

GRACQ *mag*

Sécurité routière ⇒
Dix ans de
campagne éclairage
p.3

Association ⇒
Retour sur les États
généraux
p.5

COP23 ⇒
À vélo pour
le climat
p.6

Société ⇒
Les vélos
en free floating
p.14



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

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Elodie Mertz : mag@gracq.org

RELECTEURS

Philippe Lederer, Philippe Degand, Luc Degraer, Jean-Pierre Jacobs

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.

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 ➔

Engagez-vous, qu'ils disaient !



Entre la pollution, la corruption, les guerres et les murs, comment savoir quelle lutte mener ? Chacun se demande ce que nous pouvons, ce que nous devons faire au niveau sociétal. Et se questionne ensuite : comment concilier engagement avec vie professionnelle et personnelle ?

Et si nous autorisions chacun à militer à sa manière, et faisons confiance à la collectivité pour le reste ? Parce qu'il y en a, des militants. Il y en a qui se coordonnent pour loger des migrants chaque soir. Il y en a qui dénoncent la prolifération des armes nucléaires, d'autres l'épidémie de mégots en ville. Il y en a qui soutiennent des écoles, des orphelinats ou des fermes. Il y en a qui défendent la cause animale et il y en a qui luttent pour le climat. Il y en a qui promeuvent le vélo dans leur commune ou leur région... Aucune cause n'est oubliée finalement et chacune a son importance.

Au sein de chaque organisation, ensuite, chacun s'investit à sa manière. Il y en a qui versent de l'argent, il y en a qui offrent du temps, il y en a qui amènent de nouvelles idées, qui donnent un coup de main ou partagent leurs compétences. Un peu, beaucoup ou passionnément, selon leur emploi du temps. Ce n'est pas toujours très structuré mais, globalement, ça marche : les lignes bougent et les mentalités évoluent.

Ce numéro revient sur les États généraux du 7 octobre pour lesquels des membres et des sympathisants du GRACQ se sont impliqués dans un travail de réflexion. Des personnes aux profils, expériences et avis variés ont échangé en bonne intelligence sur la cause du vélo et imaginé le futur de l'association. Outre un dossier sur les très commentés vélos en *free floating*, le magazine montrera aussi comment les causes se rejoignent parfois : que ce soit les cyclistes du Climate Express qui ont relié Bonn à vélo depuis Bruxelles afin d'amener des revendications à nos politiciens pour la 23^e conférence sur le climat ou encore les cyclistes de Mexico qui ont transporté du matériel d'aide après un tremblement de terre.

Chaque contribution compte et nous grandit intérieurement, car nous alignons alors nos idéaux et nos actions. Engageons-nous ! Avec passion si possible, et avec modération, quand nous ne pouvons pas nous permettre plus.

Bonne lecture et merci pour ton soutien – quel qu'il soit ! – à notre cause.

SOPHIE VERMEIJEN



Sécurité routière ⇒

Notre campagne éclairage fête ses dix ans

En 2008, le GRACQ lançait sa première campagne éclairage. Le constat de base ? Un trop grand nombre de cyclistes roulent sans éclairage. Méconnaissance du code de la route, oubli ou inconscience, le GRACQ ne se voit pas rester les bras croisés et passe à l'action !

Depuis dix ans, de nombreux bénévoles descendent sur le terrain au moment du passage à l'heure d'hiver pour sensibiliser les cyclistes mal éclairés en installant un kit de lumières sur leurs vélos et en distribuant un dépliant informatif. Au fil des ans, l'action s'est peaufinée : les cyclistes bien éclairés reçoivent désormais un chocolat et une phase d'information en amont de l'action de terrain incite les cyclistes à s'éclairer par eux-mêmes.

La campagne s'est également essayée à d'autres formules moins probantes.... En 2014, les bénévoles ont distribué des bons de réduction afin d'inviter les cyclistes à s'éclairer auprès de nos vélocistes partenaires : ils pouvaient ainsi choisir de remettre en état une dynamo ou d'investir dans un bon éclairage. Malgré le partenariat étroit et positif établi avec nos vélocistes, le résultat ne fut pas à la hauteur de nos espérances.

Une campagne bien accueillie

Les chiffres de l'Observatoire du vélo à Bruxelles témoignent d'une recrudescence des cyclistes en infraction : 24 % de vélos sans aucun éclairage en 2016, contre 9 % en 2015. Groupes ? Cela s'explique ! Dans

un contexte où les cyclistes sont de plus en plus nombreux, le travail de sensibilisation doit être constant. Il est en effet important de rappeler les règles de sécurité aux nouveaux cyclistes. Or, cette campagne reçoit toujours un très bon accueil dans les médias, ce qui permet de diffuser le message vers un grand nombre de lecteurs, d'auditeurs et de téléspectateurs belges.

L'avenir de la campagne éclairage

Cette année, nous avons eu la surprise d'apprendre que la Région bruxelloise ferait évoluer son petit-déjeuner pour les cyclistes en une action éclairage de taille.

Le 26 octobre, 1 800 kits éclairage rechargeables USB ont été ainsi offerts aux cyclistes sur dix points dans la ville ! Nous ne pouvons que nous réjouir de cette évolution et de la prise en main de cette thématique par les pouvoirs publics. Cela a toutefois chamboulé notre communication et notre calendrier pour Bruxelles. Nous souhaitons profiter de cette récente évolution pour envisager un renouvellement de notre campagne.

À l'issue de cette édition, le pôle animation du GRACQ va s'enquérir des souhaits et des idées innovantes de ses bénévoles. Faudra-t-il penser à des campagnes distinctes à Bruxelles et en Wallonie ? Devrions-nous équiper les cyclistes et les encourager à continuer de rouler durant tout l'hiver ? Toutes vos idées sont les bienvenues, elles ouvriront le champ des possibles !

A. JIMENEZ



© BRUXELLES MOBILITÉ - BRUSSEL MOBILITEIT

LES CHIFFRES DE 2017

- > 25 groupes locaux
- > 800 kits offerts par l'AWSR
- > 1200 chocolats à l'effigie du GRACQ mangés

Tout savoir sur l'équipement obligatoire et l'éclairage ?

i www.gracq.org/lequipement-legal

i www.gracq.org/eclairage



Association ⇒

Retour sur les États généraux du GRACQ



Une association comme la nôtre se doit de se remettre en question et de redéfinir les moyens qui lui permettront d'atteindre ses objectifs. C'est ce qui a été fait, samedi 7 octobre, de manière collective et participative, au cours d'une journée optimiste, conviviale et riche en enseignements.



Plus de 70 personnes, membres et non membres, jeunes et moins jeunes, intéressées par le vélo et par la vie de l'association, se sont réunies pour réfléchir ensemble aux futurs projets du GRACQ. Le but était de déterminer les projets du GRACQ à l'horizon 2022. Davantage de vélos sur nos routes, davantage de sécurité pour tous, davantage de membres pour notre association... Les objectifs sont évidents, mais comment y parvenir ?

Un diagnostic de l'association (atouts, faiblesses...) avait été réalisé sur la base des résultats d'une enquête auprès de ses membres actifs en 2015 et d'entretiens avec une dizaine de personnes-ressources. Ce diagnostic a servi de point d'ancrage à la journée, et quatre thématiques clés ont été extraites pour être abordées sous la forme d'un grand World Café.



- > Comment améliorer la communication externe, la visibilité de l'association et l'affiliation de nouveaux membres ?
- > Comment améliorer la participation, l'organisation et les actions (de groupe) de membres et sympathisants ?
- > Comment améliorer le lobbying politique et institutionnel, les synergies et collaboration avec d'autres associations ?
- > Comment améliorer l'intégration de l'éducation permanente dans notre fonctionnement et nos actions ?

Les idées, remarques et suggestions sont sorties en nombre. Enthousiastes, pertinentes, décalées, folles ou pragmatiques, elles ont été soumises à un vote de préférence en fin de journée pour déterminer ensemble nos priorités pour les années à venir. La réussite de cette journée n'aurait pas été la même si elle n'avait été entrecoupée comme ce fut le cas de moments d'échanges plus informels autour d'un café, d'un sandwich ou d'un bon repas et de jeux de cohésion.



ET POUR LA SUITE ?

