

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

BIMESTRIEL DU GRACQ  
 LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL  
 Mars - Avril 2013

05

NUMÉRO D'AGREMENT  
 P904048

# GRACQ *mag*

Wallonie ⇒  
**Nos formations  
 Vélo-Trafic**  
*p.4*

Bruxelles ⇒  
**Participez à la  
 Bike Experience !**  
*p.5*

Santé ⇒  
**Pics de pollution :  
 et les cyclistes ?**  
*p.11*

Juridique ⇒  
**Passage pour  
 piétons : prudence !**  
*p.17*





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



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 ➔

## Des mesures responsabilisantes pour lutter contre la pollution



Depuis plusieurs années notre pays accorde une attention accrue aux « pics de pollution », dont l'impact sur la santé publique et personnelle, singulièrement pour les personnes les plus fragiles, est ainsi reconnu sans ambiguïté. En fonction du niveau d'alerte, les autorités publiques prévoient une batterie de mesures persuasives et dissuasives.

Très succinctement, on retrouve ainsi :

- > au niveau fédéral, pourtant compétent en matière de sécurité sociale, uniquement quelques conseils de base, aucunement engageants ;
- > en Wallonie, la réduction de vitesse à 90 km/h sur autoroute au-delà d'un certain seuil de pollution ;
- > en Région de Bruxelles-Capitale, on distingue trois niveaux, selon l'ampleur du pic.
  - Niveau 1 (ce qui arrive quelques jours par hiver) : la vitesse des voitures est limitée à 50 km/h en agglomération et à 90 km/h sur les quelques kilomètres d'autoroutes avec un encouragement à utiliser les transports en commun ;
  - Niveau 2 (statistiquement un jour tous les deux ou trois ans, même si cela n'a encore jamais été d'application) : l'usage d'une voiture sur deux est interdit (selon des modalités de mise en application qui restent inconnues), les services de la STIB étant gratuits et légèrement renforcés ;
  - Niveau 3 : la circulation automobile est totalement interdite sur le territoire régional.

Pour les niveaux 2 et 3, les modalités opérationnelles resteront à apprécier en temps utile ! Nous y serons vigilants.

La gratuité des transports publics est financée par l'ensemble des contribuables et non par les automobilistes, pourtant principaux contributeurs des pics de pollution. On est bien loin du principe responsabilisant du « pollueur-payeur ». Pire, la STIB opérant déjà à plein régime, les renforts d'offre sont à peine perceptibles aux heures de pointe et les surcharges sont légion. Une situation néfaste, tant pour les clients réguliers que pour ces clients d'un jour, qui garderont une mauvaise image des transports en commun à même de les conforter dans leur choix « autosoliste ».

À notre connaissance, aucune étude n'a été menée pour évaluer l'influence d'une interdiction sporadique de la circulation sur un changement durable de comportement. Il nous semble pourtant que des mesures structurelles et responsabilisantes constituent une option nettement préférable. Par exemple, vu l'impact des particules fines sur la santé, comment peut-on encore défendre éthiquement l'encouragement des automobilistes, sur le plan fiscal, à rouler au diesel ?

Dans ce contexte, le vélo, mode non-polluant par excellence, a assurément un rôle important à jouer en complémentarité des transports en commun.

P. FRENAY



## Association ⇒

# Repartir d'un nouvel élan

La vie d'une association n'est pas toujours un long fleuve tranquille. Le GRACQ en a fait l'expérience le 23 février dernier, à l'occasion d'une assemblée générale (AG) convoquée à la demande des membres effectifs. À l'ordre du jour, un point unique : un vote de confiance ou de défiance vis-à-vis du Conseil d'administration (CA).

Lors de sa réunion du 5 février, le CA a majoritairement décidé de licencier Éric Nicolas, notre secrétaire général. Cela a suscité beaucoup d'émotion dans nos rangs et a soulevé de nombreuses questions en interne. Conformément à nos statuts, les membres effectifs ont réclamé la convocation d'une AG extraordinaire afin d'obtenir du CA des éclaircissements sur les raisons et les conditions dans lesquelles s'était prise la décision. À l'issue de la réunion, où chacun a pu présenter son point de vue, l'AG a refusé sa confiance au CA (38 « contre », 20 « pour » et 2 abstentions). Une décision qui appelle à un renouvellement intégral du Conseil d'administration. Nos administrateurs poursuivront néanmoins la gestion des affaires courantes jusqu'à la tenue de notre AG statutaire, fixée au 16 mars prochain. Il s'agira alors d'élire un nouveau CA à la tête de notre association. Il convient à présent de repartir d'un nouvel élan, avec l'aide de toutes les bonnes volontés !

F. CUIGNET



## Le GRACQ, c'est vous !

Si le GRACQ est actif depuis tant d'années, c'est grâce à l'énergie qu'y investissent de nombreux bénévoles. La grande majorité d'entre eux agissent sur le terrain, mais certains choisissent également d'intégrer les organes décisionnels que sont l'Assemblée générale et le Conseil d'administration. Ce sont donc les membres qui ont en main les rênes de notre association.

Chaque membre du GRACQ peut participer aux discussions lors des assemblées générales, mais seuls les membres élus en tant que « membres effectifs » – au nombre de 64 à ce jour – ont le droit de vote. Rappelez-vous que le GRACQ est ce que vous choisissez d'en faire : si ce n'est pas encore fait, n'hésitez pas à rejoindre vous aussi notre AG en tant que membre effectif !

Pour en savoir plus sur l'assemblée générale et le conseil d'administration (composition, fonctionnement...), rendez-vous dans les rubriques correspondantes sur l'Intranet du GRACQ.

## Association ⇒

# Velo-city 2013 : le GRACQ vous emmène

Chaque année, la grand'messe internationale du vélo réunit durant quatre jours de nombreux professionnels du vélo et de la mobilité (associations, politiques, administrations, constructeurs...) autour de conférences et d'ateliers thématiques.

Cette année, c'est à Vienne que se tiendra Velo-city, du 11 au 14 juin 2013. Le GRACQ y sera bien évidemment représenté par une délégation de permanents, mais notre association souhaite également offrir la possibilité à deux de nos membres actifs de participer à l'évènement. Le GRACQ prendra en charge le voyage, le logement et l'accès au congrès.



Intéressé ? Posez votre candidature avant le 29 mars. Pour en savoir plus sur les conditions de participation, rendez-vous sur [www.gracq.org](http://www.gracq.org).

Bonne chance à tous !



Wallonie ⇒

## Les Vélo-Trafic, en Wallonie aussi !

LA FIN D'ANNÉE A ÉTÉ L'OCCASION DE DRESSER UN BILAN DE LA FORMATION ET DES OUTILS MIS À DISPOSITION.



Si à Bruxelles, le calendrier 2013 des Vélo-Trafic est dès à présent connu et lancé à un rythme mensuel, en Wallonie les dates pour les formations du printemps seront dévoilées prochainement. Depuis 2012, les Vélo-Trafic wallonnes commencent à mieux se structurer. À Namur, elles se tiennent au rythme de deux par an. Dans d'autres communes cela s'est avéré assez fluctuant au fil des années.

Un état des lieux de ces formations en Wallonie a tenté d'identifier les raisons de leur succès trop limité, comparativement à Bruxelles. Ce travail, ainsi que le partenariat avec le gouverneur de la Province de Liège, sans oublier la formation de nouveaux moniteurs liégeois, ont contribué au succès des Vélo-Trafic en 2012 en province de Liège.

La fin d'année a été l'occasion de réaliser un bilan de la formation et des outils mis à disposition. Il semble nécessaire pour nos moniteurs wallons de parfaire leurs connaissances en animation, gestion de groupe et communication, ainsi que cela avait été proposé en 2010 à Bruxelles. Cette expérience sera donc renouvelée en terre wallonne le 30 mars prochain, grâce au concours de Pro Velo. Une autre demande porte sur la réalisation d'une vidéo de présentation des Vélo-Trafic. D'après les enquêtes

réalisées, un tiers de nos membres déclarent « ne pas savoir en quoi consiste précisément la formation » ! Une vidéo devrait voir le jour cette année, afin de faire comprendre de manière plus explicite la formation aux membres.

