

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

GRACQ *mag*

Association ⇒
**Un nouveau CA
 pour le GRACQ**
p.3

Belgique ⇒
**Limiter la vitesse :
 une priorité**
p.4-5

Politique cyclable ⇒
**Entre infrastruc-
 ture et promotion**
p.11

Bibliothèque ⇒
**Le manuel
 du voyage à vélo**
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
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 ➔

Un renouveau printanier...



Après un hiver particulièrement long et rude, le printemps est enfin là !

Et les campagnes de relance du vélo se multiplient, souvent à l'initiative du mouvement cycliste. Ce fut le printemps du vélo wallon, et son point d'orgue du 21 mars, organisé dans le cadre du « Plan Wallonie cyclable » et de sa campagne « Tous Vélo Actifs ». Elle a vu dix-huit entreprises encourager l'usage du vélo entre le domicile et le lieu de travail.

Durant le mois de mars, ce sont les associations cyclistes bruxelloises qui se sont efforcées de convaincre un maximum d'automobilistes ou d'usagers de la STIB de s'initier au vélo durant la première quinzaine de mai. Un vélo est mis gratuitement à leur disposition. Ils reçoivent une formation à la conduite du vélo dans le trafic, et un coach les accompagne pendant trois jours entre maison et bureau. Cette action est sans doute celle qui génère le plus de conversions directes au vélo. Là aussi, les entreprises ont été mises à contribution pour encourager le changement modal et la formation de paires « Coach-Biker » parmi leur personnel.

En juin, c'est « Bike to work » (initiative du Fietzersbond, avec la collaboration du GRACQ) qui prend le relais, avec son concours d'été par équipes virtuelles. Là, le défi est d'effectuer au moins 50% ou 75% des trajets domicile-travail en tout ou en partie à vélo.

Au GRACQ, c'est le Conseil d'administration (CA) qui a subi une cure de printemps. Une nouvelle équipe qui, si elle souhaite travailler dans la continuité de la précédente, s'est déjà fixé quelques priorités : lobbying « tout azimut » dans la perspective des élections régionales de 2014, pérennisation de notre financement, collaboration renforcée entre associations au sein du mouvement cycliste belge, et amélioration de la communication entre CA, permanents, les 2 300 ménages membres cotisants de notre association et le grand public. Saluons la nomination d'une vice-présidente wallonne, Hélène Moureau, dynamique responsable de la locale de Charleroi. Du côté des équilibres : 3 Wallons pour 5 Bruxellois, 2 femmes pour 6 hommes (une femme trop peu pour respecter notre quota d'un tiers), et 2 membres du CA sortant pour 6 nouveaux (parmi lesquels 2 anciens administrateurs). Pour ma part, j'ai repris la présidence pour permettre à une nouvelle équipe de se mettre en place et peu à peu prendre les rênes de l'association dans l'optique de relever les nombreux défis qui nous attendent en 2014.

À chaque militant-e de se mobiliser à présent pour réclamer à son niveau d'action que le vélo reçoive la place qu'il mérite !

B. DEHAYE – PRÉSIDENT



Association ⇒

Le CA nouveau est arrivé !

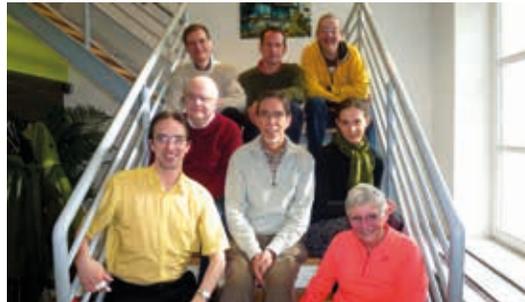
Dans le dernier numéro du GRACQ Mag, nous vous informions de l'élection prochaine d'un nouveau Conseil d'administration (CA). C'est à présent chose faite, puisque l'Assemblée générale (AG) du 16 mars dernier a élu huit administrateurs parmi lesquels quatre ont déjà occupé précédemment cette fonction. C'est d'ailleurs Bernard Dehaye qui rempile à la présidence du CA. Ce choix devrait permettre d'assurer une transition sereine et de maintenir la stabilité nécessaire en vue des élections de 2014. De nouveaux visages complètent le tableau, une tendance parfaitement illustrée par notre vice-présidente, Hélène Moureau, qui est également la responsable de notre dynamique locale de Charleroi. Enfin, si la représentation des deux régions est plutôt satisfaisante (5 Bruxellois et 3 Wallons), on peut toutefois regretter que ce nouveau CA ne compte actuellement que deux femmes. Nous ne pouvons qu'encourager les membres féminins de notre association à prendre activement part aux organes décisionnels du GRACQ, afin de garantir une meilleure prise en compte des femmes non seulement dans le domaine de la mobilité, mais plus largement au sein de l'espace public.

L'équipe s'est rassemblée autour d'un projet commun qu'elle a présenté à l'AG. Quatre missions prioritaires ont été identifiées, dont la principale est sans nul doute la question du lobbying et du financement. Dans un contexte de crise des finances publiques, les élections de 2014 constitueront pour notre association un enjeu majeur pour assurer la pérennisation de nos subsides au-delà de nos

conventions quinquennales. Les trois autres missions concernent les relations au sein de l'association (membres, locales, permanents et CA), l'évolution vers davantage d'efficacité et de professionnalisme et, bien évidemment, la poursuite de l'étude d'un rapprochement avec Pro Velo entamée par le précédent CA.

Nous souhaitons donc à cette nouvelle équipe toute la réussite possible et encourageons chacun d'entre vous à y contribuer pleinement !

F. CUIGNET



Assemblée générale du 16 mars

Envie d'en savoir plus sur l'AG du 16 mars ou sur l'AG de manière générale ? Toutes vos questions trouveront réponse sur notre Intranet, dans la rubrique « Assemblées générales » (accès via le mot de passe « cyclophile »).

Des logos pour nos locales



Certaines locales en avaient fait la demande, d'autres s'étaient essayées elles-mêmes à l'exercice, et finalement... Tout nouveaux, tout beaux : voici les logos ! Chaque locale dispose à présent d'un logo à son nom, décliné à partir de notre logo général. Ce logo sera utile aux sections locales pour personnaliser leurs documents : rapports, dépliants, affiches, pages Facebook... De quoi assurer une unité d'ensemble qui permettra de renforcer le côté « pro » de notre communication externe !

Tous les logos sont téléchargeables sur l'Intranet de notre site, dans la rubrique « Outils de communication ». Pour toute question relative à leur utilisation, faites appel à Florine (florine.cuignet@gracq.org).



