfort de pancartes et d'encouragements, et ce un peu partout en Belgique. Le GRACQ a en effet rejoint cette action du Fietsersbond l'année dernière pour en faire un événement national !

Sous son aspect sympathique et bon enfant, Clap au vélo cache divers objectifs :

- > féliciter les cyclistes d'opter pour un mode de déplacement efficace et durable.
- > éveiller la curiosité des automobilistes et les sensibiliser aux autres usagers.
- > montrer aux autorités qu'il est important d'investir dans des aménagements cyclables.

Renseignez-vous auprès de votre GRACQ local, il y participe peut-être !



Clap au vélo : souvenirs de 2016.



Insolite ⇒

Des ralentisseurs pour cyclistes !



© MdB&S

C'est en France, à Montmargny dans le Val-d'Oise, que la municipalité a décidé d'empêcher les dépassements dangereux d'automobilistes en faisant placer des ralentisseurs de 10 cm de haut... sur la piste cyclable ! Les réseaux sociaux se sont emparés de la nouvelle et ont essayé de comprendre cette aberration. Et si les services municipaux s'étaient trompés lors du placement du dispositif ?

Contactée à ce sujet, la mairie a donné une réponse sans équivoque. *"Il n'y a pas eu de mauvaise compréhension des services municipaux mais il nous fallait répondre à une situation urgente [...]. Nous avons donc installé du matériel que nous avons en stock [...]. Un chiffrage est en cours pour installer au plus vite un dispositif qui permettra de rétablir la piste cyclable tout en sécurisant le trottoir et les piétons. Vous noterez que cette piste cyclable n'a pas d'équivalent ni en amont ni en aval et qu'elle est très peu empruntée."*

En effet, au vu de la photo, nous pouvons imaginer que cette piste cyclable n'a pas d'équivalent, ni en amont, ni en aval, ni nulle part, d'ailleurs. Quant au fait qu'elle soit très peu empruntée, cela ne nous étonne pas beaucoup ! ●

Balades Pro Velo : c'est reparti ! ⇒

Explorer Bruxelles à vélo

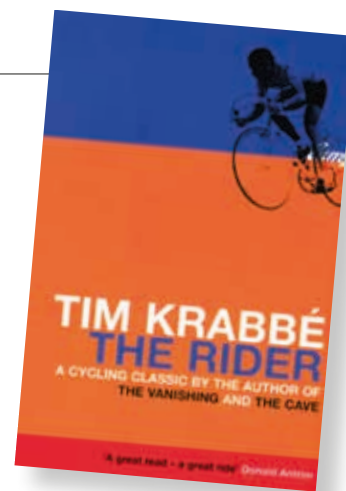


Envie de (re)découvrir Bruxelles à vélo, autrement ? C'est ce que propose Pro Velo avec ses balades guidées. De mars à décembre, faites votre choix parmi une multitude de circuits aux thématiques aussi variées que : architecture, gastronomie, parcs et jardins, histoire... Il y en a pour tous les goûts mais aussi tous

les niveaux ! Celles et ceux qui n'ont pas de vélo auront toujours la possibilité d'en louer un, classique ou à assistance électrique, chez Pro Velo. De plus, les membres du GRACQ bénéficient de 10 % de réduction sur toutes les balades. Alors, enfourchez votre vélo et partez à la découverte de la capitale !

Le programme : <http://www.provelo.org/fr/tour/tours-programmes/bruxelles>
Vous préférez organiser une balade sur demande pour un groupe de collègues ou d'amis ? Choisissez la balade de vos rêves parmi notre sélection ou créez-en une sur mesure ! ●

● www.provelo.org/fr/tour/tours-sur-demande



La lecture du printemps ⇒

The Rider, de Tim Krabbé

Publié en 1978 et vendu à plus de 100 000 exemplaires aux Pays-Bas, *The Rider* (le Cavalier, en français) est considéré comme un chef-d'œuvre de la littérature sportive. Tout comme l'apprentissage des compétences de base pour réparer une crevaillon, la lecture de ce livre devrait être obligatoire pour chaque passionné de vélo.

Dans ce récit-odyssée, Tim Krabbé, journaliste, joueur d'échecs et coureur cycliste néerlandais emmène son lecteur dans les Cévennes, au beau milieu d'une course cycliste fictive : le Tour du Mont Aigoual.

