

GRACQ *mag*

Association ⇒
Le GRACQ
grandit
p.3

Infrastructures ⇒
Vers une Wallonie
cyclable ?
p.6

Questionnaire élections ⇒
Réponses des partis
politiques
pp.22-23

Matériel ⇒
RouteYou planifie
vos trajets
p.24

DOSSIER
UN CAHIER DE 12 PAGES
À DÉTACHER !
Élections 2019
Objectifs et priorités
pour une mobilité
durable

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique dont l'objectif principal est la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions.

PRÉSIDENT
Geoffrey Usé

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@inocavo.be

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS
Michel Dechamps, Philippe Degand,
Philippe Lederer, Elodie Mertz

NOS SOUTIENS



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 ➡

Le vélo nous mène vers un monde plus juste



Marche pour le climat", "Grève mondiale pour le climat", "Gilets jaunes". Divers mouvements de mobilisation font actuellement la une des journaux. Une prise de conscience sans précédent traverse notre société et remet en cause le modèle économique et social que l'on nous sert depuis plus de 50 ans.

Ces événements ont pour particularité de mettre en lumière des dysfonctionnements au sein de nos constructions sociales et révèlent les inégalités croissantes que génère une certaine vision de la société. Mais ces mouvements environnementaux et sociaux sont également une grande source d'espoir et d'inspiration pour la construction d'un autre modèle de société. Un modèle plus équitable et plus juste pour toutes et tous. Des alternatives sont possibles et sont déjà mises en œuvre dans une foule de domaines.

En ce qui concerne le GRACQ, l'association défend depuis plus de 40 ans une vision de la mobilité plus égalitaire et mieux répartie entre les différents modes de déplacement. L'action du GRACQ a permis certaines avancées, mais de nombreux combats restent d'actualité : suppression de la "voiture salaire", amélioration de la sécurité sur nos routes pour chacun, lutte contre le vol de vélo, développement du stationnement vélo...

Le GRACQ profite de la fenêtre médiatique offerte en cette période de campagne électorale pour porter la voix des cyclistes aux oreilles de nos décideurs politiques. Pour chaque niveau de pouvoir, trois objectifs et cinq priorités ont ainsi été déterminés. Ils sont regroupés dans le cahier central de ce magazine.

La conjonction de ces mobilisations grandissantes avec les échéances électorales est une opportunité incroyable pour notre association. C'est l'occasion de peser sur les décisions importantes en matière de santé, de sécurité routière, de bien être... Faisons en sorte que le monde de demain soit plus juste, plus égalitaire et ouvert au changement.

Mobilisons-nous car #LeVéloCestMaintenant !

GEOFFREY USÉ – PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

LE VÉLO
C'EST
L'AVENIR
Maintenant!

Les articles de ce magazine s'adressent à toutes et à tous, sans distinction de genre. S'il a été décidé de ne pas utiliser systématiquement l'écriture inclusive, c'est uniquement pour des raisons de lisibilité et de fluidité de lecture.



Association ➡

Le GRACQ grandit

C'est l'un des objectifs du plan stratégique voté par l'association l'année dernière : grandir ! Et ces derniers mois, l'association peut se targuer d'une belle dynamique car vous êtes de plus en plus nombreux à vous engager au sein du mouvement.

Le GRACQ représente maintenant plus de 12 000 membres, ce qui donne davantage de poids à nos demandes envers les décideurs politiques. Vous retrouverez d'ailleurs toutes les priorités du GRACQ au centre de ce magazine, n'hésitez pas à les diffuser !

Mais ce n'est pas tout : certains membres se fédèrent et forment alors un groupe local, actif sur le territoire d'une ou de plusieurs communes limitrophes. C'est avec enthousiasme que nous avons ainsi salué ces derniers mois la création des groupes de Bruxelles-Ville, Binche, Enghien, Silly, Jodoigne, Theux, Verviers, Rendeux et Sud-Entre-Sambre-et-Meuse.

Cela fait monter à 54 le nombre de groupes locaux du GRACQ : 14 à Bruxelles (répartis sur 18 communes) et 40 en Wallonie (répartis sur 61 communes).

Le GRACQ peut aussi compter sur une trentaine de points de contact présents dans d'autres communes. On appelle "point de contact" la personne qui souhaite être active au sein de notre organisation et de sa commune, mais qui n'a pas encore autour d'elle suffisamment de personnes pour mener des actions collectives au nom d'un groupe local.

Il n'y a pas encore de groupe actif sur votre commune ? N'hésitez pas à contacter nos animatrices (Céline ou Séverine) pour vous accompagner dans la création d'une nouvelle dynamique.

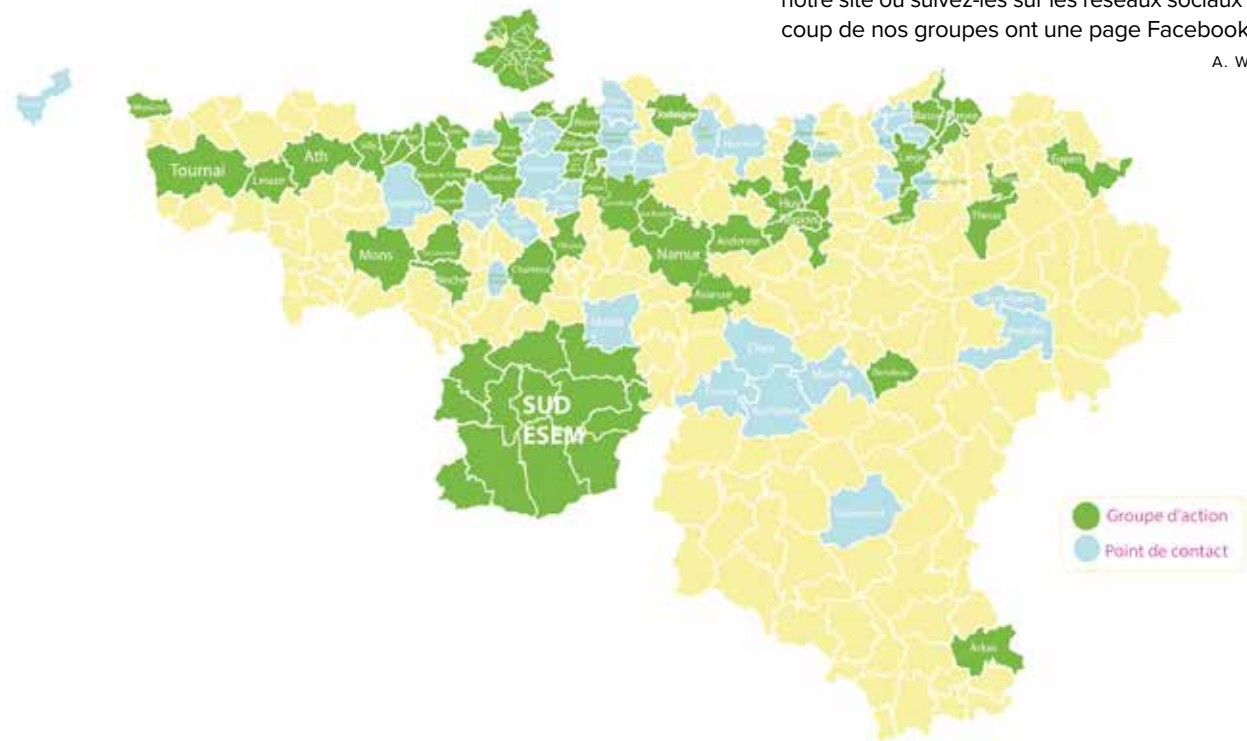
www.gracq.org/groupe

Terminons par mettre en avant certaines actions des nouveaux venus. À peine créé, le GRACQ Binche est déjà bien actif. En offrant des croissants à toutes les personnes qui ont enfourché leur vélo pour se rendre à la boulangerie le dimanche matin, il a incité les habitants à utiliser des modes plus durables que la voiture pour les petits déplacements du quotidien. Le groupe compte aussi se faire entendre à l'approche du départ du Tour de France de la ville de Binche le 8 juillet. À suivre...