Belgique ⇒

Vitesse modérée, sécurité, convivialité

Faire du 30 km/h la vitesse par défaut en agglomération est l'un des grands chevaux de bataille du GRACQ. Réduire les vitesses, c'est développer la convivialité de nos villes et villages, réduire la pollution – et notamment la pollution sonore –, assurer un écoulement plus fluide du trafic et, bien évidemment, améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité dans l'espace public. C'est pourquoi il est primordial de continuer à taper sur le clou afin de convaincre un public toujours plus large du bien-fondé de notre revendication, désormais portée au niveau européen.



L'ENQUÊTE D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE DE L'IBSR A DÉMONTRÉ QUE LA VITESSE ÉTAIT LA PRINCIPALE CAUSE D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE. 65% DES SONDÉS SE DÉCLARENT EN FAVEUR DE PLUS DE CONTRÔLES DE VITESSE.

ICE : qui n'a pas encore signé ?

Lancée en décembre dernier, l'Initiative Citoyenne Européenne (ICE) « 30 km/h – redonnons vie à nos rues » peine à trouver ses marques : à l'heure actuelle, moins de 20 000 signatures ont été enregistrées en ligne. La Belgique fait pourtant partie des bons élèves, puisqu'elle occupe le peloton de tête, derrière l'Allemagne et la France : un beau score, comparativement à la taille de notre pays. Mais si ce constat est encourageant, nous sommes encore bien loin des 16 500 signatures que nous devons collecter. Il est donc temps pour nous tous d'agir afin que la Commission européenne se penche sur notre proposition.

La semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière (du 6 au 12 mai) et la Journée européenne de la sécurité routière (le 5 mai) auront pour thème principal la sécurité des piétons. Voilà une occasion rêvée pour faire passer notre message ! Nos partenaires de l'ECF (European Cyclists' Federation) entendent bien profiter de ce moment privi-



légié : l'objectif est de collecter 100 000 signatures pour l'ICE entre le 20 avril et le 12 mai.

Mais vous aussi, en tant que citoyens responsables, vous pouvez apporter votre contribution ! Qui n'a pas encore signé¹ ? Une fois que c'est chose faite, vous pouvez alors vous « attaquer » à vos connaissances – famille, voisins, parents d'élèves de l'école de vos enfants, amis du club de bridge... – et même, si le cœur vous en dit, à de parfaits inconnus (les amis des nouvelles technologies seront ravis d'apprendre qu'il existe un code QR de l'ICE à répandre à tout-va). Si nous voulons collecter un maximum de signatures, il est important de faire comprendre autour de nous les raisons d'une telle revendication : ce n'est pas une limite de vitesse que nous souhaitons promouvoir mais bien une meilleure qualité de vie pour tous, et la possibilité de se déplacer en toute sécurité !

La vitesse, cause n°1 de l'insécurité

Selon l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), environ 30 % des accidents mortels sont directement liés à une vitesse excessive ou inadaptee. Cela représenterait chaque année plus de 300 décès, sans compter les blessés graves.

En 2012, l'IBSR a lancé sa toute première enquête d'Insécurité routière², un exercice que l'institut devrait réitérer annuellement jusqu'en 2020. L'objectif ? Évaluer les situations dans lesquelles le citoyen ne se sent pas en sécurité dans la circulation, les comportements qu'il juge dangereux et les mesures qui pourraient contribuer à améliorer la sécurité sur nos routes. Parmi les résultats, on relève deux faits particulièrement saillants :

- > la vitesse est la principale cause d'insécurité routière ;
- > ce sont les conducteurs de deux-roues, motorisés ou non, qui se sentent le plus en insécurité sur la route.

On constate cependant une différence de perception entre usagers non-motorisés et motorisés : alors que la vitesse est en haut du top 3 pour les premiers (devant l'infrastructure et la conduite sous influence), elle n'arrive qu'en troisième position pour les seconds (après l'infrastructure et le style de conduite).

Des campagnes pour lever le pied

Face à ce constat, le Belge est-il prêt à adapter son comportement ? Ils sont près de 25 % à déclarer avoir levé le pied en 2012. Quant aux mesures qui concernent la vitesse, ils sont 84 % à se montrer favorables à l'obligation d'un limiteur de vitesse (ISA) pour les récidivistes, 71 % en faveur d'une infrastructure plus adaptée aux limites de vitesse et 65 % en faveur de plus de contrôles de vitesse.



Toutefois, malgré une légère tendance à la baisse ces dernières années, on constate que de la vitesse moyenne des automobilistes en 2012 reste systématiquement supérieure aux limitations sur les routes à 30, 50 et 70 km/h. « La vitesse fait encore l'objet d'une acceptabilité sociale trop élevée, commente l'IBSR. Contrairement aux conducteurs qui reprennent le volant après avoir bu ou même ceux qui ne bouclent pas leur ceinture, les conducteurs peu soucieux des limitations sont encore souvent mis en valeur. [...] L'acceptabilité sociale des limitations de vitesse, en revanche, est encore trop faible. » C'est précisément à cette « acceptabilité sociale » que l'IBSR s'en prend avec sa dernière campagne en date : « Pourquoi tu roules si vite ? »

La Région de Bruxelles-Capitale incite également les automobilistes à lever le pied, tout spécialement sur les artères limitées à 30 et 50 km/h. L'ancrage de la campagne lancée mi-avril est, cette fois, résolument local : respecter les limitations de vitesse à Bruxelles, c'est respecter les Bruxellois. Chaque



citoyen est invité à afficher son soutien en apposant le visuel de la campagne à sa fenêtre. Et c'est la technique de la carotte qui sera cette fois utilisée : les automobilistes qui respecteront les limites de vitesse auront peut-être la bonne surprise de recevoir un billet de «Win for Life».

F. CUIGNET

MALGRÉ UNE LÉGÈRE TENDANCE À LA BAISSÉ CES DERNIÈRES ANNÉES, LA VITESSE MOYENNE DES AUTOMOBILISTES EN 2012 RESTE SYSTÉMATIQUEMENT SUPÉRIEURE AUX LIMITATIONS SUR LES ROUTES À 30, 50 ET 70 KM/H.



Mons teste le « radar humain »

Saviez-vous que le centre-ville de Mons est une zone 30 ? Bien qu'elle existe depuis plus de quinze ans, certains automobilistes semblent toujours l'ignorer ! La section locale du GRACQ a donc décidé de le rappeler ce 29 avril : quoi de plus naturel, pour évoquer le côté « humain » du 30 km/h, qu'un « radar humain » en lieu et place d'un radar automatique ?



Pour leur action, les cyclistes ont choisi la rue Bertaimont, une artère rectiligne où la limite de vitesse est trop rarement respectée. Ils ont ensuite calculé le temps mis par les automobilistes pour parcourir les 83 m de rue. Lorsque le temps de parcours était supérieur à dix secondes, c'est que la limitation avait été respectée : un panneau avec un sympathique « smiley » et le message « Vous roulez à moins de 30 km/h » était alors brandi. Dans le cas contraire, il s'agissait d'un « smiley » fâché. La locale s'était assurée de la présence de la police locale afin de prévenir d'éventuelles réactions trop vives d'automobilistes pressés. On n'est jamais trop prudent...