En 150 pages à peine – représentant les 150 kilomètres parcourus lors de la course – Krabbé capture parfaitement la dynamique très particulière d'un peloton de cyclistes à partir du point de vue d'un coureur. Très finement écrit, ce livre alterne entre récit de course haletant et anecdotes historiques réelles sur la Grande boucle.

Un livre à donner une envie irrésistible de rouler au plus réticent d'entre nous ou, à défaut, d'allumer son téléviseur pour se mettre au cyclisme par procuration. Quoi de mieux pour démarrer l'année d'un bon pied ?! ●

L. DEMUELENAERE

RENCONTRE

La bibliocyclette... un concept qui séduit !

Quand Méлина se déplace avec sa bibliocyclette, c'est un peu de rêve et de voyage qu'elle transporte avec elle. Au grand plaisir des enfants pour qui elle vient raconter des histoires.



Pouvez-vous nous raconter votre parcours ?

Après mes humanités en théâtre, j'ai voyagé au Pérou avec mon sac à dos. J'y ai organisé un cours de théâtre dans une école. À mon retour en Belgique, j'ai fait des études pour devenir éducatrice spécialisée, puis, mon diplôme en poche, j'ai suivi une formation à "de Kleine Academie" à Anderlecht pendant trois ans. Mes deux spécialisations se rejoignent donc dans mon projet de bibliocyclette.

C'est en faisant des babysitting que j'ai réalisé que les enfants me demandaient toujours que je leur raconte davantage d'histoires. Ils ne décrochaient jamais. Ça m'a fait comprendre que c'était mon truc de raconter des histoires.

La bibliocyclette est votre "véhicule de fonction". Êtes-vous pour autant une cycliste quotidienne ?
Déjà petite, ma mère était assez folle pour nous amener quelquefois à l'école à vélo (rires) ! Heureusement, Bruxelles s'est un peu adaptée, mais ça pourrait être encore tellement mieux !

Mais oui, je fais tous mes déplacements à vélo, même si j'habite près de l'altitude 100 à Bruxelles et qu'il y a de fameux dénivelés. Le vélo est le moyen de locomotion le plus pratique ici, c'est pour moi la seule façon d'être sûre de la durée de mon temps de trajet. Comme je fais plein de choses dans tous les sens, et que mes journées sont parfois programmées à la minute près, le vélo c'est vraiment une nécessité et c'est aussi une forme de liberté ! Sauf quand il tombe en panne mais ça reste quand même plus facile à réparer qu'une voiture !



Photomontage de Côme Perché.

Quel est le regard des enfants sur votre véhicule ?

Grâce au vélo et à la remorque, il n'y a pas besoin de grande introduction pour emmener les enfants dans mon imaginaire. À leurs yeux, dès le premier instant, je suis une voyageuse ! Et même si ça n'a pas l'air très crédible pour des adultes que je puisse faire le tour du monde à vélo, les enfants eux ne se posent même pas la question. Ils sont fans du vélo, ils veulent toujours monter dessus. Moi aussi, quand j'étais petite, j'adorais rouler à vélo, j'en ai même gardé des cicatrices. C'est comme une avancée en plus vers l'autonomie. Je sens qu'avec ce projet, je transmets aux enfants un certain regard sur la mobilité dans notre ville et dans notre quotidien. Outre l'aspect écologique, le vélo est un moyen de mobilité accessible à tous. Et ça, ça me plaît !

Les bibliocyclettes sont elles répandues ?

Je ne connais pas d'autre bibliocycliste en Belgique. C'est un projet que j'ai inventé et monté de toutes pièces, même si cela doit certainement exister ailleurs.

Les prochaines étapes de Méлина et sa bibliocyclette

Le 30/04 au Musée des enfants,
... et probablement dans les parcs cet été, à Bruxelles-les-Bains
... et peut-être lors des festivals estivaux, pour la Fête de l'Iris
... et aussi chez vous, si vous le souhaitez !

Conseils lecture de Méлина

La petite grenouille qui avait mal aux oreilles, de Voutch.

Ses auteurs de prédilection

Mario Ramos,
Rebecca Cobb,
Quentin Gréban,
Mélanie Rutten.



labibliocyclette.com

LOREM IPSUM AUT
ACERUNT HARUM UNT
QUOD QUO ES
MOLOREREPRO
CONSECT ENDESTR
UPICIIS ASPEL INCIUSTI
DOLUPTA EPERITIS
PORE EOS ANDUS ES



Poète ? Pouêt !



