TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
JANVIER / FÉVRIER / MARS 2024

51

bpost
PB-PP | B-31061
BELGIE(N) - BELGIQUE
NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

GRACQ mag

AUTOMOBILE
Une sécurité routière à deux vitesses ?
pp. 6-7

PORTRAIT
Trois coordinateurs du GRACQ se présentent
p. 9

EUROPE
Le point sur les vélos partagés
p. 15

PP.16-18
JEUX

QUAND HYGGE ET VÉLO SE RENCONTRENT

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Groupe de Recherche et d'Action
des Cyclistes Quotidiens

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens
rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles
Inscrite au registre des personnes morales de Bruxelles
Numéro d'entreprise : 0449 673 390
Numéro de compte : BE65 5230 4042 2096
info@gracq.org
www.gracq.org
—
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
Delphine Morel de Westgaver
—
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.
—
Imprimé sur papier recyclé
—
MISE EN PAGES
LimonAD : www.limonad.be
—
SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Gaël De Meyere : mag@gracq.org
—
RELECTEURS
Geneviève Mariscal
Sophie Vermeyen
Philippe Degand
Bernard Gabriel
Léon Poncin
—
NOS SOUTIENS

Wallonie
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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

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.

PHOTO DE COUVERTURE : CANVA - GDM

ÉDITO

Élections en vue !

La fin de l'année approche, quelques jours de congé se profilent, chargés de fêtes, de balades en forêt et de moments en famille… Quoi de mieux que l'hiver pour prendre le temps d'ouvrir un magazine au coin du feu ou de se projeter dans les projets de l'année qui, déjà, frappe à notre porte ?

Au GRACQ en tout cas, les projets n'en finissent pas de s'enchaîner. Après le succès de la campagne "T'as le code ?" visant à sensibiliser tous les usagers à une meilleure connaissance du code de la route, c'est le Baromètre cyclable wallon qui a réussi à recueillir 11 000 réponses, permettant d'évaluer la satisfaction des personnes qui font du vélo dans plus de 80 communes wallonnes. Les résultats seront détaillées dans le prochain GRACQ Mag.

Et en ligne de mire ? Les élections bien sûr ! Européennes, fédérales, régionales et communales, notre pays passera par les urnes, et nous ferons tout pour que les enjeux de mobilité soient entendus et pris en compte. Sécurité routière, lutte contre le vol, qualité de l'air, multimodalité, fiscalité… autant de sujets qui nous concernent au premier plan et pour lesquels nous demandons un positionnement politique fort et déterminé. Améliorer la sécurité et le confort des personnes qui, comme vous, font le choix du vélo, c'est se diriger vers une société plus juste et plus durable.

Face aux différents partis politiques, c'est notre nombre qui fait notre force. On peut facilement balayer les demandes de quelques citoyens, mais quand ceux-ci se rassemblent autour d'un mouvement de plusieurs milliers, les oreilles se font plus attentives et les portes s'ouvrent plus volontiers. Merci donc de faire partie de ce mouvement qui fait changer les choses (toujours moins vite qu'on ne le souhaiterait, mais bien plus rapidement que sans notre impulsion).

Notons aussi que janvier 2024 marquera le départ d'une cotisation annuelle légèrement indexée. Resté inchangé durant près de dix ans, le montant de la cotisation permettra à notre association de faire face aux nombreuses augmentations structurelles (indexation des salaires, coût de l'énergie…). Soucieux de rester accessible à toutes et tous, le GRACQ maintient le montant de la cotisation sociale.

Nous vous remercions pour votre soutien. Votre volonté de faire évoluer notre mobilité vers un horizon plus soutenable est notre moteur principal, et ce moteur est garanti 100% durable.

LAURENCE LEWALLE
Directrice

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.

Marche Climat : vive le vélo

On peut se dire que marcher ne sert à rien. On peut se décourager devant l'apparente pauvreté des résultats engrangés par tant de rassemblements, de manifestations, de mobilisations. Mais on peut également se rappeler que tout changement demande à la fois du temps et une variété d'actions, et que baisser les bras n'a jamais fait avancer une cause.

La première marche pour le climat se déroule en 2014, il y a presque dix ans, et rassemble des foules de citoyens dans 158 pays du monde. Depuis, la mobilisation s'est intensifiée. Des personnalités et autres influenceurs se joignent au mouvement pour porter la voix des scientifiques et alerter sur les conséquences de notre consumérisme. Fast-fashion ; obsolescence programmée ; production de produits inutiles, non réparables et non recyclables à grand renfort de publicité ; mythe d'une croissance infinie et d'un monde où chaque envie autocentrée se transforme en droit inaliénable, peu importe les conséquences néfastes pour la collectivité. L'ensemble de ces facteurs contribue à émettre chaque jour davantage de gaz à effet de serre et entraîne des bouleversements climatiques dont nous ne percevons encore qu'une partie des effets dévastateurs.

En ce qui concerne le facteur mobilité, le vélo est un emblème magnifique d'une liberté individuelle qui ne pèse pas sur l'autre ni sur l'environnement. Il est peu gourmand en infrastructures et en espace public, il ne pollue pas, il ne tue pas... Il offre par contre à chacun la possibilité de se déplacer de façon autonome et économique. C'est la raison pour laquelle le GRACQ, accompagné d'autres associations vélo, s'est une fois encore joint à la Marche Climat. Pour manifester son inquiétude face à des changements trop lents, mais surtout pour montrer que le vélo fait partie des solutions et que promouvoir sa pratique est à la portée de chaque commune et de chaque région.

G. DE MEYERE

BAROMÈTRE CYCLABLE

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Baromètre wallon : bravo et merci !

Vous avez été 11 000 à répondre au baromètre cyclable wallon permettant d'évaluer la pratique du vélo dans votre commune. Au total, plus de 80 communes ont recueilli un nombre suffisant d'avis pour être considérées.

Le baromètre cyclable est un outil très utile pour comparer le ressenti des cyclistes dans des communes de taille similaire. De plus, comme il suit la même méthodologie que le baromètre français, la comparaison avec des communes françaises de même taille est également possible.

Les résultats de ce baromètre sortiront en mars 2024 et seront publiés dans notre prochain numéro du GRACQ Mag. Ils permettront aux décideurs politiques d'objectiver et de cibler les efforts qu'il leur reste à faire pour améliorer la sécurité et le confort de leurs citoyens qui se déplacent à vélo ou qui souhaiteraient le faire.

Disposer de telles données chiffrées sera également utile aux groupes locaux du GRACQ au moment de demander une politique vélo plus ambitieuse dans le cadre des prochaines élections.

Indemnité vélo : nouvelle victoire...

Jusqu'à présent, les enseignants avaient droit à une indemnité vélo de 0,15 €/km, soit le montant légal de... 2003. Elle n'avait pas été indexée depuis 20 ans. Heureusement, cette injustice sera corrigée dès le 1er janvier 2024. Mais ce qui se passe pour les profs se reproduit malheureusement dans beaucoup d'institutions et d'entreprises : des formulaires à remplir tous les mois, un nombre minimal de jours de trajets (exit les temps partiels et les télétravailleurs), une indemnité inférieure au montant exonéré par la loi (0,27 €/km), etc.

Par ailleurs, contrairement aux transports en commun pour lesquels une intervention importante de l'employeur est obligatoire, l'indemnité vélo reste facultative en dehors du secteur privé : tout le monde n'en bénéficie donc pas en Belgique.

On s'étonne aussi que du côté des voitures salaires et des abonnements de transports en commun, aucun contrôle ne soit effectué sur l'utilisation de ces modes de transport par le travailleur, tandis que les personnes qui font le choix d'aller travailler à vélo peuvent être tenues de justifier tous leurs déplacements.

En matière d'indemnité vélo, tous les travailleurs ne sont donc pas logés à la même enseigne. Quelle est la source de ce constat ? Tout simplement le fait que l'indemnité kilométrique vélo ne soit toujours pas obligatoire. La loi fixe juste un montant maximal exonéré d'impôts et de charges sociales pour cette indemnité, rien de plus ! Le reste est ainsi laissé à la concertation entre partenaires sociaux dans les entreprises/institutions, secteur par secteur.

Pour le GRACQ, l'indemnité kilométrique vélo doit devenir obligatoire, ses conditions d'obtention doivent être uniformisée, et son montant doit toujours correspondre au montant légalement exonéré (0,27 €/km en 2023, 0,35 €/km dès 2024).

L. GOFFINET

"T'as le Code ?"
une campagne menée avec succès

Quinze questions à choix multiple mettant en scène des situations souvent décalées, des chocolats, une trentaine de prix à gagner et une envie de sensibiliser les usagers (tous moyens de transport confondus) au respect du code de la route... C'était la recette gagnante de " T'as le Code ? ", la dernière campagne de sensibilisation du GRACQ. Au total, ce sont 24 groupes locaux qui se sont emparés de cet outil pour mener des actions de terrain, et plus de 2 000 personnes qui ont participé au quiz en ligne ! Bravo à tous les participants et aux gagnants du concours.

La (plus) grande chaîne cycliste

Le GRACQ et le Fietsersbond s'étaient fixé un fameux défi : celui de former la plus longue chaîne cycliste du monde en reliant les trois régions du pays durant la Semaine de la Mobilité. Un objectif sans doute trop gourmand pour un dimanche sans voiture, où les activités autour de la mobilité active débordent et où nombreux sont ceux qui privilégient des sorties familiales aux grandes manifestations. Toutefois, si le nombre record n'a pas été atteint, la bonne ambiance, le soleil, les sourires des participants et les tintements de sonnettes de Tubize vers Bruxelles et de Bruxelles vers Tubize ont fait de ce moment une belle réussite. Les trois régions ont été rejointes, et le message est passé : qu'ils soient de Flandre, de Bruxelles ou de Wallonie, les cyclistes demandent des politiques de mobilité durables et ambitieuses.