Bonne nouvelle cependant, la visibilité de cette zone 30 devrait cependant se trouver renforcée cette année : la Ville a en effet prévu d'apposer des logos « zone 30 » au sol aux entrées principales de Mons.

1/ C'est l'heure de faire votre B.A. : rendez-vous sur <http://fr.30kmh.eu>

2/ Pour plus d'info ou pour participer à l'édition 2013 de l'enquête, rendez-vous sur <http://enqueteibsr.be>



Belgique ⇒

Trois mois pour récupérer votre vélo



© SPUTNIKILT

LES VÉLOS RETROUVÉS NE SERONT DÉSORMAIS PLUS CONSERVÉS QUE TROIS MOIS, AU LIEU DE SIX PRÉCÉDEMMENT. UNE DÉCISION DE «BONNE GOUVERNANCE» QUI DEVRAIT PERMETTRE À CERTAINES COMMUNES DE RÉALISER DES ÉCONOMIES.

Que fait-on des vélos retrouvés ou abandonnés sur la voie publique ? Comme n'importe quel objet trouvé, les communes ont l'obligation de conserver les vélos durant six mois. Mais voilà : un vélo, c'est plutôt encombrant, et le trop-plein de vélos trouvés commence à poser des problèmes de stockage, particulièrement en Flandre ou dans le tout récent dépôt central bruxellois.

C'est pour répondre à ce problème que la loi vient d'être récemment modifiée : désormais, les communes ont l'obligation de conserver les bicyclettes durant trois mois, au lieu de six précédemment. Passé ce délai, elles pourront alors en disposer à leur guise : les revendre, ou en faire don à des projets à finalité sociale par exemple. « *La majorité des bicyclettes sont récupérées dans un délai d'un mois. Il est extrêmement rare qu'une bicyclette n'ait toujours pas été récupérée après trois mois* », expliquent les auteurs du projet de loi. « *En cette période budgétaire difficile, la réduction du délai de conservation pour ce qui est des bicyclettes permettra à de nombreuses administrations communales d'économiser des frais importants.* »

Propriétaires d'un vélo récemment perdu ou volé, vous voilà avertis !

F. CUIGNET

Namur ⇒

Portique anti-moto : la gêne persiste !

Afin de protéger les piétons et les cyclistes, voire les éclusiers au travail, la Direction des Voies Hydrauliques de Namur a fait placer l'an dernier sur l'écluse de la Plante un dispositif pour empêcher les motos de passer. Vu son étroitesse, ce « portique » cause cependant depuis lors une gêne considérable aux vélos, poussettes, PMR, et a déclenché une réaction assez hostile des usagers (à ce sujet, voir le GRACQ Mag 02). Le conseil communal de Namur a même voté (à l'unanimité) une demande d'enlèvement de cette véritable « barrière » à la mobilité active.

Selon le Service Public de Wallonie, ce dispositif s'imposerait pour « protéger la population » et serait de même nature que celui déjà placé à Dinant, qui n'aurait, selon eux, jamais soulevé aucune protestation. Sans doute les (rares) cyclistes dinantais ou touristes de passage n'ont jamais fait la démarche de se plaindre, mais l'écluse de la Plante est, elle, un maillon important de la mobilité à Namur.

Le ministre Di Antonio, saisi de cette question au parlement wallon, a tenté d'infléchir ses services. D'où quelques améliorations du système : ouverture aux heures de pointe (matin et soir, journée du dimanche) et bouton poussoir pour demander l'ouverture à distance par les éclusiers. Cependant, en dehors de la présence d'éclusiers – le soir par exemple –, le détour peu sécurisant par le pont routier de Jambes s'impose toujours pour de nombreux usagers. Le GRACQ apprécie certes les améliorations apportées au système. Mais voir autant d'argent public dépensé (14 000 €) pour quelque chose dont les usagers non motorisés se passeraient très bien, et qui n'apporte aucune sécurité réelle, c'est tout de même au final une fameuse gabegie en ces temps de crise...

L. GOFFINET





Gembloux ⇒

Gembloux, « Enchanté » par le vélo !

Qu'obtient-on si on mélange un peu de yaourt, du sucre, une banane et du chocolat ? Une délicieuse boisson, mais aussi et surtout beaucoup de curiosité de la part de tous les participants à la journée « Enchanté, je suis votre voisin ! » qui avait lieu à Gembloux le dimanche 24 février 2013. L'objectif de cette journée, organisée par la ville de Gembloux, était de faire connaître à ses nouveaux habitants les différents services communaux et la vie associative à Gembloux. Le GRACQ y avait donc sa place, une place qui se voyait et s'entendait de loin grâce au curieux vélo qui ornait notre stand et qui permettait, moyennant quelques coups de pédale bien appuyés, de se mixer une boisson bien méritée ! Nous remercions au passage la Maison des

Cyclistes d'Ottignies pour le prêt de ce mixeur hors du commun.

Le bilan de cette journée fut très positif : outre une cinquantaine de boissons offertes aux courageux visiteurs qui avaient pédalé avec ardeur, notre stand a reçu un franc succès et énormément de visites. Beaucoup de nouveaux habitants venaient spontanément demander des renseignements concernant le vélo à Gembloux, avec des questions diverses sur les aménagements cyclistes, les objectifs du GRACQ, les cartes de balade, etc. Nous nous sommes donc rendu compte avec joie qu'il n'y avait pas que quelques irréductibles cyclistes à Gembloux, mais beaucoup de cyclistes quotidiens ou du di-



manche, qui ne demandent qu'à ce que le vélo soit valorisé au sein de la commune ! En espérant que le nouveau collège communal nous suive dans cette direction ! ♦

M. VANDENBERGHE

Villers-la-Ville ⇒

Développer les cheminements « modes actifs »

Les magnifiques ruines de Villers-la-Ville ne sont plus à présenter. Ses bois sont une destination bien connue des vététistes en quête de circuits vallonnés. À côté de ce site prestigieux, force est de constater que le vélo au quotidien a bien du mal à exister dans la commune. Il y a peu de pistes cyclables. Celles qui existent longent les grands axes régionaux, sont dangereuses et mal entretenues.