Enfin sachez que si vous êtes désireux de devenir moniteur, vous pouvez prendre contact avec Vanessa Köllmann (vanessa.kollmann@gracq.org ou 081 22 35 95). À titre d'information, nous envisageons cette année une formation « moniteur Vélo-Trafic » dans le Hainaut, afin de relancer la dynamique dans cette belle province.

S. VANHEGHE



### Être moniteur de Vélo-Trafic, c'est quoi ?



Pour répondre à cette question, nous avons rencontré Jean-Paul Dock, responsable de la locale de Namur, inlassable Dynamobilien et – bien évidemment – moniteur de Vélo-Trafic.

#### > Pourquoi as-tu eu envie de donner ce genre de formation ?

Un des motifs souvent invoqués pour expliquer le renoncement au vélo est la sécurité, ou plutôt l'insécurité ressentie. Cette impression est très subjective et peut être dépassée très souvent par le biais d'un accompagnement, d'un soutien, d'un coaching. En assurant cette formation, j'espère mettre en selle des personnes qui, seules, ne se décideraient pas à monter sur un vélo.

#### > Qu'apprécies-tu dans le « rôle » de moniteur ?

Il me procure la satisfaction de venir en aide à d'autres pour développer une autre manière de concevoir la mobilité et pas n'importe laquelle : une mobilité douce, saine, respectueuse des autres et de l'environnement. J'ai l'impression de favoriser une meilleure qualité de vie.

#### > As-tu des conseils à donner à ceux qui se lanceraient comme moniteur ?

- > Être à l'écoute des participants, observer, déceler leurs craintes, leurs doutes.
- > Respecter le rythme de chacun, une autre manière de se sentir bien.
- > Insister sur la communication avec les autres usagers de la voie publique.
- > Se montrer respectueux des autres et des règles pour être soi-même respectable et donc le plus souvent respecté.
- > Avoir confiance dans l'impact que peuvent avoir ces quelques heures vécues ensemble.

Région de Bruxelles-Capitale ⇒

## Bike Experience, clap 4<sup>e</sup> !



© F. WALTERY

- > le prêt d'un vélo si nécessaire,
- > un coach qui leur fera profiter trois jours durant de son expérience de cycliste quotidien,
- > la garantie d'un temps sec et ensoleillé durant la quinzaine de mise en selle. Euh... non, la météo reste malheureusement l'éternelle inconnue de l'équation. Mais un bon coach aura à cœur d'apprendre à son Biker à se faufiler entre les gouttes ou, à défaut, à s'équiper comme il se doit !

Ainsi parés, les participants s'engagent à tester le vélo sur leurs déplacements domicile-travail durant une quinzaine de jours... et peut-être davantage ?

### Recruter un maximum de participants

Cette année, pas d'objectif chiffré – officiel, cela s'entend – en termes de participation, et cela afin d'éviter à nos autorités régionales d'avoir à jouer les contorsionnistes avec les chiffres à l'heure de présenter le bilan à la presse. Cela dit, en tant que cyclistes, nous sommes tous d'accord sur le fait qu'il est essentiel de motiver un maximum de Bikers et de Coaches.

Deux nouveautés devraient multiplier vos chances, en tant que Coach, de trouver chaussure à votre pied (autrement dit : un Biker).

- > **Inscrivez-vous directement en couple Biker-Coach.** Si vous connaissez un voisin, un ami ou un collègue que vous pouvez accompagner, c'est la solution la plus facile.



Eh oui, la Bike Experience en est déjà à sa quatrième édition. Depuis ses premiers tours de roue et sa trentaine de participants en 2010, la campagne des associations cyclistes bruxelloises a parcouru bien du chemin. Désormais récupéré par la Région, l'évènement devrait mettre en selle cette année encore plusieurs centaines de nouveaux cyclistes. Mais pas sans votre concours : les inscriptions sont ouvertes, et nous comptons bien sur vous, cyclistes bruxellois, pour faire du ramdam autour de cette quatrième édition !

Cette année, la Bike Experience se tiendra du 2 au 17 mai 2013. Pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas encore le principe (et on espère qu'ils sont peu nombreux), c'est très simple : la Bike Experience s'adresse à tous ceux qui sont tentés par le vélo mais qui n'osent pas franchir le pas. L'objectif est de créer les meilleures conditions qui soient afin de faire de leur mise en selle une réussite. Cela inclut :

- > une formation théorique et pratique à la conduite du vélo en ville,
- > un kit d'accessoires et un « Guide du Biker »,



- > **Trouvez votre Biker parmi une sélection.** Vous ne connaissez pas de Biker ? Lors de votre inscription en ligne, une sélection de Bikers ayant un trajet similaire au vôtre ou travaillant dans la même entreprise que vous vous sera proposée.

Toujours pas de Biker ? Pas de panique, l'équipe de la Bike Experience est là pour vous donner un coup de pouce ! Les inscriptions sont ouvertes jusqu'au 31 mars, sur le site [www.bikeexperience.be](http://www.bikeexperience.be).

F. CUIGNET

### Les « Bike Experience Awards »

La Bike Experience cible les trajets domicile-travail : logiquement, l'édition 2012 s'était adressée plus particulièrement aux entreprises, administrations, associations et autres organisations. Cette année, c'est un véritable challenge qui leur est proposé. Les employeurs inscrits au concours sont invités à mobiliser leur personnel et à organiser des actions « vélo » afin de collecter un maximum de points. Lors de la clôture de l'évènement au mois de septembre, les quatre structures ayant récolté le plus de points se verront décerner un *Bike Experience Award*. Une quarantaine d'organismes relèveront le défi. Votre employeur participe-t-il au Challenge Bike Experience ? Pour le savoir, rendez-vous sur l'onglet « Entreprises » du site.



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

## Le Plan de stationnement à l'enquête



© SOUJONKI



Le stationnement à Bruxelles est actuellement géré par chacune des dix-neuf communes de la Région. L'objectif du Plan régional est donc d'harmoniser et de simplifier les règles de stationnement en tenant compte des différentes catégories d'usagers. Rappelons que l'offre de stationnement a un impact primordial sur le choix modal. Force est de constater que le plan qui nous est proposé est très peu ambitieux et ne coïncide pas avec les objectifs de diminution du trafic automobile prévus par le Plan de mobilité IRIS 2.

Le plan est actuellement soumis à l'enquête publique : les citoyens ont jusqu'au 21 mars pour donner leur avis. Un groupe de travail GRACQ – Fietsersbond a été mis sur pied pour étudier le projet et rassembler les remarques des membres. Si le GRACQ compte remettre un avis en tant qu'association, il est également important que chacun d'entre nous se mobilise pour répondre à cette enquête publique. Dans la section « AGIR » de notre site internet, se trouve une note récapitulative qui pourra vous servir de base pour répondre en votre nom à l'enquête publique. Elle contient des remarques précises concernant la rubrique « stationnement vélo » ainsi qu'un avis global sur le plan.

Vous pourrez également, dans un deuxième temps, agir auprès de votre commune. Sachez en effet qu'une fois l'enquête publique terminée, ce sera au tour des communes de se prononcer sur le plan. Le moment sera donc opportun pour leur rappeler qu'il y a bel et bien des cyclistes sur leur territoire et qu'ils revendiquent un plan de stationnement de qualité. Une lettre type reprenant les différentes remarques soulignées par le groupe de travail sera également mise à votre disposition.

[www.bruxellesmobilite.irisnet.be](http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be)

V. KÖLLMANN

Belgique ⇒

## Bike2school, sur le chemin de l'école

On connaissait déjà Bike to Work, qui encourage les travailleurs à se mettre en selle sur le chemin du boulot. Voici à présent Bike2school : proposé par Pro Velo EDUC dans le prolongement du Brevet du Cycliste, ce concours encourage les enseignants, les élèves et les parents de l'enseignement primaire à se (re)mettre en selle afin de remporter de nombreux prix.

Le concours a lieu du 6 au 31 mai et du 16 septembre au 11 octobre. Ceux qui s'engagent dès le début à concourir pour les deux périodes augmentent leurs chances de gagner, car ils recevront 30 % de kilomètres supplémentaires en guise de bonus « fidélité ». Les inscriptions sont possibles dès maintenant !