Et si le GRACQ changeait de nom ?

Depuis novembre 2022, le GRACQ a entamé un processus de réflexion participatif afin d'envisager un changement de nom. Lors d'ateliers menés en Assemblée générale ou lors de rencontres du mouvement, nous avons essayé de comprendre quelles sont les forces et les faiblesses du nom "GRACQ" et d'entrevoir les critères nécessaires pour avoir un nom efficace, optimiste, percutant et rassembleur.

Changer de nom ? La question n'est pas neuve et revient régulièrement dans les conversations avec les membres de notre association. Que veut dire "GRACQ" ? Peu de gens le savent et l'acronyme est régulièrement écorché par les journalistes, voire même par nos propres membres !

Lorsqu'on creuse un peu plus pour comprendre ce qui se cache derrière ce "Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens" né en 1975, d'autres questions apparaissent : notre association fait-elle encore réellement de la recherche, comme c'était le cas à ses débuts ? Ne représente-t-elle vraiment que les personnes qui font du vélo chaque jour, comme le suggère le mot "Quotidiens" ? Le mot "Cyclistes" lui-même ne semble pas faire l'unanimité puisque de nombreuses personnes se déplaçant à vélo ne se reconnaissent pas sous cette appellation. *"Le GRACQ, ce n'est pas pour moi : je ne suis pas cycliste, je vais juste à mon travail à vélo, c'est tout ".*

Forces et faiblesses

Les raisons d'envisager un changement de nom sont bien défendables. Nos membres interrogés lors des ateliers soulèvent bien plus de faiblesses que de forces pour le nom de notre association. Citons par exemple son côté "peu explicite", sa "sonorité dure", son "aspect restrictif" (ne représentant pas tout notre public), ou sa "réputation datée" (en déphasage avec la réalité actuelle de l'association). Du point de vue de ses forces, c'est essentiellement la "notoriété de l'association auprès des communes, des provinces et des médias" qui est mentionnée... Une force non négligeable, mais contrebalancée par un "manque de notoriété auprès du grand public".

Un nouveau nom pour 2025 ?

Premier argument en faveur d'un changement maintenant : nos outils de communication et nos visuels nécessitent une refonte globale à la fois technique (site internet) et graphique. Autant donc faire d'une pierre deux coups afin de limiter les frais. Un autre argument est davantage d'ordre symbolique, puisqu'en 2025 notre association aura 50 ans. L'occasion est donc belle d'écrire une nouvelle page et de continuer notre action sous un nom plus efficace et plus en adéquation avec notre époque.

Envie de participer ?

Notre association est citoyenne et notre démarche est participative. Les ateliers menés auprès de nos membres ont permis de faire ressortir des éléments essentiels pour avancer sur ce questionnement. La prochaine étape est maintenant de transformer l'essai : en nous basant sur les critères soulevés lors des ateliers, sommes-nous capables de trouver mieux que "GRACQ" pour nommer notre association ?

Pour y arriver, nous sélectionnerons une dizaine de personnes motivées avec qui nous mènerons trois nouveaux ateliers dans le courant du mois de janvier et de février. Nous serons pour cela accompagnés par une agence de communication spécialisée dans ce genre de processus. Objectif : s'offrir toutes les chances de réussir ce beau pari.

G. DE MEYERE

Créatif·ve ?
Inspiré·e ?
Motivé·e ?

Faites-le nous savoir !
www.gracq.org/et-si-le-gracq-changeait-de-nom

CRÉDIT : CANVA

Évolution du parc automobile :
vers une sécurité routière à deux vitesses ?

Le parc automobile évolue : les voitures plus récentes sont mieux équipées, mais elles sont aussi plus lourdes, plus hautes et plus puissantes. Sur nos routes, cette évolution se traduit, selon VIAS, par "une sécurité routière à deux vitesses" : les passagers à bord de ces véhicules sont davantage en sécurité, contrairement aux usagers vulnérables et aux passagers de véhicules plus petits qui "risquent de payer les pots cassés".

En 20 ans, les caractéristiques des voitures ont évolué : la masse moyenne a augmenté de près de 30 %, la puissance moyenne de 60 % et la hauteur du capot a gagné 10 cm (de 73 à 83 cm). Dans son dernier rapport "CARSAFE", l'institut VIAS analyse l'impact des caractéristiques d'un véhicule sur la gravité des blessures en cas de collision, sur la base des accidents survenus entre 2017 et 2021.

L'institut a observé non seulement les blessures subies par les occupants du véhicule, mais aussi les blessures occasionnées aux opposants (occupants d'un autre véhicule ou usagers vulnérables). La conclusion est sans appel : si cette évolution est favorable aux occupants de ces nouvelles voitures, elles s'avèrent plus dangereuses pour les occupants de voitures plus petites et pour les usagers vulnérables, en cas de collision.

Masse du véhicule

La masse plus importante d'un véhicule a un effet protecteur pour ses occupants, mais augmente la gravité des blessures pour les opposants. La masse moyenne d'une voiture est de 1 397 kg. Lorsque la masse d'un véhicule augmente de 300 kg, le risque de blessures mortelles en cas de collision diminue de moitié pour les occupants du véhicule (-48 %). Mais le risque de blessures mortelles augmente de 77 % pour les occupants de la voiture plus légère, et de 28 % pour les usagers vulnérables.

Les systèmes de sécurité active et passive n'expliquent pas à eux seuls l'augmentation de la masse moyenne des véhicules : les équipements de confort, l'isolation acoustique plus importante et les montants de carrosserie de plus en plus épais sont également à pointer du doigt.

Puissance du véhicule

À mesure qu'une voiture gagne en puissance, la probabilité de blessures graves/mortelles diminue pour ses occupants, mais augmente pour les opposants. Ainsi, les occupants d'une voiture heurtée par un véhicule d'une puissance supérieure de 50 kW à la moyenne courent 127,5 % de risques en plus de subir des lésions mortelles.

Cela ne signifie pas nécessairement que les véhicules à puissance élevée causent en soi des blessures plus graves chez les usagers de la route vulnérables, précise toutefois VIAS. Une puissance élevée va souvent de pair avec une masse plus importante. La revue de la littérature confirme en outre que les conducteurs de véhicules plus puissants sont plus enclins à conduire plus vite, et ont en moyenne un style de conduite plus "sportif" (traduisez : "agressif").

Hauteur du capot

Plus la hauteur du capot est élevée, plus le risque de lésions mortelles augmente

PUISSANTE, RAPIDE, SEULE SUR LA ROUTE... LA VOITURE TELLE QUE LA PUBLICITÉ NOUS LA VEND.

pour l'usager vulnérable en cas de collision. Avec un capot situé 10 cm plus haut que la moyenne (80 cm), le risque de lésions mortelles pour l'usager vulnérable augmente de 27 %.

Type de véhicule : pick-up et SUV

Les occupants d'un SUV et d'un pick-up courent moins de risques de blessures graves lors d'une collision que les occupants d'une voiture (respectivement -65 % et -25 %). C'est l'inverse pour les occupants d'une voiture impliquée dans un accident avec un pick-up (+50 %) ou un SUV (+18 %).

Pour un piéton ou un cycliste heurté par un pick-up, le risque de blessures graves augmente de 90 % ; le risque de blessures mortelles de près de 200 %. En ce qui concerne les modèles de grande taille (SUV L, de 4,9 à 5,3m), les chiffres semblent indiquer un risque accru de lésions mortelles pour les usagers vulnérables (+77,4 %), mais la taille de l'échantillon est insuffisante pour l'affirmer avec certitude. Si les SUV L représentent encore une faible part des SUV en circulation, on observe toutefois une croissance de cette catégorie ces dernières années.

Notons aussi que la masse et la puissance plus importante, en moyenne, des véhicules électriques pourraient également faire craindre une plus grande dangerosité pour les opposants. La trop petite taille de l'échantillon ne permet toutefois pas de valider ou d'invalider cette hypothèse.

Âge du véhicule

Les occupants des voitures plus âgées courent plus de risques de lésions graves que les occupants des voitures plus récentes. Par rapport à une voiture jeune (0-3 ans), le risque de blessures graves augmente de 60 % pour les occupants d'une voiture ancienne (≥ 12 ans).

"LIGHT IS RIGHT"

La masse et la vitesse d'un véhicule sont des éléments déterminants dans la survenue et la gravité d'un accident. Des efforts sont consentis afin de réduire les vitesses pratiquées sur nos routes. Mais ces efforts sont insignifiants si, dans le même temps, la masse des véhicules ne cesse d'augmenter.

Ce nouveau rapport de VIAS vient étayer les arguments du projet Lisa Car, qui ambitionne *"la mise en place d'un cadre réglementaire limitant la masse, la puissance et la vitesse de pointe des voitures ainsi que l'agressivité de leur face avant"*, tant pour des raisons environnementales que de sécurité routière.

Enrayer cette tendance à l'accroissement aurait également d'autres conséquences bénéfiques en matière de sécurité routière. Si l'étude de VIAS analyse les conséquences de l'évolution du parc automobile en cas d'accident, elle n'aborde pas d'autres aspects qui ne doivent pourtant pas être sous-estimés :

- Les véhicules plus hauts et plus volumineux constituent des masques de visibilité plus importants pour les autres usagers de la route. C'est particulièrement vrai pour les enfants à pied et à vélo, qui peuvent devenir invisibles dans la circulation.