Le conseil d'administration va digérer l'ensemble des informations qui ont émergé de la réflexion et présentera, lors d'une **assemblée générale extraordinaire le 27 janvier**, un projet de plan d'actions 2018-2022. La version finale de ce plan sera présentée lors de l'AG de mars 2018

Formation ⇒

Favoriser le changement d'attitude



© ABHSHEK DESAI

Qui ne s'est jamais senti désarmé pour convaincre son entourage d'adopter la "vélo-attitude" ou pour inciter des décideurs à modifier leur façon de penser la mobilité et l'aménagement urbain ? Actif dans le GRACQ Fleurus, Gaëtan Sevrin a participé à une formation donnée par Véronique Hollander d'Inter-Environnement Wallonie pour apprendre à favoriser le changement d'attitude.

En tant que cycliste convaincu, Gaëtan aimerait aussi être convaincant. Il lui est parfois difficile d'être confronté à des murs de refus. La formation lui a donné des pistes pour développer des actions porteuses de changement. *"J'ai appris que nos attitudes sont intimement liées à la façon dont nous nous définissons, que le changement prend du temps et nécessite ouverture d'esprit et remises en question. Dorénavant, je réalise qu'avant d'agir, il faut comprendre les mécanismes mentaux qui se cachent derrière nos actions."* Aujourd'hui, Gaëtan essaye d'appliquer ces nouvelles notions au sein de son groupe local. *"Cela demande une modification de notre approche traditionnelle par rapport aux décideurs. Nous devons également adapter notre propre fonctionnement afin d'être plus ouverts aux changements."*

Cette journée fait partie d'un panel de formations offertes aux membres du GRACQ et Gaëtan les recommande. *"Ces modules sont enrichissants et bénéfiques à toute personne qui souhaite prendre une part active dans les changements de demain."*

H. MARCHAL

Consultez l'agenda de nos formations:

www.gracq.org/formations-thematiques.

Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Pique-niquer sur une autoroute urbaine



© FIETSERBOND

Des nappes de pique-nique, un peu de verdure, un bar, des tables et des chaises... C'est un apéro vélo particulier qui a eu lieu le 25 août sur la rue de la Loi, à Bruxelles. Profitant de travaux se déroulant sur cette artère importante de la capitale, le GRACQ a collaboré avec plusieurs associations pour organiser un pique-nique festif sur deux des quatre bandes de circulation de la rue.



Sans bloquer la circulation, les volontaires du GRACQ sont parvenus à créer une atmosphère presque bucolique sur LA rue devenue le symbole de la congestion et de la pollution de l'air subie dans la capitale. Ils ont invité les Bruxellois à venir y faire la fête, en assurant un bar et une ambiance musicale. Cet événement citoyen a attiré plus de 400 Bruxellois désireux de se réapproprier l'espace public et a mis en évidence l'absurdité de la situation

Les cyclistes et les piétons se partagent d'étroits trottoirs alors que quatre bandes de circulation permettent de se rendre vers le centre en voiture. Or la rue de la Loi, c'est plus de 900 cyclistes par heure en septembre dernier : une augmentation de 69 % en un an pour cette période.

Dans la foulée de l'action, le GRACQ avait lancé une pétition pour inviter les décideurs politiques à saisir l'opportunité qu'offraient les travaux pour tester, à l'issue de ceux-ci, une nouvelle configuration à trois bandes... Une opportunité manquée puisque la circulation a été rétablie sur quatre bandes. Cette pétition pour demander un véritable réaménagement en faveur des modes actifs pourra peut-être encore faire bouger les choses. Affaire à suivre...

L. DEMUELENAERE



COP 23 ⇒

En selle avec le Climate Express pour plus de justice climatique



© CLIMATE EXPRESS

LE GRACQ JOINT SA VOIX À D'AUTRES ASSOCIATIONS ET RÉCLAME LA JUSTICE CLIMATIQUE.

Pour 350 cyclistes et citoyens du Climate Express, la 23e conférence internationale sur le climat (COP23) a commencé plus tôt.

Du 1^{er} au 3 novembre, ils ont parcouru les 270 km séparant Bruxelles de Bonn à vélo pour apporter six revendications aux ministres belges participant à la conférence. Ces citoyens leur ont notamment demandé d'adopter rapidement un plan énergie-climat ambitieux à l'horizon 2030 et 2050, d'abandonner les énergies fossiles pour aller vers de l'énergie 100 % renouvelable, de ne pas oublier de soutenir les populations les plus vulnérables et de prévoir un budget digne de ce nom pour financer l'adaptation des pays du sud aux effets néfastes du changement climatique.

Un peloton déterminé et motivé

Pédaler pour interpellier nos décideurs politiques n'est pas une démarche nouvelle pour le Climate Express : un peloton avait déjà rallié Paris en 2015, pour participer à l'historique COP21. Parce que la lutte pour la justice climatique peut aussi se faire dans la bonne humeur, les 350 "cyclactivistes" avaient organisé le jour du départ une "Morning party" à Tour et Taxis, incluant un échauffement en musique, un discours du représentant des îles Fidji et du chef de délégation belge ainsi qu'une piste de danse animée par un DJ. De quoi prendre le départ avec une détermination et une motivation renforcée ! Tous ont ensuite traversé trois jours durant la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, organisant sur leur chemin des ateliers et des débats à chacune de leurs étapes.

La fin de l'exploitation des énergies fossiles

Arrivé à Bonn, le peloton belge a rejoint plus de 20 000 autres citoyens du monde entier afin de participer à une grande manifestation pour le climat. Le message de l'évènement était clair : pour sauver le climat, il faut mettre fin à l'exploitation des énergies fossiles, et notamment du charbon responsable à lui seul de 17 % des émissions de gaz à effet de serre en Europe. Septante cyclistes ont ensuite rejoint l'action de désobéissance civile "Ende Gelände", visant à bloquer avec plus de 3000 personnes les activités d'une mine d'extraction de charbon à ciel ouvert. Cette initiative originale a eu un bel écho médiatique et a notamment été amplement relayée via les réseaux sociaux. Pari réussi pour nos courageux cyclistes donc, qui ont réussi à interpellier citoyens et politiciens à propos de l'urgence d'entreprendre des mesures ambitieuses en matière de climat.

Des masses critiques pour la justice climatique

De retour en Belgique, la mobilisation s'est poursuivie avec l'organisation de masses critiques à Gand, Louvain, Anvers, Namur et Bruxelles le 18 novembre, dernier week-end de la COP23. Celles-ci faisaient partie d'un week-end d'actions décentralisées en faveur du climat soutenu par plusieurs ONG et associations, dont le GRACQ. Pendant tout le week-end, ces actions ont visé le monde politique belge afin de réclamer des mesures immédiates en faveur de la justice climatique et du respect de l'accord de Paris.

B. HERBOUT

📍 climate-express.be/revolution-velo

La coalition internationale "Ende Gelände" bloque une mine de charbon.



© CLIMATE EXPRESS

Mons ⇒

Lancement de la saison pré-électorale



mandes ont été scindées en deux catégories : les actions faciles à réaliser qui améliorent rapidement le quotidien des cyclistes (les “quick wins”), et des projets plus ambitieux, mais plus longs à concrétiser.

Au début du mois de septembre, le GRACQ Mons a déjà mis en selle la Commission vélo communale, dont l'échevin de la mobilité Pascal Lafosse. Les membres du GRACQ ont ensuite présenté leur mémorandum à la fin du mois de septembre lors d'une soirée publique ouverte aux citoyens et à la presse. Les principaux partis y étaient invités et ont envoyé leurs représentants. Par après, le Collège échevinal de Mons a invité le GRACQ à présenter son mémorandum. Pour la suite, une liste de questions sera envoyée à chaque parti dont les réponses seront comparées.

Finalement, le GRACQ communiquera à propos de celles-ci.

Par ces actions, le groupe local de Mons a donné le coup d'envoi de la saison pré-électorale. De nombreux autres groupes locaux, porte-paroles de tous les cyclistes de leur commune, préparent également leur mémorandum. Ces démarches vous intéressent ?

Contactez la locale la plus proche de chez vous !

www.gracq.org/groupes

E. MERTZ

En retard pour interpellier les politiciens lors des élections de 2012, le GRACQ Mons prend les devants pour les élections de 2018. Dès le mois de février de cette année, les membres ont consulté leurs nombreux sympathisants pour construire leur mémorandum. Ils ont travaillé le document jusqu'à atteindre un consensus, ce qui représente tout de même 30 versions successives. Les de-

Namur ⇒

Le vélo, un mode d'intégration



En avril, des personnes réfugiées ont reçu une formation “À vélo dans le trafic” pour apprendre à se déplacer dans la circulation.