Avec l'arrivée d'un nouveau hall omnisport dans le village de Sart-Dames-Avelines, le besoin de pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture d'un village à un autre devient évident. La commission mobilité de l'Agenda 21 Local a d'ailleurs pointé la nécessité de créer des liaisons lentes inter-villages sécurisées. Villers-la-Ville a la chance de posséder un grand réseau de sentiers et de chemins de remembrement. Une nouvelle piste cyclable devrait également voir le jour entre les villages de Tilly et de Mellery. Tous ces éléments amènent la commune à envisager la création d'un

réseau pour les modes actifs entre les villages. Lors des différentes réunions auxquelles nous avons pu participer, différentes pistes ont été envisagées : balisage d'itinéraires existants, empiérement de



sentiers, création d'une carte cyclable spécifique... À terme, Villers-la-Ville devrait se doter d'un réseau souple à destination des déplacements lents qui permettrait de relier ses six villages ainsi que ses deux gares et son centre sportif. La réflexion est lancée pour plus de mobilité douce à Villers-la-Ville. Le chemin sera certainement encore long. Le relief de la vallée de la Dyle n'est pas des plus faciles et comme dans tout projet public, il faudra certainement s'armer de patience pour voir le projet entièrement terminé.

La carte « À vélo au Pays de Villers en Brabant wallon », éditée par le GRACQ et la Maison du Tourisme du Pays de Villers, vous fait découvrir le patrimoine et le réseau cyclable de la région au travers de huit circuits. ♦

📄 www.gracq.be/SERVICES/001Boutique

D. PHUKAN



Ciney ⇒

La Savoureuse en Condroz



© C. PILARD

Dans un peu plus de quatre mois, c'est le grand jour ! La première édition de La Savoureuse, une journée de balade à vélo rétro dans le Condroz. Cette journée de balade est le fruit d'un partenariat entre la locale du GRACQ de Ciney et la Maison du tourisme Condroz-Famenne pour mettre en valeur le Condroz et ses produits, le tout dans une ambiance rétro, branchée.

Il semble que notre plaisir à mettre en place une telle journée soit contagieux. Si à la base notre objectif était de poursuivre la dynamique entamée dans le cadre de la candidature de Ciney à « Wallo-

nie cyclable » en rassemblant des acteurs locaux autour d'un événement vélo, le pari est gagné voire dépasse nos espérances. En effet, depuis quelques semaines, des portes dont nous ignorions l'existence se sont ouvertes. Des contacts, des rencontres et des découvertes dans la région et au-delà sont venus à nous. Si vous ajoutez à cela l'utilisation des nouvelles technologies, ce sont des personnes de Flandre, de France ou d'ailleurs qui nous accompagnent dans l'aventure en nous apportant leur support dans l'organisation de cette journée ou tout simplement en nous encourageant. Qu'il s'agisse d'organisateurs d'événements similaires à l'étranger, d'un jeune artisan cadreur belge, d'un collectionneur de vieux vélos à moteur...

Plus qu'un projet de locale, La Savoureuse est devenu un lieu de rencontre entre passionnés de vélos. Un peloton international qui pédale pour un objectif : le plaisir des beaux vélos. Vous souhaitez vous joindre à cette dynamique ? Nous sommes toujours à la recherche de bénévoles pour le jour J ! Sinon, n'hésitez pas à venir faire un tour le dimanche 25 août, il y aura de beaux vélos et de savoureux produits !

i www.lasavoureuse.be

P. JACQUEMIN

Anjou Vélo Vintage

Vieux vélo, look vintage, dégustations... ça ne vous rappelle rien ? Hé oui, « La Savoureuse » s'inspire directement de l'Anjou Vélo Vintage ! Les 22 et 23 juin prochains, Saumur accueillera la troisième édition de l'événement qui a réuni l'an passé pas moins de 1 400 participants et 10 000 visiteurs. Au programme cette année : un concours d'élégance, une soirée vintage, trois parcours « vélo » à la découverte de la région et de ses saveurs, un village dédié aux vélos d'antan, à la mode vintage et à la déco rétro... Si vous souhaitez déjà vous mettre dans l'ambiance de La Savoureuse, c'est l'événement à ne pas manquer !

i www.anjou-velo-vintage.com



© C. PILARD

Namur ⇒

Le Coursier Mosan au « pavillon vélo »



En avril 2005, le GRACQ inaugurait le tout nouveau « pavillon vélo » situé Place de la gare à Namur. Jusqu'en 2008, notre association y a accueilli les cyclistes, avant de céder la place à Pro Velo. Mais depuis le déménagement de la Maison des Cyclistes dans la gare en 2010, le pavillon était inoccupé. Bonne nouvelle : sa vocation cycliste est de nouveau d'actualité puisque le Coursier Mosan vient d'y prendre ses quartiers !

Depuis deux ans, le Coursier Mosan, alias Jérôme Robert, sillonne les rues de Namur avec son vélo cargo (un Bullit danois qu'il a été chercher à Copenhague). Avec le pavillon vélo, sa toute petite entreprise a désormais trouvé un toit. Cet endroit de passage lui offre une visibilité très intéressante, une véritable vitrine pour mettre en valeur son service de livraison à vélo. Jérôme peut en effet livrer jusqu'à 100 kilos dans le centre de Namur et en proche périphérie. Ses tarifs sont progressifs en fonction du poids et de la distance parcourue. Ainsi que de l'urgence. Pour déplacer une charge plus importante le Coursier a récemment fait l'acquisition d'une remorque américaine, lui permettant de transporter par exemple un divan ou tout autre objet aussi encombrant. Une première en Wallonie !

Jérôme a récemment embauché un collaborateur : s'ils n'atteignent pas encore

deux temps plein, le marché est loin d'être défriché car beaucoup à Namur ne connaissent pas encore les possibilités de livraisons à vélo. En attendant, le Coursier Mosan propose de temps à autres un bar mobile (le « bar du coursier ») qui anime en été les bords de Sambre.

Le Coursier Mosan a aussi un petit frère à Mons : le Coursier Montois, mené par Olivier Bringard. Deux villes wallonnes disposent ainsi aujourd'hui d'un service écologique de livraison. Un métier d'avenir, assurément !

📍 www.lecoursiermosan.be
📍 www.lecoursiermontois.be

L. GOFFINET

Ottignies ⇒

Des Blue-bike électriques 24h/24



Depuis l'été passé, la SNCB propose à ses usagers le Blue-bike dans sa version électrique. Ces vélos peuvent être loués à partir des points vélo NOoRD à Bruxelles, et dans ceux de Liège-Guillemins, Mons, Namur et Ottignies en Wallonie. Les horaires d'emprunt sont cependant limités aux heures d'ouverture du point vélo en question.