- Les véhicules plus volumineux occupent davantage d'espace, à la fois lorsqu'ils circulent et lorsqu'ils stationnent. C'est de l'espace en moins pour les autres usagers de la route. Il n'est pas rare de voir des véhicules plus larges empiéter sur le trottoir ou sur la piste cyclable.

- Les véhicules plus hauts, plus volumineux et plus massifs génèrent un plus grand sentiment d'insécurité que les véhicules plus petits et plus bas, d'autant plus pour les personnes qui se déplacent à vélo et côtoient très directement ces véhicules. Leur multiplication contribue donc à façonner un environnement plus anxiogène, et à décourager les déplacements à pied ou à vélo.

F.CUIGNET

En savoir plus :

- Rapport *"Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des lésions des occupants de voiture et de la partie adverse"*, VIAS 2023.

- Projet Lisa Car : www.lisacar.eu

"À vélo dans le trafic" voit plus large

Nos formations *À vélo dans le trafic* sont organisées par un pôle de monos au top, composé cette année de 8 monitrices et 28 moniteurs bénévoles. Ils ont pour objectif de transmettre en trois heures les règles et les réflexes simples à adopter pour déjouer les pièges de la circulation. Un magnifique programme que pas moins de 214 personnes ont suivi entre février et novembre !
42 formations ont été données dans 25 lieux différents, en Wallonie et à Bruxelles, avec comme nouveauté les villes de Tournai et Nivelles ainsi que les communes de Waremme, Grâce-Hollogne, Welkenraedt et Saint-Georges.

Des nouveautés ?

Outre les nouveaux lieux qui ont foisonné cette année, de nouveaux publics ont également été rencontrés. Le GRACQ Andenne a proposé des formations pour un public ado dans le cadre des jours blancs d'une école secondaire, en juin. Une très chouette expérience qui a su rencontrer et convaincre son public. Par ailleurs, le GRACQ Braine-l'Alleud et le GRACQ Liège ont tous deux été sollicités par les 60+ réunis au sein de l'organisation Énéo. Dans ces deux cas, le canevas de formation a été retravaillé pour répondre aux préoccupations et questionnements de ces tranches d'âge spécifiques.

La suite...

Orientées vers un public adulte, nos formations sont accessibles dès 14 ans. Une grande demande nous parvient cependant pour un public un peu plus jeune, les 12+, qui souhaitent parfois acquérir une autonomie dans leurs déplacements. On adorerait pouvoir les accompagner, c'est pourquoi le pôle de monos va se pencher sur cette question afin d'entamer 2024 avec une proposition plus étendue.

Tenté·e par l'aventure?

Un cycle de formation en trois étapes pour devenir mono en vélo-trafic sera proposé en février. N'hésitez pas à nous manifester votre intérêt en envoyant un mail à formation@gracq.org

A. JIMENEZ

Baromètre piéton national : l'avis de 13 000 piétons

CRÉDIT : CANVA

Beau résultat pour ce premier baromètre piéton mené par Tous à pied, Walk et Voetgangers beweging qui donne un aperçu de l'expérience vécue par les personnes se déplaçant à pied dans leur commune.

Les participants étaient principalement des femmes (57 %), et la tranche d'âge la plus représentée à Bruxelles comme en Wallonie était celle de 35-44 ans. Plus de 88 % des répondants disposent d'un permis de conduire. Chaque participant notait son ressenti sur une échelle de 1 (pas du tout important) à 7 (très important).

Sentiment de sécurité

C'est en Wallonie qu'on se sent le moins en sécurité lorsqu'on se déplace à pied, suivie de la Flandre, puis de Bruxelles. Le temps d'attente aux feux de signalisation est par contre davantage perçu comme inadapté à Bruxelles qu'en Wallonie.

Comment améliorer la sécurité des piétons ?

- Séparer les piétons des cyclistes est perçu comme très important pour 56,27% des Bruxellois et 41,58 % des Wallons.
- Réduire le volume du trafic routier est perçu comme très important pour 53,51 % des Bruxellois et 42,85 % des Wallons.
- Réduire la vitesse à 30 km/h dans les agglomérations est perçu comme très important pour 59,83 % des Bruxellois et 42,79 % des Wallons

Sans surprise, les besoins des piétons et des cyclistes se retrouvent sur de nombreux points. Le GRACQ et Tous à Pied, défendent d'ailleurs ensemble le principe STOP, où les besoins des piétons seraient les premiers à être considérés au moment de chaque nouvel aménagement, suivis de ceux des cyclistes, puis des transports en commun et enfin des voitures individuelles.

Plus d'infos : https://barometrepieton.be/resultats/overview-fr.html

G. DE MEYERE

Forest-St-Gilles : portrait d'un trio enthousiaste

Depuis octobre, le groupe local de Forest-St-Gilles est mené par un nouveau trio de choc. Baptiste, Daniel et Grégoire se lancent le beau défi de rassembler les énergies pour faire avancer la cause cycliste dans leur commune. C'était l'occasion pour nous de les interroger sur leurs motivations à s'engager dans notre mouvement cycliste.

Quel est votre rapport au vélo ?

Baptiste - J'habite Forest depuis ma naissance et j'étais déjà actif dans le secteur associatif. En tant que cycliste à Bruxelles, je me sens libre, efficace, rapide et léger. Je ne pourrais plus me passer de mon vélo.

Grégoire - Je me considère plutôt comme un citadin que comme un cycliste. Et pour moi, vivre en ville et ne jamais monter sur un vélo est une aberration. Ainsi je roule tous les jours à Villo (plusieurs fois par jour), je saute ensuite dans un tram puis je prends une trottinette et je reprends un Villo vers la station de métro la plus proche. C'est pour moi beaucoup plus simple que d'avoir mon propre vélo.

Daniel - Je suis convaincu que le vélo est la meilleure option pour se déplacer à Bruxelles. Et j'ai principalement rejoint la coordination parce que Baptiste voulait qu'on y aille ensemble. Mais jusqu'à présent, j'adore. On a déjà rencontré quelques membres bénévoles et tout le monde apporte vraiment un plus.

Que pensez-vous pouvoir apporter au groupe local ?

D. - On peut apporter au GRACQ notre réseau d'amis et de connaissances qui sont actifs dans différentes associations. Je pense aussi à nos points de vue relativement neufs, qui mêlent lutte cycliste à d'autres grands enjeux sociétaux : le racisme, l'égalité des genres, l'écologie, etc. On a tous les trois une énorme envie de s'investir personnellement et je crois que c'est ce qui manquait.

B. - Toute personne qui rejoint le GRACQ arrive avec son regard et ses idées et c'est ce qui fait la force et la beauté des groupes bénévoles comme celui-ci. Personnellement, j'aime les dynamiques de groupes, la mise en réseau et les actions collectives.

G. - Je pense que c'est le moment de faire évoluer notre position : il faut s'ouvrir plus, développer le dialogue avec tous les autres modes de transport. L'intermodalité peut être un vrai changement et est pleine de potentialités, j'y crois beaucoup. De plus, l'heure du militantisme pur et dur me semble révolue, ce serait intéressant de voir comment les dernières générations de cyclistes voient les choses, non ?

Que représente cet engagement militant aujourd'hui pour vous ?

G. - L'engagement militant n'est pas tellement mon vocabulaire, bien sûr qu'il faut se battre pour les idées qu'on croit justes, mais je préfère de loin faire appel à la nuance qu'à la militance. Le monde change vite, donc Bruxelles aussi, il faut essayer de continuer à voir loin et, bien sûr, à rêver.

B. - Pour moi il s'agit de consacrer du temps et de l'énergie à faire entendre des voix et des points de vue qu'on entend moins habituellement. C'est quelque chose de nécessaire pour que l'on puisse vivre dans une société juste et solidaire. Demander un espace public plus adapté aux cyclistes, c'est lutter pour l'écologie, c'est permettre à des ménages plus précarisés économiquement de se déplacer, c'est œuvrer pour l'autonomie de jeunes qui n'ont pas la possibilité d'avoir une voiture, c'est lutter contre la pollution sonore et pour la qualité de vie des Bruxellois·es, c'est rendre l'espace public plus sûr pour les enfants, c'est rendre visible une partie de la population qui ne peut pas ou qui ne veut pas avoir de voiture.

D. - On aura réussi notre humble mobilisation bénévole si l'on arrive à améliorer les politiques de mobilité douce et la pratique cycliste sans pour autant impacter les personnes les plus vulnérables. Tout pour le vélo oui, mais sans oublier la lutte des classes.

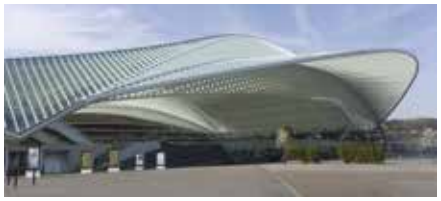
PROPOS RECUEILLIS PAR R. STANER

Andenne : des parkings vélo apparaissent comme par magie !

Les Assemblées générales du GRACQ, c'est aussi l'occasion pour certains groupes locaux de profiter de la venue de bénévoles motivés pour appuyer une demande. Lors de la dernière AG, une équipe de magiciens venus des quatre coins de Bruxelles et de Wallonie a fait apparaître de nouveaux arceaux vélo (factices) dans plusieurs rues d'Andenne.