Trois catégories sont prévues :

- > familles : un parent inscrit un ou plusieurs enfants ainsi que lui-même, s'il le souhaite. Ils devront effectuer un maximum de trajets domicile-école en comptabilisant également leurs kilomètres.
- > classes : l'enseignant inscrit sa classe ainsi que lui-même, s'il le souhaite. Ils devront effectuer un maximum de trajets domicile-école, en étant les plus nombreux possible dans la classe. Ces données seront ensuite encodées sur le site avec leurs kilomètres cumulés.
- > écoles : la direction inscrit son école (dont au moins une classe participe) et compte chaque matin le nombre de vélos parqués devant l'école.

Chaque période aura son lot de prix et les gagnants seront avertis personnellement. Alors, tous en selle et... que les plus assidus gagnent !

[www.bike2school.be](http://www.bike2school.be)

D. DUPRIEZ





Wallonie →

## Natura 2000 : oui, mais...



**N**atura 2000 est un projet européen de protection de zones naturelles qui concerne en Wallonie pas moins de 240 sites (221 000 ha), soit 13% du territoire wallon. L'objectif est de sauvegarder des espèces et des milieux naturels remarquables ou menacés, en limitant l'activité humaine dans les zones concernées. Cela y rend plus difficile par exemple la construc-

tion de nouveaux bâtiments ou de voiries. Ce qui en soi n'est pas un mal du tout.

Cependant pas mal d'anciennes voies de chemin de fer désaffectées ou hors services passent au travers de ces zones. Et si leur assiette se retrouve intégralement en périmètre protégé, il deviendra difficile, voire impossible, d'y réaliser dans un futur proche des aménagements cyclables indurés, voire même de relancer une exploitation ferroviaire sur ces lignes désaffectées. Deux modes de déplacement pourtant très écologiques – le vélo et le train – en souffriraient alors.

Dans le cadre des enquêtes publiques Natura 2000 qui se sont terminées début février, le GRACQ a écrit personnellement aux 75 communes concernées par la préservation de la nature et possédant sur leur territoire d'anciennes voies ferrées.



© M.BIGOT

Nous leur avons demandé officiellement de préserver l'avenir du RAVeL, ou de futures remises en service de lignes ferroviaires, en retirant un couloir de 12 m autour de ces anciennes voies ferrées du périmètre strict de Natura 2000. Nous espérons être suivis par les pouvoirs publics et préserver ainsi la possibilité de créer de futures liaisons cyclables à travers ces zones naturelles, là où les besoins en mobilité douce l'exigent. ♦

<http://natura2000.wallonie.be>

L. GOFFINET

Chastre →

## Crêpe & vélo, la recette de la convivialité

**L**a Chandeleur, ça vous dit quelque chose ? Ah oui, la tradition des crêpes. Et cette année, ça tombait bien : le 2 février était un samedi. Pour la septième fois, le GRACQ de Chastre organisait son goûter-souper crêpes.

Les réunions de la section locale de Chastre sont l'occasion de préparer l'une ou l'autre action : démarche auprès de la commune ou de la Direction territoriale des routes de la Région, préparation de « l'action couque », d'un memorandum en vue des élections communales, du « bulletin » annuel d'évaluation de la politique vélo de la commune, etc.

Le jour des crêpes, l'un de nous offre son hospitalité. Chacun est invité à apporter des crêpes, une garniture salée ou sucrée ou quelque boisson. Ce 2 février, nous étions donc une douzaine à échanger sur l'un ou l'autre sujet d'actualité. Inévitablement, la conversation nous mène aux



© I.SARAVA

routes à améliorer et à la politique des nouvelles autorités communales en matière de vélo. La convivialité est au rendez-vous. Une participante toutefois n'alimentait guère la conversation. Il est vrai qu'elle n'a que trois mois et demi. Comme ses parents envisagent l'acquisition d'une remorque, la relève est en bonne voie.

Alors, est-ce une pratique à généraliser ? Se rencontrer dans une ambiance détendue permet de mieux connaître les préoccupations de chacun et ses centres d'intérêt. On peut aussi inviter les responsables du GRACQ des communes voisines et échanger des expériences. En 2014, la Chandeleur tombe un dimanche... ♦

P. DEGAND



Rebecq ⇒

## Des projets plein les fontes



**S**i le Petit train du Bonheur croise toujours la Senne dans la Vallée des Oiseaux, la commune de Rebecq n'a plus de liaison SNCB depuis belle lurette. Située à l'extrémité ouest du Brabant wallon, la localité articule pourtant le Hainaut et le Brabant Flamand voisins. Son territoire largement agricole est traversé par deux routes régionales et la voie expresse E429-A8 (Halle – Tournai – Lille), doublée de la ligne du train à grande vitesse Paris-Bruxelles. L'usage du vélo s'y résume davantage aux loisirs des cyclotouristes qu'aux cyclistes quotidien-ne-s car il faut remonter la vallée et braver la circulation automobile pour rejoindre les gares ou les écoles secondaires des communes voisines.

Trois Gracquistes convaincu-e-s relayaient toutefois les observations et propositions du mouvement cycliste aux autorités locales et à la population, et ils accédèrent ainsi aux travaux préparatoires du Plan communal de mobilité. Une réunion de travail fut même organisée avec l'ingénieur en charge du volet « mobilité douce », histoire de confronter, cartes à l'appui, les observations de terrain et les relevés du bureau d'étude. La démarche mit en évidence l'intérêt de rencontrer des cyclistes des entités voisines. En 2011, une promenade collective fut organisée pour tester un parcours Rebecq – Tubize – Braine-le-Comte et retour avec des Gracquistes de ces deux dernières localités. Le nouveau groupe se constitua fin 2012 et quelques actions occupèrent les premières semaines de l'an neuf : distributions aux autorités et associations de cartes postales annonçant la locale, participation au stand vélo du Salon de l'Auto, lancement d'une demande de rencontre au service technique de l'administration communale.

D'autres projets mijotent déjà : repérer et faire connaître les itinéraires cyclistes les plus intéressants pour rejoindre les gares voisines, suivre la réalisation du Plan communal de mobilité, réaliser des opérations de diagnostics... Pour garder le contact avec le mouvement et se faire connaître, le site de la locale est en construction et sera mis à jour progressivement.

C. LIENARD

Esneux ⇒

## Une locale jeune, mais pas sans ambition

**E**sneux est une commune semi-rurale de la région liégeoise. Le dimanche, son RAVeL bordant l'Ourthe se remplit de cyclistes. Et pourquoi pas en semaine, pour faire les courses, sur le chemin de l'école ou pour aller travailler ? C'est le défi que veulent relever les membres de la locale créée en octobre 2012 à l'initiative de quelques habitants. Parmi eux, Vincent, qui a choisi le vélo couché comme seul moyen de locomotion ; Laurent, Arnaud, Pierre et Marie, qui gagnent la gare située à quelques kilomètres à l'aide de leur vélo pliant ;

Robert, qui a récemment renoncé à une voiture et fait ses premiers pas (ou plutôt, coups de pédale) de cycliste quotidien. Ils ne tarderont pas à être rejoints par d'autres, dont certains n'hésitent pas à se rendre à Liège à vélo électrique.

La locale a déjà rencontré le bourgmestre et réalisé un relevé des points noirs « vélo » de la commune, qui sera inséré dans le memorandum en préparation. Considérant qu'il faut parfois simplement savoir que « c'est possible » pour se lancer, l'équipe a prévu deux premières actions de sensibilisation : une projection de films faisant la promotion du vélo au quotidien et une randonnée vélocipédique permettant de tester différentes sortes de vélos (électrique, pliant...) en collaboration avec les vélocistes de la commune.

M. CHARLIER



Liège ⇒

## Liège, ardemment cyclable (?)



Centre Social Occupé Autogéré (CSOA), menacé d'expulsion (et qui offre d'ailleurs à ses voisins un abri à bicyclettes et organise des ateliers de réparation de vélo).

Comment agir pour plus d'accessibilité cycliste à Liège, quelques mois après les élections communales ? C'est la question que s'est posée la locale liégeoise, fin 2012. Nous avons écrit toutes nos revendications dans un mémorandum en vue des élections communales, et envoyé le document à tous les partis démocratiques. Tous avaient répondu, tantôt de manière très concise, tantôt nous promettant monts et merveilles, à l'exception du principal parti, qui forme aujourd'hui le Collège. Les réponses des candidats ont été transférées aux membres et publiées sur notre page internet dès que nous les avons reçues. Histoire que chaque cycliste puisse se faire une idée à l'heure du vote.