Depuis plusieurs mois, des bénévoles collectent des vélos usagés et les remettent en état avec et pour des résidents d'un Centre de la Croix Rouge près de Namur. Le vélo est très utile à ces résidents, car ils doivent régulièrement se rendre dans le

centre-ville situé à 4 km. Mais avec l'augmentation du nombre de pensionnaires à vélo, des plaintes sont arrivées concernant leur comportement sur la voie publique. Un des bénévoles a alors contacté le GRACQ pour demander une formation adaptée.

Le rendez-vous a été donné un samedi matin pour apprendre les règles du code, la signalisation, les marquages, les droits

et devoirs des cyclistes et les chemins sécurisés. Il n'a pas toujours été simple de faire comprendre les règles et le sens des aménagements. La communication s'est faite en cascade : ceux qui parlaient anglais traduisaient pour les autres participants et vice-versa.

Les séances de formation qui suivront seront données par les bénévoles de l'atelier vélo, avec un soutien si nécessaire. À cet effet, le GRACQ leur a remis du matériel didactique. Les moniteurs-accompagnateurs ont trouvé l'expérience intéressante et enrichissante. “*Nous sommes heureux d'avoir contribué quelque peu à l'intégration et à l'épanouissement de ces personnes déracinées au sein de notre communauté.*”

J.P. DOCK



Ixelles ⇒

“Show some respect”



La chaussée de Wavre à Ixelles est un exemple symptomatique du stationnement illégal. Les automobilistes et les bus sont souvent tentés de dépasser les véhicules stationnés en double file, ce qu'ils font en roulant sur la piste cyclable à contre-sens – bien souvent sans se préoccuper du fait qu'un cycliste emprunte cette piste cyclable ou non –, la rendant quasiment impraticable et dangereuse pour les cyclistes venant en face.

C'est pourquoi, dans le cadre de la Semaine de la mobilité, le GRACQ Ixelles a repris l'idée de la chaîne humaine réalisée à New York pour protéger les cyclistes empruntant une piste cyclable. Le but était d'interpeller à nouveau la commune d'Ixelles et la Région de Bruxelles-capitale pour que soit installée une séparation phy-

sique entre la chaussée et la piste cyclable. Organiser cette action lors de la Semaine de la mobilité n'était évidemment pas un hasard. Il n'a suffi que d'un événement Facebook, de quelques volontaires, de banderoles et de biscuits pour que notre action intitulée “Show some respect” rencontre un franc succès !

Nous avons aussi constaté que notre séparation physique improvisée permettait de fluidifier le trafic en empêchant le stationnement sauvage. Suite à cette action, un courrier a été envoyé à la bourgmestre et au ministre responsable. En attendant leurs réponses, de nombreuses personnes nous ont encouragés à réitérer cette expérience sur d'autres pistes cyclables ! Alors, tentés ?

F. MERTZ

Plateforme des locales ⇒

Rencontre spécial élections



Rencontre des groupes locaux wallons à Namur.

Les groupes locaux bruxellois et wallons du GRACQ se sont respectivement rencontrés à la fin du mois d'octobre et au début du mois de novembre pour échanger au sujet des élections communales 2018.

Bien que différentes, les deux rencontres ont été l'occasion de parler des élections qui arrivent à grand pas et de présenter les outils fournis par le secrétariat du

GRACQ. Les participants ont ainsi épluché et commenté les fiches du mémorandum général destiné à être personnalisé et remis dans des fardes GRACQ. Ils ont également découvert et donné leur avis sur le catalogue d'inspiration, un document qui reprend des idées et conseils pour interpeller les candidats aux élections et mener des actions pertinentes pendant cette période pré-électorale. Les participants ont évalué les actions répertoriées en fonction de leur pertinence, du résultat souhaité, du public visé, etc. Enfin, ils ont parlé des éléments d'une communication efficace pour pouvoir convaincre sans brusquer

Ces deux rencontres ont donc surtout permis aux groupes locaux de se retrouver pour échanger à propos de leurs vécus, commenter les outils et se recommander de bonnes pratiques.

E. MERTZ



Une nouvelle boîte “Élections 2018” est apparue dans l'Espace membre. Vous y trouverez le mémorandum du GRACQ et le catalogue d'inspiration.

Identifiant : membre
mot de passe : cyclophile

Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Exit, les vieux tacots qui nous enfument !

Dès 2018, la Low Emission Zone (LEZ) ou zone de basses émissions débarque à Bruxelles. Les véhicules les plus polluants seront progressivement bannis de la capitale afin d'y améliorer la qualité de l'air. Bruxelles emboîte ainsi le pas à Anvers, mais également à d'autres capitales européennes : Londres, Paris, Rome, Berlin, Stockholm...



La mauvaise qualité de l'air provoque chaque année davantage de morts que les accidents de la route. En Belgique, on estime à 12 000 le nombre annuel de décès prématurés liés à la mauvaise qualité de l'air. Un problème particulièrement criant à Bruxelles, en infraction systématique à la législation européenne.

Si le trafic routier n'est pas l'unique responsable de ces émissions, cette pollution rejetée au niveau du sol affecte plus directement l'air que nous respirons. L'introduction d'une LEZ à Bruxelles semble donc être un pas dans la bonne direction : dès le 1^{er} janvier 2018, les véhicules diesel les plus anciens ne seront plus autorisés à circuler au sein des 19 communes bruxelloises. Des normes plus strictes seront progressivement d'application.

Norme euro vs émissions réelles

Sur le principe, interdire les véhicules les plus polluants est une excellente chose. En pratique, le caractère plus ou moins polluant d'un véhicule est défini par la norme Euro, qui fixe les limites maximales de rejets polluants, avec une révision de ces

normes à la baisse tous les cinq ans environ. Un véhicule Euro 6 pollue donc moins qu'un véhicule Euro 1. Malheureusement, cette norme ne concerne que certains types de polluants, et les cycles d'homologation sont loin de correspondre aux émissions réelles des véhicules. Ainsi, 4 véhicules sur 5 estampillés "EURO 5" produisent, en conditions réelles, plus de trois fois les valeurs maximales autorisées pour le dioxyde d'azote¹. Bref, on est encore loin d'une révolution...

Quel impact sur la mobilité ?

La LEZ n'a, en soi, pas d'impact direct sur le nombre de véhicules en circulation. Sans mesures d'accompagnement, l'effet pourrait être un simple renouvellement du parc automobile. Pour réellement initier une meilleure qualité de l'air et une meilleure qualité de vie à Bruxelles, la LEZ doit donc être couplée à d'autres mesures destinées à encourager le report modal : vers les modes actifs bien sûr, mais aussi vers les transports publics ou les systèmes d'auto-partage. Enfin, la LEZ représente également une opportunité pour l'introduction d'un péage urbain ou de la taxe kilométrique intelligente : la technologie utilisée pour le contrôle des véhicules pourrait en effet permettre la mise en œuvre de mesures destinées à moduler le trafic au sein de la région.

F. CUIGNET



© BRUXSELAIR

LA QUALITÉ DE L'AIR TE PRÉOCCUPE ? NOUS AUSSI !

Si tu souhaites agir pour réclamer à nos hommes et femmes politiques des mesures ambitieuses pour améliorer la qualité de l'air à Bruxelles, rejoins les membres du GRACQ au sein du groupe Bruxsel'Air !
www.gracq.org/groupes/groupe-qualite-de-lair

^{1/} "Dieselgate Report", *Transport & Environment*, 2016.



Charleroi ⇒

“Décap’SULer” un sens interdit



Obligatoires depuis 2004, les contresens cyclables simplifient grandement la vie des cyclistes. Pourtant, la commune de Charleroi peine toujours à appliquer la loi. Profitant de l’assemblée générale du GRACQ le 25 novembre, les cyclistes carolos ont “décapsulé” un sens unique limité (SUL) à la rue Dourlet.

Armés d’un décapsuleur géant, les cyclistes du GRACQ se sont rendus à l’entrée de la rue Dourlet pour y “décap’SULer” le sens interdit. Une action ludique

pour dénoncer la quasi-absence de sens uniques limités (SUL) à Charleroi.

Ces sens uniques, accessibles dans les deux sens de circulation pour les cyclistes, sont très pratiques : ils permettent d’emprunter des axes plus tranquilles, d’éviter un carrefour dangereux, une côte ou encore un détour inutile. Tant les études que l’expérience démontrent qu’ils ne présentent pas de risques pour la sécurité des usagers.