Ludique et originale, l'action visait à rappeler aux autorités la nécessité pour les cyclistes de disposer d'arceaux vélo. Il s'agissait de sensibiliser la Commune quant à l'emplacement des parkings vélo, mais également d'attirer son attention sur le modèle de stationnement peu adapté proposé actuellement (type pince-roue).
Lors du dernier baromètre cyclable, qui évalue la "cyclabilité" des communes wallonnes, seuls 3 % des Andennais·es trouvaient "bonnes ou très bonnes" leurs conditions de circulation à vélo, et 12 % "acceptables". Parmi les demandes, la question du stationnement vélo est revenue régulièrement. Une demande légitime quand on sait que les villes qui soutiennent le vélo et la mobilité active stimulent les commerces locaux et attirent de nouveaux clients.
Avec cette action, le GRACQ Andenne espère que la ville sera plus à l'écoute, s'engagera dans une véritable politique de mobilité et accélèrera la cadence pour faire d'Andenne une ville sûre pour les cyclistes. *"Symboliquement, cela montrerait un changement d'attitude de la Commune en faveur du vélo"*, conclut le GRACQ Andenne.

CRÉDIT : PHOTOS JULIO SANCHEZ



CC MICHIEL VERBEEK

Où garer son vélo à **Liège-Guillemins ?**

Le stationnement sécurisé figure dans le haut de la liste des besoins des personnes se déplaçant à vélo. On pourrait donc accueillir avec enthousiasme l'augmentation du nombre de places de stationnement vélo à accès limité par badge aux abords de la gare des Guillemins. Passer de 30 à 400 places, ce n'est pas rien.

S'il se réjouit de l'augmentation de la capacité de stationnement sécurisé, le GRACQ Liège n'est pourtant pas complètement séduit par ce nouveau dispositif. L'accessibilité financière pose notamment question, car passer d'un espace gratuit (mais non sécurisé) à un abonnement à 150 €/an, ce n'est pas rien non plus. *"Pour certaines personnes, l'achat d'un vélo reste un sacrifice financier. Et si en plus vous n'avez pas les moyens d'accéder aux zones les plus sécurisées, c'est une double peine!"* rappelle le GRACQ Liège sur son blog. D'autres zones de stationnement existent toujours aux alentours de la gare mais sont soit en sous-capacité, soit plus éloignées et moins sûres en termes de contrôle social.

Si comparaison n'est pas raison, le GRACQ Liège aime mettre les choses en perspective. En regardant à 30 km à peine de la Cité ardente, la gare de Maastricht propose de son côté un parking vélo surveillé de 1 400 places pour un prix de 0 € pour les premières 24 heures et de 1,35 € par jour supplémentaire. *"Cette solution permet à la fois d'offrir plus de sécurité et une bonne rotation du stationnement vélo en privilégiant l'accès des navetteurs"* rappelle le GRACQ Liège.

https://liege.gracq.org/Stationnement-guillemins-2023

À BICYCLETTE
Festival du voyage à vélo de Liège

"À Bicyclette" saison 2 : beau succès pour le festival liégeois

Clap de fin pour la deuxième édition du festival du voyage à vélo de Liège. Organisé le 7 octobre au Cinéma Le Parc, "À Bicyclette" a réuni les cyclovoyageurs, en herbe ou confirmés, autour d'un même objectif : promouvoir le voyage à vélo, sous toutes ses formes, comme une alternative durable et accessible à tous.

Entre les projections de films inspirants et parfois interpellants, les participants ont pu prendre part à de nombreuses activités : tables rondes, ateliers pratiques (mécanique ou culinaire), animations musicales pour petits et grands, ou encore speed dating par destination ont agrémenté cette journée. Et si un doute persistait avant le grand départ, les voyageurs ont pu trouver des réponses à leurs questions, des infos pratiques et des bons plans, dans une ambiance sympa et festive.

P. FRANÇOIS

Inauguration de la **liaison RAVeL Ligny – Fleurus**

En 2017, Fleurus, Sombreffe et Sambreville répondaient à un appel à projet régional visant à relier des tronçons de RAVeL existants sur leurs territoires. Tout cela grâce à la coordination de l'asbl Chemins du Rail et le soutien du GRACQ Fleurus et de l'association citoyenne Fleurus en Transition.

L'opiniâtreté des pouvoirs locaux mais aussi de ces trois associations agissant de concert a mené à un heureux dénouement six ans plus tard. C'est maintenant une jonction cyclable quasi continue qui relie le chemin de halage de la Sambre à Gembloux et au-delà à Tirlemont par le RAVeL 142 ou Landen par le RAVeL 147.

Cet aboutissement est un bel encouragement pour le GRACQ Fleurus qui poursuivra son action ; d'autres projets sont encore dans les cartons !

J. COUNET

Mouscron : le cycle c'est chic !

C'est jaune, c'est moche, ça ne va avec rien mais ça peut sauver la vie. C'est ce slogan et l'image de Karl Lagerfeld vêtu d'un gilet jaune réfléchissant par-dessus une tenue de soirée qui ont inspiré la 4e édition de "Chic à vélo" organisée par le GRACQ Mouscron.

"Chic à vélo", c'est une balade urbaine et familiale qui se distingue (dans tous les sens du terme) des autres balades à vélo puisque chaque participant (pilote et monture), est invité à s'habiller comme s'il allait à une célébration importante.

Après une sortie de 7,8 km, le joyeux cortège de 70 cyclistes de tous âges est parti de la Grand-Place de Mouscron jusqu'au Risquons-Tout, où il a été accueilli par La Faune, un collectif proposant une programmation alternative de concerts, spectacles, soirées projections, etc. Chaque participant a alors été invité à défiler avec sa monture sur le podium pour y être décrit de manière précise, détaillée, nuancée et décalée par Môssieur Vélo et DringDring, son comparse de toujours ! Mis sur leur 31 également, quatre jurés ont récompensé les efforts d'élégance avec remise de prix divers. Les festivités se sont poursuivies par un concert.

Cet événement a permis à chaque membre du GRACQ Mouscron de s'impliquer concrètement dans une action de terrain en encadrant les cyclistes tout au long du parcours. *"C'est hyper motivant de nous retrouver dans un autre contexte qu'en réunion de groupe local, et ça nous rapproche davantage,* précise un des coordinateurs du GRACQ Mouscron. *Sans compter que cette belle activité collaborative sous le signe de la bonne humeur a aussi permis de faire découvrir un nouveau lieu de la commune (le Risquons-tout) et un chouette collectif (La Faune) à plusieurs participants qui ne le connaissaient pas encore ".*

E. BONNAVE

Verviers récompensé

Trois ans que Verviers n'avait plus organisé de Dimanche sans voiture. Cette année a vu la reprise d'une formule mettant à l'honneur les modes actifs, où la commune a été élue "meilleure institution/administration publique" lors de la dernière Semaine de la Mobilité. Une projection suivie d'un échange avec différents acteurs qui œuvrent pour rendre le vélo plus accessible dans la commune a clôturé cette édition 2023.

Parmi eux, Rémi Gueuning du GRACQ Verviers, selon qui l'effet COVID et le développement du VAE ont permis de multiplier le nombre d'usagers à vélo sur la commune. Il ne manque désormais plus que les infrastructures. *"Des petites victoires sont néanmoins à souligner* précise-t-il. *La multiplication des ouvertures de SUL sur le territoire de la commune, une prise en compte progressive par les instances publiques de la place du vélo dans la mobilité et des actions – certes souvent ponctuelles et pas suffisamment pérennes – apparaissent."* Un constat qui semble en partie partagé par Amaury Deltour, échevin de la mobilité à Verviers, reconnaissant pour sa part que la commune en est encore aux balbutiements de la mobilité alternative à la voiture, tout en identifiant déjà des axes vélos principaux Nord-Sud et Est-Ouest pour encourager la pratique du vélo.

Une autre réflexion inspirante est celle de Sandra Corman, chargée de Mobilité durable à la Société wallonne des eaux (SWDE) qui rappelle que les déplacements constituent le quatrième poste d'émission de CO2 de l'entreprise et que, si des douches, des vestiaires et des parkings sécurisés existent déjà pour les employés arrivant à vélo, c'est surtout la question des infrastructures cyclables sécurisées qui constitue un frein à la mise en selle des collègues. Sandra Corman souligne également l'importance de travailler sur l'image du vélo. *"Il faut arrêter de croire que seuls les grands sportifs et les "bobos" vont travailler à vélo. Mes meilleurs ambassadeurs au sein de l'entreprise sont des ouvriers et des mamans déposant leurs enfants à l'école, et aucun n'arrive transpirant au travail. Le look et la posture sur le vélo font aussi beaucoup pour convaincre ses collègues de passer aux deux roues."*

Une première analyse a déjà été remise à la commune, et les journalistes de Matélé ont réalisé un reportage permettant de renforcer la visibilité de ces balades de sensibilisation auprès du grand public, mais aussi des pouvoirs politiques.

A. HAGENMULLER

Cyclistes en insécurité
entre Habay-la-Neuve et Marbehan

Actif sur Étalle, Habay et Tintigny, le GRACQ Rulles-Semois (un groupe GRACQ récemment créé) a organisé une balade reliant ces trois communes en passant exclusivement par des routes secondaires. Empruntant des axes très inhospitaliers pour les usagers actifs, cet itinéraire est également utilisé quotidiennement par le trafic motorisé. La combinaison de ces deux facteurs y rend les trajets à vélo dangereux et insécurisants, ce que n'ont pas manqué de soulever les personnes participant à cette action.

À quelques mois des élections, le GRACQ Rulles-Semois souhaite sensibiliser les pouvoirs publics à l'importance de mieux prendre en compte la sécurité des personnes qui se déplacent à vélo. Relever les "points rouges" entre Habay-la-Neuve et Marbehan est une façon d'agir dans un esprit constructif pour une mobilité plus sûre pour toutes et tous. Le GRACQ Rulles-Semois demande de pouvoir démarrer un dialogue avec les élues et élus pour apporter des solutions concrètes aux problèmes relevés.

