

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

BIMESTRIEL DU GRACQ
 LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
 Novembre - Décembre 2012

03

NUMÉRO D'AGRÈMENT
 P904048

GRACQ *mag*

Charleroi ⇒
 En visite
 à Gand
p.4

Enquêtes ⇒
 Notre mobilité
 sous la loupe
p.10

À vous de jouer ! ⇒
 Du parking pour
 mon shopping
p.14

Agenda ⇒
 Les formations
 du GRACQ
p.18





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

PRÉSIDENT
Mathieu De Backer

PRÉSIDENT D'HONNEUR
Bernard Dehaye

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

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

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Florine Cuignet : mag@gracq.org

NOS PARTENAIRES



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.

Édito ➔

L'exercice de la citoyenneté, un art difficile



Cela fait près de dix ans qu'on en parle, elle est enfin devenue une réalité en septembre dernier, dans une certaine confidentialité. Je veux parler de la Charte associative, un texte qui vise à baliser les relations entre les pouvoirs publics et le tissu associatif francophone. L'accord intervenu entre les gouvernements wallon, de la Fédération Wallonie-Bruxelles et de la Cocof permet ainsi d'accomplir un pas important pour l'exercice de la citoyenneté en Belgique.

En effet, la Charte consacre une série de principes essentiels : la complémentarité entre l'action des pouvoirs publics et l'action associative, la transparence dans l'octroi des subsides, la garantie de la liberté d'expression des associations, « et notamment l'exercice de leur capacité critique ».

Au-delà des discours, des dispositifs précis seront prochainement mis en place, comme un organe de recours pour les décisions d'octroi de subventions. Quand on connaît les problèmes que de nombreuses associations ont connu par le passé (et connaissent encore, comme le démontre le blocage depuis plusieurs mois de la subvention d'Inter-Environnement Bruxelles par le gouvernement bruxellois, parce que certains ministres trouvent l'association trop critique), on ne peut que se réjouir du fait que le financement des organisations ne soit plus soumis à leur relative docilité.

Notre indépendance est une condition indispensable à la construction « d'une société plus juste, plus démocratique et plus solidaire qui favorise la rencontre entre les cultures par le développement d'une citoyenneté active et critique », pour reprendre les mots du décret relatif à l'éducation permanente, qui fonde notre action.

Dans les moments de découragement que tou(te)s les militant(e)s connaissent parfois, rappelons-nous ces quelques mots, qui sont le moteur de notre engagement et doivent rester l'objectif ultime de notre action.

MATHIEU DE BACKER – PRÉSIDENT



Association ⇒

La fusion GRACQ – Pro Velo à l'étude

Un rapprochement entre le GRACQ et Pro Velo pour promouvoir plus efficacement le vélo, le sujet n'est pas neuf. Le thème vous avait déjà mobilisé massivement lors de l'assemblée générale en décembre 2009.

Les collaborations entre les deux associations sont nombreuses, tant à Bruxelles qu'en Wallonie. Qu'il s'agisse du travail quotidien des permanents, du lancement conjoint d'initiatives ou de contacts entre bénévoles du GRACQ et employés de Pro Velo, les exemples ne manquent pas. Mais les représentants des deux associations sont convaincus qu'il y a moyen d'aller plus loin.

Avec l'aide d'un consultant extérieur, différents scénarios ont été analysés, allant du statu quo à la fusion des deux associations. Il est apparu que c'est ce dernier scénario qui peut potentiellement générer un maximum de plus-values : cette option va donc faire l'objet d'une analyse approfondie. Nous nous appuyons sur l'expertise du STICS, une association spécialisée dans l'analyse institutionnelle sélectionnée sur la base d'un cahier des charges établi conjointement. Cette intervention externe sera bien nécessaire, au vu des réalités très différentes de nos deux associations en termes de culture, d'actions, de financement, d'organisation ou encore de structure.



Le travail d'analyse stratégique vient de débuter : il s'agit dans un premier temps de définir les points forts et faibles, les opportunités et les menaces résultant d'une fusion. Pour ce faire, le STICS s'appuiera sur les avis et opinions des forces vives des deux associations (membres et militants du GRACQ, permanents, administrateurs, membres des assemblées générales, fondateurs...) mais aussi de partenaires externes (Fietzersbond, associations et fédérations environnementales ainsi que les différents pouvoirs subsidiaires). En tant que membres du GRACQ, vous serez invités à communiquer avec les conseillers du STICS par différents canaux. Des entretiens seront organisés en Wallonie et à Bruxelles, et vous trouverez joint à ce magazine un questionnaire que vous pouvez également compléter en ligne.

La deuxième phase de la mission consistera en l'analyse opérationnelle de la fusion. Au terme de cette deuxième phase, en 2013, les assemblées générales respectives devront se positionner pour définir la suite des événements : *fusion or not fusion* ? Mais avant d'y arriver, vous avez la parole, alors ne manquez pas de nous faire part de votre avis. ♦

LE TRAVAIL D'ANALYSE STRATÉGIQUE VISERA À DÉFINIR LES OPPORTUNITÉS ET LES MENACES RÉSULTANT D'UNE FUSION. POUR CE FAIRE, LE STICS S'APPUIERA SUR LES AVIS ET OPINIONS DES FORCES VIVES DES DEUX ASSOCIATIONS, MAIS AUSSI DES PARTENAIRES EXTERNES. EN TANT QUE MEMBRES DU GRACQ, VOUS AUREZ LA PAROLE, NOTAMMENT PAR L'INTERMÉDIAIRE DU QUESTIONNAIRE JOINT À CE NUMÉRO.

Une AG en territoire carolo

Une fois n'est pas coutume, notre assemblée générale (AG) se tiendra à Charleroi. Elle aura lieu le 8 décembre de 10h à 16h30 (tous à vos agendas!) dans les magnifiques locaux de la Maison de l'Urbanisme et de l'Environnement (29, rue de Montigny).

Cette rencontre des membres, ouverte à toutes et tous, nous donnera la possibilité de faire le point sur le rapprochement entre GRACQ et Pro Velo, en la présence du STICS, le bureau de conseil qui nous accompagne dans notre démarche. Une possibilité importante d'information mais aussi d'expression d'avis et d'opinions. Un autre point qui sera abordé est la question de la militance au sein de notre association: comment l'envisager, la renforcer ? Jusqu'où aller dans des partenariats ?

Enfin, en fonction du temps restant, une ébauche de programme et de budget pour 2013 ainsi qu'un état des lieux du tableau de bord du conseil d'administration seront présentés et discutés. ♦



Charleroi ⇨

Excursion en terres gantoises



À chaque réunion mensuelle de notre locale, et cela depuis des mois, on discutait d'aller voir de nos propres yeux une ville réellement « vélo admis ». Circulaient les noms de Fribourg, Cologne, Amsterdam... Avec Gand, nous pensons avoir trouvé plus près de chez nous. Nos collègues du Fietsersbond de Gand furent contactés et donnèrent tout de suite leur accord pour nous montrer les réalisations intéressantes dans leur ville.

Le samedi 18 août à 10h30, nous arrivons à six de Charleroi à la gare Saint-Pierre où nous sommes chaleureusement accueillis par Jan Cnops et son collègue Frank du Fietsersbond local. Après la location des vélos derrière la gare, Jan et Frank nous guident à travers la ville.

Ils nous expliquent en cours de route que jusque dans les années 1980, le vélo était déconsidéré à Gand. C'était l'instrument de locomotion des étudiants et des chômeurs. Sous l'impulsion du bourgmestre Beke, un fervent cycliste, les choses prennent un tournant après les élections communales de 1988. De la place est libérée pour le vélo en ville. Le trafic de transit est cassé par un système où on passe dans une même rue en alternance, du sens admis au sens interdit. Les SUL sont généralisés et les sens uniques « non SUL » deviennent l'exception. Gand est une ville caractérisée par une multitude de canaux reliés entre eux. Les rives de ces canaux sont systématiquement aménagées avec des pistes cyclables. Ce système permet d'arriver en plein centre-ville en venant de tout côté, sans être gêné par les voitures. La ville a installé des centaines d'arceaux vélo de type « U renversé ». Durant les fêtes gantoises, au mois de juillet, le centre-ville n'est pas accessible en voiture et des centaines d'emplacements vélo sont installés en extra.

Ville universitaire, Gand met 5000 vélos à la disposition des étudiants, pour 75 €/an avec deux entretiens gratuits. Il y a aussi une *fietskeuken*, une « cuisine vélo » : un atelier où on peut réparer les éléments essentiels de son vélo, avec l'assistance de mécaniciens si nécessaire.