Un arrêté ministériel du 18 décembre 2002 rend la conversion des sens uniques en SUL obligatoire – sous certaines conditions – depuis 2004. Pourtant, à Charleroi, force est de constater que les autorités communales sont toujours en infraction. On ne compte que 47 SUL sur quelques 450 sens uniques, soit 10 % (contre 4 % en 2010). À ce rythme-là, il faudra une centaine d’années pour que la commune soit en conformité avec la loi !

Pour mener à bien cette action symbolique, le GRACQ de Charleroi a reçu le soutien de cyclistes venus de toute la Wallonie et de Bruxelles, dont une grande majorité bénéficie de cette mesure le territoire de leur commune.

Comment agir ? Rendez-vous sur notre site pour obtenir un modèle de courrier à envoyer à votre administration communale (bourgmestre ou échevin de la Mobilité) afin de réclamer la mise en SUL d’un ou plusieurs sens uniques. ●

gracq.org/demander-louverture-dun-sul



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Le vélo pour le plaisir, mais pas uniquement...

Il fut une époque où le vélo servait à tout : se déplacer, transporter des charges parfois importantes, véhiculer d’autres personnes. L’arrivée de la voiture jusque dans les ménages les plus modestes a changé les choses. Les déplacements et transports se sont motorisés et nos vélos, si utiles, furent rangés dans les garages, sortis uniquement pour les balades en forêt le dimanche.

Aujourd’hui, nous observons avec plaisir une résurgence du vélo comme mode de déplacement individuel, mais également comme véhicule utilitaire pour divers métiers. Plusieurs explications existent : le souci d’efficacité dans des villes de plus en plus engorgées par le trafic, la conscientisation écologique, mais égale-

ment un certain souci de cohérence. Il en est ainsi pour Flora et Bianca, deux sages-femmes-infirmières qui effectuent leurs visites quotidiennes à vélo et qui associent ainsi santé et durabilité. John est vétérinaire et se déplace à vélo pour soigner nos animaux de compagnie ; l’entreprise Dalitechnic effectue des réparations de



© ALAN VERSLYPE

plomberie à vélo ; Kevin est serrurier et envisage l’achat d’un vélo-cargo pour ses visites, car c’est plus rapide, plus efficace et plus en accord avec sa philosophie. La fièvre du vélo semble toucher tous les types de métier.

Les exemples se multiplient, et cette nouvelle économie de proximité ne peut que nous réjouir. Ils se concentrent pour le moment principalement à Bruxelles, mais nul doute que cette tendance séduira bientôt les grandes villes wallonnes. ●

G. DE MEYERE

Dali Technic, le cyclo plombier.

Wallonie ⇒

Des parlementaires sous bonne escorte



Le 20 septembre dernier, le GRACQ a accompagné une vingtaine de députés wallons à vélo vers le Parlement. Une bonne occasion de remettre en selle certains élus sur un trajet "utilitaire". Cette initiative du ministre wallon de la Mobilité peut être perçue comme cosmétique, mais elle nous a permis de rappeler au Parlement tout le sens que cela a de favoriser les déplacements à vélo... au quotidien ! Rendez-vous avait été donné aux députés

wallons en deux endroits : soit à la gare de Namur (pour favoriser une certaine intermodalité), soit le long de la Meuse à Jambes (pour un parking plus classique). Ils avaient le choix entre un vélo classique ou à assistance électrique. Un tandem avait même été réservé pour l'occasion, mais M. Crucke n'a hélas pas pu rejoindre son collègue M. Di Antonio pour l'enfourcher.

Au final, environ 20 députés wallons sur 75 ont participé à cette opération "À vélo au Parlement". Bien sûr, ils ne sont pas venus depuis leur domicile entièrement à vélo. Et certains découvraient le vélo comme mode de déplacement... Cependant, la plupart ont avoué avoir pris un certain plaisir à faire ce trajet avec nous. Les clichés habituels du mauvais temps, du relief, de l'effort (démessuré) à faire pour un déplacement sur deux roues ont été

balayés. Certains députés se sont même montrés ouverts à relayer nos propositions au Parlement.

Malgré les airs de coup médiatique d'une telle opération, cette mise en selle de parlementaires (qui est une première à Namur) ouvre bien un champ d'interpellation du monde politique wallon.

L. GOFFINET



Le parking vélo du Parlement occupé par un scooter.

Wallonie ⇒

Tour d'Europe de Wallonie



Chaque année, lors de la Semaine de la mobilité, *Tous vélo-actifs* propose aux travailleurs wallons de réaliser à vélo leurs déplacements domicile-travail ou leurs trajets de service, et d'encoder les kilomètres parcourus.

Cette année, entre le 16 et le 22 septembre, 570 cyclistes ont parcouru au total 41 132 km. La distance équivaut à un tour d'Europe au départ de Namur, avec une escale à Francfort, Malmö, Cracovie et Zurich, avant de rejoindre Namur en passant par l'Italie, l'Espagne et le Portugal.

L'objectif du défi de septembre était de mobiliser les cyclistes des entreprises déjà soutenues par *Tous vélo-actifs*, mais aussi d'étendre l'action aux autres employeurs wallons. Pour cette édition, un gagnant par jour a été tiré au sort parmi les participants et cinq d'entre eux ont reçu un des prix suivants : une Go Pro, une sacoche vélo Ortlieb, un cadenas et une sacoche vélo pour ordinateur. Les employeurs participants ont également été récompensés en se basant sur le nombre de cyclistes d'une même entité ayant encodé leurs kilo-

mètres de la manière la plus régulière possible (soit le maximum de jours) proportionnellement au nombre de travailleurs de cette entité.



L'ASBL namuroise Empreintes a ainsi reçu deux vélos à assistance électrique : l'un est mis au service de ses travailleurs et l'autre est mis à disposition des travailleurs des autres associations occupant Mundo-N dans le cadre de tests pour les déplacements domicile-travail.



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Un compteur vélo automatique sur la rue de la Loi



C'est sur la rue de la Loi qu'a été inaugurée la toute première borne de comptage vélo automatique en région bruxelloise. Un dispositif qui non seulement permet de collecter de précieuses données sur la fréquentation de cet axe, mais renforce la visibilité du vélo dans la capitale.

Inauguré à la veille de la Semaine de la mobilité, le compteur permet d'enregistrer des données relatives au flux cycliste en temps réel. La rue de la Loi est l'un des axes cyclistes les plus fréquentés de la capitale : les comptages réalisés quatre fois par an par l'Observatoire du vélo y dénombrent des pics de fréquentation d'un millier de cyclistes en heure de pointe. Obtenir des chiffres plus précis ne pourra que confirmer la pertinence des investissements consentis pour le vélo et mettre en évidence la nécessité d'un véritable aménagement pour les cyclistes et pour les piétons qui se partagent actuellement un trottoir bien trop étroit.

Au-delà de l'aspect "données", ce type de compteur a aussi pour vocation de promouvoir l'utilisation du vélo. En affichant, en temps réel, les chiffres de fréquentation cycliste, il donne de la visibilité à une communauté cycliste en pleine expansion et lance un sérieux appel du pied aux automobilistes englués dans les bouchons.

Ce compteur sera bientôt rejoint par d'autres : une dizaine de bornes seront progressivement installées sur d'autres grands axes régionaux, notamment sur l'avenue de la Couronne ou le boulevard Général Jacques.

F. CUIGNET



Écaussinnes ⇒

Visite de nouveaux aménagements

En septembre, lors de la Semaine de la mobilité, le GRACQ Écaussinnes a convié les citoyens et les politiciens à découvrir ces nouveaux aménagements cyclables lors d'une balade à vélo. Les participants ont emprunté un itinéraire menant à la gare d'Écaussinnes ainsi qu'un itinéraire entre la gare d'Écaussinnes et la gare de Marche-lez-Écaussinnes.

Ils étaient une trentaine à enfourcher leur vélo dont le Bourgmestre, l'échevine de la mobilité et deux conseillers communaux. C'est d'ailleurs grâce à cette collaboration avec les pouvoirs communaux que l'accès aux subsides et la concrétisation des projets ont été possibles. Le verre de l'amitié (non alcoolisé) qui clôturait la rencontre a permis d'ouvrir les discussions et de sensibiliser d'autres personnes à la cause cycliste.

Peu de temps après la balade, la rénovation du sentier numéro 109 a été achevée. Prochaine étape : la rénovation des ouvrages d'art de l'ancienne ligne de chemin de fer, la ligne 106 Lembeek-Écaussinnes, grâce à un subside de 350 000 € de la Wallonie. Cette réhabilitation facilitera le passage des nombreux cyclistes et piétons qui empruntent ce sentier dont les ponts sont dégradés.