Geôl De Meyere

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



Date de validité : voir verso

Agenda ⇒

MARS ⇒

BRUXELLES – LE 25/03 DE 10H À 16H30 ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU GRACQ

Venez nombreux à notre assemblée générale statutaire dès 10h au Collège universitaire Odisee (rue Montagne aux Herbes Potagères 26 - 1000 Bruxelles). Le repas de midi et l'après-midi seront partagés avec le Fietsersbond (activités communes à définir : balade thématique, fietsdebat...).

📍 Inscriptions – info@gracq.org



FORMATIONS

AVRIL ⇒

BRUXELLES – LE 22/04 DE 13H45 À 19H30 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 – LE 22/04 DE 14H À 17H

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES : QUELLES TENDANCES ?

Lors de visites à Gand, Leuven, Maastricht, Lille, Lens, Comines et Mouscron, organisées par la Région wallonne (SPW), le GRACQ a observé de près de multiples exemples récents d'aménagements cyclables (bons et moyens). Il y en a peut-être quelques-uns qui pourraient être appliqués près de chez vous ? Venez les découvrir et en débattre !

📍 Séverine Vanheghe

severinevanheghe@gracq.org – 081 39 07 14

BRUXELLES – LE 29/04 DE 9H À 17H

FORMATION "BREVET EUROPÉEN DE PREMIERS SECOURS"

Le GRACQ vous propose de suivre une formation de premier secours dispensée par un formateur agréé de la Croix-Rouge.

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

MAI ⇒

BRUXELLES – LE 06/05 DE 9H À 17H

FORMATION "BREVET EUROPÉEN DE PREMIERS SECOURS"

Le GRACQ vous propose de suivre une formation de premier secours dispensée par un formateur agréé de la Croix-Rouge.

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

NAMUR – LE 13/05 DE 10H À 17H

FORMATION "CIBLER LE PUBLIC DE VOS ACTIONS"

Afin de viser un maximum d'efficacité il est important de se poser la question du public que nous souhaitons toucher au travers de nos actions. Une formatrice d'Inter-Environnement Wallonie nous accompagne dans cette réflexion et nous donnera les clés pour y arriver.

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

BRUXELLES – LE 20 MAI DE 13H30 À 16H30

FORMATION "LECTURE DE PLANS"

Apprenez à décrypter un plan d'aménagement (cyclable et en milieu urbain) grâce aux explications éclairées d'une chargée de mission de Bruxelles Mobilité.

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur www.gracq.org/agenda



Non distribution ou changement d'adresse

Secrétariat GRACQ – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Le GRACQ près de chez vous →

Secrétariat général

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	Pauline de Wouters	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
Bruxelles Haren	Laurent Moulin	T 0499 03 09 01
BXL quartier européen	Carolien Zandbergen	T 02 502 61 30
Etterbeek	Sylvie Ribaille	T 0479 42 37 40
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Delphine Morel	T 0476 37 74 87
Ixelles	Anoushka Dufeil	T 0488 23 38 55
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Linkebeek	Jérôme Sedyn	T 0477 25 11 32
Molenbeek	Edoardo Luppardi	T 0486 79 17 44
Saint-Josse	Daniel Apelbaum	T 02 242 42 54
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Thierry Wynsdau	T 0498 54 05 90
Watermael-Boitsfort	Delphine Henrion	T 02 614 71 09
Woluwe	Mihai Băja	T 0498 06 42 58

Brabant wallon

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-Saint-Etienne	Xavier Marichal	T 0486 47 23 31
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	GRACQ Ottignies	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 Verboomem	T 0475 61 43 87
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42



Pro Velo, à votre service !

Location de matériel, petites réparations, formations, vélotours guidés, gravure du vélo, boutique, info et conseils : Pro Velo facilite 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.provelo.org

Hainaut

Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
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
Écaussinnes	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
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Grégory Vita	T 0473 93 52 56
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

Ans	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
Basse-Meuse	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaufontaine	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	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Verviers	Jean-Pierre Bertels	T 0475 75 59 22

Luxembourg

Arlon	Halinka Nagoda	T 0495 51 53 68
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
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
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
La Bruyère	José Mabilille	T 0498 23 91 02
Mettet	Francis Hance	T 071 72 82 12
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Rocheftort	Didier Corbion	T 084 21 08 67

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 de Molenbeek : molenbeek@gracq.org).