À Ottignies, il est désormais possible d'emprunter l'un de ces fameux Blue-bike électriques 24h/24 et 7j/7, grâce à l'installation d'une station de recharge automatique. Impossible cependant d'équiper



l'ensemble des points vélo wallons d'une telle station. « Notre choix s'est porté sur la gare d'Ottignies parce que nous estimons qu'elle a un bon potentiel, notamment en raison de sa proximité avec le site universitaire de Louvain-la-Neuve : le trajet n'est pas vraiment plat pour y accéder ».



der ». Notons qu'Ottignies avait déjà été sélectionnée par Inter-Environnement Wallonie (IEW) – aux côtés de la gare de Liège-Guillemins – dans le cadre du projet « e-bike2station ».

Enfin, si vous comptez vous abonner au service Blue-bike, n'oubliez pas que vous pouvez bénéficier de deux locations gratuites en tant que membre du GRACQ. ♦

F. CUIGNET



France ➔

Des primes pour bi/triporteurs à Nantes

On connaissait déjà l'existence des primes à l'achat d'un vélo à assistance électrique. L'agglomération de Nantes va plus loin : depuis l'été dernier, la métropole subventionne en effet l'achat de vélos biporteurs et triporteurs neufs, avec ou sans assistance électrique. Une réelle alternative à l'automobile, qu'il s'agisse de transporter ses courses ou de conduire ses enfants à l'école ! La prime représente 25 % du prix d'achat, avec un plafond de 300 €. Quelques conditions cependant pour pouvoir bénéficier de ce coup de pouce financier : être domicilié dans une des communes de l'agglomération, ne pas être propriétaire d'une voiture individuelle et s'engager à ne pas revendre son vélo dans les trois ans suivant l'achat. Avec cette initiative, Nantes prouve une nouvelle fois sa volonté réelle de mettre le vélo au cœur de sa politique de mobilité. Ses efforts ont d'ailleurs été récemment récompensés, puisque la ville accueillera la conférence internationale Velo-city en 2015.

www.nantesmetropole.fr



Espagne ➔

Les cyclistes réclament l'asile

Le 21 mars dernier, les cyclistes de sept grandes villes d'Espagne étaient de sortie... pour réclamer « l'asile cycliste » auprès d'une douzaine d'ambassades européennes. Cette action militante faisait suite à l'annonce par le gouvernement espagnol de son intention de rendre le casque obligatoire pour les cyclistes.



D'autres règles auraient été envisagées, comme l'obligation pour les cyclistes de circuler systématiquement à droite de la chaussée et l'obligation pour les moins de quatorze ans d'être accompagnés par un adulte. Les cyclistes espagnols en appellent donc à l'Europe. « Les autres pays donnent au vélo un rôle prépondérant dans leurs villes, mais pas l'Espagne, déplore Antonio Llopez, un militant valencien. Notre gouvernement souhaite que l'Espagne devienne l'unique pays d'Europe qui interdit de rouler à vélo sans casque. Ça va décourager des millions de personnes de se mettre en selle, et cela rendra les routes d'autant plus dangereuses pour les quelques-uns qui auront décidé de ne pas abandonner le vélo ». Une telle mesure ne serait en outre pas sans impact sur l'économie – déjà mal en point – du pays. On ne peut donc qu'espérer que le gouvernement espagnol fera machine arrière et ne créera pas de fâcheux précédent.

SOURCE : ECF



Allemagne ➔

À Berlin, le vélo crève l'écran



VELOBerlin – le salon berlinois du vélo – se veut un véritable tremplin pour la culture cycliste : innovations, tendances, démonstrations, information sur la mobilité urbaine, le transport et les voyages à vélo, art... Il y en a pour tous les goûts ! L'édition 2013 proposait en outre, pour la toute première fois, l'Award du film international « vélo ». Pas moins de 300

films issus de 60 pays étaient en compétition. Le comité de sélection a retenu vingt finalistes, en fonction de leur approche de la culture vélo et de leur qualité cinématographique (scénario, réalisation, son, originalité...). Ce sont les votes des internautes qui ont départagé les trois gagnants : un podium particulièrement représentatif de la diversité des films en compétition ! Qu'il s'agisse du lapin géant qui se fait voler son vélo, d'une démonstration de fixie, ou de l'homme qui vit littéralement sur son vélo, les cyclistes cinéphiles, ou tout simplement curieux, trouveront assurément quelques perles parmi les vingt courts métrages à découvrir en ligne.

www.veloberlinfilmaward.com



Stratégie vélo : entre infrastructure et promotion

C'est le printemps, et avec lui fleurissent les campagnes de promotion du vélo. Alors que la Wallonie nous mettait « Tous à vélo au boulot » le 21 mars dernier, Bike Experience bat son plein à Bruxelles. Pour certains, c'est mettre la charrue avant les bœufs : la meilleure manière de convaincre les gens de se mettre au vélo n'est-elle pas de leur procurer avant tout des infrastructures cyclables dignes de ce nom ? Entre infrastructure et promotion, existe-t-il un bon dosage pour une stratégie vélo réussie ?



« Tous vélo actifs » chez SWIFT, à La Hulpe.

Interrogée à propos de l'opération printanière de « Tous vélo actifs », une représentante du Service Public de Wallonie confessait justement : « *Souvent, le problème que les gens soulignent, c'est le manque d'infrastructures vélo. Vraiment, c'est le souci principal* »¹. C'est effectivement une condition nécessaire pour mettre les citoyens en selle, mais la réalisation d'infrastructures ne peut pas non plus garantir à elle seule le développement du vélo : la promotion (campagnes, événements, formations, subventions aux associations...) fait partie intégrante d'une stratégie efficace de politique cyclable. La question est de savoir en quelle proportion : un peu, beaucoup ?

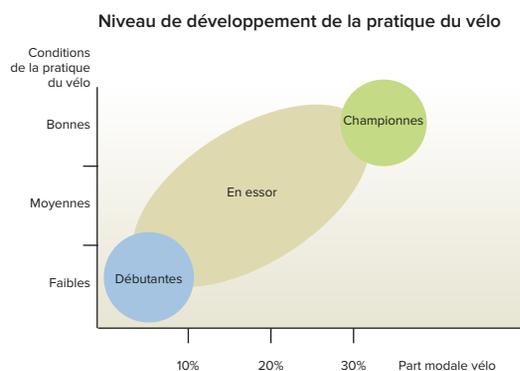
Bien évidemment, une ville n'est pas l'autre et il n'existe, comme vous vous en doutez, aucune recette miracle en la matière. Néanmoins, il est possible de dégager des tendances générales en fonction du niveau de développement cycliste d'une ville. C'est précisément l'objet du Guide de Politique Cyclable PRESTO², un projet européen qui a étudié l'émergence du vélo dans cinq villes très différentes : Brême, Grenoble, Tczew, Venise et Zagreb.