J.-P. JAMINON



En 2017, la commune d'Écaussinnes a bénéficié d'un "crédit impulsion" de la Wallonie pour l'aménagement de tracés cyclables sécurisés et de parkings à vélos. Le groupe local du GRACQ a sensibilisé les politiciens aux aménagements nécessaires pour les cyclistes et a travaillé à l'élaboration du projet avec le conseiller en mobilité et l'échevine de la mobilité.



Mexique ⇒

Le vélo de secours

Le 19 septembre, un séisme d'une magnitude de 7,1 a frappé Mexico et ses environs. La ville s'est retrouvée sens dessus dessous : des voitures bloquaient les rues jonchées de gravats, des bâtiments étaient effondrés et plusieurs lignes du métro étaient fermées. Rapidement, des ambulances, des voitures de police et des camions de l'armée se sont déployés à travers la ville. Mais le nombre et le volume de ces véhicules ont achevé de bloquer la circulation : les ambulances n'arrivaient même plus à atteindre les hôpitaux.

Dans ce chaos, le vélo a permis malgré tout d'acheminer de l'aide. De nombreux cyclistes – activistes, coursiers, cyclistes occasionnels ou quotidiens – se sont coordonnés pour transporter des médicaments, des vivres, de l'eau, des batteries, des pelles, des casques de chantier, etc. Certaines personnes ont pédalé plus de 100 km dans les rues congestionnées pour atteindre les lieux inaccessibles aux voitures. Silencieux, les vélos pouvaient continuer de rouler là où les véhicules auraient brisé le silence nécessaire pour entendre les victimes ensevelies, et ils se sont avérés moins dangereux dans les zones où des fuites de gaz étaient possibles.

Les efforts des cyclistes ont été reconnus : les conducteurs ont fait preuve de respect, des vélocistes ont offert leurs services de réparation, la durée de location gratuite des vélos partagés a été étendue à 24h et les vélos ont été autorisés dans le métro. Le vélo prouve encore une fois qu'il a toute sa place dans nos sociétés. ♦



© CLAYTON CONN / CYCLINGTIPS.COM

Islande ⇒

Entrez dans une autre dimension



© LINDA BJÖRK PÉTURSÐÓTTIR

À Ísafjörður, en Islande.

Une nouvelle tendance gagne de plus en plus de villes à travers le monde : les passages pour piétons en trois dimensions. Les bandes peintes présentent un effet d'optique de surélévation de blocs en béton. Les piétons ont l'impression de marcher dans l'air, tandis que les automobilistes et les motards ralentissent devant cet obstacle visuel.

Après l'avoir vu à New Delhi, en Inde, le commissaire à l'environnement islandais a décidé de tester le concept dans la petite ville de pêcheurs de Ísafjörður. Depuis, le concept a été utilisé en Chine, à Cysoing dans le nord de la France et... à Schaerbeek, au croisement de l'avenue Louis Bertrand et de l'avenue Voltaire, avec un résultat mitigé, le dessin n'étant pas très réussi.

Alors que ce type de dispositif coûte le double d'un passage pour piétons ordinaire, aucune étude n'en confirme l'efficacité une fois passé l'effet de surprise pour les conducteurs. Cette nouvelle tendance a en tout cas le mérite de rappeler de façon originale l'importance d'une vitesse modérée en ville, et plus encore à l'approche des passages pour piétons. ♦

France ⇒

Apprendre le respect du sas vélo



Une ZAC : zone avancée pour cyclistes.

Au nord de Nantes, un radar pédagogique a été installé à titre expérimental pour contrôler le respect des sas vélos par les véhicules motorisés.

Les zones avancées pour cyclistes (et cyclomoteurs à deux roues) (ZAC) sont des zones peintes au sol et destinées aux vélos pour qu'ils puissent se positionner

devant les automobilistes au feu rouge. Cela permet aux cyclistes de ne pas inhaler de gaz d'échappement à l'arrêt et surtout d'être bien visibles pour pouvoir tourner à gauche ou à droite en toute sécurité. Malheureusement, les automobilistes et les motos ne respectent que très aléatoirement ces zones vélo qui sont pourtant une disposition du code de la route.

Voilà pourquoi la ville de Nantes a installé ce radar dont le panneau s'allume quand, au feu rouge, les conducteurs de véhicules motorisés dépassent la ligne et restent à l'arrêt quelques secondes. Installé en juillet, le radar restera en place jusqu'en mars 2018, ce qui correspond à une période de test de neuf mois. ♦



Le débarquement des vélos sans borne

Billy Bike, oBike et GoBee Bike... Ces noms ne vous sont probablement pas inconnus et pour cause : ils ont débarqué en force à Bruxelles ces derniers mois. Ces vélos en libre-service et sans station viennent s'ajouter à Villo !, dont les stations fixes desservent la région bruxelloise depuis 2009. Bonne nouvelle ? À priori oui... Si ce n'est que, comme dans d'autres villes, la prolifération de ces vélos en l'absence de tout cadre légal n'est pas sans poser question.

Billy Bike
GoBee Bike
oBike



© OBIKE

L'explosion de l'Internet mobile et des smartphones ouvre un nouveau champ des possibles dans le domaine de la mobilité. Avec le *free floating*, l'ère des stations fixes est révolue. Désormais, à l'aide d'une simple application mobile, il est facile de localiser son moyen de transport et, à l'issue de son trajet, de le laisser là où l'utilisateur suivant pourra le localiser à son tour. Après les systèmes d'autopartage il y a près de deux ans, c'est au tour des vélos en *free floating* de se multiplier dans notre capitale.

Comment ça marche ?

L'ensemble de ces services fonctionne avec une application mobile à télécharger sur votre smartphone. Créez votre profil, encodez votre carte de crédit et le tour est joué ! Vous êtes désormais un utilisateur.

Chaque vélo est muni d'un traceur GPS qui indique en temps réel sa localisation afin que vous puissiez le trouver sur une carte, et ensuite réserver le vélo de votre choix. Une fois le vélo déverrouillé (à l'aide d'un code QR ou d'un autre système d'identification), l'utilisation peut commencer et donc aussi la facturation. La plupart des opérateurs pratiquent des tarifs à la minute, mais on retrouve également des tarifs à la demi-heure, à la journée, voire même des abonnements par mois ou par année. Une fois votre trajet terminé, il vous suffit de mettre fin à l'utilisation du vélo via l'application. De ce fait, le vélo est à nouveau verrouillé et vous êtes débité de la somme correspondant à votre temps de trajet. Simple, non ?

Des débuts européens¹

Si la technologie permet de mieux contrôler le service, le principe de vélos disponibles pour tous et sans station n'est pas neuf. Dès le début du 20^e siècle, les usines de la petite ville de Barton-on-Humber, au Royaume-Uni, ont mis à disposition de leurs employés et de leurs familles des vélos partagés qui leur permettaient de rentrer chez eux après le travail. La seule condition était de les laisser à un endroit qui facilitait leur utilisation. Les bases étaient posées pour le développement d'un système de vélos partagés par une communauté d'utilisateurs.

Il faut cependant attendre la fin des années 1960 pour voir une véritable tentative d'installation de ce système. À Amsterdam, aux Pays-Bas, une cinquantaine de "Vélos Blancs" sont disséminés dans la ville pour être utilisés librement, mais le système disparaît avec une ordonnance interdisant de laisser son vélo sans cadenas dans l'espace public.

On considère que le premier système réussi de vélos partagés en *free floating* sont les "Vélos Jaunes", lancés par La Rochelle en 1974, bien que les conditions d'utilisation aient été différentes de ce qu'on connaît aujourd'hui. Les années 1990 marquent les ultimes tentatives de déploiement de ce système. Cambridge lance en 1993 les "Green Bikes" avec plus de 300 vélos : en moins d'un an, la grande majorité des vélos sont volés ou vandalisés, rendant leur utilisation quasi impossible.

Des expériences similaires en Amérique du Nord aboutissent aux mêmes constats. Il faudra attendre les années 2000 et le développement des objets connectés pour voir émerger de nouveaux acteurs de la mobilité *free floating*.