Le GRACQ Jodoigne a lui participé à l'action nationale "Clap au vélo" en félicitant les personnes en selle vers leur travail ou l'école. Une belle manière de célébrer la naissance de leur groupe.

Vous voulez en savoir plus sur les actions des groupes près de chez vous ? Visitez leur page sur notre site ou suivez-les sur les réseaux sociaux (beaucoup de nos groupes ont une page Facebook).

A. WILLEMS



● Groupe d'action
● Point de contact



Sur le terrain ➔

Un "Plan d'actions vélo" à Gembloux

Les groupes locaux du GRACQ étaient très actifs lors de la campagne électorale pour le scrutin communal : interpellations, actions de terrain, rédaction de mémorandums, etc. Les revendications des cyclistes ont été entendues, comprises et débattues. Il fallait ensuite assurer l'"après élections".

À Gembloux, le groupe local du GRACQ avait à l'époque émis treize recommandations aux différentes listes électorales. En ce début d'année, lors de l'évaluation du Plan Communal Cyclable, le GRACQ Gembloux a remis un "Plan d'actions vélo" à la Commission Vélo de la ville.

Le plan contient 19 idées réparties en quatre grands axes. Un travail conséquent qui permettra aux décideurs politiques de la commune de profiter d'une expertise de terrain précise et complète en matière de mobilité active. C'est ce qu'on appelle "participer activement" à la vie citoyenne de sa commune !

📄 www.gembloux.gracq.org



Les propositions du GRACQ Gembloux figurent sur une carte participative OSM.



Mener des actions décalées, c'est parfois ce qui marche le mieux. Pour conscientiser les automobilistes stationnés sur les pistes cyclables, le GRACQ Liège a fait le pari de l'absurde. Sous la forme d'un questionnaire à choix multiple, la première face du flyer posé sous l'essuie-glace des contrevenants leur propose plusieurs réponses loufoques pour justifier leur infraction. Seule la dernière proposition est valable : "il n'y a pas de bonne raison pour se garer sur une piste cyclable".

Garé.e sur une piste cyclable ? Toujours une bonne raison

Au verso, place à l'info : y est repris le montant de l'amende encourue pour ce type d'infraction et, surtout, un message sympa expliquant que compliquer la vie des cyclistes pourrait les décourager de prendre leur vélo, ce qui serait dommageable pour tous car "plus il y aura de cyclistes, moins il y aura d'automobilistes qui chercheront une place pour se garer".



Rixensart rappelle la règle de dépassement des cyclistes



Le GRACQ Rixensart avait découvert avec intérêt l'existence à Walhain-Saint-Paul d'un panneau rappelant la distance latérale légale d'un mètre à respecter lors du dépassement d'un cycliste. Ses membres imaginaient bien en voir fleurir un jour à Rixensart. Mais comment y parvenir ? Lors d'une réunion du groupe Mobilité de la commune à laquelle le

GRACQ Rixensart participait, il fut question de mettre sur pied une action visant la sécurité routière. L'occasion était parfaite pour proposer de placer ces panneaux "1 mètre" à Rixensart. Le GRACQ Rixensart a alors proposé des lieux stratégiques en veillant à ne pas surcharger la voirie de panneaux routiers. Sans tarder, un appareil photo a fait sept fois "clic" sur divers axes d'entrée de la commune dépourvus de piste cyclable. Les propositions de lieu ont été acceptées, les démarches nécessaires ont été entreprises par le conseiller en Mobilité. Depuis peu, quatre panneaux sont en place. Nous espérons que les derniers vont suivre. Bien sûr, tout cela ne s'est pas fait en un jour, mais le GRACQ Rixensart reste confiant pour l'aboutissement de son projet.

B. BOURGOIS

Sur le terrain ➔

Clap au vélo : une première à Tournai



au Vélo a été mené pour la première fois, l'expérience fut concluante.

Qu'est-ce qui vous a motivé à mettre en place l'action Clap au Vélo cette année ?

> Depuis presque un an, notre groupe local a accueilli de nouveaux bénévoles bien décidés à faire bouger positivement les choses à Tournai. En parallèle, une nouvelle majorité est entrée en fonction. Celle-ci est plus sensible aux questions de mobilité active que jadis. Par exemple, notre échevin de la Mobilité a remis sur pied une commission vélo à laquelle le GRACQ est partie prenante. En cette période où l'élan est si positif, nous ne voulions pas manquer cette occasion de mettre les cyclistes à l'honneur.

Quel a été le retour ? Cela vous a-t-il semblé utile ?

> Nous pensons que c'était très positif. Nous voulions nous faire remarquer, mission accomplie : la presse écrite a bien relayé l'événement, les automobilistes ont été interpellés, une de nos échevines, sur la route de l'hôtel de ville, a même fait un détour à vélo pour passer nous saluer. Et, bien entendu, nous avons mis de bonne humeur une trentaine de cyclistes. Tout ce qui peut souligner la présence des cyclistes à Tournai et tout ce qui peut les encourager est bienvenu.

Mènerez-vous encore l'action l'année prochaine ?

> Oui, certainement !



Évasion ➔

Du kérosène plein les gambettes !

Les préoccupations environnementales soulevées par la société civile amènent les citoyens à remettre en question leur manière de consommer. Parmi les "mauvaises habitudes", notre façon de voyager est régulièrement pointée du doigt.

Une fois de plus, le vélo fait partie de la solution : le tourisme à vélo se développe et démontre ses nombreux avantages en termes d'écologie, mais aussi d'économie puisqu'un voyageur à vélo dépense plus (et mieux), en faisant davantage fonctionner l'économie locale.

Depuis longtemps, de nombreux groupes locaux du GRACQ organisent des balades à vélo. Celles-ci permettent de mettre les citoyens en selle tout en repérant les mauvais aménagements de la commune. Un type d'action qui rencontre souvent un beau succès et sensibilise les citoyens à la place accordée au vélo sur nos routes. De la balade au voyage, il n'y avait qu'un coup de pédale à faire...



Le GRACQ Watermael-Boitsfort a ainsi organisé la seconde édition de "En roue Libre", le premier festival du vélo à Bruxelles. L'objectif : montrer aux visiteurs qu'il est possible de voyager autrement en partageant des témoignages et en dispensant des conseils pratiques. Le succès de la première édition a été confirmé et l'enthousiasme des bénévoles du GRACQ les pousse déjà à se pencher sur l'édition 2020. Si vous partez à vélo cet été, n'hésitez pas à filmer votre périple et à le proposer au GRACQ Watermael-Boitsfort, il pourrait bien faire partie de la sélection officielle l'an prochain !