S. VANHEGHE

Jodoigne :
le GRACQ soutient la mobilité scolaire

Les jeunes cyclistes qui rejoignent leurs écoles représentent un enjeu important pour la mobilité active à Jodoigne : il y a trois grosses écoles secondaires (plus de 2 000 élèves) et une dispersion importante de la population sur la commune et le Brabant wallon Est. Le GRACQ et le GAL (culturalité) ont donc profité de la Semaine de la Mobilité pour valoriser et sécuriser les trajets domicile-école dans la commune.

Les trois écoles secondaires (Athénée, CEPES et Saint-Albert) ont été contactées par le GAL qui a proposé des itinéraires sécurisés, accompagnés et en groupe à partir des différents villages vers le centre-ville et les écoles. Des bénévoles du GRACQ ont accompagné les groupes durant toute la Semaine de la Mobilité. Ce premier test réalisé est prometteur et sera pérennisé si le GAL peut démarrer un projet avec les acteurs concernés (écoles et bénévoles du GRACQ).

Un deuxième test concernait la rue Longue à Piétrain, très dangereuse pour les vélos dans sa partie finale vers Jodoigne. Pilotée par le GRACQ Jodoigne et par le GAL, l'opération s'adressait également aux parents et élèves du village. Deux motards de la police ont accompagné une cohorte d'élèves lors d'un trajet vers leur école, une présence rassurante et utile appréciée des élèves et des parents, qui a permis de pointer du doigt le mauvais état de la piste cyclable sur cette route régionale. La balle est maintenant dans le camp de la Région qui a la réfection de la section de la RN 222 Jodoigne-Piétrain dans ses cartons pour les prochaines années, en espérant qu'une piste cyclable sérieuse sera enfin établie.

Les trois écoles de Jodoigne et le GAL se sont par ailleurs classées honorablement dans le "challenge vélo actif 2023" de la Région wallonne, preuve que l'attrait du vélo est bien réel pour les élèves et parents d'écoles à Jodoigne.

PH. GOMEZ

La N4 sécurisée pour les vélos ?

Une lumière à l'horizon !

Pour obtenir quelque chose, aussi légitime et fondée que soit la demande, il faut souvent multiplier les interpellations, trouver différents angles d'accroche et répéter, répéter, répéter le message. Pour demander des aménagements cyclables sécurisés sur la N4, les cyclistes font preuve d'imagination et multiplient les actions afin d'attirer l'attention des médias et des responsables politiques.

En 1982 déjà, c'est une pétition qui avait été remise par des citoyens au Bourgmestre de Wavre de l'époque, suite à un drame évité de justesse. En 2010, le GRACQ déroulait une fausse piste cyclable séparée du trafic le long de la nationale entre Corbay et Louvain-la-Neuve, et prononçaient un discours inaugural fictif comme aurait pu le faire un bourgmestre plus volontaire.

Il faudra attendre trois ans pour qu'une première (petite) victoire soit célébrée : en 2013, le tronçon entre Corbay et Louvain-la-Neuve est désormais équipé d'une piste cyclable... marquée. Si le GRACQ se réjouit de cette avancée, il reste toutefois conscient qu'il est possible et nécessaire de mieux faire.

En 2021, une nouvelle mobilisation importante du GRACQ aboutit à quelques belles promesses de réaménagement de la part de la Région wallonne, mais en 2022, ne voyant toujours rien venir (l'étude de faisabilité ayant pris du retard), le GRACQ remet le couvert et un nouveau convoi de cyclistes circule à nouveau sur la N4 pour répéter la demande.

En septembre 2023, c'est sous la forme d'un parcours-relais que l'action a été menée. En guise de bâton de relais, une pompe à vélo a été acheminée à vélo depuis Namur jusque Wavre. L'objet symbolique visait à gonfler la motivation des responsables politiques pour améliorer la sécurité de tous sur cet axe, et à montrer que les usagers du vélo, de leur côté, ne se laissent pas dégonfler.

Aujourd'hui, l'étude entre Louvain-la-Neuve et Namur est terminée et les travaux vont commencer sur quelques tronçons (les plus faciles à mettre en œuvre)

en 2024. Encore un peu de patience. Gageons que la prochaine action du GRACQ sur la N4 aura lieu au moment de l'inauguration de cette cyclostrade tant attendue et sera plus festive que jamais !

G. DE MEYERE

Vivéwaltour :

les inscriptions sont ouvertes !

Le GRACQ Basse-Meuse poursuit l'organisation de séjours à vélo en Wallonie ("Vivéwaltours"). Son objectif est d'encourager l'utilisation du vélo à vocation touristique sans devoir faire des kilomètres en voiture pour arriver à destination. Il y a en Wallonie un réseau RAVeL exceptionnel et de nombreuses visites à faire !

Pour l'été 2024, deux circuits sont proposés : du 8 au 12 juillet dans l'Est de la Wallonie et du 5 au 9 août en Wallonie Picarde. Si le séjour en août est déjà complet (nous limitons à une vingtaine de participants), il reste quelques places pour le séjour de juillet.

Il s'agira d'emprunter de nombreux RAVeLs comme la Ligne 38 (Plateau de Herve), la Venn-Bahn (Cantons de l'Est) ou la Ligne 44 (Stavelot-Spa). De nombreuses visites sont au programme: notamment l'Abbaye du Val Dieu, le Château de Reinhardstein, les carrières de Recht, Malmedy, Spa ou encore Blegny-Mine.

B. GABRIEL

Inscriptions : **basse-meuse@gracq.org**

Les vélos partagés en Europe

Cycling Industries Europe (CIE) a analysé et classé dans un rapport les performances des vélos partagés dans 148 villes européennes et révèle des écarts importants entre elles. Ce rapport met en lumière les usages (tops et flops) et la marge de progrès pour les villes au plus bas de l'échelle.

Le rapport de CIE couvre les 100 villes qui se sont donné pour objectif de devenir "climatiquement neutres" au sein de l'Union européenne, accompagnées par les 48 plus grands nœuds urbains du *Réseau transeuropéen de transport* (RTE-T). Des systèmes de partage de vélos fonctionnent dans 128 de ces 148 villes. Les vingt villes non couvertes représentent trois millions de citoyens n'ayant pas accès à des vélos partagés.

Trajets quotidiens par tranche de 1 000 habitants

Faute de données disponibles partout, le nombre de trajets réalisés chaque jour sur un vélo partagé n'a pu être déterminé que pour 77 villes. Il a été rapporté à la population de celles-ci, pour constituer le principal indicateur du rapport. À ce niveau, la ville la plus performante est Paris, qui atteint presque 40 trajets quotidiens pour 1 000 habitants. Les cinq villes les plus performantes ont une moyenne de 28 trajets. En revanche, les 20 villes les moins performantes n'atteignent que 0,5 trajets/1 000 habitants chaque jour. À noter la très bonne performance d'Anvers (28 trajets), pas loin de Bordeaux. Bruxelles occupe pour sa part la 21e place du classement.

Nombre de vélos partagés pour 10 000 habitants

Les données du rapport montrent que les dix villes les plus performantes proposent toutes une flotte supérieure à 35 vélos pour 10 000 habitants. Il semble donc difficile d'être une ville championne avec une offre plus faible. On observe aussi que 33 villes ont moins de sept vélos pour 10 000 habitants, ce qui n'offre que peu de marge pour répondre à la demande.

Pour cet indicateur, Bruxelles se classe à la 5e position du classement. Un beau résultat qui peut surprendre au regard de sa 21e place au classement du nombre de trajets/1 000 hab. La capitale belge n'est en outre que 45e au classement du nombre de trajets/jour/vélo. Pour creuser davantage ce constat on se plongera dans l'observatoire *Good Move* de la mobilité partagée[1]

Utilisation quotidienne de chaque vélo

Les vélos partagés parisiens sont utilisés plus de six fois par jour, tandis que ceux d'Helsinki ne le sont que trois fois par jour. Ces deux villes se situent dans le top dix des villes de référence. Dans d'autres, le taux d'utilisation d'un vélo partagé n'est que d'un trajet par jour, ce qui pose sans doute la question de la politique en termes de mobilité active et de la qualité des infrastructures cyclables.

Selon le rapport CIE, un trajet moyen sur un vélo partagé se situe entre 1 et 2,5 km (versus 1 km pour les trottinettes électriques).