Le Fietsersbond est particulièrement attentifs aux points suivants.

- > L'association assure un suivi en cas d'accident mortel d'un cycliste. Ce n'est pas considéré comme un fait divers.
- > Les bons contacts avec la presse sont importants.
- > Il est nécessaire de connaître et de pouvoir contacter des personnes « pro vélo » au sein des administrations et des partis politiques.
- > Le combat pour le vélo n'est pas encore définitivement gagné à Gand. À chaque nouvel aménagement, le lobby pro auto se fait aussi sentir.
- > À Gand, la voiture n'est pas encore bannie du centre-ville, comme c'est le cas à Amsterdam, où le propriétaire d'une voiture a accès au centre uniquement s'il a un endroit pour se garer. S'il n'a pas cet emplacement fixe, il n'est pas admis avec sa voiture.

En résumé, un voyage riche en enseignements et une démarche qui devrait sans aucun doute inspirer d'autres locales !

W. SERMEUS



GAND EST UNE VILLE CARACTÉRISÉE PAR UNE MULTITUDE DE CANAUX RELIÉS ENTRE EUX. LES RIVES DE CES CANAUX SONT SYSTÉMATIQUEMENT AMÉNAGÉES AVEC DES PISTES CYCLABLES. CE SYSTÈME PERMET D'ARRIVER EN PLEIN CENTRE-VILLE EN VENANT DE TOUT CÔTÉ, SANS ÊTRE GÊNÉ PAR LES VOITURES. LA VILLE A INSTALLÉ DES CENTAINES D'ARCEAUX VÉLO DE TYPE « U RENVERSÉ ».

Louvain-la-Neuve ⇒

La liaison N4/E411 officiellement inaugurée !



Attendue depuis quatorze ans, la liaison cyclable entre la N4 et l'E411 à l'accès 8a (Louvain-la-Neuve) a été inaugurée à l'initiative du GRACQ ce 20 septembre, à l'occasion de la Semaine de la Mobilité. Le « ruban » symbolique a été coupé par Chantal Jacobs, « manager » vélo wallonne, en présence de responsables politiques communaux et provinciaux, du coordinateur Mobilité de l'UCL (qui a cédé une bande de terrain afin de permettre la réalisation de cette liaison) et – bien évidemment – de nombreux cyclistes. Une sympathique verrée a clôturé la rencontre.

Pour comprendre la satisfaction des cyclistes brabançons, un petit retour en arrière s'impose. Lors de la construction de l'échangeur de la sortie 8a de l'E411 en 1998, et alors même que le permis de bâtir précisait qu'« il convient d'intégrer dans le projet la problématique des circulations piétonnes et cycliste », ceux-ci se voient interdire l'accès au pont. Il s'agit pourtant d'un maillon essentiel entre Dion-le-Mont et Louvain-la-Neuve, notamment afin de

rallier les établissements scolaires du site néo-louvaniste. Pendant de longues années, le MET de l'époque (Service Public de Wallonie actuel) fait la sourde oreille, insensible aux multiples démarches des associations auprès de différentes instances administratives et politiques ainsi qu'aux actions menées sur le terrain.

Ce n'est que l'année dernière que le chantier est enfin ouvert, sous l'impulsion de Mme Militza Zamurovic : la liaison cyclopiétonne est finalisée au printemps dernier. La Semaine de la Mobilité était donc une excellente occasion pour les cyclistes de manifester leur contentement. D'autant plus que, grâce à une subvention de la Province, la commune de Chaumont-Gistoux va prochainement asphalter le chemin agricole qui conduit au quartier du Brocsous, un quartier qui va donc bénéficier d'un cheminement agréable, à l'écart du trafic routier et sans dénivellation. Cela méritait bien une petite manifestation festive ! ●



Région de
Bruxelles-Capitale ⇒

Laissez la place aux cyclistes !

Les – trop rares – pistes cyclables squattées par les voitures, tous les cyclistes connaissent ! Cet automne, dans le cadre de sa campagne annuelle « sécurité routière », Bruxelles Mobilité a choisi de lancer ce message fort aux automobilistes : « Laissez la place aux cyclistes ! ». Inaugurée ce 2 octobre à l'occasion d'un concert de sonnettes interprété avec brio par des cyclistes bruxellois, la campagne sera menée en deux temps : après une première période de sensibilisation (affichage sur les panneaux publicitaires et le matériel roulant de la STIB, distribution de prospectus, spots radio), la police veillera plus particulièrement au respect des infrastructures cyclables. Les cyclistes pourront participer eux aussi à cette campagne, grâce à des autocollants électrostatiques « Je laisse la place aux cyclistes ! » à apposer sur le pare-brise des automobilistes indécents. Ceux-ci sont disponibles auprès du secrétariat général, à la Maison des Cyclistes de Bruxelles : vous êtes cordialement invités à venir vous en procurer ! ●



Wallonie – Bruxelles ⇒

Opération « éclairage » : le retour

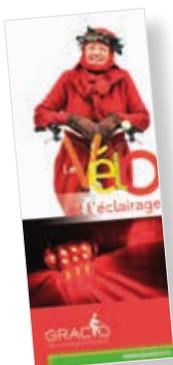
En attendant le jour bienheureux où elle sera devenue inutile, revoilà l'action « éclairage » ! Car oui, ils sont encore trop nombreux, ces cyclistes qui circulent sans phare avant, ou sans feu arrière, voire sans éclairage du tout ! Fort heureusement, les équipes du GRACQ veillent... Cette année encore, notre association organise sa grande chasse aux cyclistes mal éclairés : plus de vingt de locales sont sur le pont !



Soulignons deux nouveautés de cette édition 2012. La première concerne le calendrier : entre les locales qui préfèrent mener leur action avant le changement d'heure, celles qui souhaitent l'organiser après, et les vacances de la Toussaint... il est difficile de contenter tout le monde. Cet automne donc, la campagne s'étend sur trois semaines, du 22 octobre au 12 novembre.

Deuxième nouveauté : les tournevis restent au placard ! Le choix des kits d'éclairage s'est en effet porté sur un modèle LED qui se monte très simplement à l'aide d'une fixation en caoutchouc. Cela simplifie considérablement le travail sur le terrain (ainsi que la préparation des kits), et les cyclistes pressés n'ont plus d'excuse pour ne pas s'arrêter. Et pour ceux qui ont loupé le coche, sachez qu'à l'occasion des 20 ans de Pro Velo, vous bénéficiez

jusqu'au 30 novembre de 20 % de réduction sur les éclairages vendus dans les Maisons des Cyclistes en Wallonie...



Belgique ⇒

Tourne-à-droite cycliste : enfin !

Souvenez-vous, c'était en juin dernier : alors que Bruno De Lille (secrétaire d'État bruxellois à la Mobilité) et Brigitte Grouwels (ministre bruxelloise des Travaux Publics) inauguraient les nouveaux panneaux de « tourne-à-droite cycliste » au feu rouge, Melchior Wathelet (secrétaire d'État fédéral à la Mobilité) menaçait d'amendes les cyclistes qui oseraient d'aventure appliquer cette nouvelle règle du code ! Un véritable bras de fer s'est ensuivi entre nos deux secrétaires d'État quant à la légalité juridique de la mesure... Mais comme tout vient à point à qui sait attendre, la voilà enfin, la loi qui introduit une dérogation au fameux « article 6.3 », celui qui institue la primauté des signaux lumineux sur les signaux routiers.

Les cyclistes sont désormais autorisés à franchir les feux rouges munis des panneaux B22 ou B23 sans avoir à craindre les repréailles M. Wathelet. C'est bien. Ça serait encore mieux si les cyclistes avaient l'occasion de croiser ces panneaux sur leur chemin. À Bruxelles, dix feux seulement en ont été équipés, dans le cadre d'un projet pilote, et uniquement à des endroits où les cyclistes ne peuvent croiser le flux automobile. En Wallonie, la commission vélo régionale va se pencher sur la question prochainement : une ou plusieurs communes pilotes Wallonie cyclable pourraient tenter une expérience pilote en 2013. Bref, si la controverse autour du « tourne-à-droite cycliste » est définitivement réglée, il semble que la généralisation de la mesure ne soit pas encore pour demain !