Mais comment interpellier nos nouveaux élus, à l'heure de réaliser les promesses ? Nous avons donc tenté une opération : nous rendre au conseil communal, et déposer nos vœux pour 2013 et pour la mandature qui commence, inspirés de notre mémorandum. Nous avons même eu droit à un entretien de quelques minutes avec le bourgmestre (qui nous trouve « très sympa »). Et quelques minutes avant « l'ouverture » du conseil, nous avons sonné « le réveil » de la mobilité cycliste.

Et la suite ? Liège a quelques atouts dans sa manche pour rendre la ville agréable aux cyclistes : la venue du tram, le plan « Wallonie cyclable », et peut-être, aussi, sa congestion grandissante. Espérons que la Ville saisisse ces occasions !

[www.gracq.org/liege](http://www.gracq.org/liege)

J. FASTRÉ

Association ⇒

## Le GRACQ sur les réseaux sociaux

Probablement le saviez-vous, le GRACQ est présent depuis quelques années déjà sur les réseaux sociaux Facebook et Twitter. L'objectif est bien évidemment d'être visible d'un public plus large, mais aussi d'assurer une diffusion plus importante des informations qui nous concernent, et éventuellement de mobiliser les internautes pour une action ou l'autre.

Il est cependant impossible de relayer l'ensemble des informations relatives à toutes les communes wallonnes et bruxelloises. Qui mieux que votre locale peut vous informer sur la situation du vélo dans votre région ou sur la politique de mobilité communale ? Certaines locales avaient déjà franchi le pas en créant leur propre



page Facebook. Si vous possédez un compte Facebook, n'hésitez pas à en devenir « fan » : c'est une façon efficace de publier et de partager de l'information « vélo » qui vous concerne directement. Sans compter que nos pages ne sont pas réservées aux seuls membres du GRACQ, mais permettent également de relayer



notre message auprès des autorités communales, de l'administration, des journalistes locaux ou auprès de simples sympathisants. Bienvenue dans l'ère du Web 2.0.

F. CUIGNET

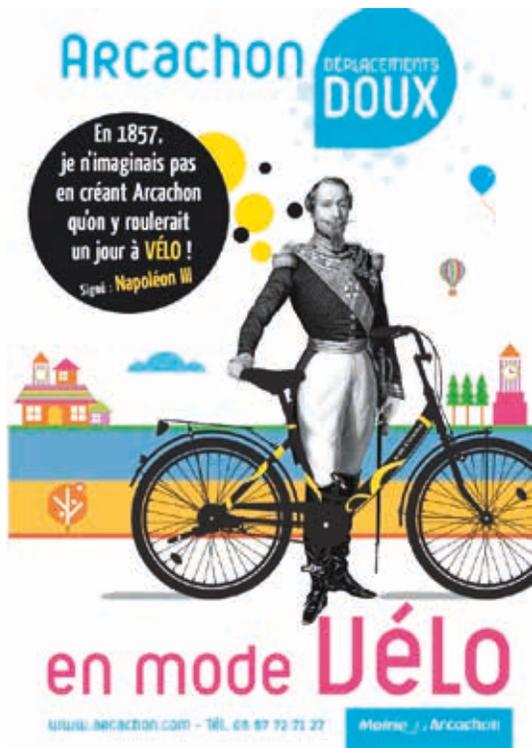


France →

## Arcachon offre la tournée générale

**A**rcachon, les autorités municipales entendent bien développer le vélo. Et la première condition pour se mettre en selle, c'est d'avoir une bicyclette à sa disposition. Cette ville de 12 000 habitants n'a toutefois pas les ressources suffisantes pour s'offrir un système de vélo en libre-service, comme à Marseille, Lyon ou Nice. C'est pourquoi les élus ont imaginé une solution alternative : offrir un vélo à chaque ménage qui en formule la demande. Tout simplement.

Cette proposition a été particulièrement bien accueillie, puisque quelque 1 600 demandes ont été introduites auprès de la commune, sur les 6 000 ménages que compte la ville. La distribution des vélos jaune et noir – les couleurs d'Arcachon – a débuté au début du mois de janvier. La ville estime à 300 000 € le coût de cette opération unique. Soit bien moins que les 800 000 € annuels qu'il lui aurait fallu déboursier pour l'installation de son propre système de vélos en libre-partage. ●



Allemagne →

## Münster, n°1 du « baromètre cycliste »



**C**'est Münster qui occupe la première place du podium dans le classement des villes allemandes les plus accueillantes pour le vélo. Pour établir cette cinquième édition du « baromètre cycliste », l'association cycliste nationale ADfC a collecté l'avis de plus de 80 000 répondants. Ce baromètre a plusieurs avantages, dont le plus important est probablement de montrer aux pouvoirs publics que les Allemands se soucient vraiment de la place qui est accordée au vélo dans leur ville. Cette opération permet en outre à l'ADfC d'orienter ses stratégies en fonction des priorités des cyclistes et de mieux relayer ses revendications auprès du grand public comme des autorités au travers des médias. Enfin, un coup d'œil aux cinq éditions du baromètre permet de mettre en évidence le fait que la promotion du vélo s'avère payante ! Karlsruhe s'est particulièrement illustrée en ce sens, elle qui a connu la meilleure progression en grimpaant en sept ans de la 10<sup>e</sup> à la 3<sup>e</sup> place. ●



SOURCE : ECF

Royaume-Uni →

## Un vélo-cargo en libre-service ?



**A**près les vélos en libre-service, pourquoi pas des vélos-cargos en libre-service ? C'est en tout cas le projet lancé par deux entrepreneurs d'Hereford et financé en partie par le projet européen Cycle Logistics, qui vise à développer le transport de marchandises à vélo. L'idée n'est pas tout à fait neuve, puisqu'un vélo-cargo à usage collectif existe déjà depuis 2010 à Vienne. Mais alors que le projet autrichien est basé sur le principe d'économie collective, l'idée du duo britannique est de monter un véritable service commercial. Pour une somme modique, les résidents du quartier St-James pourront réserver en ligne un vélo-cargo afin de faire leurs courses, transporter du matériel encombrant, etc. L'objectif sera, dans un premier temps, de développer un programme informatique pour la gestion des locations. Il s'agira également d'évaluer le nombre de personnes nécessaires à assurer la fonctionnalité du service. Plusieurs villes ont déjà marqué leur intérêt pour le projet, si celui-ci s'avère un succès. ●



# Pollution atmosphérique : et les cyclistes ?

Début janvier, une « alerte au smog » était lancée par les trois Régions de notre pays. À cette occasion, les automobilistes ont été invités à lever le pied ou, mieux encore, à emprunter les transports publics. Mais que font les cyclistes en pareil cas ? Un certain nombre d'entre eux préfèrent laisser temporairement leur vélo au garage. Une situation pour le moins paradoxale, puisque les cyclistes, qui se déplacent sans polluer, sont pourtant confrontés aux rejets des véhicules motorisés. Au final, sont-ils plus ou moins touchés par la pollution ?



ALORS QUE LES CYCLISTES SE DÉPLACENT SANS POLLUER, NOMBREUX SONT CEUX QUI DÉLAISSENT LEUR VÉLO LORS DE PICS DE POLLUTION. UNE SITUATION POUR LE MOINS PARADOXALE...

Étant donné qu'un cycliste averti en vaut deux – à ce rythme-là, on va sérieusement faire grimper la part modale du vélo –, c'est l'heure de s'informer ! Avant toute chose, peut-être n'est-il pas inutile de revenir sur la notion de « pic de pollution ».

Vous avez déjà probablement consulté l'« indice de qualité de l'air » : il exprime, pour le grand public, la qualité de l'air ambiant sur une échelle de 1 (excellent) à 10 (exécration). Cet indice est calculé sur la base des concentrations de quatre polluants particuliers : les particules en suspension (PM), le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>) et le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>).

La cellule interrégionale CELINE<sup>1</sup> assure la collecte et le traitement des données relatives à la qualité de l'air. Elle est donc en charge de la prévision et du suivi des pics de pollution : lorsqu'un des quatre polluants en question dépasse un certain seuil, la cellule alerte les Régions, qui elles-mêmes informent la population et prennent des mesures destinées à limiter l'ampleur du pic.