Débutantes, en essor, championnes

PRESTO détermine le niveau d'une ville en fonction de deux indicateurs particuliers : les conditions de la pratique du vélo d'une part, et la part modale du vélo d'autre part. Si le second critère est un indicateur facilement quantifiable, le premier est plus complexe à déterminer puisqu'il englobe de nombreux paramètres liés à la mobilité (sécurité, facilité et attractivité de la pratique du vélo, intensité du trafic...) et à l'urbanisme (densité urbaine...). En combinant ces deux indicateurs, il est possible de distinguer trois catégories : les villes cyclables débutantes (sur le modèle de Zagreb et Tczew), les villes cyclables en essor (sur le modèle de Grenoble et Venise) et les villes cyclables championnes (sur le modèle de Brême).

Toutes les mesures visant à améliorer l'infrastructure ou promouvoir le vélo sont utiles, quel que soit le niveau de développement cyclable d'une ville, mais certaines mesures s'avéreront plus efficaces dans un cas que dans l'autre. PRESTO recommande donc une répartition différente entre les efforts à fournir en infrastructure et ceux à fournir en promotion, pour chacune des trois catégories de ville cyclable.



^{1/} Émission radiophonique Nuwa du 29/03/2013, La Première, RTBF.

^{2/} PRESTO, Guide Politique Cyclable. Contexte général, 2010. Tous les guides PRESTO sont téléchargeables en ligne sur www.presto-cycling.eu.



© AKTRON / WIKIMEDIA COMMONS



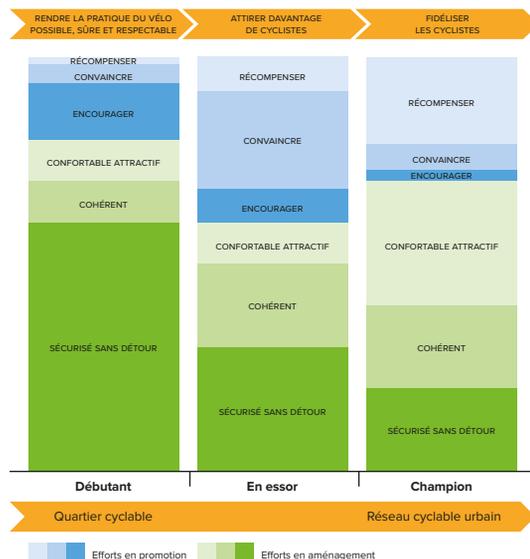
Aménagement des berges de la Vistule à Tczew.

Les **villes cyclables débutantes** ont tout intérêt à miser majoritairement sur l'infrastructure, l'objectif étant de rendre la pratique du vélo plus sûre. Inutile de vouloir investir directement dans la création d'un réseau cyclable complet à l'image des villes championnes : PRESTO recommande de débiter par un ou plusieurs quartiers où il existe un potentiel cycliste. Les quartiers pourront par la suite être raccordés, et le réseau cyclable s'étendra progressivement.

EN FONCTION DU NIVEAU DE DÉVELOPPEMENT VÉLO D'UNE VILLE, PRESTO RECOMMANDE UNE RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS DIFFÉRENTE ENTRE INFRASTRUCTURE ET PROMOTION.

L'aménagement d'une portion de l'espace public au profit des cyclistes est la meilleure des publicités, elle démontre en outre un certain engagement de la part des pouvoirs publics. Les efforts à fournir à ce stade en promotion sont donc réduits : le principal but est de faire connaître les nouvelles infrastructures et l'amélioration des conditions de mise en selle.

PRESTO – Niveau d'efforts en matière de stratégie cyclable



Les coûts globaux sont plus bas pour les villes débutantes, et augmentent au fur et à mesure de l'extension du réseau et des exigences accrues des cyclistes. Mais il est malgré tout tentant, pour les villes qui ne disposent – ou qui ne veulent mettre à disposition – que de faibles moyens, de miser quasi exclusivement sur des actions de promotion dont les coûts sont largement inférieurs aux coûts d'infrastructures. Stratégiquement, il s'agit d'un mauvais calcul : vouloir convaincre les citoyens de modifier leur comportement est inutile si la pratique du vélo reste, dans les faits, dangereuse.

Au fur et à mesure que les conditions cyclables s'améliorent, les cyclistes sont plus nombreux et les enjeux se déplacent quelque peu. Dans les **villes cyclables en essor**, les aménagements cyclables sont plus nombreux et la pratique du vélo plus sûre. Les publics les plus faciles à mettre en selle le sont déjà : il faut à présent convaincre une toute nouvelle frange de la population de se déplacer à vélo. C'est à ce stade que les efforts en promotion doivent être, proportionnellement, plus élevés.

Il n'en reste pas moins que les villes cyclables en essor doivent poursuivre les efforts entrepris en matière d'infrastructure afin d'améliorer la cohésion et la densification du réseau cyclable (liaisons cyclables sécurisées et directes) ainsi que l'équipement (stationnement sécurisé, mise à disposition de vélos...).



Inauguration d'un compteur vélo à Brême.

Les **villes cyclables championnes** se caractérisent par un réseau cyclable cohérent et sécurisé, et une part modale du vélo très élevée. Il n'est plus question à présent de convaincre les citoyens de se mettre au vélo – la grande majorité est déjà convaincue –, mais bien de les garder en selle. Cela passe par des actions de promotion destinées à récompenser les cyclistes, mais également par la réalisation d'infrastructures cyclables de haute qualité.

Les cyclistes réclament désormais un plus haut niveau de confort : entretien du réseau, élargissement des infrastructures, infrastructures dédiées au vélo (passerelles cyclables, centres vélo...), mesures destinées à favoriser l'écoulement du flux cycliste (auto-routes cyclistes, signalisation spécifique...).

À ce stade, les coûts en infrastructures sont particulièrement élevés en regard de coûts investis par les villes débutantes. Cela rend proportionnellement les efforts en promotion moins importants, mais celle-ci garde néanmoins un rôle primordial car les cyclistes sont désormais demandeurs d'informations et de services spécialisés. La promotion peut à présent se concevoir à une plus large échelle. Le vélo peut même devenir un moyen de promouvoir une certaine image de la ville, comme à Copenhague ou Amsterdam.

Wallonie cyclable : l'exemple PRESTO ?

Chez nous, il semblerait que le projet de « communes pilotes » du plan Wallonie cyclable ait intégré les principes généraux de PRESTO. La Région a ainsi décidé de consacrer le principal de ses efforts au développement vélo de dix communes particulières.

Chacune des entités reçoit annuellement un budget de la Région qu'elle s'engage à compléter par des fonds communaux (à hauteur de 30%). Mais pas question d'utiliser ces budgets comme bon leur semble : une convention leur impose certaines restrictions. Ainsi les communes sont tenues d'affecter la majorité des budgets liés à la subvention à « des mesures d'amélioration et d'entretien des infrastructures en faveur des cyclistes » :

- > au minimum 80 % pour l'année 2011 ;
- > au minimum 70 % pour l'année 2012 ;
- > au minimum 60 % pour les années 2013, 2014 et 2015.