Braine-l'Alleud ➔

Braine-l'Alleud : la note se dégrade

On pourrait croire que *Standard & Poor's* a encore frappé, mais c'est d'un tout autre registre dont il est question. Pour inaugurer la Semaine de la Mobilité, le GRACQ de Braine-l'Alleud organisait, pour la deuxième année consécutive, la remise de l'évaluation de la politique cycliste à ses mandataires communaux. En 2011, la commune avait obtenu le score de 34 %. Cette année, la note se dégrade et tombe à 31,5 %. « Cette diminution est due à l'immobilisme de la commune en matière de développement des modes doux », explique la locale. Elle pointe notamment l'absence de volonté de la commune quant à la mise en œuvre du plan communal conjoint de mobilité (avec Waterloo), l'absence de mesures destinées à favoriser la sécurité des cyclistes, l'absence d'un « Monsieur ou Madame vélo » ou en-



core l'absence de concertation avec les usagers. La locale relève malgré tout des points positifs : le stationnement « vélo » dans les écoles et l'encouragement du personnel communal à se déplacer à vélo. « L'objectif de l'évaluation est de montrer qu'il y a moyen de mettre en place de nombreuses petites choses qui peuvent aider au développement du vélo à

Braine », explique encore Fabienne Leclère, responsable de la locale brainoise, qui regrette que la commune se borne à répondre point par point à l'évaluation sans élever le débat.

Cette action s'inspire pourtant de l'expérience plutôt concluante des locales de Chastre, Walhain, Gembloux, Perwez et Sombreffe, cinq communes qui partagent un même plan intercommunal de mobilité (PICM). Chaque année, la remise par les cinq locales du « bulletin cycliste » permet en effet d'instaurer un dialogue constructif avec les représentants communaux. C'est d'ailleurs à Walhain que s'est tenue le 28 octobre dernier la neuvième édition de l'événement !

www.gracq.org/brainelalleud

Wallonie – Bruxelles ➔

Pro Velo souffle ses vingt bougies



Il y a vingt ans, les cyclistes militants bruxellois (du GRACQ notamment) ont ressenti le besoin de pouvoir s'appuyer sur une structure professionnelle et bilingue afin de soutenir le développement du vélo. Et c'est ainsi qu'est né Pro Velo ! Au fil du temps, l'association a étoffé ses services : études, événements cyclistes, vélotours guidés, vélo-éducation... Mais Pro Velo a également étendu ses activités en

Wallonie, où le même besoin d'une structure professionnelle se faisait sentir. Cet anniversaire était une excellente occasion de rassembler tous ceux qui contribuent ou ont contribué à l'essor de l'association, et du vélo plus largement. Et c'est devant un parterre de plus de 350 personnes (rassemblant le personnel ancien et actuel, les membres fondateurs, les associations partenaires, les pouvoirs subsidiaires...) que l'association a soufflé ses vingt bougies, dans une ambiance festive. Une rétrospective a permis de faire le point sur vingt années d'histoire, mais le futur de l'association n'a pas été oublié ! Pro Velo s'est en effet doté d'un nouveau logo et d'une nou-



velle charte graphique, et tout récemment d'un site internet flambant neuf qui met en valeur ses différents services : Pro Velo Service, Pro Velo Educ, Pro Velo Tour, Pro Velo @Enterprise, Pro Velo R&D et Pro Velo Event. Et, cerise sur le gâteau, un clip vidéo de présentation, très « pro », a été projeté en avant-première. Que de chemin parcouru au cours de ces vingt années... Deux décennies durant lesquelles Pro Velo aura marqué le paysage de la mobilité grâce à tous ses projets originaux, ainsi que n'a pas manqué de le souligner dans ses vœux notre président.

www.provelo.org



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Un bilan « vélo » à mi-législature

C'était salle comble pour le débat sur la politique vélo régionale organisé par le GRACQ, le Fiet-sersbond et l'EUCG (European Union Cyclists' Group) dans le cadre de la Semaine de la Mobilité. À mi-législature, il était temps de tirer un bilan de la politique régionale en matière de mobilité active en compagnie de Bruno De Lille et Brigitte Grouwels. Les questions ont porté sur six grandes thématiques : l'objectif de 20% de déplacements à vélo en 2018, la lutte contre le vol de vélo, l'amélioration de la sécurité routière, la réalisation des infrastructures cyclables, la réduction de la pression automobile, et les moyens administratifs et budgétaires.

À MI-LÉGISLATURE, IL ÉTAIT TEMPS DE TIRER UN BILAN DE LA POLITIQUE RÉGIONALE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ACTIVE EN COMPAGNIE DE BRUNO DE LILLE ET BRIGITTE GROUWELS. LES QUESTIONS ONT PORTÉ SUR SIX GRANDES THÉMATIQUES : L'OBJECTIF DE 20% DE DÉPLACEMENTS À VÉLO EN 2018, LA LUTTE CONTRE LE VOL DE VÉLO, L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, LA RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES, LA RÉDUCTION DE LA PRESSION AUTOMOBILE, ET LES MOYENS ADMINISTRATIFS ET BUDGÉTAIRES.

Parmi les mesures destinées à encourager le vélo, on relève plusieurs engagements concrets, et notamment : la réalisation d'un aménagement cyclable sur le boulevard du Jardin Botanique, la mise à l'étude d'aménagements cyclables rues de la Loi et Belliard, la collaboration active des zones de police et du parquet en matière de sécurité routière (respect strict des zones 30), le recours à un sous-traitant pour la signalisation des itinéraires cyclables régionaux (ICR). Sans grande surprise, il a été annoncé que la finalisation des ICR ne serait pas encore pour cette législature ; 16 des 19 itinéraires devraient cependant être complètement achevés d'ici 2014.

Enfin, mis à part l'inscription dans le Cobrace (Code bruxellois de l'air, du climat et de l'énergie) de la réduction des parkings d'entreprise, les deux responsables se sont montrés plutôt sur la réserve quant aux mesures destinées à décourager l'usage de la voiture... Or on peut difficilement compter sur un « boom » du vélo sans toucher à la place de l'automobile dans notre capitale. Quoiqu'il en soit, rendez-vous sans faute dans deux ans pour tirer ensemble le bilan complet de cette législature ! ●



Marche-en-Famenne ⇒

Une ville qui bouge pour le vélo

Dans la province de Luxembourg on a souvent une ardeur de retard pour le vélo. Mais une petite ville résiste à cette morosité cycliste ambiante : Marche-en-Famenne. Non seulement elle s'est hissée en 2010 dans les dix communes pilotes « Wallonie cyclable », ce qui en soi est un bel exploit, mais elle ne ménage pas sa peine pour mettre ses citoyens en selle.

La Ville s'est en effet dotée d'un boulevard urbain, qui fait désormais la part belle aux cyclistes et aux piétons, le tout dans un cadre agréable. Elle a également programmé des itinéraires sécurisés vers les villages environnants et la gare de Marloie. Enfin, elle s'est dotée d'un système de « points nodaux » pour le tourisme à vélo.

Une des conditions pour rendre une ville cyclable c'est aussi de ralentir le trafic dans ses quartiers. Là non plus la commune n'est pas restée inactive : son centre-ville est passé en zone 30. Ce qui a été rappelé le 22 septembre dernier par une action publique conjointe entre le GRACQ, la commune et les Guides, pour sensibiliser les automobilistes au respect du 30 km/h. Une belle action qui unissait des jeunes, des cyclistes et les pouvoirs publics dans un même objectif : rendre les villes plus sûres et conviviales. ●



Italie ⇒

Le vélo détrône l'auto

C'est une information relayée par le *Courrier International* : en 2011, il s'est vendu en Italie plus de vélos que de voitures. Les ventes de bicyclettes affichent 1 750 000 unités, contre 1 748 143 nouvelles immatriculations. Cette étonnante nouvelle ne doit pas être mise uniquement sur le compte de la crise et de l'augmentation du prix des carburants, précise encore l'article : la mode aurait aussi un rôle important à jouer. L'Allemagne enregistrerait elle aussi plus de vente de deux-roues que de voitures.

On ne peut s'empêcher malgré tout de faire le lien avec la situation grecque : en 2010 et en 2011, le nombre de véhicules sur les routes y a diminué de 40%, et les ventes de vélos ont connu une hausse de 25% l'an passé. On estime également qu'un magasin de vélo ouvre chaque mois en Grèce : voilà au moins un secteur qui se porte bien !