Le voyage à vélo permet aussi d'apprendre que l'aventure et l'émerveillement n'attendent pas le nombre de kilomètres. La Wallonie regorge de trésors à découvrir. Le réseau RAVeL s'est considérablement amélioré ces dernières années et passe à côté de nombreux sites remarquables. En partant de ce constat, le GRACQ Basse-Meuse se lance cette année dans l'organisation de séjours vélotouristiques en Wallonie. Il s'agit de boucles au départ de gares wallonnes avec plus de 70 % de RAVeL et de nombreuses visites guidées.

📄 **Inscriptions : voir p.25**



Investissements ➔

Des millions pour le vélo en Wallonie

Le budget vélo annuel a été revu à la hausse puisqu'il passe de 15 millions d'euros en 2018 à 50 millions d'euros pour 2019. S'ils peuvent sembler impressionnants, ces moyens prélevés dans le cadre du Plan Wallon d'Investissement 2019-2024 ne représentent en fait qu'un montant de 13 €/an/habitant, soit le minimum pour faire décoller la part modale du vélo en Wallonie. D'autant qu'un énorme rattrapage est nécessaire pour compenser ce qui n'a pas été construit ni entretenu depuis 50 ans. L'effort est donc salué, mais du chemin reste à faire.



En Wallonie, le GRACQ demande un budget vélo de 20€/an/habitant.

Comment changer le monde ?

Au cours de son Assemblée générale de mars, le GRACQ s'est penché sur la question de la militance. Une conférence gesticulée posant la question du "Comment agir ici, maintenant, ensemble ?" a permis de questionner chacun des participants sur le rôle moteur qu'une association peut avoir en matière de changement. Plaidoyer, éducation, activisme, alternative : les quatre piliers d'action permettent de changer la société dans laquelle nous vivons. Si nous avons tous notre domaine de prédilection, c'est la combinaison de chacun d'entre eux qui mènera à des résultats concrets.



Stationnement vélo ➔

Bruxelles se dote d'un parking vélo 4 étoiles



cements – en comptant les box vélos, les gares et les parking de transit – l'offre est encore anecdotique dans notre capitale.

Dans ce contexte, l'ouverture du parking vélo à la station "Bourse – Grand Place", au cœur de Bruxelles, est donc une excellente nouvelle pour les cyclistes. D'une capacité de 800 emplacements, il bénéficiera aux habitants et aux visiteurs qui pourront en outre profiter de divers services "vélo".

En région bruxelloise, la police enregistre en moyenne 10 plaintes par jour pour vol de vélo. La crainte du vol est d'ailleurs un obstacle à la mise en selle pour 64 % des Bruxellois¹. Le GRACQ demande donc que l'offre de stationnement sécurisé à destination des vélos soit augmentée. Avec moins de 4 000 empla-

www.gracq.org/parking-velo-bourse
1/ Thermomètre cycliste, GRACQ, 2017



À Bruxelles, le GRACQ demande 10.000 emplacements sécurisés pour les vélos.

Lutte contre le vol ➔

Bruxelles lance son système d'étiquetage contre le vol

Mybike.brussels est la nouvelle plateforme d'enregistrement des vélos en Région bruxelloise. Ce système d'identification est entièrement gratuit et vise à remplacer le système de gravure.

La procédure est simple :

- > Créez votre compte personnel sur : mybike.brussels
- > Créez la fiche d'identification de votre vélo (une fiche par vélo) : décrivez ses caractéristiques et enregistrez tous les documents utiles à son identification (facture d'achat, photos...)



> Marquez votre vélo à l'aide du sticker d'identification qui vous sera envoyé par la poste.

En cas de vol, les documents d'identification enregistrés en ligne facilitent le dépôt de plainte. Il est également possible de modifier le statut de votre vélo sur la plateforme pour le signaler comme "volé". Si vous souhaitez revendre votre vélo, le changement de propriétaire s'effectue très facilement via la plateforme.

www.gracq.org/mybikebrussels



Le GRACQ plaide pour qu'une telle base de données d'enregistrement des vélos voie le jour au niveau national.

Infrastructures ➔

L'avenue de Tervueren mérite mieux



Nous sommes en 2019. Toute l'avenue de Tervueren est équipée d'une piste cyclable bidirectionnelle... Toute ? Non. Un tronçon d'un kilomètre, à cheval sur les communes d'Etterbeek et de Woluwe-Saint-Pierre, reste encore et toujours vierge de tout aménagement cyclable...

Les cyclistes réclament depuis longtemps que ce "chaînon manquant" soit aménagé : en 2015, le gouvernement régional s'était engagé à l'équiper de pistes cyclables séparées, mais le projet régional se heurte à un blocage communal. Contrairement aux plans régionaux, l'alternative propo-

sée par la commune d'Etterbeek n'apporte pas de réponse à deux besoins essentiels exprimés par les cyclistes :

- une piste bidirectionnelle séparée du trafic, afin d'assurer la continuité du tracé en cohérence avec les aménagements existants de part et d'autre du tronçon ;
- une solution envisageable à court terme, pour sécuriser les déplacements à vélo sans attendre un réaménagement complet de l'avenue.

Afin de faire pression sur les responsables politiques, le GRACQ a créé une pétition qui devrait être remise lors de la "Fête du vélo" organisée par la commune d'Etterbeek dans le cadre du départ du Tour de France. De quoi rappeler que le vélo, c'est maintenant, et c'est tous les jours !



À Bruxelles, le GRACQ demande des aménagements cyclables de qualité : sécurisés, directs, continus et confortables.

Des aménagements de qualité sur les routes wallonnes à "haut potentiel cyclable"

Un décret adopté au Parlement wallon prévoit de forcer l'aménagement de pistes cyclables "de qualité" sur une partie importante des routes régionales wallonnes. Depuis des années, notre



observatoire des routes régionales montre que les aménagements cyclables restent oubliés au moins une fois sur trois sur les chantiers en cours en Wallonie, et qu'ils sont souvent minimalistes. L'adoption d'un décret plus volontariste est donc une excellente nouvelle. Ce décret ne concerne pas toutes les routes régionales mais porte sur les axes recensés dans le Schéma Directeur Cyclable comme étant à "haut potentiel cyclable".



En Wallonie, le GRACQ demande une séparation nette du trafic sur les voiries à 70 ou 90 km/h.

Promotion du vélo ➔

Le Tour de France fera-t-il de Bruxelles la capitale du vélo ?

Le Tour de France démarrera de Bruxelles cette année. Le vélo sera donc mis à l'honneur dans la capitale, mais de quel type de vélo voulons-nous faire parler ? De compétition ou de trajets quotidiens ? Pour le GRACQ, le vélo, ce n'est pas que du sport, c'est surtout du transport. Les cyclistes quotidiens veilleront donc à saisir l'opportunité médiatique qu'entraînera l'organisation d'un événement d'une telle envergure pour rappeler que le vélo à Bruxelles, c'est tous les jours.

Dans le même esprit, Bruxelles Mobilité a dévoilé une 23^e équipe au départ de la Grande Boucle. Composée de cyclistes quotidiens, cette équipe non officielle a pour objectif d'être "la plus grande équipe cycliste jamais formée". Pour chaque inscription, 1€ est investi dans un projet d'accompagnement de mamans souhaitant utiliser quotidiennement le vélo.

www.tourensemble.brussels
Facebook : #tourensemble





Italie ⇒

À Bologne, une application pour récompenser les déplacements actifs

Bologne expérimente depuis 2017 une nouvelle façon de changer les modes de déplacement des Bolognais. Dans cette ville connue pour ses nombreuses associations environnementales, l'urbaniste Marco Amadori a trouvé un moyen efficace d'augmenter le nombre de déplacements actifs (à pied, en vélo, ou en transport en commun).