Des gros et des petits pour Bruxelles

Mobike, Ofo, oBike, LimeBike, Spin, Jump... Ces noms ne vous disent peut-être rien, mais ce sont parmi les plus gros acteurs sur le plan mondial. Ces sociétés ont déployé des centaines de milliers, voire des millions, de vélos dans des centaines de villes à travers la planète. Elles sont présentes dans les plus grandes villes d'Europe : Paris, Milan, Londres, Barcelone, Amsterdam... et Bruxelles depuis la fin de cet été. Ces compagnies sont pour la plupart basées en Asie ou dans la Silicon Valley et sont à la pointe de la technologie. Derrière elles, de gros groupes d'investisseurs qui ont senti le poten-

tiel d'un marché où les frais d'exploitation sont extrêmement réduits par rapport à un modèle de vélos en libre-service avec stations. On parle généralement d'une réduction par trois du prix de mise en service par vélo, tous frais confondus².

En misant sur la quantité de vélos disponibles et donc sur une quasi omniprésence dans l'espace public, ces compagnies visent une rentabilité via la masse d'utilisateur. De plus, les coûts de fabrication des vélos sont négociés au plus bas : les Mobike sont produits au coût unitaire de 25\$ et les oBike pour 18\$. À ce prix-là, des nombreuses pièces sur le vélo sont en plastique, et on peut émettre des doutes sur la robustesse et la longévité des vélos.

Mais il n'y a pas que les gros joueurs qui veulent se tailler une part du gâteau. Des acteurs plus locaux et à échelle plus réduite tentent de s'implanter dans des villes de plus petite taille avec une demande moins grande ou avec des besoins plus spécifiques. C'est le cas par exemple de Billy Bike ou encore de GoBee Bike : si les modèles économique et technologique sont identiques à leurs concurrents, on est cependant ici sur une structure de start-up avec des moyens financiers limités.

À l'heure actuelle, trois acteurs sont présents dans la capitale – oBike, GoBee Bike et Billy Bike – bien que d'autres acteurs soient encore attendus avant la fin de l'année. Obike, originaire de Singapour, joue dans la cour des grands avec une présence dans plus de treize pays à travers le monde. GoBee Bike (Hong Kong) est plus modeste et vise pour l'instant le marché européen : ses vélos sont présents à Paris, Lille et Bruxelles. La société vise l'implantation dans dix villes d'ici la fin de l'année 2017.



L'APPLICATION BILLY BIKE PERMET DE LOUER DES VÉLOS ÉLECTRIQUES PARTAGÉS À BRUXELLES



1/ https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle-sharing_system

2/ <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/BSS-FINAL-REPORT-150121.pdf>



À côté de ces deux sociétés, qui développent le même modèle commercial et proposent actuellement des vélos similaires sans vitesse, Billy Bike se démarque avec son offre de vélos électriques en *free floating*. Le projet ne se positionne pas en concurrence avec les autres mais en complément, en touchant un public différent avec un produit plus "haut de gamme".

Trop de vélo tue le vélo ?

Le modèle économique de ces compagnies repose sur la présence massive des vélos dans l'espace public. "Lâchés" dans nos rues, ils voguent au gré des utilisateurs qui les déposent (les abandonnent ?) parfois sans se préoccuper de savoir s'ils encombreront ou non le passage.

Accueillis dans un premier temps comme une alternative aux systèmes de vélos en libre-service "classiques", ces vélos peuvent rapidement représenter une source de nuisance pour les villes où ils s'installent. Au contraire des vélos en libre-service avec stations, dont la mise en œuvre nécessite des accords entre les pouvoirs publics et l'opérateur, les vélos en *free floating* ne sont soumis actuellement à aucun contrôle, ni aucune réglementation. Les compagnies profitent ainsi d'un vide juridique pour pouvoir se déployer de manière massive.

Et c'est là que le bât blesse. En Chine, où seize millions de vélos de ce type sont en circulation, on assiste à de véritables amas de vélos mal rangés, ce qui provoque, bien légitimement, l'irritation des habitants. La ville de Hangzhou a dû créer seize dépôts pour stocker les vélos abandonnés ou vandalisés³.

LA RÉGION BRUXELLOISE PLANCHE SUR UN ARRÊT MINISTÉRIEL POUR CADRER CES NOUVEAUX ACTEURS DE LA MOBILITÉ.



oBike vandalisés à Melbourne.

En Europe aussi le mécontentement se fait sentir. Amsterdam a officiellement banni les vélos en *free floating* de ses rues pour la bonne raison que ceux-ci encombreront inutilement l'espace et que ces compagnies utilisent l'espace public à des fins commerciales, ce qui est interdit⁴. La ville de Zurich a également pris des mesures contre ces sociétés, redoutant le mauvais message envoyé au grand public par ces milliers de vélos inutilisés qui encombreront les rues⁵. Paris envisage de son côté une redevance pour "occupation" commerciale de la voie publique. En Belgique, treize villes flamandes ont été approchées par ces compagnies mais réfléchissent à l'établissement d'un cadre légal avant de se lancer dans l'aventure du *free floating*⁶.

La Région bruxelloise s'est laissée surprendre par l'arrivée de ces nouvelles technologies, et planche seulement sur un arrêté ministériel qui cadrera et fixera des normes pour ces nouveaux acteurs de la mobilité cycliste (comme elle a dû le faire pour les systèmes de voitures partagées en *free floating*) : sur le niveau de service fourni, mais aussi sur la qualité des vélos ou encore les zones couvertes. Du côté des opérateurs, Billy Bike, oBike et GoBee Bike jurent tous les trois être en contact étroit avec les communes, les autorités régionales et le cabinet du ministre bruxellois de la Mobilité afin de collaborer le mieux possible au développement de leurs services.

Des vélos cassés sont empilés dans la ville de Shenzhen, au sud de la Chine.



Pour ou contre ?

Nouvel outil pour promouvoir une mobilité plus durable ? Phagocytage de l'espace public par des entreprises commerciales ? Que l'on soit pour ou contre, les systèmes de vélos en *free floating* sont bel et bien une réalité et lancent un débat aux multiples facettes.

Est-ce le système lui-même qui est à remettre en cause ou bien la capacité des usagers à respecter l'espace public dans son ensemble ? Il vrai que le nombre de vélos en *free floating* dans les rues peut constituer une nuisance en soi : de ce point de vue, on attend avec impatience une nécessaire réglementation pour encadrer ces compagnies et assurer une qualité minimale du service. Mais si le législateur s'emploie à cadrer le marché des vélos en *free floating*, la question de la responsabilité de l'utilisateur n'est pas non plus à minimiser.

Bien que le modèle économique soit également discutable, la flexibilité du système et ses coûts réduits ouvrent de nouvelles opportunités en matière de mobilité. Si les grandes villes sont aujourd'hui les cibles privilégiées de ces compagnies, il est possible d'imaginer l'implantation de vélos en *free floating* dans des villes de plus petite taille comme solution de mobilité alternative. Le cas de la Wallonie, où les systèmes de vélos partagés "classiques" peinent à se développer faute d'investissement et de prévisions de rentabilité, serait un bon exemple.

D'autres questions, enfin, doivent entrer en ligne de compte. L'aspect environnemental – si l'on considère le caractère plus ou moins durable des vélos – mais également l'aspect social : l'utilisation de ces systèmes nécessite un smartphone et une carte de crédit, sans compter que certaines communes "sensibles" ne profitent pas, à l'heure actuelle, de ces vélos en *free floating*.

Si le vélo est bel et bien l'avenir, restons vigilants à ce que le futur de nos villes ne soit pas noyé sous des carcasses de vélos en toc. N'hésitez donc pas à vous faire votre propre opinion : testez-les et faites part de vos impressions !

G. USÉ, F. CUIGNET



© GOBEEBIKE BELGIUM



Des données à partager ?

L'une des armes secrètes de ces vélos connectés, ce sont les données qu'ils enregistrent. Profil d'utilisation, lieux de destination, itinéraires empruntés, fréquence d'utilisation... Ces informations, précieuses à l'opérateur pour la gestion et le développement stratégique de son système, peuvent l'être également pour nos pouvoirs publics. En s'ajoutant aux comptages et études commandités par la Région bruxelloise, ces renseignements peuvent contribuer à une meilleure connaissance de la pratique du vélo, et de ce fait au développement des politiques cyclistes.

Les opérateurs privés sont-ils prêts à communiquer ces données aux pouvoirs publics ? C'est trois fois oui pour Billy Bike, GooBee Bike et oBike, ce dernier déclarant déjà transmettre une série de données aux autorités régionales ainsi qu'à la Ville de Bruxelles.

Quant à la question de rendre accessibles ces données en "open data" (ouverture des données au grand public), ce n'est pas encore à l'ordre du jour, même si les trois opérateurs n'y voient aucune objection de principe.