CRÉDIT : CC FREDERIC BARRIOL-UNSPLASH

Vélos partagés et climat

Sur la base de son benchmark, le rapport CIE extrapole le potentiel climatique de croissance du vélo partagé dans les villes européennes clés de la façon suivante : *"Parmi les villes étudiées, si les moins bonnes atteignaient le seuil de référence des meilleures, cela générerait 1,7 million de déplacements à vélo supplémentaires par jour, soit environ 600 millions par an. Pour y arriver, il faudrait un peu plus de 200 000 vélos partagés supplémentaires, pour porter la flotte totale à 423 000 vélos. Cela nécessiterait un investissement de 240 millions €, en fonction du type de vélos, soit une petite fraction des 240 milliards € estimés pour les technologies alternatives telles que la recharge des véhicules électriques... En termes d'économies de CO2 cette mesure pourrait à elle seule permettre d'éliminer 250 000 tonnes de CO2 par an, sur une base de trajets moyens de 2 km."*

L. GOFFINET

CRÉDIT : CC WIKIMEDIA BENOIT BRUMMER

1 https://data.mobility.brussels/home/fr/observatoire/la-mobilite-partagee/lusage-de-la-mobilite-partagee/

Quand hygge et vélo se rencontrent

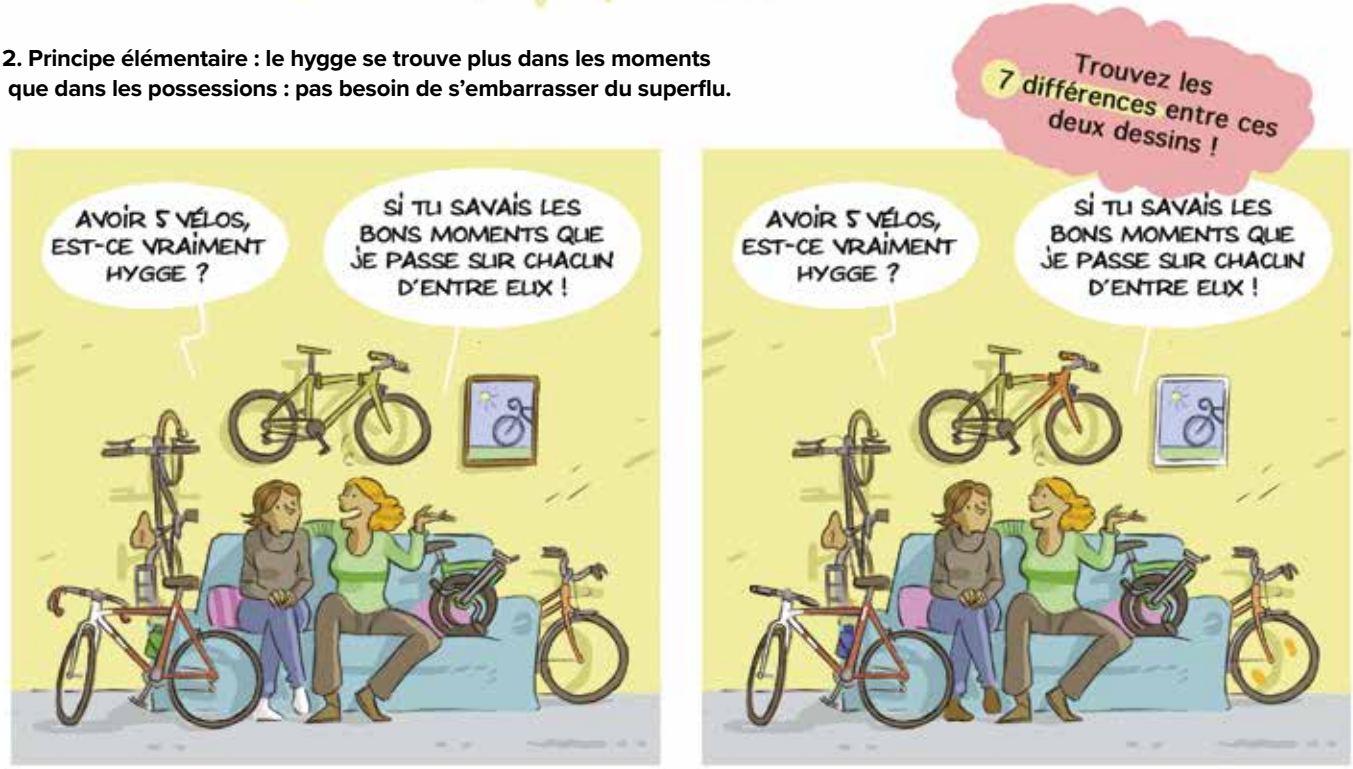
- jeux pour la famille -

Un automne gris et pluvieux qui se termine ? Un hiver qui frappe déjà à la porte ? Les conditions sont réunies pour pratiquer le "hygge". Vous ne connaissez pas (encore) cet état d'esprit ? Découvrez-en quelques aspects, vous constaterez que le lien avec le vélo n'est jamais bien loin !

1. Commençons par la base : reliez le mot hygge à sa prononciation (approximative), à son origine et à sa définition :

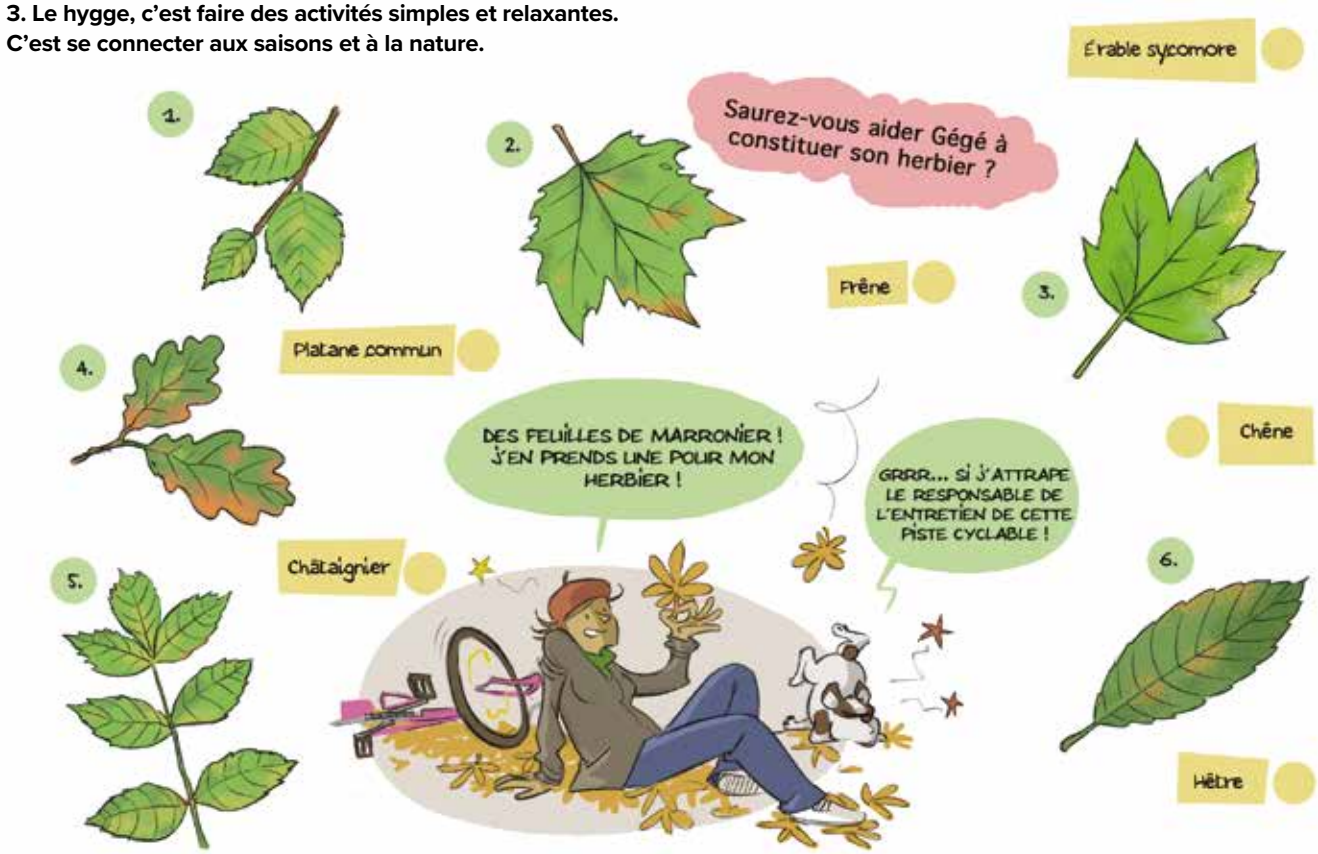
Solutions : Huggë / norvégienne (passé dans la langue danoise) / "Profiter ensemble des belles choses de la vie"

2. Principe élémentaire : le hygge se trouve plus dans les moments que dans les possessions : pas besoin de s'embarrasser du superflu.



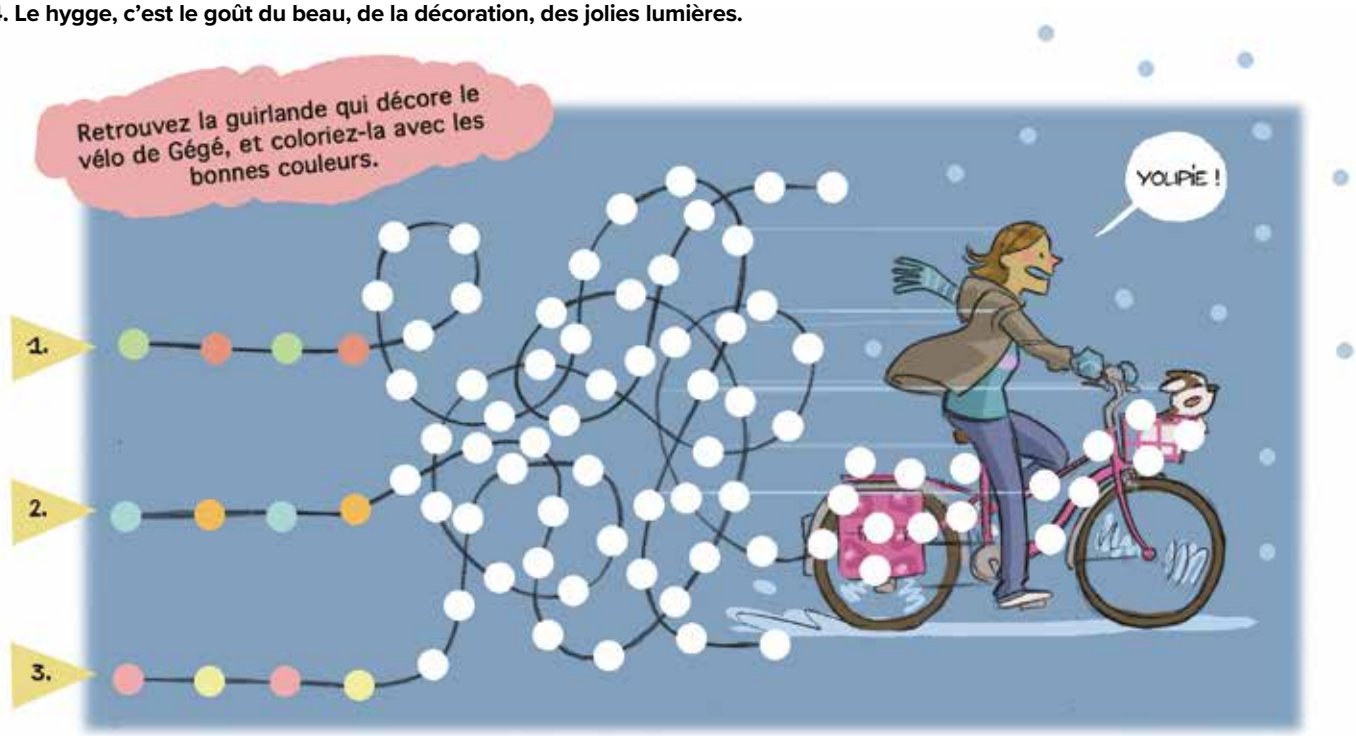
Solution : Le guidon du vélo de course, la gourde, le coussin du fauteuil, les chaussures de Géjé, la couleur du vélo au mur, le cadre au mur, les catadioptres sur le vélo à droite.