Il a mis en place un système de récompense aux utilisateurs via l'application pour smartphone "Better Points". Chaque déplacement effectué autrement qu'en voiture permet de gagner des points. Ceux-ci peuvent ensuite être échangés pour obtenir des bons d'achat : cinéma, glace, bière.... De nombreux défis ont aussi été mis en place pour promouvoir l'application.

L'idée a fait mouche et a comptabilisé 100 entreprises partenaires, 16 000 bons utilisés pour 3,7 millions de km enregistrés. Et tout cela uniquement pendant la belle saison vu que l'application n'a été disponible que quatre mois sur l'année. Un maximum de quatre trajets par jour était comptabilisé, et le nombre de kilomètres n'entrait pas en ligne de compte afin de ne pas pénaliser les petits déplacements.

"Facile, simpatica e ecologica" : résumé par un de ses utilisateurs, le système n'a pas besoin de traduction.

L'initiative bolognaise "Bella Mossa" (Bien joué), n'a malheureusement pas été renouvelée cette année, mais au vu des marques de tristesse exprimées sur les réseaux sociaux, elle a plu aux habitants.

P-A RAPPE

France ⇒

Pavés glissants à Poitiers



Parmi les points d'attention à observer lors d'un réaménagement urbain, le choix des matériaux et le revêtement de sol sont incontournables. Une leçon que la ville de Poitiers apprend à ses dépens alors qu'elle vient de se voir condamnée par le tribunal administratif pour une affaire datant de 2016. Elle dispose de deux mois pour faire appel. Après plusieurs années de procès, une cycliste sera

peut-être finalement indemnisée par la commune pour les dommages occasionnés lors d'une chute à vélo. Lourdement blessée au tibia, la plaignante accusait le revêtement rendu glissant par la pluie d'être la cause de l'accident.

Placés en 2010 dans le cadre d'une rénovation du centre-ville les pavés incriminés ont fait l'objet de nombreuses plaintes des usagers. La commune tente depuis 2016 de trouver une solution au problème d'adhérence tout en veillant à garder l'aspect esthétique de l'aménagement. Cette décision sans précédent du tribunal administratif de Poitiers pourrait entraîner une prise de conscience de la collectivité quant au choix des matériaux choisis pour le revêtement de ses voiries.

Élections ⇒

Pour une mobilité durable, le GRACQ fixe 3 objectifs et 5 priorités par niveau de pouvoir



Les pages suivantes forment le cahier central de ce magazine. Formé de 3 feuillets indépendants (un par niveau de pouvoir), il vous donnera un aperçu clair et direct de nos revendications pour une mobilité plus durable en Wallonie, à Bruxelles, et au niveau Fédéral.

Vous pensez comme le GRACQ que la mise en place de ces priorités permettra d'atteindre les objectifs visés pour 2024 en matière de mobilité durable ? N'hésitez pas à remettre le feuillet ad hoc à un candidat de votre région. Vous connaissez d'autres candidats ? D'autres feuillets sont téléchargeables sur notre site, disponibles au secrétariat du GRACQ, à Namur et à Bruxelles et peut-être auprès de votre groupe local. Renseignez-vous, et faites connaître aux candidats aux élections les priorités des cyclistes quotidiens.

www.gracq.org/elections2019



Objectifs et priorités pour une mobilité durable

2019 - 2024

Une qualité de l'air qui respecte les normes OMS

Zéro tué et 50% d'accidents graves en moins à vélo

5% de part modale vélo

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Fietsersbond
voor fietsers, door fietsers



Le vélo, c'est **maintenant** !

3 OBJECTIFS

- 5% de part modale vélo
- Zéro tué et 50% d'accidents graves en moins à vélo
- Une qualité de l'air qui respecte les normes OMS

5 PRIORITÉS

1
Instauration
d'un plan
vélo wallon

2
Pistes cyclables
sécurisées sur les
routes régionales

3
Parking vélo sécurisé dans
les lieux d'intermodalité

4
Généralisation du
30 km/h en agglomération
(hors axes de transit)

5
Plus de formations
au vélo

1 Instauration d'un plan vélo wallon

Améliorer les déplacements à vélo ne se fera pas uniquement avec des mesures "one shot". Il convient d'instaurer une politique globale et cohérente comprenant une concertation avec les usagers et la mise en place de moyens adéquats pour atteindre les objectifs visés. À l'heure actuelle, il n'y a plus de plan vélo régional opérationnel sur la table. Seulement des visions non assorties de mesures concrètes, et des mesures isolées (prêt gratuit de vélos électriques ou connexions au RAVeL). Autour de la Wallonie, d'autres politiques plus ambitieuses affectent au vélo un budget conséquent par an et par habitant : 20 € en Flandre, 27 € aux Pays-Bas. Un budget minimal de 20 €/an/habitant permettrait à la Wallonie de commencer à rattraper structurellement le retard accumulé.

Le GRACQ demande

- » Un plan vélo concerté avec les usagers.
- » Un financement pour sa mise en place à hauteur de 20 €/an/habitant.

2 Pistes cyclables sécurisées sur les routes régionales

Le frein majeur à la pratique du vélo en Wallonie n'est ni la météo, ni le relief, ni les distances, mais bien le manque d'infrastructure. Les routes régionales concentrent un trafic élevé (y compris des poids lourds) et ceci à des vitesses importantes. Afin que tout le monde puisse y circuler en sécurité, il est important d'y prévoir des aménagements clairement séparés pour les vélos.

Les pistes cyclables qui existent le long de certaines routes régionales sont peu ou pas entretenues. En conséquence, elles sont souvent inutilisables, ce qui oblige les cyclistes à rouler sur la chaussée où ils se mettent en danger. Le constat est identique pour certaines portions du RAVeL et autres cheminements cyclo-piétons.

Le GRACQ demande

- » Des pistes cyclables séparées et entretenues sur toutes les routes régionales.

Objectifs et priorités pour **une mobilité durable**

2019 - 2024

Zéro tué et 50%
d'accidents graves
en moins à vélo

Un déplacement
sur cinq effectué
à vélo

Une qualité de
l'air qui respecte
les normes OMS





Le vélo, c'est **maintenant** !

3 OBJECTIFS

- Zéro tué et 50 % d'accidents graves en moins à vélo
- Un déplacement sur cinq effectué à vélo
- Une qualité de l'air qui respecte les normes OMS

5 PRIORITÉS

2 Généralisation du 30 km/h (excepté les grands axes)

4 10.000 emplacements vélo sécurisés

1 Concrétisation du Réseau Express Régional Vélo (RER-vélo)

3 Implémentation d'un péage urbain

5 Plus de formations au vélo

2 Généralisation du 30 km/h (excepté les grands axes)

1 Concrétisation du Réseau Express Régional Vélo (RER-vélo)

Le manque d'infrastructures adaptées constitue un obstacle pour 92 % des Bruxellois-e-s qui ne se déplacent pas (encore) à vélo. Le développement d'un réseau cyclable est indispensable pour permettre à un large public de se mettre en selle, notamment les plus jeunes et les personnes moins aguerries. La concrétisation du RER-vélo, un réseau de routes à haut potentiel cycliste, permettrait de stimuler l'usage du vélo en assurant des déplacements sûrs et rapides. Les 15 routes prioritaires du réseau – soit 167 km d'itinéraires cyclables en territoire bruxellois – sillonnent la région bruxelloise et assurent sa liaison avec la proche périphérie. Si certains tronçons sont déjà aménagés, il est indispensable d'intensifier les efforts.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La concrétisation du réseau.
- » L'assurance d'un haut niveau de qualité des aménagements (sécurisés, directs, continus et confortables).