## Pics de pollution : alerte !

Quelles sont les mesures déployées en cas d'alerte ? Il faut distinguer à cet égard les pics de pollution enregistrés en été, lors de fortes chaleurs (ce qu'on appelle les pics d'ozone), et les pics de pollution qui surviennent en hiver et qui concernent principalement les particules en suspension. Ces pics hivernaux se produisent par basse température, lorsqu'un vent très faible combiné à un phénomène d'inversion de température (en début ou en fin de journée) empêchent la dispersion des polluants. Contrairement aux pics d'ozone, il est possible de limiter la concentration de polluants lors des pics hivernaux en prenant des mesures d'urgence au niveau du trafic.

Bien évidemment, le transport n'est pas l'unique source de ces polluants : le secteur industriel et la production d'énergie sont également à mettre en cause. Si les mesures d'urgence concernent prioritairement le trafic routier, c'est parce que les polluants émis par les véhicules sont rejetés au niveau du sol, et donc directement dans l'air ambiant. En contexte urbain, dans des rues étroites où les particules se dispersent plus difficilement, cette pollution atmosphérique liée au transport a un impact plus important sur la population.

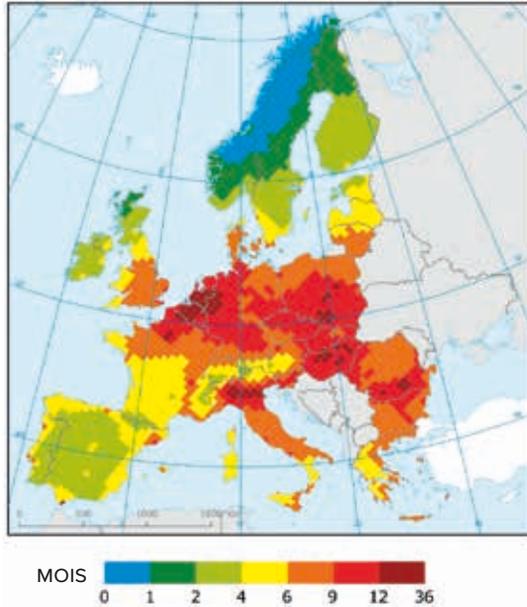


<sup>1/</sup> www.irceline.be

© RDE/RUCKE



Diminution de l'espérance de vie due à l'exposition aux particules fines ( $PM_{2,5}$ ) provenant des activités humaines (estimation pour l'année 2000).



SOURCE: IASA

LES MESURES D'URGENCE EN CAS DE PICS DE POLLUTION SONT LOIN D'ÊTRE SUFFISANTES : L'EXPOSITION CHRONIQUE AUX POLLUANTS A ÉGALEMENT DES CONSÉQUENCES SUR NOTRE SANTÉ. NOS POUVOIRS PUBLICS SE DOIVENT D'AGIR POUR ASSURER UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'AIR AU QUOTIDIEN.

Les mesures d'urgence varient en fonction des Régions et du niveau d'alerte. En région bruxelloise, la première mesure consiste à limiter les vitesses (seuil d'intervention 1). En cas de pollution plus importante, la Région peut imposer des restrictions de circulation, en combinaison avec le renforcement et la gratuité des transports publics (seuil d'intervention 2), voire une interdiction complète de circuler (seuil d'intervention 3)<sup>2</sup>. En Wallonie, ces mesures

consistent essentiellement en une limitation de la vitesse sur les autoroutes<sup>3</sup>, mais elles peuvent être complétées par des mesures locales : limitation du trafic, renforcement et même gratuité des transports publics, comme cela a été le cas lors de l'alerte de janvier.

### C'est grave, docteur ?

Lors de pics de pollution hivernaux, la forte concentration de particules en suspension représente un risque sanitaire accru pour l'ensemble de la population. Il est alors déconseillé de pratiquer une activité physique intense, d'autant plus en ce qui concerne certains publics particuliers :

- > les enfants (les poumons continuent de se développer jusqu'à l'âge de 8 ans) ;
- > les femmes enceintes ;
- > les personnes âgées (leur capacité pulmonaire est moindre, car celle-ci diminue dès l'âge de trente ans) ;
- > les personnes déjà fragilisées (asthmatiques, fumeurs, insuffisants respiratoires et cardiaques...).

Mais en dehors des pics, l'exposition chronique aux polluants atmosphériques n'est pas non plus sans conséquences, que l'on soit cycliste ou non : irritation des voies respiratoires et des yeux, réactions allergiques, réduction des fonctions pulmonaires, augmentation du risque de maladies respiratoires et cardiovasculaires, augmentation du risque du cancer du poumon, diminution de l'espérance de vie, etc. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), « plus de 80 % des Européens sont exposés à des niveaux de matières particulaires (PM) supérieurs à ceux stipulés dans les lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air 2005. Chaque citoyen est ainsi privé en moyenne de 8,6 mois de vie »<sup>4</sup>.

## La qualité de l'air, une priorité pour le GRACQ

Il est clair qu'en encourageant un public croissant à adopter le vélo et en militant pour assurer de meilleures conditions de déplacement pour les cyclistes, le GRACQ participe de facto à la réduction de la pollution atmosphérique. Mais plus encore, le GRACQ réclame des mesures contraignantes envers les véhicules à moteur qui constituent la principale source de pollution à laquelle sont confrontés les cyclistes : au niveau européen, par l'entremise de la fédération européenne des cyclistes (ECF), mais également au niveau régional. Ainsi, la qualité de l'air est en première place des « cinq priorités pour Bruxelles » défendues conjointement par le GRACQ, le Fietsersbond et EUCG (European Union Cyclists' Group).

Votre commune peut agir elle aussi ! Si vous souhaitez, en tant que cycliste, attirer l'attention de votre administration communale sur cette problématique, nous vous proposons en page 16 de ce numéro une lettre type dont vous pourrez vous inspirer.



2/ Pour plus d'info : [www.picdepollution.be](http://www.picdepollution.be)

3/ Pour plus d'info : <http://193.190.182.213/WebAirQuality/PicPollutionPoussieres.aspx>

4/ En attendant le rapport technique complet sur les aspects sanitaires de la pollution de l'air (disponible au printemps 2013), un rapport préliminaire « Review of evidence on health aspects of air pollution – REVIHAAP Project » est disponible sur [www.euro.who.int](http://www.euro.who.int).

En Europe, la directive CAFE (« Clean air for Europe ») rassemble les directives et normes communautaires relatives à la qualité de l'air. Des normes qui s'avèrent largement insuffisantes et bien loin des valeurs préconisées par l'OMS. À la lumière de nouvelles données scientifiques précisant l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique, l'Union européenne a désigné 2013 comme l'« Année de l'air ». Diverses procédures en cours devraient aboutir cet automne à une révision de la politique communautaire. Cela n'empêche nullement de nombreux États membres d'être systématiquement en infraction, avec des conséquences désastreuses, tant sur plan sanitaire que sur le plan économique.

## La Belgique à la traîne

La Belgique s'illustre d'ailleurs parmi les mauvais élèves : plusieurs fois rappelée à l'ordre et menacée de sanctions financières au cours des dernières années, elle compte parmi les dix-sept États membres pointés du doigt par la Commission en janvier dernier pour leur médiocre qualité de l'air. Certes, des « Plans Air Climat »<sup>5</sup> concoctés au niveau régional prévoient un train de mesures concernant divers secteurs : agriculture, industrie, résidentiel, transport, déchets... Mais si l'on s'en tient au chapitre du transport, il est grand temps de revoir notre copie.

Bien que les constructeurs automobiles entretiennent le mythe de la « voiture propre », les normes Euro qui établissent des limites aux rejets des véhicules neufs sont bien loin d'être suffisantes – ou même respectées –, sans compter que la fiscalité belge continue d'encourager l'achat de voitures diesel, plus nocives pour la santé. S'il nous faut des voitures moins polluantes, il nous faut surtout moins de voitures : la diminution du parc automobile et du trafic routier reste un levier incontournable pour lutter de manière durable contre la pollution et ses impacts sanitaires. Pourtant, le parc automobile ne cesse de s'accroître et nos (ir)responsables politiques se contentent de mesures essentiellement cosmétiques, semblant croire qu'il est possible de développer des alternatives à la voiture sans avoir à toucher à la place de la sacrosainte automobile... Heureusement, les cyclistes n'ont pas attendu qu'on leur déroule le tapis rouge pour se mettre en selle !