3. Le hygge, c'est faire des activités simples et relaxantes. C'est se connecter aux saisons et à la nature.



Réponse : 1. Hêtre - 2. Platane commun - 3. Érable sycomore - 4. Chêne (oui, celui-là est facile!) - 5. Frêne - 6. Châtaignier

4. Le hygge, c'est le goût du beau, de la décoration, des jolies lumières.



Réponse : la guirlande n°3

5. Le hygge, c'est savourer des moments en intérieur, au chaud, mais c'est aussi profiter d'une balade (à vélo?), en pleine conscience et en acceptation des éléments extérieurs.

Solution : botte verte, gant rouge, moufle verte, bonnet, collant, veste, écharpe

6. Le hygge, c'est profiter d'un magazine, au chaud, en buvant un bon "glogg" (vin chaud) ou un chocolat chaud.

... Mais au fait, qu'avez-vous retenu de la lecture de celui-ci ?

VRAI OU FAUX ?

1. 11 000 personnes ont répondu au Baromètre cyclable wallon. - Réponse p.4
2. En 20 ans, la masse moyenne de nos voitures a augmenté de 15 %. - Réponse pp 6-7
3. Grâce au GRACQ Ardenne, la commune a installé de nouveaux arceaux vélo. - Réponse p. 10
4. La N4 dispose désormais d'un aménagement cyclable sécurisé. - Réponse p.14
5. Les vélos partagés parisiens sont utilisés plus de six fois par jour. - Réponse p.15

Pour en savoir plus :
Le Livre du hygge,
Meik Wiking,
First Editions, 2016

Jeux : conception et dessin : Gaël De Meyere

Matériel

Un casque **non-newtonien**

Inventé par Maxence et Romane, deux étudiants bretons, Neoca est un casque d'un nouveau genre puisqu'il est fabriqué à partir d'un matériau non-newtonien. "Non-newtonien" ? Mais oui, souvenez-vous de cette expérience que l'on fait avec les enfants, avec de la maïzena mélangée à de l'eau. On peut y enfoncer les doigts, mais lorsqu'on frappe la surface du mélange, aucune éclaboussure : le fluide (non-newtonien) se solidifie instantanément, répartissant le choc de façon homogène.

Comparée à la mousse des casques ordinaires, cette technologie offrirait une absorption de chocs cinq fois supérieure pour une même épaisseur. Si l'exemple de la maïzena ne vous inspirait pas encore tout à fait confiance, sachez que des chercheurs développent depuis plusieurs années des gilets pare-balles basés sur ce même principe des fluides non-newtoniens.

Grâce à cette technologie, les casques Neoca peuvent prendre des formes plus souples, comme celle d'un bob, d'un bonnet ou d'une casquette, et joindre ainsi la sécurité au style. D'autant que les concepteurs ont pensé à rendre amovible la partie textile du "casque", permettant

aux utilisateurs et utilisatrices d'adapter leur couvre-chef à la saison ou à leur envie du jour.

https://neoca.fr

Rackhackers : des sacoches idéales

Avec Rackhackers, c'est le retour de la sacoche vélo bricolée avec les moyens du bord. Une idée venue à deux cyclistes roumains en voyage à vélo au Chili, se voyant obligés d'improviser des sacoches vélo afin de poursuivre leur voyage. Forts de cette expérience et de la satisfaction de leur produit "fait maison", ils décident d'en parler autour d'eux.

La matière première ? Un bidon en plastique rectangulaire dans lequel vous découperez la partie "sacoche", et un autre bidon dans lequel vous découperez la partie "couvercle". Les avantages d'utiliser un bidon en plastique sont nombreux : c'est un produit léger, imperméable, solide, facile à nettoyer, rigide et facile à ranger.

La suite de l'opération ? Un assemblage assez simple avec quelques pièces conçues spécialement par Rackhackers permettant de fixer le couvercle à la sacoche et la sacoche à votre vélo. Pour la touche finale : un chouette autocollant/dessin/pochoir sur votre bidon, et le voilà prêt pour un défilé de mode.

Si le résultat final peut prêter à sourire dans nos sociétés où tout est construit en usine, il ne manquera pas d'attirer les regards et de vous attirer la sympathie des passants. Parmi ses atouts indiscutables, son imperméabilité à toute épreuve qui

laissera vos effets au sec. Autre qualité, et non des moindres, son aspect brut qui le met à l'abri du vol.

Pour les petits plus, il y a bien sûr l'aspect récup' et écologique, mais aussi un esprit "open source", puisque Rackhackers propose les systèmes d'attache à la vente mais explique aussi comment les confectionner soi-même (pour les bricoleurs avancés toutefois).

https://rackhackers.com

Pêle-Mêle

Bruxelles, pacifiée de la publicité ?

Depuis 2008, l'entreprise JC Decaux gère à Bruxelles le service de vélos partagés Villo, qu'elle finance en partie grâce à 649 panneaux publicitaires, dont 215 écrans digitaux.

La convention liant la région bruxelloise et JCDecaux arrive bientôt à son terme. À l'heure où les enjeux environnementaux, démocratiques, de santé et sociaux s'intensifient, des voix s'élèvent pour réclamer que la fin de cette convention soit aussi l'occasion de questionner la place de la publicité dans l'espace public. Une démarche à laquelle se joint le GRACQ.

De plus en plus de citoyens concernés se mobilisent contre les publicités dans l'espace public, dénonçant ses nombreux impacts négatifs. Le collectif "Bruxelles sans pub" profite de l'opportunité que représente la fin du contrat avec JCDecaux pour réclamer un réel débat démocratique sur la présence de la publicité dans nos rues et ses effets désastreux.

Une pétition a été introduite au Parlement de la Région bruxelloise, afin de demander la réduction drastique des publicités dans les rues de Bruxelles et, en particulier, un système de vélos partagés cohérent et libre de publicités commerciales. Elle a facilement dépassé les 1 000 signatures nécessaires pour lancer le débat sur les bancs parlementaires.

F. CUIGNET

Une société schizophrène ?

Attaqués en justice, trois citoyens ont comparu ce 23 novembre 2023 devant le tribunal. Les faits reprochés ? Avoir subtilisé deux bâches publicitaires vantant les mérites de gros SUV électriques pour dénoncer la fiscalité avantageuse qui pousse à l'achat de tels modèles.

Pour mémoire, il y a déjà plus de 30 ans, en 1991, les ministre européens des transports lançaient eux-mêmes un appel pour interdire la publicité de véhicules inutilement lourds et puissants et pour adopter une fiscalité cohérente avec les objectifs visés : *"Le Conseil des ministres (CEM) convient que l'accroissement continu de la puissance des véhicules (voitures particulières et poids lourds) est indésirable et inacceptable pour des raisons de sécurité, d'environnement et d'économie d'énergie ; qu' un éventail d' actions est nécessaire pour interrompre et inverser l'évolution observée".* (résolution n°91/5 sur la puissance et la vitesse des véhicules).

Avec d'autres associations comme Tous à Pied, Canopéa ou Greenpeace, ainsi que diverses personnalités (philosophes, économistes, climatologues...), le GRACQ apporte son soutien aux trois citoyens dans leur "procès pour une mobilité durable et solidaire".

G. DE MEYERE

Nouvel avantage membre cotisant !

Être membre du GRACQ, c'est participer collectivement à construire une meilleure mobilité pour demain. Et nous sommes convaincus qu'une meilleure mobilité est une clé essentielle pour un monde meilleur.

Tiens… justement, construire un monde meilleur est également un objectif du magazine Imagine, un trimestriel belge et indépendant qui traite des questions d'écologie, de société et de solidarités internationales. Imagine s'inscrit dans le courant slow press et défend un journalisme d'impact, à la fois vivant et critique, apaisé et constructif.

Le lien entre ces deux informations ? C'est qu'à partir de maintenant, les membres cotisants du GRACQ bénéficient d'une réduction de 20 % pour toute souscription à un abonnement d'un an au magazine Imagine. Pour bénéficier de votre nouvel avantage, il vous suffit de vous rendre sur www.imagine-magazine.com, cliquer sur "Je m'abonne", choisir la formule d'abonnement qui vous intéresse, puis entrer le code "Gracq20" lorsque vous êtes dans votre panier.