Objectifs et priorités pour **une mobilité durable**

2019 - 2024

Zéro tué et 50% d'accidents graves en moins à vélo

Une fiscalité qui encourage l'usage du vélo et décourage l'usage de la voiture

50% de vols de vélos en moins



GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Fietersbond
voor fietsers, door fietsers



Le vélo, c'est maintenant !

3 OBJECTIFS

- Zéro tué et 50% d'accidents graves en moins à vélo
- Une fiscalité qui encourage l'usage du vélo et décourage l'usage de la voiture
- 50% de vols de vélos en moins

5 PRIORITÉS

2 Fin du système des « voitures salaires »

1 Indemnité vélo obligatoire et augmentée

3 Base de données d'enregistrement des vélos

4 Parking vélo sécurisé et davantage de vélos partagés en gare

5 Amendes proportionnelles

2 Fin du système des « voitures salaires »

1 Indemnité vélo obligatoire et augmentée

Contrairement aux transports en commun, pour lesquels une intervention de l'employeur est obligatoire, l'indemnité vélo est facultative : certains l'accordent à leurs employé-e-s et d'autres pas ! Il est nécessaire de la rendre obligatoire et de l'augmenter afin d'encourager les déplacements actifs. Le montant de l'indemnité doit passer à 0,50 €/km pour les 10 premiers kilomètres et passer à 0,25 €/km pour les 15 kilomètres suivants (pour un trajet simple). Cette mesure doit rester neutre dans le budget de l'employeur grâce à une réduction des charges ONSS.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » Le droit pour tous les employés à l'indemnité vélo.
- » L'augmentation de cette indemnité (0,50 €/km jusque 10 km + 0,25 €/km jusque 25 km).

Le système des voitures salaires est socialement injuste car il profite au 1er décile des revenus. En outre, il dope littéralement l'utilisation de la voiture : une voiture privée roule en moyenne 14.000 km/an, contre 28.000 km/an pour une voiture salaire. Le "budget mobilité" et le "cash for cars" sont insuffisants. La voiture salaire ne peut plus être exonérée d'impôts. À court terme, une taxation réaliste des kilomètres effectués à titre privé serait souhaitable.

Une réforme fiscale approfondie doit viser un glissement de l'impôt sur le travail vers un impôt sur la pollution et la consommation. En termes de mobilité, cela se traduit par une augmentation des charges qui pèsent sur les modes de transport motorisés et par une réduction des charges pour les usagers actifs tels que les cyclistes.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La fin du système des voitures salaires.
- » Un glissement de l'impôt sur le travail vers un impôt sur la pollution et la consommation et, à court terme, une taxation réaliste des kilomètres effectués à titre privé.

3 Base de données d'enregistrement des vélos

35.000 vols de vélos sont déclarés chaque année. Suite à un vol, la majorité des cyclistes achète un vélo de moins bonne qualité et certains d'entre eux n'en rachètent plus. Ce phénomène est peu sanctionné alors qu'il s'agit d'un frein considérable au développement de la mobilité active.

L'identification des vélos et de leurs propriétaires est une condition nécessaire pour endiguer ce fléau. Un numéro identifiant unique pour chaque vélo doit donc être créé et enregistré dans une base de données centralisée. Consultable par la police, cette base de données doit également permettre à tout un chacun de vérifier le statut d'un vélo (volé ou non) selon son numéro.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La mise en place d'une base de données fédérale d'enregistrement des vélos.
- » Que la lutte contre le vol de vélos soit une priorité pour la police et la justice.



4 Parking vélo sécurisé et davantage de vélos partagés en gare

Le vélo est le moyen de transport idéal pour se déplacer vers et depuis les gares, souvent situées au centre des villes ou des villages. Malgré quelques efforts de la SNCB, l'accueil des cyclistes dans de nombreuses gares et points d'arrêt reste encore toujours insatisfaisant.

Le stationnement est pourtant un élément clé dans le choix du mode de déplacement. Il est plus que nécessaire de développer une offre attrayante de parking vélo sécurisé afin de favoriser l'utilisation combinée du vélo et des transports publics.

Le réseau de vélos en location "Blue Bike" doit également être optimisé et étendu à chaque gare dotée de personnel, à l'image du système néerlandais des "OV-fietsen".

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » Le développement conséquent du parking vélo sécurisé (locaux ou box à contrôle d'accès).
- » L'optimisation et le développement du réseau des vélos en location "Blue Bike".

5 Amendes proportionnelles

Chaque usager est tenu de respecter le code et les infractions doivent être sanctionnées. Malheureusement, les sanctions financières prévues par la loi ne tiennent pas compte du danger réel causé par un véhicule aux autres usagers de la route, or ce danger dépend de la masse et de la vitesse du véhicule. Il n'est donc pas logique que les amendes soient identiques pour une personne à vélo et pour quelqu'un au volant d'un véhicule de plus d'une tonne.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » Une grille de montants de contraventions proportionnels au danger causé à autrui.





Le vélo, c'est
l'avenir
Maintenant!

GRACQ

Rue de Londres 15
1050 Bruxelles
T 02 502 61 30
info@gracq.org
www.gracq.org

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens – et le Fietersbond représentent les usagers cyclistes en Belgique et défendent leurs intérêts. Sans appartenance politique, les deux associations interpellent les pouvoirs publics pour promouvoir le vélo comme mode de déplacement. Information, sensibilisation et formation sont également au cœur de leur projet. Ensemble, elles peuvent compter sur l'engagement de milliers de bénévoles regroupés et actifs aux quatre coins de la Belgique.

Fietersbond

Oude Graanmarkt 63
1000 Brussel
T 02 502 68 51
info@fietersbond.be
www.fietersbond.be

www.gracq.org
www.fietersbond.be/fietsklimaat



3 Implémentation d'un péage urbain

Insécurité, manque d'espace, congestion, pollution... La forte pression automobile en région bruxelloise nuit à la qualité de vie en ville et s'avère coûteuse pour la société. Elle constitue aussi le premier frein à la pratique du vélo. L'instauration d'un péage urbain, à l'instar de Londres, Oslo ou encore Stockholm, peut contribuer à décongestionner Bruxelles. L'instauration d'un tel dispositif peut aussi se concevoir comme un premier pas vers une taxe kilométrique intelligente à l'échelle nationale et, contrairement à celle-ci, peut s'envisager à court terme et à l'échelon régional en s'appuyant sur la technologie déployée pour la mise en œuvre de la zone de basse émission.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La mise en place d'un péage urbain à Bruxelles.
- » Le réinvestissement des recettes dans le développement des alternatives (modes actifs, transports publics...).

5 Plus de formations au vélo

L'apprentissage du vélo reste une mesure phare dans la mise en œuvre d'un environnement plus cyclable. L'expérimentation constitue en effet un excellent moyen de surmonter ses appréhensions, et de convaincre durablement de l'intérêt du vélo pour se déplacer. Mais ces formations n'ont pas pour unique vocation de former des cyclistes : il s'agit de former plus globalement des usagers, davantage conscients des enjeux de la cohabitation et du partage de la route, puisque chaque Bruxellois-e est amené-e à utiliser alternativement différents modes de transport.