© LAUJURA

Pays-Bas ⇒

La guerre aux « vélos ventouses »

Le phénomène de « voitures ventouses », en Belgique, on connaît. Aux Pays-Bas également mais avec... les vélos ! Un problème particulièrement criant aux abords des gares, où quelque 15% des vélos stationnés ne seraient pas utilisés, ou très peu. Dans ces conditions, trouver un arceau disponible pour son vélo relève parfois du parcours du combattant. La commune de Zutphen a donc décidé de prendre le problème à bras-le-corps grâce à un interrupteur installé à même l'arceau qui permet d'enregistrer la durée de stationnement des bicyclettes. Si un vélo stationne plus de dix jours au même endroit, son propriétaire est tenu de payer une amende de 1,20 € par jour. Au-delà de 15 jours, le vélo est conduit à un dépôt central, où il pourra être récupéré moyennant 25 € et endéans les deux mois et demi.

SOURCE : FIETSBERAAD

États-Unis ⇒

Des pistes pour attirer les start-up

Pour enrayer l'exode des entreprises high-tech, le maire de Chicago ambitionne de faire de sa ville la première ville des États-Unis en matière de réseau cyclable. Le *Chicago Sun-Times*, reprend les propos du maire Rahm Emanuel selon lequel le développement de l'infrastructure cyclable permettra d'attirer les jeunes entreprises qui se tournent actuellement vers la côte. Il s'appuie sur l'exemple d'une jeune start-up informatique qui, lorsqu'elle recrute des ingénieurs, n'hésite pas à faire valoir les pistes cyclables récemment réalisées en ville comme un avantage. D'ici la fin de l'année, la ville devrait se doter de 35 km de pistes cyclables supplémentaires, portant ainsi à plus de 50 km le réseau de pistes cyclables sécurisées.



© CHICAGO BICYCLE PROGRAM



Notre mobilité sous la loupe

La Semaine de la Mobilité a été l'occasion de publier les résultats complets de l'étude nationale BELDAM et de dévoiler les conclusions d'un sondage wallon concernant la mobilité. Si ces deux enquêtes ont des envergures bien différentes, elles témoignent néanmoins toutes deux de notre besoin de chiffrer, d'analyser et de décortiquer nos habitudes de déplacement. Le vélo n'a pas été oublié : les deux études fournissent des chiffres et des tendances qui ne manquent pas d'intérêt pour nous, cyclistes quotidiens et militants.



© KOMIMO

35% DES MÉNAGES BRUXELLOIS NE POSSÈDENT PAS DE VOITURE. EN WALLONIE, ON RECENSE 17% DE MÉNAGES SANS VOITURE, UN CHIFFRE QUI MONTE À 29% POUR LA ZONE URBAINE DE CHARLEROI ET 30% POUR CELLE DE LIÈGE. A CONTRARIO, BEAUCOUP DE MÉNAGES POSSÈDENT PLUS D'UNE VOITURE (11% À BRUXELLES ET 28% EN WALLONIE).

BELDAM : LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES BELGES

En 1999, l'enquête MOBEL nous informait sur les déplacements des Belges. Après plus de dix ans, ces données commençaient à devenir obsolètes ! C'est donc avec impatience que l'on attendait les résultats de l'enquête BELDAM (BELgian DAily Mobility) dont voici quelques données extraites avec un regard particulièrement attentif sur le vélo.

BELDAM est le fruit d'une initiative fédérale conjointe du SPP Politique Scientifique (BELSPO) et SPF Mobilité et Transports. Au total, ce sont 8 532 ménages belges (1 987 en Flandre, 4 211 en Wallonie et 2 334 à Bruxelles) qui ont rempli deux longs questionnaires et décrit minutieusement leurs déplacements durant une journée de référence fixée. Les données obtenues concernent 15 821 individus âgés de six ans et plus, soit plus de deux fois le nombre de personnes interrogées dans le cadre de MOBEL.

Si les deux enquêtes peuvent être comparées, il faut cependant rester prudent quant aux interprétations. Il faut comparer des chiffres qui correspondent à des protocoles d'enquête identiques et réfléchir aux causes de l'évolution des comportements : changements d'habitude ou évolution de la structure socio-démographique de la population belge ?

Notons que grâce aux financements supplémentaires apportés par des partenaires qui souhaitent obtenir des focus sur certaines zones géographiques, un sur-échantillonnage a été réalisé pour la région bruxelloise ainsi que pour la province de Luxembourg et les zones urbaines autour des métropoles wallonnes que sont Charleroi, Liège et le nord du Brabant wallon.

Possession d'un véhicule

Tous les ménages n'ont pas nécessairement une voiture. En effet, 35% des ménages bruxellois ne possèdent pas de voiture. Si l'on regarde directement en première périphérie (une trentaine de communes du Brabant flamand et du Brabant wallon) et en deuxième périphérie (83 communes) de Bruxelles, ce pourcentage descend à 13%. En Wallonie, on recense 17% de ménages sans voiture. Cependant, cette donnée est très contrastée en fonction du caractère urbain ou rural des zones concernées. Ainsi, la Province de Luxembourg n'affiche que 8%, contre 29% en zone urbaine de Charleroi et 30% pour celle de Liège. Notons tout de même que, a contrario, beaucoup de ménages possèdent plus d'une voiture (11% à Bruxelles, 30% en périphérie et 28% en Wallonie).

Toujours est-il qu'il est bon de rappeler à nos politiques qu'un pourcentage non négligeable de la population ne possède pas de voiture et que, par conséquent, le partage équitable de l'espace public doit être une évidence. Au total, ce sont six voitures bruxelloises sur dix qui doivent se garer sur l'espace public bruxellois, les autres trouvant place dans un garage ou sur un emplacement privé. Sans parler des voitures des navetteurs... 60% des Bruxellois estiment éprouver des difficultés à trouver une place de parking gratuite. Que deviendrait donc la qualité de l'espace public si l'on décide d'octroyer encore plus de places comme l'ont promis beaucoup de candidats avant les élections communales ? De manière générale, l'offre en parking est moins problématique en Wallonie et en Flandre. Cependant, en zone urbaine, les mêmes questions d'espace



© Y. DE BONTE

disponible se posent.

Tout le monde ne possède pas non plus un vélo.

À Bruxelles, seuls 40% des ménages ont au moins un vélo. Ils sont 30% à n'avoir aucune place pour un vélo au sein de leur lieu de résidence ou dans un commun. Par contre, en première et deuxième périphérie, le taux de possession d'un vélo est bien plus important (respectivement 66% et 67%). En Wallonie, un ménage sur deux possède au moins un vélo. Seuls 17% des ménages n'ont pas d'endroit pour stocker un vélo, contre 6% en Flandre.

Utilisation du vélo

Trois quarts des Belges n'éprouvent aucun problème physique à se déplacer, quel que soit le mode considéré. La pratique du vélo serait physiquement impossible pour seulement 11% des Bruxellois et 12% des Wallons.

Le vélo est pratiqué quotidiennement (au moins cinq jours par semaine) par 5% des Bruxellois et 4% des Wallons. Notons aussi que dans ces deux régions, plus de 50% des habitants ne roulent jamais à vélo.

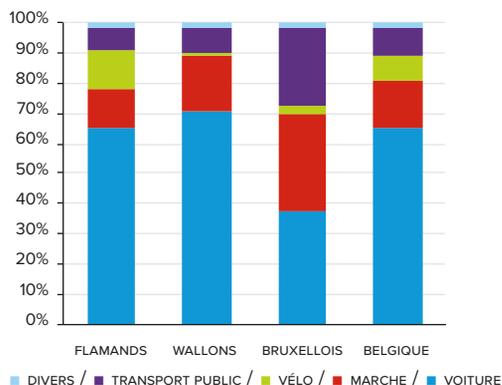
En comparaison, 34% des Bruxellois et 60% des Wallons utilisent quotidiennement la voiture (en tant que conducteur ou passager).