La part de la subvention qui peut être allouée à des actions de communication est, elle, plafonnée à 5 % par an, la Région assurant de son côté une grosse part des efforts de promotion sous le label « Wallonie cyclable ».

Il nous faut cependant rester attentifs quant à la façon dont sont alloués ces budgets sur le terrain³. Les Gracquistes liégeois ont eu la mauvaise surprise, lors de la première phase du plan, de voir la rénovation d'un revêtement routier financée intégralement par les fonds « Wallonie cyclable », sous prétexte qu'une piste cyclable était intégrée au projet.



Les dix « communes pilotes » du Plan Wallonie cyclable.

Bristol, Munich, 's-Hertogenbosch

À l'occasion de sa convention Cyclab en février 2012, Bordeaux avait convié des représentants de Bristol, Munich et 's-Hertogenbosch à exposer leur propre recette de développement du vélo. Les chiffres ne manquent pas d'intérêt.

En 2008, Bristol reçoit 13 millions d'euros de Cycling England pour financer un programme de deux ans et demi (un projet similaire aux « communes pilotes » de Wallonie cyclable). Les autorités de Bristol doublent la mise, portant l'enveloppe globale à 26,7 millions d'euros. Cela représente un investissement annuel de près de 19 € par habitant⁴. Un peu plus de 60 % du montant a été utilisé pour des travaux d'infrastructure. Bristol serait passée d'une part modale vélo de 5 % en 2008 à 10 % en 2012.

De son côté, Munich ambitionne de devenir la capitale du vélo, si l'on en croit son slogan « Radlhauptstadt München » répété à l'envi. En 2009, la troisième ville allemande se dote d'un nouveau « plan vélo ». Le budget vélo annuel est triplé, atteignant 4,5 millions d'euros par an, soit près de 3 € par habitant. L'enveloppe budgétaire est répartie comme suit : 75 % pour l'infrastructure et 25 % pour la promotion. Les efforts de Munich au niveau du marketing sont tout à fait remarquables : visuels, textiles, événements divers, sensibilisation, concours, site internet... tout est mis en œuvre pour faire naître une véritable « culture cycliste ». Résultat : après une année, la part modale du vélo était passée de 14 % à 17 % et Munich vise à présent les 20 %.

^{3/} Envie d'en savoir davantage ? Les plans cyclables budgétisés de chaque commune pilote peuvent être consultés dans la partie « lobbying politique » de notre Intranet.

^{4/} « Greater Bristol Cycling City. End of Project Report », juin 2011. www.betterbybike.info



's-Hertogenbosch.

LES STRATÉGIES DE BRISTOL, MUNICH ET 'S-HERTOGENBOSCH SONT DIFFÉRENTES, MAIS TOUTES CONSACRENT DES BUDGETS CONSIDÉRABLES AU DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VÉLO.



Bristol a investi 60 % de son budget vélo dans l'infrastructure.

© T. PETTINGER

C'est en 2009 également que 's-Hertogenbosch lance son programme « Lekker Fietsen ». Grâce à un coup de pouce financier provincial et national, ce sont 19 millions d'euros d'investissements qui sont prévus entre 2009 et 2015 : un budget annuel de 20 € par habitant ! Plus de 90 % du budget est investi dans l'infrastructure, ce qui n'étonne guère quand on sait que la mise

en place de deux parkings vélo surveillés gratuits a coûté à elle seule 1,2 millions d'euros. De 23 % de part modale vélo en 2009, 's-Hertogenbosch espère bien passer à 30 % d'ici 2015.

À titre de comparaison, le budget annuel pour les dix communes pilotes dans le cadre de Wallonie cyclable est de 5,85 millions d'euros (financements régional et communal confondus). Pour Liège, cela représente un peu plus d'un million d'euros par an, soit environ 5 € par habitant. À Bruxelles, le budget régional consacré au vélo en 2013 se montera à environ 12,2 millions d'euros (soit 10 à 11 € par habitant), dont 11 millions pour l'infrastructure seule. Ces montants sont à mettre en perspective avec les ambitions de la région : passer d'une part modale vélo actuelle de 4 % à 20 % d'ici 2018.



© STADT MÜNCHEN

Munich a développé un marketing vélo très efficace.

Tous ces chiffres impressionnent, mais il convient de nuancer : disposer de budgets est une chose, les dépenser de manière judicieuse en est une autre. Réalise-t-on de véritables aménagements cyclables ou se contente-t-on de logos peints au sol ? Utilise-t-on le budget « vélo » pour la réalisation d'infrastructures cyclables au sens strict ou pour réaménager l'intégralité d'une voirie ? Les choix en matière de promotion sont-ils vraiment cohérents par rapport aux conditions de mise en selle ? Sans compter qu'il est nécessaire que la politique cyclable s'inscrive dans un contexte plus large de réduction de la pression automobile : il est difficilement envisageable d'accorder une réelle place au vélo si l'on ne réduit pas celle de la voiture...

Au final, on constate qu'il n'existe pas un schéma unique de développement du vélo, mais tous ces exemples mettent en évidence l'importance d'investir conjointement dans l'infrastructure cycliste et dans des outils de promotion. Ce n'est peut-être pas tant le bon « dosage » qui importe que la volonté politique. L'évolution cycliste d'une ville ne se fait pas naturellement, il n'est pas non plus question de prédisposition culturelle : il s'agit surtout du résultat d'une politique volontariste qui réclame des investissements financiers significatifs.

F. CUIGNET

Stratégie vélo recherche cohérence politique

Le développement cyclable d'une ville nécessite une stratégie « vélo » qui répartisse les efforts de manière adéquate et coordonnée entre infrastructure et promotion. À Bruxelles comme en Wallonie, les régions se sont dotées d'un plan vélo comportant des mesures relatives tant à l'infrastructure qu'à la promotion. Des plans séduisants sur papier mais qui se compliquent lorsqu'il s'agit de les mettre en œuvre.

Première difficulté : la superposition de différents niveaux de pouvoir, essentiellement en ce qui concerne les niveaux régional et communal. Un problème qui se marque tout particulièrement à Bruxelles, où la Région doit presque systématiquement composer avec les communes pour la réalisation de projets « mobilité ».

Mais au sein d'un gouvernement ou d'un collège échevinal également, la répartition des compétences n'est pas sans impact. Au contraire de la Flandre, les compétences régionales « Mobilité » et « Travaux Publics » ont échoué dans deux cabinets ministériels différents à Bruxelles et en Wallonie. Au niveau communal, la situation n'est pas toujours plus réjouissante, mais il faut souligner qu'il existe malgré tout de bons exemples. Citons le cas de Mouscron, qui concentre en un seul échevinat la Mobilité, les Travaux Publics et le Budget. Mouscron qui affiche une part modale du vélo de l'ordre de 10 %... Doit-on y voir un lien de cause à effet ?