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La multiplication des formations existantes afin de toucher un large public.
- » L'adaptation des formations aux différents publics : formation intégrée au programme scolaire, formation des futurs conducteurs et chauffeurs professionnels, formation à l'utilisation d'un vélo à assistance électrique ou d'un speed pedelec, formation des nouveaux arrivants...



4 10.000 emplacements vélo sécurisés

Le stationnement vélo sécurisé fait encore cruellement défaut à Bruxelles : la région totalise aujourd'hui moins de 4.000 emplacements sécurisés. Le risque de vol est pourtant bien réel : en 2017, plus de 3.500 vols de vélos ont été enregistrés, avec des impacts non négligeables à la fois sur la pratique du vélo et sur le secteur de la vente. Il est nécessaire de créer au minimum 10.000 emplacements publics sécurisés : dans les quartiers pour les habitants ne disposant pas d'un emplacement à domicile, dans les gares et les principales stations de métro, à proximité des noyaux commerçants, au sein des parkings publics... tout en tenant compte de l'évolution du parc de vélos (remorques, charrettes, vélos-cargos, vélos pliants...).

Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La création d'au minimum 10.000 emplacements vélo publics sécurisés.
- » La stimulation des initiatives privées (stationnement résidentiel, en entreprise...).
- » Une intensification de la lutte contre le vol de vélo.





Le vélo, c'est
~~l'avenir~~
Maintenant!

GRACQ

Rue de Londres 15
1050 Bruxelles
T 02 502 61 30
info@gracq.org
www.gracq.org

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens – et le Fietsersbond représentent les usagers cyclistes en Belgique et défendent leurs intérêts. Sans appartenance politique, les deux associations interpellent les pouvoirs publics pour promouvoir le vélo comme mode de déplacement. Information, sensibilisation et formation sont également au cœur de leur projet. Ensemble, elles peuvent compter sur l'engagement de milliers de bénévoles regroupés et actifs aux quatre coins de la Belgique.

www.gracq.org
www.fietsersbond.be/fietsklimaat

Fietsersbond

Oude Graanmarkt 63
1000 Brussel
T 02 502 68 51
info@fietsersbond.be
www.fietsersbond.be



3 Parking vélo sécurisé dans les lieux d'intermodalité

Indispensables aux cyclistes pour parcourir des distances plus importantes, les transports en commun leur permettent de se passer de la voiture. Pourtant, il est souvent difficile de laisser son vélo en sécurité à un arrêt de bus ou de train. Or la crainte du vol ou de la dégradation est un frein majeur à l'utilisation du vélo.

Équiper d'infrastructures sécurisées (box, espaces avec contrôles d'accès) tous les endroits où il est possible de changer de mode de déplacement permettra de développer fortement l'intermodalité. Notamment les gares SNCB, les principaux arrêts TEC, les parkings destinés au co-voiturage...

Le GRACQ demande

- » La mise en place systématique de parking vélo sécurisé aux endroits d'intermodalité.

5 Plus de formations au vélo

L'apprentissage du vélo reste une mesure phare dans la mise en œuvre d'un environnement plus cyclable. Une politique vélo complète doit donc intégrer la question de l'éducation au vélo dès le plus jeune âge et continuer de proposer des formations pour un public adulte. Ces formations au vélo n'ont pas pour unique vocation de former des cyclistes : il s'agit de former plus globalement des usagers, davantage conscients des enjeux de la cohabitation et du partage de la route, puisque chaque Wallon-ne est amené-e à utiliser alternativement différents modes de transport.

Le GRACQ demande

- » La multiplication des formations existantes afin de toucher un large public.
- » L'adaptation des formations aux différents publics : formation intégrée au programme scolaire, formation des futurs conducteurs, des chauffeurs professionnels, formation à l'utilisation d'un vélo électrique, formation des primo-arrivants...



4 Généralisation du 30 km/h en agglomération (hors axes de transit)

Une vitesse limitée diminue les distances de freinage des véhicules, améliore la visibilité pour les conducteurs et accroît le sentiment de sécurité de tous les usagers. Elle limite également les conséquences d'une collision. On estime que la probabilité pour un piéton de décéder suite à un choc avec un véhicule est cinq fois plus faible si le conducteur roule à 30 km/h plutôt qu'à 50 km/h.

La réduction de la vitesse permet également de diminuer de moitié l'intensité sonore des déplacements des véhicules et le stress ressenti à cause du trafic motorisé. Le 30 km/h favorise dès lors les déplacements à pied et à vélo partout où il est appliqué.

Le GRACQ demande

- » Une vitesse de 30 km/h par défaut en agglomération, hors axes de transit.
- » Des aménagements spécifiques ainsi que des contrôles de vitesse – avec sanctions à la clef – pour que la généralisation du 30 km/h soit crédible et respectée.





Le vélo, c'est
l'avenir
Maintenant!

GRACQ

Rue de Londres 15
1050 Bruxelles
T 02 502 61 30
info@gracq.org
www.gracq.org

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens – et le Fietsersbond représentent les usagers cyclistes en Belgique et défendent leurs intérêts. Sans appartenance politique, les deux associations interpellent les pouvoirs publics pour promouvoir le vélo comme mode de déplacement. Information, sensibilisation et formation sont également au cœur de leur projet. Ensemble, elles peuvent compter sur l'engagement de milliers de bénévoles regroupés et actifs aux quatre coins de la Belgique.

Fietsersbond

Oude Graanmarkt 63
1000 Brussel
T 02 502 68 51
info@fietsersbond.be
www.fietsersbond.be

www.gracq.org
www.fietsersbond.be/fietsklimaat



À VOUS DE JOUER

Le pouvoir du citoyen

Comment profiter des élections pour faire avancer la cause du vélo? Voici quelques manières de passer à l'action, simples et efficaces.

1. Interpelez les candidat·e·s

Vous avez sûrement sur votre trajet quotidien une voirie régionale qui mérite de l'attention? Nous vous proposons d'interpeler les candidat·e·s aux élections qui habitent près de chez vous à ce sujet.

- Faites une belle photo du lieu qui pose problème.
- Adressez-la aux candidat·e·s choisi·e·s

Via les réseaux sociaux

- En insérant "On peut compter sur vous pour – le nom de la voirie".
- En ajoutant notre slogan et en taguant les candidat·e·s de votre choix :
#LeVéloCestMaintenant –
@LeNomDeVotrecandidat (voir exemple).



J'aime Commenter

Par mail

- En indiquant comme objet du mail "Le vélo c'est maintenant! On peut compter sur vous?".
- En insérant la photo dans le corps du mail avec sa localisation, et le lien vers notre page : www.gracq.org/elections-2019.

2. Partagez nos vidéos

Nous réalisons des vidéos afin de mettre en image quelques-unes de nos revendications principales.

Via les réseaux sociaux

Nos vidéos sont mises en ligne sur facebook. Partagez-les et taguez les candidat·e·s de votre région en ajoutant notre slogan : #LeVéloCestMaintenant.



3. Transmettez nos plaquettes

En pages centrales de ce magazine mais aussi téléchargeables sur notre site, nos plaquettes reprennent l'essentiel de nos revendications. Participez vous aussi à la diffusion du message !