3/ <https://www.theguardian.com/politics/2017/nov/05/why-we-cant-have-nice-things-dockless-bikes-and-the-tragedy-of-the-commons>

4/ <http://www.bikebiz.com/index.php/news/read/amsterdam-bans-dockless-bikes/021690>

5/ <https://www.letemps.ch/suisse/2017/08/22/zurich-velos-sil-pleuvait>

6/ <https://gopressmobility.be/2017/10/23/free-floating-bike-sharing-banned-arrives/>



Accessoire ⇒

Fil Safe : un panier, mille possibilités



Le sac à main, les courses, des bouteilles en verre, une valise... Si tout se transporte à vélo, il est parfois difficile que cela reste en place. Mais cela, c'était avant Fil Safe, un panier de vélo modulable imaginé à Bordeaux par Christine Château et dessiné par Olivier Huynh.

Le principe ? Un cordage élastique de 8 mètres de long à géométrie variable, enroulé autour d'une structure métallique qui permet de s'adapter aux objets transportés et de les maintenir en place. Grâce aux 14 cordages élastiques différents, les cyclistes personnalisent leur panier selon leurs envies et peuvent même choisir des cordages bicolores, fluo ou rétro-réfléchissants.

Fil Safe s'adapte aux trottinettes pour adultes et à tous les vélos (classiques, pliants, électriques). Il peut être placé à l'avant ou à l'arrière du vélo avec des fixations spécifiques et est amovible à l'aide d'une simple pression grâce au système KLICKFix® avec ou sans serrure. L'ajout d'une anse permet de le transporter facilement à la main et, pour les jours de pluie, une housse imperméable garde les affaires au sec. Il ne reste plus qu'à le tester... Et à l'approuver ?

bagsandbike.com/fr/

Vêtement ⇒

Rainette, des petits sous la pluie



Frustrée de ne pas trouver de cape adaptable au siège vélo de sa fille, Bahar Ashouri, une habitante des Lilas en France, a imaginé et dessiné "l'imperméable de Rainette".

Coupe-vent et rétro-réfléchissant, le vêtement s'adapte à tous les sièges enfant, tandis que sa taille unique convient aux petits de un à cinq ans. Dotée d'une visière, la capuche est assez grande pour

être portée par-dessus un casque de sécurité, tandis que les manches et les jambes sont suffisamment larges pour être enfilées au-dessus de vêtements épais. L'ensemble est couvert d'éléments réfléchissants, mais la couleur jaune canari assure déjà à elle seule une bonne visibilité. L'enfant peut porter l'imperméable quand il n'est pas à vélo et, quand il ne pleut plus, cette cape d'un nouveau genre se range dans sa poche intégrée.

Les détails appréciables : le produit est fabriqué en région parisienne, avec des matériaux européens, il n'utilise pas de substances nocives et répond à la certification Oeko-Tex®... De quoi expliquer le prix Talent du Vélo dans la catégorie style que Bahar Ashouri a reçu en juillet 2017.

www.rainette-shop.com/

Vélo-cargo ⇒

AddBike, vélo ou cargo, pourquoi choisir



La start-up lyonnaise AddBike est sur le point de commercialiser un système qui permet de transformer en dix minutes top chrono votre vélo habituel en triporteur urbain ! Réversible, la manipulation est simple. Il suffit d'enlever la roue de votre vélo et de fixer à la place un châssis pendulaire à deux roues inclinables, puis de choisir le module adapté à l'usage souhaité. La Carry'Box convient pour le transport de charges, la Carry'Box

Kid vous permet d'emmener vos enfants et la Carry'Shop vous accompagne pour les courses. L'AddBike s'installe sur 90 % des vélos et peut supporter entre 30 et 35 kg selon les usages. Le système est maniable, même si Renaud Colin, un des concepteurs, précise que "l'AddBike ne s'utilise pas comme un vélo, il faut, comme à moto, se pencher dans les virages et non tourner le guidon".

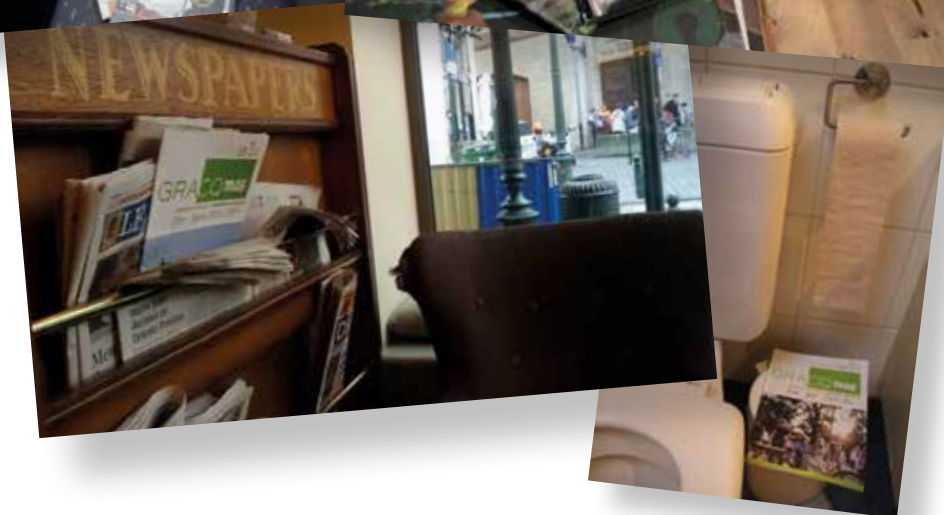
Entièrement fabriqué en France, l'AddBike seul se vend à 700 euros, tandis que les modules ont un coût supplémentaire. Un prix qui semble assez bas au vu de la flexibilité que le système offre !

www.addbike.fr



Oups, j'ai oublié mon Mag !

Afin de diffuser votre passion du vélo au quotidien et faire connaître le GRACQ, nous vous proposons d'oublier volontairement votre Mag quelque part. Le principe est le suivant : quand vous avez terminé de lire votre GRACQ Mag, plutôt que de le mettre avec les papiers à recycler, "oubliez-le" dans un lieu stratégique où un maximum de personnes seront susceptibles de le lire : avec le journal Metro du jour dans le train, à la cantine du bureau, dans la salle d'attente d'un médecin, avec des journaux d'un salon de thé ou d'un bar, aux toilettes chez vous ou chez un ami... Évitez de le laisser dans des endroits où il sera considéré comme un déchet et n'oubliez pas de découper votre carte de membre pour que le magazine reste anonyme. Comme dirait Nietzsche, même s'il ne pensait sûrement pas au GRACQ Mag : *"Souviens-toi d'oublier"*.





Marketing ⇒

Maladresse ou cynisme ?



© MIKE KNELL / FLICKR

Lors d'un match de foot France/Pays-Bas, les (télé)spectateurs ont vu s'afficher l'étonnante publicité de Volkswagen France : "On ne va pas laisser un pays de cyclistes nous barrer la route".

Si certains s'en sont offusqués, d'autres ont pris la défense du constructeur allemand. Pas parce qu'ils étaient pro-voitures, mais parce que la critique leur semblait trop forte vis-à-vis d'une publicité qui se voulait "juste drôle". Deux façons de percevoir le message donc et, surtout, deux façons de percevoir l'autre. Ceux qui ne voyaient pas de mal dans cette an-

nonce reprochaient aux autres de manquer d'humour et ceux qui s'en indignaient reprochaient aux premiers de manquer de sens critique.

Qu'on apprécie ou non leurs messages, on ne peut nier l'inventivité et la créativité des agences publicitaires. Jouer sur les clichés et les niveaux de lecture sont les ingrédients mêmes d'une publicité réussie. L'objectif est par contre toujours de nous faire acheter leurs produits, et pour cela, la portée de leurs slogans est énorme. D'immenses sommes d'argent sont investies, parce que des sommes plus grandes encore arrivent en retour.

Les clichés ne manquent pas quand on évoque les Pays-Bas. Si c'est celui des cyclistes qui a été choisi par le constructeur automobile, ce n'était pas pour encourager l'équipe de France, mais pour promouvoir la voiture. Car jusqu'à preuve du contraire, le business de VW reste l'automobile, pas le football.

Face aux nombreuses réactions négatives, VW France s'est excusé et a rappelé qu'il était "partenaire du cyclisme au travers de la marque Skoda, partenaire de longue date du Tour de France". Mais la mention "We love cycling" en signature était sans doute la meilleure façon de nous rappeler à tous qu'il serait temps d'arrêter de confondre l'humour avec le cynisme.