5/ Pour plus d'info : <http://www.bruxellesenvironnement.be> et <http://airclimat.wallonie.be>

6/ « Studie betreffende de relevantie van het invoeren van lageemissie-zones in het Brussels hoofdstedelijk gewest en van hun milieu-, socio-economische en mobiliteitsimpact », Transport & Mobility Leuven, 2011.



## Des zones à faibles émissions

Le problème de qualité de l'air se marque davantage dans les centres urbains, où l'activité, l'habitat et le trafic sont plus denses. En Europe, de nombreuses villes ont adopté le principe de « LEZ » (pour « Low Emission Zone », zone à faibles émissions) visant à bannir des centres-villes les véhicules les plus polluants.

La mesure est particulièrement répandue en Allemagne, où l'accès aux « Umweltzonen » repose sur un système d'éco-pastilles de couleur délivrées aux véhicules en fonction de leur caractère plus ou moins polluant. Mais on retrouve également des systèmes relativement similaires aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne ou encore dans les pays nordiques.

Certaines tentatives ont toutefois échoué, comme à Milan, où le dispositif initial de LEZ a été abandonné au profit d'un péage urbain expérimental. C'est également le cas en France : le projet de « ZAPA » (zones d'actions prioritaires pour l'air) a été suspendu par le gouvernement actuel qui juge la mesure socialement injuste.

Et chez nous ? Si un projet de LEZ a été un temps évoqué pour la région bruxelloise, il est à présent définitivement enterré, une étude commandée par la Région ayant conclu à des coûts socio-économiques trop élevés en regard des résultats potentiels<sup>6</sup>.

## Le cycliste face à la pollution

Si les préoccupations environnementales sont loin d'être le critère dominant dans le choix du vélo comme mode de déplacement, le cycliste n'en contribue pas moins à une meilleure qualité de l'air. Pourtant, tout comme les automobilistes, les piétons ou les utilisateurs des transports publics, il reste exposé aux polluants atmosphériques.

Des études ont démontré que l'air que respire le cycliste est globalement moins pollué que l'air inhalé par l'automobiliste à l'intérieur de l'habitacle de son véhicule, mais le fait que le cycliste respire plus intensément a un impact négatif sur l'ingestion de polluants.





© M. TULENHEIMO

LE CYCLISTE RESPIRE UN AIR GLOBALEMENT MOINS POLLUÉ QUE L'AUTOMOBILISTE ENFERMÉ DANS SON HABITACLE. MAIS EN RAISON DE L'EFFORT QU'IL PRODUIT, IL INSPIRE PLUS PROFONDÉMENT, CE QUI A UN IMPACT SUR L'INGESTION DE POLLUANTS.

L'étude SHAPES<sup>7</sup> a pour la première fois mis en lumière l'impact de la ventilation pulmonaire sur l'exposition à la pollution en comparant, sur des trajets identiques, la quantité de particules inhalées par un automobiliste et un cycliste. L'étude a identifié trois facteurs qui jouent un rôle essentiel dans l'exposition du cycliste aux particules :

- > **la quantité d'air aspiré** : le cycliste respire plus fréquemment et sa capacité pulmonaire est en outre plus importante que celle de l'automobiliste ; il aspire un volume d'air plus important pour un même trajet, et donc davantage de polluants. L'étude estime que, pour un même parcours, un cycliste respire 4 à 9 fois plus de particules qu'un automobiliste.
- > **l'intensité de la respiration** : en raison de l'effort physique, le cycliste inspire plus profondément. Pour un même volume d'air aspiré, la quantité de particules qui s'insinuent dans les voies respiratoires est plus importante chez le cycliste que chez l'automobiliste.
- > **le temps de parcours** : les temps de parcours généralement plus importants pour le cycliste (dans le cas précis de l'étude) l'exposent plus longtemps aux particules.



Ces résultats sont malgré tout à manipuler avec précaution. Les mesures ont été effectuées pour des parcours identiques, or dans la réalité, le trajet du cycliste n'est pas nécessairement celui de l'automobiliste : il privilégie bien souvent des routes moins encombrées ou des raccourcis. Les niveaux de pollution auxquels il s'expose sont donc moindres : plusieurs études ont prouvé que le taux de concentration des polluants diminue significativement dès que l'on s'éloigne du flux de la circulation. Le projet VECTOR<sup>8</sup> en a notamment fait la démonstration, en illustrant au moyen de vidéos l'influence de la proximité du trafic motorisé sur les niveaux de concentration en particules.

Les infrastructures routières jouent également un rôle important dans l'exposition à la pollution : alors que les infrastructures réservées à la circulation motorisée (comme les tunnels) enregistrent les niveaux les plus élevés de polluants, ceux-ci sont plus faibles sur les infrastructures dédiées aux cyclistes. Ces niveaux varient en fonction du type d'aménagement<sup>9</sup> : c'est sur les pistes cyclables séparées que les niveaux de pollution les plus faibles sont enregistrés puis sur les bandes bus et enfin sur les bandes cyclables marquées. Les études font également état de pics de concentration de particules (par exemple lorsque le véhicule est immobilisé derrière un poids lourd) : si ces « bouffées » de pollution sont moins fortes dans l'habitacle de la voiture qu'au-dehors, elles y persistent davantage en raison du délai de renouvellement de l'air.

7/ L. INT PANIS, R. MEEUSEN, I. THOMAS & al., « Systematic analysis of Health risks and physical Activity associated with cycling PoliciES (SHAPES) » - BELSPO, Bruxelles, 2011.

8/ J. Terwoert & al., « VECTOR - Visualisation of the Exposure of Cyclists to Traffic on Roads », IVAM, Amsterdam, 2009.

9/ À ce sujet, voir « Airparif Actualité », n°32, février 2009.

Notons enfin que ces résultats concernent essentiellement les particules en suspension. D'autres études ont montré que l'automobiliste confiné dans son habitacle était également soumis à des niveaux de benzène et de monoxyde de carbone bien plus élevés que le cycliste.

## Quelques précautions utiles

Ces études indiquent clairement que s'il ne faut pas jouer les Cassandra, le cycliste peut toutefois prendre quelques précautions :

- > choisir son itinéraire, en privilégiant les axes moins fréquentés, quitte à allonger son temps de parcours ;
- > adopter un rythme modéré afin de limiter les effets de la ventilation ;
- > respirer par le nez et souffler par la bouche, afin de permettre aux muqueuses nasales de jouer leur rôle de filtre naturel.

On aurait tort de prendre la problématique à la légère, mais ce qu'il faut malgré tout retenir, c'est que se déplacer régulièrement à vélo reste globalement



© YDE BONTE

bon pour la santé. Même, il est plus dangereux de ne pas faire de vélo que d'en faire ! Un automobiliste qui opte pour le vélo profiterait ainsi d'effets bénéfiques liés à la pratique d'une activité physique (de 3 à 14 mois de gain d'espérance de vie) supérieurs aux risques de mortalité précoce dus à l'inhalation de polluants (de 0,8 à 40 jours) et aux accidents de la route (de 5 à 9 jours)<sup>10</sup>. Et ça, c'est plutôt rassurant !

F. CUIGNET



© V. SEU

## Bas les masques ?

**E**n attendant que les pouvoirs publics se décident à abandonner leurs mesurette pour s'attaquer sérieusement aux véritables causes de la pollution atmosphérique, certains cyclistes optent pour un masque. Accessoire indispensable au cycliste urbain ou simple gadget ?

Oubliez les masques anti-poussière ou les foulards, dont l'efficacité ne surpasse pas celle des muqueuses nasales. Les masques qui présentent une certaine efficacité sont ceux équipés de filtres à charbon actif ou de filtres électrostatiques. Leur prix est néanmoins élevé – les filtres doivent être remplacés régulièrement –, et la protection qu'ils offrent reste limitée. S'ils s'avèrent très efficaces contre les odeurs des pots d'échappement et retiennent effectivement une partie des polluants, les particules les plus fines – les plus dangereuses – restent un problème. D'autre part, le port du masque peut occasionner une certaine gêne respiratoire qui contraint le cycliste à respirer plus intensément : il aspire donc moins de particules, mais plus profondément.

Enfin, au-delà du simple choix individuel, notons que circuler avec un masque renforce le cliché « vélo = danger », une image peu rassurante qui dissuade d'autant plus les automobilistes de troquer leur siège contre une selle de vélo...