USAGE HABITUEL DU VÉLO SUIVANT LA RÉGION

	Flandre	Wallonie	Bruxelles	Belgique
Au moins 5 jours par semaine	20 %	4 %	5 %	13 %
1 à quelques jours par semaine	24 %	7 %	9 %	17 %
1 à quelques jours par mois	16 %	11 %	10 %	14 %
1 à quelques jours par an	16 %	20 %	16 %	17 %
Jamais	24 %	58 %	59 %	39 %

Déplacements

- > **Nombre moyen de déplacements par jour** : 3,3. Attention, il s'agit d'une moyenne sur le nombre de Belges mobiles et les chercheurs ont exprimé une réserve sur cet indicateur.
- > **Distance moyenne d'un déplacement** : 12,3 km au niveau national, 8,7 km pour les Bruxellois et 13,4 km pour les Wallons. La distance moyenne domicile-lieu de travail est de 26 km pour les Wallons et de 14 km pour les Bruxellois. Quant à la distance moyenne domicile-école, elle est de 13 km pour les Wallons et 14 km pour les Bruxellois. D'où l'importance de développer une bonne complémentarité entre les transports publics et les modes actifs si l'on souhaite concurrencer l'utilisation de la voiture. La distance moyenne d'un déplacement à vélo est quant à elle de 3,8 km.
- > **« Hit-parade » des motifs de déplacement** : aller au travail (12%), faire ses courses (12%) et aller à l'école (8%). Quelle que soit la région considérée, les personnes ont les mêmes schémas d'activités.
- > **La part modale** : elle définit la proportion de déplacements réalisés à l'aide d'un mode donné sur le nombre total de déplacements. (Calcul effectué sur la base du mode de déplacement principal, un jour moyen).



© MUSEUM VAN MUN TWINTIGSTE EEUW

LA DISTANCE MOYENNE D'UN DÉPLACEMENT EST DE 12,3 KM AU NIVEAU NATIONAL, 8,7 KM POUR LES BRUXELLOIS ET DE 13,4 KM POUR LES WALLONS. D'OÙ L'IMPORTANCE DE DÉVELOPPER UNE BONNE COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES TRANSPORTS PUBLICS ET LES MODES ACTIFS SI L'ON SOUHAITE CONCURRENCER L'UTILISATION DE LA VOITURE.



La part modale du vélo est égale à 3% pour les Bruxellois, 1% pour les Wallons et 13% pour les Flamands. Si l'on considère les déplacements domicile-travail/école, 5% des Bruxellois et 1% des Wallons montent en selle. Rappelons que cette manière de calculer ne prend en compte que le mode principal utilisé et sous-estime donc quelque peu le vélo lorsque celui est utilisé dans une chaîne de déplacements. En effet, 24% des déplacements font intervenir plus d'un mode.



© Y. DE BONTE

Ce graphique illustre clairement l'hégémonie de la voiture en Wallonie et une utilisation plus importante de la marche et des transports publics par les Bruxellois : 71% des Wallons se déplacent principalement en voiture contre 38% des Bruxellois. Au vu de la proximité des aménités à Bruxelles, il n'est pas étonnant de voir la marche grignoter du terrain par rapport à la voiture (32% des déplacements des Bruxellois).

ON CONSTATE QUE SUR DES DISTANCES INFÉRIEURES À 1 KM, LA VOITURE EST ENCORE UTILISÉE UNE FOIS SUR CINQ. LE VÉLO, QUI RAPPELONS-LE EST UTILISÉ SUR UNE DISTANCE MOYENNE DE 3,8 KM, A DONC UN POTENTIEL ÉNORME !

- > **C'est le samedi qui remporte la palme de l'utilisation maximale de la voiture.** En moyenne, le Belge se déplace plus en voiture les week-ends et les jours fériés. Concernant la variation de la part modale du vélo selon le type de jour et le créneau horaire, le rapport de BELDAM publie des données nationales malheureusement non représentatives des données bruxelloises et wallonnes. Le focus bruxellois montre toutefois qu'il n'y a pas de variation significative de la part modale du vélo en fonction des jours.
- > **Même pour les déplacements très courts, les Belges ont tendance à ne pas délaisser la voiture.** 39 % des trajets inférieurs à 3 km sont effectués en voiture. On constate également que sur des distances inférieures à 1 km, la voiture est encore utilisée une fois sur cinq. Le vélo, qui rappelle-le est utilisé sur une distance moyenne de 3,8 km, a donc un potentiel énorme !

Focus sur la région bruxelloise

Les chiffres précités concernent, entre autres, la mobilité des Bruxellois. Mais qu'en est-il de la mobilité en région bruxelloise ? En effet, les Wallons et les Flamands effectuent également des déplacements à Bruxelles, comme c'est le cas des navetteurs.

On constate que la distance des déplacements à l'intérieur de Bruxelles mais aussi de et vers Bruxelles sont plus ou moins les mêmes qu'il y a dix ans. Par contre, les temps de déplacement ont augmenté dans les deux cas.

Déplacements de et vers Bruxelles

La voiture et le train constituent 90% de ces déplacements (respectivement 60 et 30%). Si l'on compare avec les résultats de MOBEL, on constate une diminution de 10% de l'utilisation de la voiture au profit du train. Quant au vélo, il est utilisé pour moins de 1% de ces déplacements.

Déplacements à l'intérieur de Bruxelles

La marche est utilisée à 37%, la voiture à 32%, les transports en commun à 26% et le vélo à 4%. Si l'on compare avec les résultats de MOBEL, la part de la voiture a diminué de 18%, les transports en commun ont augmenté de 10% et la marche de 5%. Quant à la part modale du vélo, elle reste relativement faible bien que son utilisation ait triplé en dix ans sur le territoire bruxellois.

A. WILLEMS



© C. COENEN

PARTS DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE MODE DANS LES DÉPLACEMENTS COURTS

	0-250 m	250 m-500 m	500 m-1 km	1 km-2 km	2 km-3 km	3 km-5 km	5 km-7,5 km
Voiture	4 %	10 %	34 %	52 %	61 %	73 %	79 %
Marche	90 %	79 %	50 %	27 %	15 %	7 %	3 %
Vélo	5 %	11 %	15 %	18 %	18 %	11 %	5 %
Transports publics	0 %	0 %	0 %	2 %	4 %	8 %	11 %
Autres	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	2 %	2 %

ÉTUDE DE LA MOBILITÉ EN WALLONIE

Si l'enquête BELDAM s'avère très intéressante, elle ne permet néanmoins pas de tirer tous les enseignements que l'on souhaiterait concernant l'utilisation et le potentiel du vélo dans le sud du pays. Pour pallier ce manque de données, le ministre wallon de la Mobilité Philippe Henry a lancé cet été un sondage « mobilité » auprès de mille personnes, avec un échantillon supplémentaire de cent cyclistes réguliers.

On ne peut pas planter le décor cyclable wallon sans citer d'abord quelques enseignements de base de ce sondage mobilité : le Wallon parcourt en moyenne 57 km par jour. Pour ce faire il utilise comme mode de transport principal à 71% la voiture, 16% la marche, 10% les transports en commun, 2% le vélo et 1% la moto ou le cyclomoteur.

50% des Wallons déclarent utiliser occasionnellement le vélo (29% si on se restreint aux déplacements utilitaires). Même s'il s'agit d'un usage peu fréquent ou de loisir, cela veut quand même dire que presque deux millions de Wallons possèdent un vélo, savent le monter et le sortent au moins une fois l'an. Un public à capter pour le vélo utilitaire ? Peut-être, car 65% des Wallons sondés semblent convaincus que la voiture coûtera de plus en plus cher, 51% pensent que les embouteillages s'éterniseront et, de façon surprenante, 19% des automobilistes actuels déclarent qu'ils feraient le grand saut du vélo au quotidien si on leur ôtait leur voiture.

19% DES AUTOMOBILISTES DÉCLARENT QU'ILS FERAIENT LE GRAND SAUT DU VÉLO AU QUOTIDIEN SI ON LEUR ÔTAIT LEUR VOITURE, 16% DES SONDÉS N'Y VOIENT PAR CONTRE AUCUN AVANTAGE.

Des attentes à rencontrer

Un vent d'optimisme souffle aussi quand on lit que « 28% des sondés attendent des pouvoirs publics de meilleures infrastructures cyclables » (troisième préoccupation après les transports en commun et l'état des routes). Seuls 16% des sondés ne voient aucun avantage au vélo au quotidien (santé, portefeuille, environnement, rapidité). Par contre ils sont encore 72% à invoquer les intempéries pour ne pas se déplacer à vélo en Wallonie, ou 45% à considérer que le vélo est réservé aux clones de Philippe Gilbert...

Néanmoins, ce qui reste préoccupant, c'est le sentiment de danger ressenti par les Wallons : 60% estiment que se frayer un chemin à vélo au milieu des voitures est trop périlleux. Le message aux pouvoirs publics est clair : ce n'est pas tant la pluie qu'il faut combattre que cette insécurité (perçue ou réelle) qui est le frein principal à l'utilisation du vélo en Wallonie.

Focus sur les cyclistes

Le sondage accouche aussi de données qui permettent de mieux cerner le profil de ceux qui font du vélo au quotidien. Environ 48% utilisent un vélo de ville pour se déplacer, 27% un VTT, 24% un hybride. Étonnamment, 6% des cyclistes sondés ne savent pas sur quoi ils roulent...