Pour ou contre ? Les partis répondent aux questions du GRACQ

	1 Une indemnité vélo obligatoire pour tous les salariés du secteur privé et public ?	2 La fin du système des “voitures salaires” ?	3 Une base de données nationale pour l'enregistrement de tous les vélos ?	4 Des amendes routières proportionnelles au danger causé par chaque type d'utilisateur (piéton, vélo, voiture, camion) ?	5 Une inversion du régime de vitesse en agglomération : faire du 30km/h la vitesse par défaut et du 50 km/h l'exception ?
	Oui	Le salarié devrait pouvoir choisir entre plusieurs avantages en nature, dont des voitures “basses émissions”.	Oui	Oui	Seulement aux endroits les plus appropriés (centres-villes, abords des centres sportifs, zones à risque...)
	Oui	Oui	Oui	En faveur d'amendes routières proportionnées en fonction des usagers pour des degrés d'infractions faibles.	Oui
	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Oui	Plutôt un renouvellement du parc sur la base d'un nouveau calcul basé sur l'ECOSCORE du véhicule	Certaines catégories de vélos pourraient être reprises au sein d'une plateforme facilitant la traçabilité lors de vols.	Privilégier une approche qui tienne compte de chaque situation avec une attention particulière aux usagers faibles	Uniquement près des lieux scolaires ou dans les zones accidentogènes.
	Oui	Oui	Oui	Oui	Dans les zones densément peuplées ou résidentielles (sauf sur les grands axes)
	Pas pris position	Oui	Pas pris position	Pas pris position	Principe 30/50/70 : vitesse maximale de 30 km/h sur les routes sans piste cyclable, de 50 km/h avec piste surélevée, et de 70 km/h avec piste séparée.

Vert = Oui (inconditionnellement) / Jaune = Oui mais avec des conditions / Rouge = Non / Blanc = Ne se prononce pas

	6 Une formation au vélo intégrée dans les programmes scolaires ?	7 Reprendre de l'espace dédié au trafic motorisé pour la création de pistes cyclables de qualité ?	8 Un péage urbain pour la Région de Bruxelles Capitale ?	9 Un budget de 20€/an/habitant pour le vélo en Wallonie ?	10 Des infrastructures cyclables vraiment séparées du trafic sur les routes régionales wallonnes ?
	Oui	Oui	Plutôt un “péage inversé” qui rémunère les personnes qui déplacent leur trajet en voiture vers les heures creuses.	Oui	Oui
	Oui	S'il faut supprimer du stationnement en voirie pour ce faire, il y aura lieu de le compenser hors voirie.	Oui	Oui	Oui
	Oui	Oui	Oui mais pour la zone “Pentagone +” ou centre-ville.	Oui	Oui
	Oui	Oui	Pas en faveur d'une telle mesure qui peut s'avérer discriminatoire pour certains usagers.	Un montant fixe pourrait ne pas correspondre aux besoins réels.	Oui
	Oui	Oui	La fiscalité est plutôt utile pour favoriser les véhicules peu polluants et l'utilisation rationnelle de la voiture.	Oui	Oui
	Oui	Oui	Sans solutions alternatives le péage urbain ne sera qu'une taxe supplémentaire et injuste.	Oui	Oui pour les routes régionales à 70km/h ou plus



Itinéraires ➔

RouteYou : un site web pour planifier ses trajets, voyages ou petites sorties vélos



© AUBREY ODOM - UNSPLASH

RouteYou.com, c'est le nom du site web qui vous facilitera la vie lors de votre prochaine planification d'un trajet à vélo

Nous l'avons déjà évoqué dans ce magazine, les itinéraires vélos ainsi que les pistes cyclables sont pour la plupart renseignés sur l'outil de cartographie OpenCycleMap (OCM). Mais lorsque l'on se décide à planifier une petite balade à vélo ou son trajet quotidien, la plupart d'entre nous se redirigent vers Google Maps car OCM ne permet pas de créer ou planifier un itinéraire. Malheureusement, Google Maps ne connaissant pas les itinéraires vélos, son outil de planification deux-roues nous réserve souvent des surprises et a tendance à préférer la nationale au RAVeL !

Grâce à RouteYou, il est désormais possible de sélectionner son itinéraire en privilégiant le type de vélo pratiqué. Si on veut éviter les gros axes et utiliser les itinéraires connus, il suffit de sélectionner le mode de planification automatique "vélo récréatif – le plus joli". L'outil sélectionne alors les routes en utilisant les données d'OCM. Il est aussi possible de visualiser son itinéraire directement sur la carte OCM : le must !

Petite cerise sur le gâteau, on peut télécharger son trajet au format Gpx pour son GPS vélo, au format pdf pour son porte-carte, mais aussi l'envoyer sur son téléphone via l'application dédiée disponible sur Android et Apple.

P-A. RAPPE

www.routeyou.com

LE SITE PROPOSE
DES ITINÉRAIRES POUR
VÉLO RÉCRÉATIF, VTT
OU VÉLO DE COURSE.

Tendances ➔

Le fixie : à vélo sans les freins !

Le vélo à pignon fixe aussi appelé fixie est un vélo dans son plus simple appareil. En effet, son pignon arrière est fixe. Tout se fait donc en fonction du rythme de pédalage du cycliste. S'il veut accélérer, il devra pédaler vite. Pour freiner, il faudra faire l'inverse. Enfin, pour s'arrêter, l'unique option est de bloquer le pédalier à la force des jambes.

Ce type de vélo a été popularisé par les coursiers des grandes villes américaines telles que New-York ou encore San Francisco. Ceux-ci étaient lassés de se faire voler un à un les éléments de leurs vélos entre deux courses. Ils ont décidé d'utiliser un vélo aussi simple que possible où il n'était même pas possible de voler les freins vu qu'il n'y en a pas !

Pour ses adeptes, le fixie comporte quelques avantages : fun, style épuré, impression de faire corps avec son vélo mais aussi entretien et poids minimum ! Il devient un atout idéal lorsque le vélo doit souvent rester dehors ou à l'inverse s'il faut le monter au 3^e étage.

Mais tout n'est pas rose non plus. La pratique du fixie demande d'être très attentif aux autres usagers de la route pour anticiper les freinages. Il demande aussi plus d'effort, car oui, il faut aussi pédaler même lorsque cela descend. Autre inconvénient, et de taille : en Belgique, selon l'article 82.3.1 du code : *"Les bicyclettes doivent être pourvues de deux freins suffisamment efficaces et agissant l'un sur la roue avant et l'autre sur la roue arrière."* Le fixie est donc techniquement interdit sur la voie publique. Un vélo de hors-la-loi en somme...

P-A. RAPPE



En bref

Bonne nouvelle ! La Commission européenne souhaitait imposer une "assurance véhicule" à tous les vélos à assistance électrique (VAE). Suite à la mobilisation des associations cyclistes sur ce sujet, le Parlement européen va finalement exclure les VAE de cette obligation.

Légère augmentation pour l'indemnité vélo qui passe de 0,23 à 0,24 €/km en Belgique. Insuffisant pour le GRACQ qui demande une indemnité plus encourageante et surtout, obligatoire.

Le Brabant Wallon développe activement son réseau de points nœuds. Pour le plus grand bonheur des cyclotouristes, une carte est disponible sur fonds IGN, donc avec une indication des courbes de niveau. La version papier peut être obtenue gratuitement sur simple demande (velo@brabantwallon.be).