10/ J.J. de HARTOG & al., « Do the health benefits of cycling outweigh the risks ? », University of Utrecht, Institute for Risk Assessment Sciences, 2010.



# Un air de qualité là où je vis !



L'Union européenne a désigné 2013 comme l'« Année de l'air ». Face à l'ampleur du problème, des mesures plus drastiques sont envisagées en matière de pollution atmosphérique. Une enquête publique menée au niveau européen vient d'être clôturée. Vous n'avez pas eu l'occasion d'y répondre ? Pas d'affolement : si les normes et directives sont décidées au niveau européen, c'est aux échelons inférieurs qu'elles se concrétisent, et notamment au niveau de votre commune.

Les politiques de mobilité ont un impact direct sur la qualité de l'air. Qu'il s'agisse de la réduction des vitesses sur les voiries communales, de la diminution générale du trafic motorisé, d'une meilleure hiérarchisation des voiries ou encore de la promotion de la marche et du vélo pour les courts déplacements, votre commune peut beaucoup faire pour assurer une meilleure qualité de l'air à ses citoyens.

Nous vous proposons donc un modèle de courrier à envoyer à vos élus afin de leur faire part de votre volonté de voir la qualité de l'air placée au centre de la politique de mobilité de votre commune. Une version électronique est également disponible dans la rubrique « AGIR » de notre site internet. À vos stylos, à vos claviers !

A. WILLEMS

Madame/Monsieur la/le Bourgmestre,  
Madame/Monsieur l'Échevin-e de la Mobilité,

Face aux problèmes de pollution atmosphérique et à ses conséquences sanitaires et économiques désastreuses, l'Union européenne a proclamé 2013 « Année de l'air ». À cette occasion, elle envisage l'adoption de normes et directives plus strictes en matière de qualité de l'air. C'est cependant au niveau local que ces mesures doivent être concrétisées.

### Pollution atmosphérique = danger !

L'exposition chronique aux polluants atmosphériques n'est pas sans impact sur la santé : allergies, réduction des fonctions pulmonaires, maladies respiratoires et cardiovasculaires, cancer du poumon, diminution de l'espérance de vie... Des conséquences tragiques mises une nouvelle fois en lumière par une récente étude de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Selon l'OMS, plus de 80 % des Européens – et la grande majorité des Belges – sont exposés à des niveaux de particules supérieurs aux valeurs limites préconisées en 2005 par l'organisme. Ainsi, chaque individu perdrait en moyenne 8,6 mois de sa vie en raison de la piètre qualité de l'air.

### Prévenir les pics de pollution plutôt que de s'en accommoder

Lors de chaque pic de pollution, les autorités régionales et communales déploient des mesures d'urgence afin d'en limiter l'ampleur et les impacts sur la santé des citoyens. Il serait pourtant préférable d'opter pour des mesures préventives afin de lutter efficacement contre leur survenance et de garantir à chaque citoyen – et plus encore à chaque enfant – un air de qualité, là où il vit.

### Le vélo comme solution de mobilité durable

La circulation motorisée est une source importante d'émission de particules fines, particulièrement nocives pour la santé. Il est donc nécessaire de développer activement des solutions alternatives à la voiture individuelle, ainsi qu'une politique « vélo » efficace. Non seulement le vélo ne pollue pas, mais il a en outre de multiples effets positifs sur la santé, tant d'un point de vue individuel que d'un point de vue collectif.

En tant que citoyen-ne de...., je me permets donc de vous interpellier afin qu'un maximum d'efforts soient mis en œuvre pour assurer le développement d'une politique ambitieuse en matière de mobilité durable au sein de notre commune.

En espérant que vous serez sensible à ces préoccupations et que vous mettrez tout en œuvre pour nous offrir une meilleure qualité de vie, veuillez recevoir, Madame/Monsieur la/le Bourgmestre, Madame/Monsieur l'Échevin-e de la Mobilité, l'expression de mes sentiments respectueux.

Signature



## Le conseil « vélo » de... Cycles Namurois

Comment choisir la bonne taille de cadre pour votre vélo ? Une dimension standard vous sera recommandée selon votre taille. Mais en fonction de votre morphologie, il n'est pas impossible que votre vélociste vous conseille une taille supérieure ou inférieure, notamment en fonction de la taille de votre buste par rapport au reste de votre corps. Rien de tel, donc, qu'un essai. Avant toute chose, réglez la selle à la bonne hauteur : lorsque vous êtes assis, placez votre talon sur la pédale et tendez votre jambe. Ainsi, lorsque vous pédalerez avec la pointe de votre pied, la flexion du genou sera adéquate.

Positionnez-vous : bras tendus pour une conduite couchée (sur un vélo de course, par exemple), bras relâchés pour un maintien plus droit. Testez plusieurs tailles de cadre pour mieux vous rendre compte. Enfin, sachez que moins vous aurez à modifier la position des différents accessoires (selle, potence...), plus vous serez satisfait de votre vélo. ♦

### Cycles Namurois

Rue Patenier 20

5000 Namur

T 081 55 91 56

Avantage GRACQ : -5 % sur les vélos

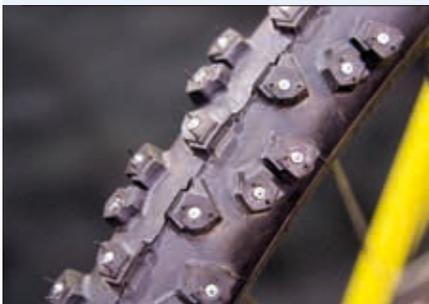
et la main-d'œuvre

Retrouvez les avantages offerts par nos vélocistes partenaires

➤ [www.gracq.org/SERVICES/velocistes](http://www.gracq.org/SERVICES/velocistes)



## Pneus à clous : vous en avez parlé...



© V.TSUJI



© S.JOHNSON

L'été printemps est à nos portes, mais l'hiver fut rude pour les cyclistes quotidiens : la neige est tombée partout et nombre d'artères moins fréquentées sont restées glissantes pendant un bon moment – sans parler des pistes cyclables dont l'entretien reste majoritairement problématique. Mais il en faut plus pour décourager un cycliste convaincu, à voir le nombre de vélos qui circulaient encore dans ces conditions difficiles. C'est à cette occasion que s'est nouée une discussion sur les pneus hiver sur les toujours actives listes de discussion de PlaceOvelo et du GRACQ. Voici un compte rendu de ces avis et expériences qui permettra à chacun de se faire une idée de l'utilité de ces pneus.

### L'efficacité

De l'avis général, c'est bluffant : la tenue de route est impeccable sur glace ou neige durcie, plus discutable sur neige fraîche où le profil du pneu est plus déterminant pour chasser la neige. Même s'il est préférable de monter deux pneus pour assurer une sécurité optimale, ils sont surtout utiles à l'avant pour assurer la tenue de route.

### L'utilité

Les avis divergent surtout sur ce point : pour les uns, cela relève du gadget étant donné les jours enneigés somme toute assez rares, pour les autres c'est un outil indispensable, notamment à la campagne ou lorsqu'on veut transporter ses enfants en toute sécurité. Ces pneus

sont bien entendu plus bruyants et offrent une résistance accrue au roulement, mais ils peuvent malgré tout être utilisés sur sol sec ou humide, où leur adhérence reste bonne. Néanmoins, on préférera équiper un deuxième vélo afin d'être toujours en conditions idéales sans devoir changer de pneus systématiquement.

### Le prix

Comptez 30 à 60 € par pneu, en fonction du nombre de clous – lesquels sont d'ailleurs remplaçables chez certains fabricants. Cela peut paraître cher, mais l'amortissement peut être fait sur quelques années étant donné leur faible utilisation.

### Conclusion

Ces pneus sont d'une remarquable efficacité et assurent un net gain en termes de sécurité par temps hivernal. Néanmoins, il est tout de même facile de s'en passer en ville à condition d'adapter son itinéraire par les voies les plus fréquentées... ou de prendre les transports en commun pendant quelques jours, le temps que ça se calme et redevienne praticable.