La moitié des cyclistes utilitaires font des courses à vélo, 38% l'utilisent pour aller travailler. Et enfin, la lumière est jetée sur la motivation de ceux-ci : c'est bien le plaisir que procure le vélo (71%) et sa rapidité (58%) qui fournissent la dopamine aux cyclistes.



DEREKSON

L. GOFFINET

Des chiffres bien utiles... mais à manier avec précaution !

Les politiques, les journalistes... Tout le monde semble réclamer « des chiffres ». Malheureusement, ceux-ci sont bien souvent sortis de leur contexte et utilisés à tort et à travers. En tant que membres actifs du GRACQ, vous avez certainement déjà eu besoin de

vous appuyer sur des données objectives pour donner du poids à vos revendications, argumenter face aux autorités communales ou répondre aux questions de journalistes. Les données présentées ci-dessus pourront sûrement vous être très utiles... à condition de ne pas tomber dans les travers que nous dénonçons ! Prenez donc soin de manipuler ces chiffres avec précaution, en les interprétant correctement et en les utilisant à bon escient.

Pour des informations plus complètes, consultez ces deux études sur l'Intranet de notre site (rubrique « Bibliothèque »).

Besoin de renseignements complémentaires ? Notre chargée de mission « recherche et développement », Aurélie Willems, se fera un plaisir de répondre à vos questions.

aurelie.willems@gracq.org



Un bon parking vélo dans mon Delhaize !



Dans le précédent numéro du GRACQ Mag, nous vous annonçons le lancement officiel d'un partenariat entre notre association, le Fietsersbond et Delhaize. Le distributeur s'est en effet engagé à favoriser la mobilité à vélo auprès de ses travailleurs et de sa clientèle. Or dans ce domaine, le GRACQ et le Fietsersbond possèdent une expertise à faire valoir. Si les sacoches design « Ortlieb » ont constitué la première réalisation concrète de cette alliance, il est clair que nous devons voir plus loin.

L'un des aspects les plus importants pour la clientèle cycliste est sans conteste le parking vélo. Pouvoir profiter d'un arceau solide, abrité, éclairé et bien situé pour attacher son vélo lorsqu'on se rend dans un commerce, c'est l'évidence même pour le cycliste. Mais la notion de ce qu'est un bon parking vélo n'est pas aussi limpide pour tous. Qui n'a jamais eu affaire aux basiques « pince-roues » qui constituent encore trop souvent la norme ? À présent, c'est à vous de jouer !

Vous souhaitez introduire une demande pour un parking vélo de qualité là où vous faites vos courses ? Nous vous proposons un outil pratique qui appuiera votre démarche auprès du gérant de votre Delhaize local. Outre un rappel sur le cadre du partenariat entre nos deux associations et Delhaize, vous pourrez imprimer deux documents à faire parvenir à la direction de votre Delhaize :

- > un argumentaire reprenant les « six bonnes raisons de faire venir davantage de clients à vélo »,
- > une fiche pratique détaillant ce qu'est un bon parking vélo (modèles recommandés, coûts, maintenance, disposition...).



Exemple de réaménagement d'un parking vélo devant un supermarché à Ledeborg (Gand), où les quelques emplacements de type « pince-roue » ont été remplacés par de solides arceaux.

Pour télécharger ces documents, rendez-vous dans la rubrique « AGIR » de notre site internet.

Et si je fais mes courses auprès d'une autre enseigne ?

Cet outil vous est proposé dans le cadre de notre partenariat avec Delhaize, mais il est évident que vous pouvez l'utiliser auprès de n'importe quelle grande surface : les arguments restent toujours valables ! C'est pourquoi deux versions de la lettre d'introduction à l'argumentaire vous sont proposées : vous pourrez ainsi adapter l'outil à toute autre enseigne que Delhaize.

Des commentaires, des suggestions, des informations à transmettre en rapport avec cet outil ? Contactez Aurélie Willems, notre chargée de mission « recherche et développement ».

aurelie.willems@gracq.org





Le conseil « vélo » de... Cycles Lambert



Vous n'achèteriez pas des chaussures deux pointures trop petites sous prétexte que le prix est exceptionnel ! Il en va de même pour un vélo. Chaque vélo existe dans trois à quatre tailles minimum, chaque marque a « sa » mesure et ses tableaux de référence suivant le type de vélo. Il existe un vélo à

vosre taille, suivant l'usage que vous en faites. N'hésitez pas à monter sur le vélo, voire à faire un essai, comme pour des chaussures :

- > la pointe des pieds au sol ;
- > la jambe tendue sur la pédale au plus bas ;
- > le guidon réglable en position confortable (adaptez suivant les possibilités de réglage) ;
- > la selle confortable (réglable en hauteur et en longueur) ;
- > bras, poignets et mains permettent une bonne maîtrise du guidon et des freins.

Il y a autant de positions et de réglages qu'il y a de cyclistes ! Rien de tel qu'un bon conseil de votre vélociste. Le même

conseil compte pour les accessoires... Comme ce touriste japonais qui a essayé trois casques à l'envers, et par hasard, a acheté le quatrième parce que la penne était devant !

Cycles Lambert

Chaussée de l'Ourthe 100
6900 Marche-en-Famenne
T 084 31 32 41

www.cycles-lambert.be

Avantage GRACQ : -10 % sur les vélos neufs et les accessoires

Retrouvez les avantages offerts par nos vélocistes partenaires

www.gracq.org/SERVICE/velocistes

Entretenez et réparez votre vélo vous-même

Clair, précis et abondamment illustré, il est à mettre dans toutes les mains ! Vous pourrez vous le procurer au prix de 3 € auprès de l'atelier vélo de la rue Voot, dans les points vélo des gares bruxelloises, chez CyCLO, dans les ateliers du réseau l'Heureux Cyclage ainsi qu'auprès des Maisons des Cyclistes.

www.voot.be

Mais aussi...

Deux conseils « lecture »

- > « Réparation et entretien de votre vélo » par Chris Sidwells. Éditions Hachette Loisirs – 160 pages – 2012 – 11,10 €.
- > « ROUTE/VTT/VILLE. Entretien son vélo. 160 pages de pas à pas ». Éditions Presse Livre/n°1 - Printemps 2012 – 12,90 €.

F.HANCE



Stressé à la perspective d'une éventuelle crevaison, désespéré par cette chaîne qui n'arrête pas de sauter, inquiet par le grincement de vos freins ? Pour rouler sereinement et en toute sécurité, rien de tel que d'être autonome en mécanique vélo ! Avec un contenu structuré en fiches, de nouveaux chapitres et un format pratique, ce nouveau Vade-mecum de mécanique vélo a été pensé pour répondre aux besoins de tout cycliste en quête d'autonomie, qu'il soit occasionnel ou quotidien, amoureux de vieilles bécanes ou passionné de belles machines. Il est le résultat de la pratique des ateliers de la rue Voot dans le cadre d'ateliers participatifs et de leur expérience en matière de transmission de savoir-faire.





Petit guide pratique à l'attention du mauvais journaliste

Petit article pêché sur le net, qui devrait évoquer des souvenirs à ceux d'entre vous qui ont eu un jour maille à partir avec un journaliste visiblement « anti-cycliste »...

Vous êtes un journaliste médiocre, donc évidemment vous vous creusez la tête pour trouver un sujet d'article. [...] Grâce au ciel, voici de quoi vous sauver : un guide pratique pour rédiger un article en cinq minutes chrono et qui sera publié, quelque mauvais qu'il soit !

Étape 1

Est-ce qu'on a parlé récemment du vélo dans les infos ? [...] Si minime que soit le lien avec le vélo, lancez-vous ! Est-ce qu'une star a fait quelque chose de mal / de bien en roulant à vélo ? Parfait ! Est-ce que quelqu'un a fait quelque chose de mal / de bien près d'un vélo ? Parfait ! Est-ce que quelqu'un a fait quelque chose de mal / de bien alors que quelqu'un d'autre passait à vélo à côté ? Parfait ! N'importe lequel de ces scénarios fera l'affaire, pourvu qu'un vélo apparaisse d'une manière ou d'une autre. Vous tenez là votre point de départ.