Salvatore Biancucci, un Carolo, est resté 17h et 27 minutes sur son vélo, sans avancer et sans mettre pied à terre. Les mauvaises langues n'ont pas tardé à dire que ce record mondial de sur-place à vélo illustre bien la politique vélo menée en Wallonie ces dernières années.

La Wallonie à vélo

Et si on découvrait les trésors cachés de la Wallonie à vélo ? Le GRACQ Basse-Meuse vous propose un premier séjour organisé du 8 au 12 juillet. De quoi prendre la route en toute tranquillité. De nombreuses visites sont au programme : deux châteaux, deux abbayes, sept musées... L'allure sera modérée (16 km/h). Les inscriptions sont ouvertes dès 15 ans (les mineurs doivent être accompagnés). Un véhicule d'assistance technique conduira les bagages aux différents lieux de logement.

À l'Université Libre de Bruxelles, quelques étudiants inspirés ont créé "Remorquable", un système de remorques partagées pour vélos. Le vélo aussi peut être emprunté. De quoi offrir des solutions pratiques et écologiques pour les transports de charge.

www.remorquable.be

À l'initiative des Parents d'enfants victimes de la route (PEVR), le site BlindMeters permet de visualiser la distance parcourue "à l'aveugle" lorsque vous écrivez un sms au volant, selon que vous êtes sur une route à 50, 90, ou à 120 km/h. Interpellant !

www.blindmeters.com/fr


Électrique et sans batterie. Trop beau pour être vrai ?

L'année prochaine, Veloci Industries devrait commercialiser le U-feel, un vélo électrique sans batterie. À la place de la traditionnelle batterie : un super-condensateur fabriqué à partir d'aluminium et de carbone (adieu lithium et métaux rares !) qui stockera le trop-plein d'énergie lors des descentes par exemple, pour le réutiliser en côte. Ce système écologique évite en outre les problèmes de la durée de vie des batteries des vélos électriques (trois ans environ) puisque le super-condensateur a une durée de vie de 10 à 15 ans et est tout à fait recyclable, selon son concepteur.

Construit en France, il pèsera environ 16 kg et coûterait entre 1 500 € et 2 000 €. Le design n'est pas encore décidé. Ce sont les internautes qui peuvent choisir entre trois modèles. Un vélo "classique", un modèle avec deux roues à l'avant et une sorte d'hoverboard. Le modèle classique semble malheureusement peu pratique pour passer des bordures ! Si l'innovation technique a de quoi séduire, le design semble peu adapté aux réalités de terrain auxquelles sont confrontés les cyclistes.

www.ufeel.fr

La participation aux frais de 400 euros comprend le logement, l'encadrement, les visites, la nourriture... Bref, tout sauf les boissons.

Attention : Pour ce premier séjour, les inscriptions sont limitées à 20 personnes !

Programme, infos et inscriptions :
Bernard Gabriel
basse-meuse@gracq.org
T 0495 78 08 52



© BENJAMIN BALAZS - UNSPLASH



Le coût de l'auto



« ET BIEN DITES-LEUR QU'ON N'A PLUS DE BUDGET POUR LEURS PISTES CYCLABLES !
LES EMBOUTEILLAGES NOUS COÛTENT DÉJÀ PLUS DE 4 MILLIARDS D'EUROS PAR AN,
ILS PEUVENT LE COMPRENDRE, ÇA, NON ?? »

Gaël 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 ➔

Mai ➔

OTTIGNIES – CHAQUE SAMEDI JUSQU'AU 29/06
JVÀVLO

JVÀVLO est une formation vélo pour adultes qui permet de ré-appivoiser son vélo, se sentir plus à l'aise dans la circulation, et redécouvrir le plaisir de pédaler.

📞 Jean Patte – pattejean@gmail.com – T 0478 97 56 18

BRUXELLES – MERCREDI 15/05
SOIRÉE INFO “LES RUES CYCLABLES”

Quel est le principe de la rue cyclable ? Dans quel cas la rue cyclable est-elle une bonne option de voirie ? Comment la rendre fonctionnelle ? Découvrez tous les secrets de ce régime de voirie.

📞 Alexandra Jimenez – formation@gracq.org – T 02 502 61 30

BRUXELLES – JEUDI 16/05
RÉUNION DU GROUPE “AMÉNAGEMENT”

Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Alors participez à notre réunion mensuelle !

📞 amenagements-bxl@gracq.org

BRUXELLES – VENDREDI 18/05
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 avec le GRACQ Auderghem et le GRACQ Watermael-Boitsfort.

📞 auderghem@gracq.org ou watermael-boitsfort@gracq.org
T 02 675 80 94 ou 02 614 71 09

BRUXELLES – MERCREDI 22/05
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 avec le GRACQ Forest/St-Gilles.

📞 pyadnet@yahoo.fr

BRUXELLES – SAMEDI 25/05
FORMATION “AMÉNAGEMENTS CYCLABLES”

Dispensée par Benoît Dupriez (Bruxelles Mobilité) et Florine Cuignet (GRACQ), cette formation vous permettra d'avoir une vision globale des enjeux et des principes d'aménagements cyclables et de connaître l'existence des outils à disposition de tous en matière d'aménagements.

📞 Alexandra Jimenez – formations@gracq.org – T 02 502 61 30

FORMATION “VÉLO TRAFIC”
BRUXELLES - SAMEDI 25/05

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.

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

DIMANCHE 26/05
**ÉLECTIONS RÉGIONALES,
FÉDÉRALES
ET EUROPÉENNES**

N'oubliez pas d'aller voter à vélo, et pour le vélo !



Juin ➔

LUNDI 03/06
JOURNÉE MONDIALE DU VÉLO

Une occasion supplémentaire de mettre le vélo sous les projecteurs.

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

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ : FAITES UN DON !

- > Par virement bancaire sur le compte
BE65 5230 4042 2096
- > Avec en communication : votre nom,
votre prénom et la mention "don"
- > Fiscalement déductible à partir de 40 €

www.gracq.org/don

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 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-Ville	Pierre Henriot	
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
Evere	Bernard Dehayé	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Pierre-Yves Adnet	T 0495 19 08 40
Ixelles	Armande Cocquerez	T 0484 08 15 74
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Kraainem (Flandre)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Isabelle Brachet	T 0485 34 86 38
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
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	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
La Hulpe	Julia Shewry	T 0473 86 32 55
Lasne	Daniel Dekkers	T 02 633 47 59
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	GRACQ Nivelles	T 0477 74 91 68
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 0478 45 38 00
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 Verboom	T 0475 61 43 87
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42

Hainaut

Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Binche	Aurélié Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0498 72 09 35
Comines	Édouard Debelder	T 056 55 73 78
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
Enghien	François Poncelet	T 0472 33 06 76
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
Silly	Sebastien Hubert	T 0478 97 98 81
Soignies	Christian Degrave	T 0473 93 27 43
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17

Liège

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
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
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Seraing	Kevin Van Hauten	
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-ponts	Sven Breugelmans	
Verviers	Naïm Zénadi	T 0499 60 39 04
Waremmes	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

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
Vielsalm	Sven Breugelmans	

Namur

Andenne	Martine Rölh	T 0474 78 01 76
Assesse	GRACQ Assesse	T 0478 80 79 53
Ciney	Catherine Rengger	T 0476 69 28 08
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gemboux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
La Bruyère	Annick Vandenwyngaert	T 0496 59 53 19
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Philippeville Région	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67

Fietstersbond : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois brussel@fietstersbond.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 Andenne : andenne@gracq.org).