Profitez de cette occasion pour vous faire plaisir ou pour gâter un proche pendant les fêtes !

www.imagine-magazine.com

Playlist Catadioptres : pensée pour les cyclistes

En collaboration avec le GRACQ et le Fietsersbond, le Point Culture (anciennement La Médiathèque) vous invite à découvrir une nouvelle playlist musicale orientée autour d'une thématique qui nous est chère : le vélo, de fiets, la bicicleta, the bicycle ! Disponible sur Spotify, la playlist réunit 49 artistes pour offrir 2h40 d'écoute dont nous pouvons profiter un peu, beaucoup, passionnément… Bien nommée, la playlist "Catadioptres" réfléchira la lumière trop timide de nos soirées d'hiver pour illuminer le trajet des cyclistes mélomanes. On s'en réjouit !

Transformez votre rue !

On peut toujours acquérir du matériel pour améliorer son vélo ou son équipement… mais est-il possible d'améliorer son environnement ?

La réponse est "oui" … théoriquement en tout cas.

On ne vous propose pas des lunettes permettant de voir la vi(ll)e en rose, mais un programme élaboré par Dutch Cyclig Life Style permettant de transformer n'importe quelle rue (la vôtre, par exemple ?) en une rue hollandaise, arborée et idéale pour les cyclistes.

Cela se fait en deux étapes à peine : en premier lieu, vous encodez le nom de la rue que vous souhaitez voir transformée, ensuite, vous appuyez sur le bouton magique.

En quelques secondes, Dutch Cycling Life Style vous créera quatre images de cette même rue, mais cette fois parée de fleurs et d'aménagements cyclables.

Si l'aménagement proposé n'est pas toujours réaliste, il offre par contre une base de réflexion intéressante sur l'image que prendrait une rue (ou une ville) dépourvue de voitures, de bandes de circulation et de bandes de stationnement.

Autre petit bémol pour les cyclistes : l'amour visiblement très néerlandais pour les revêtements pavés, pourtant peu confortables et souvent glissants en cas de mauvais temps.

Amusez-vous : https://dutchcyclinglifestyle.com/fr

DEVANT LES BUREAUX DU GRACQ, À IXELLES

Un beau cadeau pour les fêtes ?

Découvrir un magazine spécialisé sur le vélo quatre fois par an dans sa boîte aux lettres, bénéficier de réductions chez de nombreux vélocistes et autres partenaires, être assuré en protection juridique ou plus largement se sentir faire partie d'un mouvement porteur de sens et de solutions…

Être membre cotisant du GRACQ, c'est tout ça à la fois !

Et si vous offriez une cotisation à un·e de vos proches qui, comme vous, roule à vélo ? Les fêtes sont là pour faire plaisir, et nul doute qu'un tel cadeau fera mouche !

CyCLO fête ses 20 ANS !

Situé dans un ancien cinéma de la rue de Flandre, l'atelier emblématique de CyCLO était déjà occupé par une petite équipe de mécaniciens avant même la création officielle de l'asbl en 2003. Quatre ans plus tard, CyCLO ouvrait le tout premier Point Vélo de Belgique à la gare de Bruxelles-Nord. Depuis lors, l'association en gère six où sont effectués au total plus de 16 000 réparations par an ! CyCLO ne s'est pas arrêté en si bon chemin et dispose également aujourd'hui d'un atelier "Do it yourself" (plus de 1 000 sessions de réparation et 50 cours de mécanique par an), d'un atelier de formation à Molenbeek, d'un département "Rebike" à Schaerbeek qui produit 450 vélos reconditionnés chaque année et d'une équipe itinérante baptisée CycloLokal (+/-50 partenariats/an).

Dès ses débuts, CyCLO s'est intéressé non seulement aux vélos, mais aussi aux personnes. Aujourd'hui, l'équipe compte à peu près 70 employé·e·s, dont une trentaine sont dans un trajet d'insertion socio-professionnelle afin d'augmenter leurs chances d'accéder au marché de l'emploi. Bienvenue aux futur·e·s mécanicien·ne·s de Bruxelles !

Le GRACQ souhaite à CyCLO un excellent anniversaire et une belle continuation dans ses projets vélo qui participent à rendre les Bruxellois·es plus mobiles, plus autonomes et plus solidaires.

EN BREF

Comme d'autres associations cyclistes européennes, le GRACQ a signé une lettre ouverte aux gouvernements représentés à la COP 28 pour leur demander d'investir plus dans la marche et les déplacements à vélo, afin de contribuer à réduire les émissions dues aux transports de 50 %.

Selon un nouveau rapport relayé par Urbike, privilégier la cyclologistique (livraison à vélo pour les derniers kilomètres) en ville permettrait de livrer deux fois plus de colis que les camionnettes (10,1 livraisons par heure en vélo-cargo contre 4,9 livraisons en camionnette) ; pour un prix 10 fois moindre (0,10 € en vélo-cargo contre 1,10 € en camionnette diesel et 1,05 € en petite camionnette électrique) ; tout en émettant entre 96 et 98 % d'émissions de gaz à effets de serre en moins .

Face à 400 concurrents, le prix flamand de l'innovation a récompensé… des pistes cyclables prêtes à l'emploi (Ecopath). Produit de l'entreprise Ecobeton, les Ecopathes sont considérées comme plus écologiques, mais elles sont surtout rapides à mettre en place. De quoi faire rêver les plus impatients d'entre nous !

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

JANVIER

26 JANVIER – DÈS 19H

Inauguration atelier vélo

Venez inaugurer (autour d'un bon vin chaud) l'atelier participatif et solidaire du GRACQ d'auto-réparation vélo, à Liège. Celui-ci sera ensuite ouvert chaque mercredi en fin d'après-midi.

Adresse : Objetarium, 159c, Rue St-Gilles - 4000 Liège

Et si le GRACQ changeait de nom ?

Participez aux trois ateliers créatifs et imaginatifs qui permettront de proposer un nouveau nom pour notre association. Les ateliers seront encadrés par un animateur externe et spécialisé dans ce type d'exercice. Dates à venir dans le courant janvier/février 2024. Plus d'info p.5

Interressé·e ? : www.gracq.org/et-si-le-gracq-changeait-de-nom

FÉVRIER

10 FÉVRIER

À vélo dans le trafic

À vélo dans le trafic est une formation d'une demi-journée qui vous aidera à acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo dans la circulation en toute confiance. Elle se déroule en petits groupes et alterne exercices pratiques et rappels théoriques.

ℹ Alexandra Jimenez – formation@gracq.org

20 & 24 FÉVRIER

Devenir Moniteur en Vélo-Trafic

Le vélo, c'est votre passion et vous aimeriez la partager ? Vous voudriez accompagner les cyclistes moins expérimentés à surmonter leurs craintes ? Alors devenez moniteur·trice en Vélo-Trafic

ℹ Alexandra Jimenez – formation@gracq.org

MARS

16 MARS

À vélo dans le trafic

À vélo dans le trafic est une formation d'une demi-journée qui vous aidera à acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo dans la circulation en toute confiance. Elle se déroule en petits groupes et alterne exercices pratiques et rappels théoriques.

ℹ Alexandra Jimenez – formation@gracq.org

22-23 MARS

Salon Bike Brussels

À la recherche d'un nouveau vélo ? Le Salon Bike Brussels accueillera comme chaque année de nombreux exposants. Les associations vélo comme Les ateliers de la rue Voot, Cyclo, Molembike, Ride your Future, Kidical Mass ou Pro Velo seront également présentes pour vous parler de leurs activités respectives.

ℹ www.bikebrussels.be

22-23 MARS

En roue libre

Préparez vos sacoches, le Festival En roue libre vous ouvre grand ses portes. Le plus célèbre festival du voyage à vélo de Bruxelles vous emmène à la découverte de périples incroyables réalisés par des voyageurs et voyageuses à vélo. Vous cherchez plutôt des conseils pour votre prochain voyage ? N'hésitez pas : films, ateliers, rencontres, découvrez le voyage à vélo sous toutes ses formes.

ℹ www.enrouelibre.be

REJOIGNEZ-NOUS

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

Secrétariat Liège
Rue des Bayards, 67
4000 Liège
T 0477 03 59 62
alexandre.hagenmuller
@gracq.org
www.gracq.org

Groupes locaux

Retrouvez tous nos groupes locaux sur www.gracq.org/groupes

www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq
Instagram : GRACQ_
LeVeloCestMaintenant

Vous ne souhaitez plus recevoir le GRACQ Mag en version papier ? Faites-le nous savoir et recevez les prochains numéros de votre magazine préféré par mail en version numérique
info@gracq.org

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ
FAITES UN DON !

> **En ligne, sur www.gracq.org/don**

> **Ou par virement bancaire sur le compte BE65 5230 4042 2096 avec en communication : "Don" + "nom, prénom"**
> *Fiscalement déductible à partir de 40 €*

S'INVESTIR DAVANTAGE ?

Le GRACQ, ce sont des centaines de bénévoles qui s'investissent pour rendre la pratique du vélo plus sûre et plus confortable dans plus de 120 communes, dont peut-être la vôtre ?

Rejoignez-les pour participer vous aussi à ce changement. Retrouvez toutes les communes où le GRACQ est présent sur www.gracq.org/groupes.Toutes les adresses de contact sont sous la forme : commune@gracq.org (exemple : marche-en-famenne@gracq.org).

N'hésitez plus !

Éditeur responsable : Delphine Morel de Westgaver – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X