Étape 2

La seconde étape est de donner l'impression que vous aimez vraiment les vélos. Cela montrera que vous êtes ouvert d'esprit,

bien que ça ne soit pas le cas. La technique est très simple, par exemple avec les Jeux olympiques. Tout le monde aime les Jeux olympiques et parmi les athlètes, il y a des cyclistes. Dites que vous admirez ces gens, même si vous n'avez aucune idée de ce dont vous parlez. Quelques paragraphes feront l'affaire, pas plus. Vous pouvez également ajouter que vous avez été tellement impressionné que vous avez même pensé à vous mettre au vélo (peu importe si rouler à vélo est la dernière chose que vous feriez, personne n'en saura jamais rien).

Étape 3

À présent que vous avez démontré que vous n'êtes pas un de ces imbéciles bourrés de préjugés (alors que bien évidemment vous en êtes un), il est temps de passer à l'étape 3 : parler du vélo et de ses utilisateurs. La règle d'or est de se concentrer sur les points négatifs.

Si la personne à vélo a fait quelque chose de mal – comme crier sur quelqu'un, jeter un déchet par terre ou dévaliser une banque –, trouvez le moyen de lier son comportement à l'utilisation du vélo. Il doit devenir évident que c'est le fait de rouler à vélo qui implique, d'une manière ou d'une autre, une prédisposition à mal agir. Si le cycliste a fait quelque chose de bien, montrez qu'il s'agit de l'exception qui confirme la règle. (Si la personne en question ne roulait pas à vélo mais se trouvait à côté d'un vélo, ou a utilisé un vélo récemment, ou a envisagé d'utiliser un vélo, ou a été vue un jour à vélo, les mêmes règles sont d'application. Comme vous le voyez, c'est vraiment très facile.)

Étape 4

Arrivé à ce stade, vous avez accompli le plus dur, et vous êtes maintenant libre de déblatérer sur le fait que tous les utilisateurs de bicyclette sont foncièrement mauvais parce qu'ils roulent à vélo, et que ce dernier incident (crier sur quelqu'un ou braquer une banque) en est la parfaite démonstration. Peu importe si vous êtes encore loin d'avoir atteint le quota requis de mots, la porte est à présent grande ouverte et vous avez tout le loisir d'accumuler un maximum de banalités et de clichés éculés sur les cyclistes et leur nature foncièrement mauvaise.

C'est la meilleure partie, parce que vous n'avez même pas à travailler. Toutes les expressions et autres figures de style ennuyeuses ont déjà été employées par de nombreux journalistes avant vous. Elles ont été tellement réutilisées que vous devez vous sentir libre de « copier-coller » ces articles, éventuellement en modifiant l'une ou l'autre phrase. Personne ne s'en souciera.



© J.FLANAGAN

Ce qu'il y a de génial, c'est que si vous attendez un an ou deux, vous pourrez recycler vos propres articles ! Bien sûr, si vous ne voulez pas vous ennuyer avec ça, voici quelques expressions utiles que vous pouvez glisser dans votre article afin d'atteindre votre quota de mots. C'est encore mieux si vous parvenez à les y mettre tous. Votre éditeur sera ravi.

→ **Les cyclistes se croient supérieurs / se croient tout permis / sont suffisants.** (Essayez d'ajouter le mot « race », ou « clan » ou « espèce » dès que vous en avez l'occasion. Cette consonance exotique ou étrangère vous permettra d'utiliser un type de langage qui vous serait interdit si vous écriviez à propos d'une race à proprement parler).

→ **Les cyclistes portent du lycra.** (Évidemment, les cyclistes qui portent du lycra sont plutôt rares, mais le lycra est bizarre et cela vous aidera à renforcer cette impression que les cyclistes sont bizarres, même s'ils ne le sont pas).

→ **Les cyclistes sont des crapules.** (Parfait à utiliser pour créer une figure de style avec le mot précédent.)

→ **Les cyclistes portent des vêtements réfléchissants.** (Voir le point précédent sur le lycra. Le lycra, c'est bizarre. Donc les cyclistes sont bizarres. Tout le monde adore lire ce genre de choses.)

→ **Les cyclistes ne portent pas de vêtements réfléchissants, ce qui signifie qu'ils ne se soucient pas même de leur propre sécurité.** (De manière évidente, cela contredit quelque peu le point précédent, mais tout le monde se fout de la cohérence de l'article. Dans le même genre, vous pouvez également critiquer les cyclistes qui ne portent pas de casque, et ajouter qu'ils ont vraiment l'air bizarre avec un casque. À ce petit jeu, les cyclistes sont perdants à tous les coups. Parfait !)

→ **Les cyclistes sont toujours énervés.** (Et personnes ne sait pourquoi, c'est complètement incompréhensible ! Placez ici une anecdote sur la manière dont, l'autre jour, alors que vous conduisiez tranquillement, un cycliste a surgi de nulle part sur votre capot, rouge de colère et hurlant comme un dément. Vous avez dû faire une embardée pour le faire descendre de votre voiture et vous enfuir à toute allure. Pour votre propre sécurité.)

→ **Les cyclistes sont susceptibles.** (Utilisez ces deux derniers qualificatifs dans votre article. Inévitablement, vous récolterez un flot de réponses agressives, ce qui prouvera bien que les cyclistes sont toujours énervés et susceptibles, et que vous aviez donc parfaitement raison.)

→ **Les cyclistes ne respectent pas le code.** (Peu importe que vous ne disposiez d'aucune donnée relative aux infractions, ni même de comparatif avec celles commises par les automobilistes. Dites simplement que vous avez vu un cycliste brûler un feu rouge l'autre jour. Ça fera l'affaire.)

→ **J'ai vu un cycliste rouler sur le trottoir / au milieu de la route.** (Fort heureusement, la circulation des cyclistes n'est légitime que dans ce tout petit et minuscule espace de voie publique appelé « piste cyclable ». Si un cycliste ne circule pas sur une piste cyclable, il est une proie facile pour la critique.)

Un dernier conseil : soyez créatif. Peut-être même parviendrez-vous à déguster des stéréotypes par vous-même. Et souvenez-vous : si qui que ce soit trouve à redire sur votre torchon, vous avez pour votre défense deux arguments à toute épreuve.

Le premier est d'expliquer combien les cyclistes sont énervés / susceptibles / arrogants, et que seuls les cyclistes sont incapables de comprendre que vos propos ne devaient pas être pris au sérieux. (Ça fonctionne aussi si vous avez écrit qu'on devrait les tuer !)

Votre seconde ligne de défense ? Souvenez-vous, la fois où vous avez fait du vélo, il y a dix ans, quand vous étiez en vacances dans la seconde résidence de votre ami. Ou la fois où vous étiez monté en selle pour une séance photo, celle pour laquelle vous aviez une voiture avec chauffeur ? Parfait. C'est bien la preuve que vous êtes vous-même un cycliste, et vos amis également...

Librement traduit de « *As easy as riding a bike* »
① aseasyasridingabike.wordpress.com



© C.DUCAMP



Des commentaires,
des informations
à partager ?
Contactez-nous via
mag@gracq.org
ou rejoignez-nous
sur les réseaux
sociaux Facebook
et Twitter !



Les formations du GRACQ

Depuis plusieurs années déjà, le GRACQ propose à ses membres actifs de se former afin d'acquérir les compétences nécessaires pour développer une action locale efficace. Un cycliste averti en vaut deux... Alors usez et abusez de nos formations !



ÊTRE RESPONSABLE D'UNE LOCALE DU GRACQ

**SAMEDI 17 NOVEMBRE 2012 DE 10H À 13H
(BRUXELLES OU NAMUR EN FONCTION
DES INSCRIPTIONS)**

Un moment pour partager les expériences et échanger les bonnes pratiques entre les nouveaux (et moins nouveaux) responsables de locales. Quels sont les fondamentaux d'un groupe local du GRACQ ? Jusqu'à quel point et comment le groupe peut-il s'inventer et se développer ? Nous jetterons également les bases de la dynamique de groupe et donnerons quelques trucs et astuces pour l'animation de réunions.

COMMUNIQUER AVEC LES MÉDIAS

**SAMEDI 1^{ER} DÉCEMBRE 2012 DE 10H À 17H
BRUXELLES**

Attirer l'attention des médias est bien souvent un des objectifs de nos actions. Cette formation se penchera sur les principes de base à avoir en tête lorsqu'on interagit avec les médias : qui contacter ? Comment rédiger un communiqué de presse et le diffuser ? Comment répondre à une interview ? Cette formation alterne aspects théoriques et exercices pratiques.