Inscrivez-vous à la liste de discussion du GRACQ en envoyant simplement un courriel à [majordomo@gracq.org](mailto:majordomo@gracq.org) avec, dans le corps du message (pas dans l'objet!), la mention « subscribe discussion ». ♦

M. GAILLET



## À vélo sur un passage pour piétons ? Attention !

Certains d'entre vous s'en souviennent peut-être : la question de la responsabilité en cas d'accident entre un automobiliste et un cycliste traversant sur un passage pour piétons a déjà été traitée dans un numéro du *Ville-à-Vélo*<sup>1</sup>. La jurisprudence étant devenue plus sévère, il nous semble utile de refaire le point sur la question.



© YDE BONTE

**S**i un accident survient entre un automobiliste et un cycliste alors que celui-ci traverse sur un passage pour piétons, qui est en tort ? Le cycliste, dans la majorité des cas. En traversant un passage pour piétons à vélo, le cycliste enfreint les prescriptions du code de la route relatives à la place des usagers sur la chaussée. Qui plus est, il effectue une manœuvre et doit donc céder la priorité aux autres

usagers de la route, y compris aux voitures circulant sur la chaussée. Traverser à vélo sur le passage pour piétons constitue dès lors une infraction aux articles 9.1.1, 9.1.2.4° et 12.4 du code de la route.

Si les infractions commises par le cycliste ne suffisent pas en elles-mêmes pour engager sa responsabilité civile en cas d'accident, pour laquelle un rapport causal doit encore être établi entre ces infractions et l'accident, les tribunaux ont toutefois de plus en plus tendance à considérer que le cycliste formait un obstacle imprévisible, déjouant les prévisions normales du conducteur attentif, de sorte que le comportement du cycliste constitue la seule faute en rapport causal avec l'accident tel qu'il s'est produit.

### Un obstacle imprévisible

En effet, s'il est vrai qu'une voiture doit redoubler de prudence à l'approche d'un passage pour piétons (art. 40, 4, alinéa 2 du code de la route), il n'empêche que le conducteur de la voiture ne commet aucune faute en cas d'obstacle imprévisible. Dans ce cas, l'accident est lié à la survenance brutale de cet obstacle sans qu'il puisse être prouvé que le conducteur de la voiture ait manqué de prudence. L'obligation de tout conducteur de pouvoir éviter un obstacle prévisible implique que si le cycliste ne par-

vient pas à prouver que sa présence sur le passage pour piétons était prévisible, il supporte la responsabilité pour l'accident. La preuve que le cycliste aurait été un obstacle prévisible et que le conducteur de la voiture aurait dû l'éviter et a manqué à son devoir de prudence, est donc entièrement à charge du cycliste, qui est le débiteur de la priorité. Cette preuve peut être très difficile à rapporter s'il n'y a pas de témoins.

La jurisprudence tend à considérer actuellement que, d'une part, un cycliste circule à une vitesse supérieure à un piéton et constitue dès lors dans la majorité des cas un obstacle imprévisible et, d'autre part, que le cycliste commet de toute façon une faute en rapport causale avec l'accident, de sorte qu'il y a lieu, au minimum, à un partage des responsabilités.

Dès lors, il est fortement déconseillé de traverser à vélo sur un passage pour piétons. Mieux vaut descendre de son vélo et traverser prudemment à pied. Le piéton, lui, a bien la priorité sur les voitures circulant sur la chaussée.



© YDE BONTE

<sup>1/</sup> À ce sujet, lire le *Ville-à-Vélo* n°145, p.24.

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](http://www.gracq.org/membre)

# CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

## Agenda ⇒

### Mars ⇒

#### BRUXELLES – SAMEDI 16/03 À 9H30 ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'assemblée générale statutaire se tiendra dans les locaux du BIP, place Royale à Bruxelles, de 9h30 à 13h.

📞 Julio Sanchez – 02 502 61 30  
[info@gracq.org](mailto:info@gracq.org)

#### GENVAL – DIMANCHE 24/03 À 9H ET 14H BALADE À VÉLO

Balade à vélo dans la vallée de Lasne, entre Genval et Terlanen. Parcours de 22 km à allure modérée. Départs du lac de Genval à 9h et 14h.

📞 Georges Martens – 010 41 44 42  
[wavre@gracq.org](mailto:wavre@gracq.org)

#### NAMUR – SAMEDI 30/03 DE 10H À 17H FORMATION « MONITEUR VÉLO-TRAFIC »

Cette formation complémentaire s'adresse aux moniteurs « Vélo-Trafic » qui souhaitent parfaire leurs connaissances en gestion de groupe et animation de divers publics. L'inscription à la formation est obligatoire.

📞 Vanessa Köllmann – 081 22 35 95  
[vanessa.kollmann@gracq.org](mailto:vanessa.kollmann@gracq.org)

### Avril ⇒

#### OTTIGNIES – SAMEDI 13/03 DE 14H À 17H RENCONTRE PROVINCIALE

Tous les membres du GRACQ du Brabant wallon sont les bienvenus à cette rencontre printanière, qui s'axera plus particulièrement sur les contacts entre locales proches, avec la Maison des Cyclistes ainsi que d'autres associations. Nous vous attendons nombreux à la Maison des Cyclistes d'Ottignies.

📞 Vanessa Köllmann – 081 22 35 95  
[vanessa.kollmann@gracq.org](mailto:vanessa.kollmann@gracq.org)

#### VISÉ – SAMEDI 20/03 DE 14H À 17H BALADE À VÉLO

Boucle de 25 km au milieu des vergers en fleurs, à travers les communes d'Herstal et d'Oupeye (nouveau RAVeL des Hauts-Sarts). Départ de l'île Robinson à Visé. PAF : 2€ - 1€ pour les membres du GRACQ (encadrement, collation, assurance).

📞 Bernard Gabriel – 0495 78 08 52  
[basse-meuse@gracq.org](mailto:basse-meuse@gracq.org)

## Nos formations 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 sécurité.

#### BRUXELLES

Samedi 23/03, de 14h à 17h30

Samedi 20/04, de 14h à 17h30

Samedi 18/05, de 14h à 17h30

📞 Infos et inscriptions : Julio Sanchez  
02 502 61 30 – [info@gracq.org](mailto:info@gracq.org)

#### LIÈGE

Samedi 27/04, de 14h à 17h30

Samedi 25/05, de 14h à 17h30

Formations gratuites, accessibles aux enfants accompagnés dès 10 ans.

📞 Infos et inscriptions : Vanessa Köllmann  
081 22 35 95 – [velotrafic@gracq.org](mailto:velotrafic@gracq.org)

#### VERVIERS

Samedi 4/05, de 14h à 17h30

Formation gratuite, accessible aux enfants accompagnés dès 10 ans.

📞 Infos et inscriptions : Vanessa Köllmann  
081 22 35 95 – [velotrafic@gracq.org](mailto:velotrafic@gracq.org)

#### WATERMAEL-BOITSFORT

Samedi 4/05 de 14h à 17h30

Infos et inscriptions : Magdalena Swinarska

📞 02 672 80 62 (soir et week-end) / [maw.boitsfort@yahoo.fr](mailto:maw.boitsfort@yahoo.fr)

[www.gracq.org/vt](http://www.gracq.org/vt)

Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur [www.gracq.org](http://www.gracq.org).  
Pour l'agenda des activités cyclistes dans votre région, rendez-vous sur [www.maisondescyclistes.be](http://www.maisondescyclistes.be)



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

<b>Bruxelles</b>	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
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
Woluwe-St-Lambert	Simon van der Linden	T 0495 44 06 34
Woluwe-St-Pierre	Philippe Bertrand	T 0476 52 26 68

<b>Brabant wallon</b>	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](http://www.maisondescyclistes.be) (Wallonie)

📍 [www.provelo.org](http://www.provelo.org) (Bruxelles)

### Hainaut

Ath	Frédéric Hennebicq	T 0495 50 66 67
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	Hélène Moureau	T 0498 72 09 35
Comines	Édouard Debelder	T 056 55 73 78
Courcelles	Laurent Lesage	T 071 46 40 54
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	Christian Degrave	T 0473 93 27 43
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
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

### Fietstersbond : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois [brussel@fietstersbond.be](mailto:brussel@fietstersbond.be) T 02 502 68 51

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

**Toutes les adresses de contact sont sous la forme : [locale@gracq.org](mailto:locale@gracq.org)**

**(exemple : pour joindre la locale de Molenbeek : [molenbeek@gracq.org](mailto:molenbeek@gracq.org)).**