G. DE MEYERE



© AUTOMOBILE ITALIA

Coin lecture ⇒

200, le magazine qui raconte le vélo "autrement"



La lecture recommandée de cet hiver n'est pas un livre, mais un magazine trimestriel. L'aventure de "200", démarre après qu'une bande d'amis a constaté ne pas se retrouver dans les magazines de vélo existants, trop centrés selon eux sur la compétition, la performance et généralement adressés aux cyclistes chevronnés.

Journalistes de profession, ils décident alors de démarrer leur propre publication indépendante, à contre-courant de la philosophie du vélo pour la gagne. Qu'il soit urbain, de route ou de voyage, "200" raconte avec brio le vélo comme une aven-

ture et nous emmène découvrir les passionnés de la petite reine qui existent aux quatre coins de France et de Belgique.

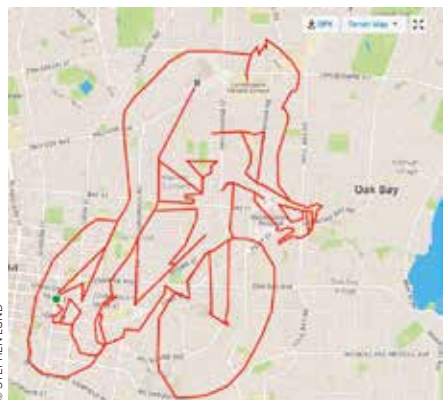
Qu'il s'agisse de refaire le voyage (à vélo) d'un écrivain célèbre à travers la France, de participer à d'haletantes courses cyclistes de longue distance ou de rencontrer des citoyens utilisant le vélo au quotidien (facteur, cafés vélo, fabricants, etc.), "200" offre une plongée dans le "vrai" monde du vélo et ne déçoit jamais. Attention, contenu hautement addictif.

L. DEMUELENAERE

www.200-lemagazine.com

Art ⇒

De grands enfants...



© STEPHEN LUND

Vous vous souvenez des Télécrans de notre jeunesse ? Un écran gris sur lequel il était possible de créer des dessins en tournant deux molettes. L'exercice, difficile et hasardeux, donnait des tracés plutôt sommaires, mais dont nous avons raison d'être fiers.

Les dessins de Stephen Lund rappellent ces œuvres d'art de notre enfance. Ce cycliste canadien les réalise au moyen de Strava, une application qui permet de visualiser ses trajets sur une carte routière via son GPS. Le procédé est relativement simple, mais nécessite de l'imagination. Il faut, sur la carte de sa ville, parvenir à faire émerger des images, comme on peut le faire en regardant des nuages. Une girafe ? Un ours ? Maître Yoda ? Quand l'idée est là, il ne reste plus qu'à planifier le dessin, enfourcher son vélo et "dessiner" son inspiration au fil des rues. Petit inconvénient : comme sur le Télécran, le dessin se fait d'un seul trait, et il est impossible de gommer une erreur éventuelle !

En fonction de leur grandeur, certains dessins peuvent prendre du temps. Il convient donc de se lever tôt. Stephen Lund avoue



© STEPHEN LUND

d'ailleurs qu'il a plus que doublé le nombre de kilomètres parcourus par année depuis qu'il s'est investi dans cette passion.

Le "cyclartiste" compte plus de 200 œuvres à son actif. Elles sont visibles sur internet dans Google Images. ●

G. DE MEYERE

gpsdoodles.com/



Spectacle ⇒

Des marionnettes et du vélo



Une représentation en 2016 à Jodoigne.

Finis les kilomètres superflus en voiture ou en camion... Pour leur nouveau spectacle intitulé "La porte du diable" (à partir de cinq ans), les Royales Marionnettes se lancent dans une tournée à vélo !

Cette compagnie belge de théâtre itinérant originaire de Liège présente cette année un événement coopératif et de

proximité afin de répondre aux enjeux de notre temps. La troupe propose d'élaborer un itinéraire en boucle, parcourant une distance d'environ 20 km par jour, pour traverser les villes et villages de toute une région et toucher le public là où il se trouve. Grâce au matériel monté sur deux grandes roues, à l'aide de chaînes graissées et de mollets protéinés, les Royales Marionnettes veulent amener la culture à des personnes qui n'y ont pas toujours accès, que ce soit pour des raisons financières, par manque de temps ou parce qu'elles ont du mal à se déplacer. À la croisée de la tradition et de l'actualité, les spectacles des Royales Marionnettes s'adressent aussi bien aux enfants, qui apprécieront les figurines traditionnelles à tringle, qu'aux adultes qui se délecteront des comédiens cocasses. Les spectacles osent "aborder tous les thèmes qui nous

empêchent de dormir" au travers d'une écriture et d'une mise en scène rigoureuse mais sous une forme gentiment déjantée.

Pour organiser une telle tournée à vélo, l'équipe des Royales Marionnettes a besoin de collaborer avec un tissu de partenaires locaux, qu'il s'agisse de particuliers motivés, de centres culturels, d'associations de proximité ou de comités locaux d'organisation de fêtes. Qui se laissera gagner par cette aventure artistique, humaine et cycliste ?

E. MERTZ

www.lesroyalesmarionnettes.be



Il n'y a pas d'âge pour le partage



Coël 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 ⇒

Décembre ⇒

BRUXELLES – SAMEDI 9/12 FORMATION “VÉLO-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. Formation organisée en partenariat avec Les plaisirs d'hiver.

Julio Sanchez – info@gracq.org – 02 502 61 30

BRUXELLES ET WALLONIE – MARDI 12/12 APÉRO VÉLO

Rejoignez-nous dans nos bureaux bruxellois dès 17h30, le temps d'un verre ou jusqu'à plus soif, dans une ambiance conviviale pour fêter la fin de l'année.

Alexandra Jimenez – alexandra.jimenez@gracq.org
02 502 61 30

BRUXELLES – SAMEDI 2/12 ET SAMEDI 16/12 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.

<http://www.gracq.org/agenda>

BRUXELLES – SAMEDI 23/12 FORMATION “VÉLO-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. Formation organisée en partenariat avec Les plaisirs d'hiver.

Julio Sanchez – info@gracq.org – 02 502 61 30

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



SOUTENEZ LE GRACQ

FAIRE UN DON, UNE BONNE MANIÈRE DE PARTICIPER

Plus que jamais, il est nécessaire d'interpeller le monde politique et de l'accompagner dans la mise en place de mesures ambitieuses pour une mobilité plus durable où le vélo occupe une place centrale. Le GRACQ, via son équipe de salariés et ses nombreux bénévoles, participe à cette évolution. Notre association souhaite continuer à mener ses actions de lobbying, de représentation, de formation et d'information, sans trop dépendre des pouvoirs publics. **C'est pourquoi chaque euro donné nous autonomise un peu plus et nous rend plus libre dans nos actions.**

Vous voulez nous soutenir ? Faites un virement bancaire sur le compte **BE65523040422096** en mentionnant vos “nom” et “prénom” ainsi que “don” en communication.

Tout don à notre association est déductible à partir de 40 € par an : le montant du don peut être déduit de votre revenu imposable net. La réduction d'impôt s'élève à environ 45 % du montant versé. **Le don vous coûte donc en réalité presque moitié moins que ce que vous aurez versé à l'association !**

Banque Triodos
La banque durable

Vous pouvez aussi soutenir le GRACQ en ouvrant un compte d'épargne chez Triodos (via un lien spécifique sur notre site web*). Notre association reçoit une contribution financière de la banque de :

- > 50 € par nouveau client qui ouvre un compte d'épargne
- > 30 € par nouveau client qui ouvre un compte d'épargne pour mineur d'âge

Besoin d'en savoir plus ? Contactez-nous (02 502 61 30) !

(*) www.gracq.org/soutenez-nous-financierement



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	Alexandra Jimenez	T 02 502 61 30
Régionale wallonne	Georges Martens	T 010 41 44 42
Bruxelles & env.		
Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
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	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
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
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	
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	Alain Tison	T 0477 58 07 25
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
La Hulpe	Aric Van Roye	T 0488 22 95 12
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	Bernard Bourgeois	T 02 653 10 07
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



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
Ans	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
Theux	Koen Van der Geest	T 0473 41 80 67

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	François Bouchat	T 0473 68 05 35
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeker	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 Watermael-Boitsfort : watermael-boitsfort@gracq.org).