BASE DE DONNÉES

**SAMEDI 26 JANVIER 2013 DE 10H À 13H
BRUXELLES**

La base de données du GRACQ est un outil précieux. Maîtriser son utilisation vous permettra entre autres d'y faire des recherches parmi les 6 000 fiches contact (cyclistes, journalistes, politiques), d'y encoder vos sympathisants locaux, ou d'en extraire une liste actualisée des cyclistes de votre région. L'accès à la base de données du GRACQ est conditionné par le suivi de cette formation.

SITE WEB

**SAMEDI 26 JANVIER 2013 DE 14H À 17H
BRUXELLES**

Le site web du GRACQ est un des outils de communication fondamentaux de l'association. Il permet l'échange d'information avec le grand public, mais aussi entre les locales et les permanents. Au terme de cette formation vous serez capables de gérer les pages web de votre locale.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES (3/3) : PLANIFICATION ET PARTICIPATION

**SAMEDI 19 JANVIER 2013 DE 10H À 16H
BRUXELLES**

Le GRACQ s'associe avec Inter-Environnement Bruxelles (IEB) le temps d'une formation afin d'éclairer les membres sur les procédures bruxelloises de planification et de participation. Quels sont les plans d'aménagement du territoire et de mobilité ? Comment se déroule une demande de permis ? Où, quand et comment agir ? Quelles sont les compétences des différents niveaux de pouvoir ? Ces thèmes seront notamment abordés au travers de cas concrets.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES (1/3) : NOTIONS THÉORIQUES

**SAMEDI 2 MARS 2013 DE 9H30 À 16H30
BRUXELLES**

Pour débiter le cycle « aménagements cyclables », cette formation aborde les principes de base d'aménagements en faveur du vélo (réseau cyclable, mixité ou séparation, pistes cyclables, bandes bus+vélo, tram et vélo, ville 30 et ralentissement de la vitesse, aménagements en carrefours et giratoires...). Ces notions théoriques seront observées sur le terrain lors des formations prévues en mai-juin 2013, en Wallonie et à Bruxelles. ●

Vous souhaitez participer à l'une
de ces formations ? Contactez Séverine
Vanheghe pour vous inscrire et obtenir toutes
les informations nécessaires

✉ severine.vanheghe@gracq.org – 081 22 35 95

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 ⇒

Novembre ⇒

BRUXELLES – MERCREDI 14/11 À 20H RÉGIONALE GRACQ – FIETSEBOND

Rencontre régionale avec le Fietsersbond afin d'aborder les sujets supra-communaux concernant nos deux associations. Rendez-vous à la Maison des Cyclistes de Bruxelles.

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

BRUXELLES – SAMEDI 17/11 DE 14H À 17H30 FORMATION VÉLO-TRAFIC

Vous souhaitez (re)devenir cycliste, mais vous redoutez de circuler dans le trafic ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en toute confiance dans la circulation. Départ du parc du Cinquantenaire (côté Mérode).

📍 Julio Sanchez – 02 502 61 30 – info@gracq.org
www.gracq.org/vt

Décembre ⇒

CHARLEROI – SAMEDI 8/12 DE 10H À 16H30 ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'assemblée générale du GRACQ se tiendra le 8 décembre à Charleroi (29 rue de Montigny 29). Pour plus d'infos, consultez l'ébauche de programme en page 3 du magazine !

📍 Éric Nicolas – 02 502 61 30
eric.nicolas@gracq.org

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

Merci pour votre soutien !

Notre association fonctionne grâce à votre investissement actif sur le terrain, mais également grâce à vos dons. Nous tenons donc à remercier tous nos généreux donateurs ! Vous souhaitez vous aussi soutenir financièrement le GRACQ ? Sachez que vos dons à notre association sont fiscalement déductibles pour un **montant annuel de 40 € ou plus**. Attention, votre cotisation de membre ne peut être considérée comme un don.

La déduction est désormais calculée selon le taux fixe de 45 % (hors taxes communales). À titre d'exemple, pour une commune où le taux d'imposition est de 8 % :

Montant de votre don	Réduction d'impôts	Coût réel de votre don
40 €	19,44 €	20,56 €
75 €	36,45 €	38,55 €
100 €	48,60 €	51,40 €

Comment obtenir votre attestation fiscale ?

- En versant votre don en une fois ou en mensualités sur le compte **Triodos 523-0404220-96** ou **IBAN BE65 5230 4042 2096** en précisant impérativement votre nom, votre prénom, et la mention « don » ou « libéralité » dans la communication.
- En effectuant un versement via Paypal au moyen de votre carte de crédit. Rendez-vous dans la rubrique « AGIR » de notre site internet.

Mais aussi...

Vous trouverez dans le dépliant joint à votre magazine d'autres possibilités de soutenir financièrement notre association par l'intermédiaire de la banque Triodos.





Non distribution ou changement d'adresse

Secrétariat GRACQ – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Le GRACQ près de chez vous ⇒

Secrétariat général Maison des Cyclistes de Bruxelles

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

Secrétariat wallon Maison des Cyclistes de Namur

Place de la Station 1
5000 Namur
T 081 22 35 95
wallonie@gracq.org

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq
www.twitter.com/gracq

Bruxelles	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	Catherine de Frescheville	T 02 675 76 66
Bruxelles-Ville	Laurent Moulin	T 0499 03 09 01
Etterbeek	Yves Fourneau	T 0494 57 70 39
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest	Marc Beekman	T 0495 49 59 24
Ganshoren	Julio Sanchez	T 02 502 61 30
Ixelles	Matthieu Bertrand	T 0473 19 64 07
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Kraainem	Thierry Heymans	T 02 731 48 19
Molenbeek	Benjamin Nieuwland	T 0484 12 96 08
Saint-Gilles	Nadège Mote	T 0471 49 83 85
Saint-Josse	Daniel Apelbaum	T 02 242 42 54
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Thierry Wynsdau	T 0498 54 05 90
Watermael-Boitsfort	Philippe Delchambre	
Woluwe-St-Lambert	Tim Cooper	T 02 772 55 02
Woluwe-St-Pierre	Philippe Bertrand	T 0476 52 26 68

Brabant wallon	Philippe Degand	T 010 65 66 90
Braine-l'Alleud	Fabienne Leclère	T 02 387 15 89
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Bruno Van Zeebroeck	T 010 65 15 44
Chaumont-Gistoux	Damien Jacobs	T 0472 23 78 54
Court St Etienne	Jean-Luc de Wilde	T 010 61 69 39
Genappe	Tanguy Isaac	T 010 61 51 70
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
Lasne	Daniel Dekkers	T 02 633 47 59
Nivelles	Francis Doignies	T 0497 54 82 70
Ottignies-LLN	Bernard De Maet	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rebecq	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
Rixensart	Felix Bonte	T 02 653 29 30
Tubize	Marie-Christine 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	Karine Malpas	T 0476 23 12 30
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42



Les Maisons des Cyclistes, à votre service !

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

📍 www.maisondescyclistes.be (Wallonie)

📍 www.provelo.org (Bruxelles)

Hainaut

Ath	Frédéric Hennebicq	T 0495 50 66 67
Beaumont	Jean-Luc Bouvrat	T 0477 97 54 45
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	Hélène Moureau	T 0498 72 09 35
Comines	Édouard Debelder	T 056 55 73 78
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Lessines	Jean-Marie Dubois	T 068 33 59 66
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Laurent Docquier	T 0477 39 35 47
Mouscron	Christophe Boland	T 0478 53 15 78
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
Soignies	Paul Plak	T 067 34 05 74
Thuin	Gérard Verhaeghe	T 071 96 77 66
Tournai	Gisèle Roland	T 0476 25 67 50

Liège

Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Chaufontaine	Éric Villers	T 04 365 66 95
Donceel	Vincent Cardyn	T 019 33 12 65
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 087 56 03 71
Herstal	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Liège	Julien Fastré	T 0486 54 06 60
Ourthe-Ambève	Marc Dossin	T 0479 68 57 07
Verviers	Jean-Pierre Bertels	T 0475 75 59 22

Luxembourg

Libramont	Philippe Coibion	T 061 25 61 48
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57

Namur

Assesse	Patrick Colignon	T 083 69 92 75
Ciney	Patrick Jacquemin	T 0477 56 09 65
Gembloux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
Mettet	Francis Hance	T 071 72 82 12
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Sombreffe	Philippe Tournay	T 071 88 78 56

Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois brussel@fietsersbond.be T 02 502 68 51

Vous désirez envoyer un courrier électronique à une locale du GRACQ ?

Toutes les adresses de contact sont sous la forme : locale@gracq.org
(exemple : pour joindre la locale de Charleroi : charleroi@gracq.org).