Gares et points d'arrêt en Wallonie : donnez votre avis !



L'ASBL Navetteurs.be vient d'être chargée par le ministre wallon de la Mobilité de parcourir cette année les 265 points d'arrêt de la SNCB en Wallonie pour y répertorier des informations importantes concernant l'accueil et l'information des voyageurs, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, les possibilités de stationnement (auto, moto et vélo), la fréquentation et la propreté des lieux, etc.

Cette association est uniquement constituée de bénévoles (ce qui rend leur travail d'autant plus remarquable), qui vont sillonner toute la Wallonie pour remplir une grille d'analyse des points d'arrêt ferroviaires. En ce qui concerne le vélo, voici les critères qui seront observés :

- > la présence d'un parking vélo ;
- > le nombre de places ;
- > le taux d'occupation ;
- > la sécurisation (ou non) du parking ;
- > la gratuité (ou non) du parking ;
- > la correspondance avec le RAVeL (+ signalisation).

D'un point de vue qualitatif, les enquêteurs de Navetteurs.be ne verront cependant pas tout. Difficile, quand on ne passe qu'une seule fois à un endroit et qu'on n'est pas un habitué des lieux, d'évaluer correctement l'accessibilité à vélo d'une gare, la réelle sécurité ou fréquentation du parking vélo.

Cyclistes/usagers de la SNCB, c'est à vous !

C'est là que votre avis prend toute son importance. En tant que cycliste/usager d'une gare proche ou non de chez vous, vous pouvez faire parvenir toutes vos observations de connaisseur des lieux à Navetteurs.be via une boîte de courriel unique : info-gares@navetteurs.be. Mentionnez clairement le nom

du point d'arrêt SNCB dans le sujet de votre courriel et consignez dans le corps de votre message toutes vos observations cyclistes (ou autres) qui se rapportent à ce point d'arrêt. Vous aiderez ainsi l'ASBL à produire un rapport de qualité, qui dressera pour la première fois un cadastre complet de l'accueil des vélos dans les gares wallonnes. Ce rapport pourra nous servir de base dans le futur pour remédier aux situations les plus critiques et élaborer nos demandes vis-à-vis de la SNCB.

<http://navetteurs.be>

L. GOFFINET



L'ENQUÊTE PERMETTRA DE PRODUIRE, POUR LA PREMIÈRE FOIS, UN CADASTRE COMPLET DE L'ACCUEIL RÉSERVÉ AUX CYCLISTES DANS LES GARES DE WALLONIE. DES DONNÉES PRÉCIEUSES POUR APPUYER NOS REVENDEMENTS EN MATIÈRE D'INTERMODALITÉ.

Du parking vélo sécurisé à la SNCB

Depuis peu, le GRACQ, le Fietsersbond et CyCLO ont été invités par la SNCB à réfléchir à la sécurisation des parkings vélo autour des gares. Pour des points d'arrêt non gardés, la meilleure solution semblerait être des box « vélo » individuels, comme il en existe d'ailleurs dans certaines gares wallonnes.

Pour des gares comptant beaucoup de navetteurs et du personnel, un local fermé avec contrôle d'accès par puce RFID (sans contact) devrait protéger les vélos. Dans les espaces ouverts, des râteliers dotés de cadenas électroniques (à code défini par l'utilisateur lui-même), pourraient compléter la panoplie antivol.

Toutes ces solutions représentent un coût pour la SNCB, qui sera partiellement répercuté sur l'utilisateur. Les parkings non sécurisés resteront, eux, gratuits à l'usage.



Le conseil « vélo » de... Brussels Bike Co

Amis cyclistes, ménagez votre matériel. La transmission doit être propre. Vaporisez du dégraissant sur un chiffon, serrez le chiffon autour de la chaîne, faites tourner la transmission à l'envers. Fignolez avec une brosse à poils durs. Lubrifiez chaque rouleau de la chaîne à l'aide d'une burette d'huile. Les pignons doivent subir le même traitement. Les galets de dérailleur peuvent être dégrasés avec un tournevis plat. Les flancs de jantes doivent être propres. L'utilisation des freins ainsi que les intempéries provoquent des dépôts, créent une surface abrasive sur les flancs de jantes et usent prématurément vos patins. Avec un chiffon, préalablement vaporisé de dégraissant, nettoyez les flancs de jantes. ♦

Brussels Bike Co

Avenue Vital Riethuisen 41
1083 Ganshoren
T 0498 76 30 30
www.brusselsbikeco.com

Avantage GRACQ : -5 % sur les vélos neufs, les accessoires, les pièces et la main-d'œuvre

Retrouvez les avantages offerts par nos vélocistes partenaires

📍 www.gracq.org/SERVICES/velocistes



Un catadioptré visible à 360°



Le « Sprintech Vision 360° » vient tout droit de Suisse, bien que son inventeur soit d'origine italienne. L'avantage de ce nouveau catadioptré est le surcroît de visibilité qu'il apporte, et donc davantage de sécurité pour le cycliste. Selon des tests effectués à

50km/h, un automobiliste repérerait un vélo équipé de « Sprintech Vision 360° » à 150 m, contre 25 m pour un vélo non équipé. Ces réflecteurs sont en outre visibles à 360°. Pour les installer, rien de plus facile : les catadioptrés se clipsent simplement sur les rayons. Bien que le produit ait reçu l'homologation pour l'Union européenne, il n'est actuellement commercialisé qu'en Suisse (environ 10 € la paire de réflecteurs). Mais les prix dont il a été couronné, dont un décerné au salon « Brussels Innova » en 2012, devraient permettre au « Sprintech Vision 360° » de se tailler une renommée au-delà des frontières helvètes. ♦

📍 www.velo-sicherheit.ch

Le serre-pantalon selon Brooks



Contre le pantalon qui frotte sur la chaîne, il y a ceux qui utilisent un slap wrap réfléchissant (ceux du GRACQ sont très bien), ceux qui relèvent le bas de leur pantalon ou ceux qui optent pour le short en toute occasion. Puis il y a ceux qui soignent leur style ! La solution pour les fans de mode vintage : le serre-pantalon

« Brooks » en cuir, disponible dans huit coloris. Il vous faudra quand même déboursier 20 €/pièce, mais vous avouerez que c'est tout de même plus classe que de rentrer le bas de votre pantalon dans vos chaussettes. ♦

📍 www.brooksengland.com



Le manuel du voyage à vélo

Vous avez des projets d'évasion à vélo ? Alors la cinquième édition du « Manuel du voyage à vélo » devrait devenir votre meilleur allié pour des vacances réussies !

Les rédacteurs

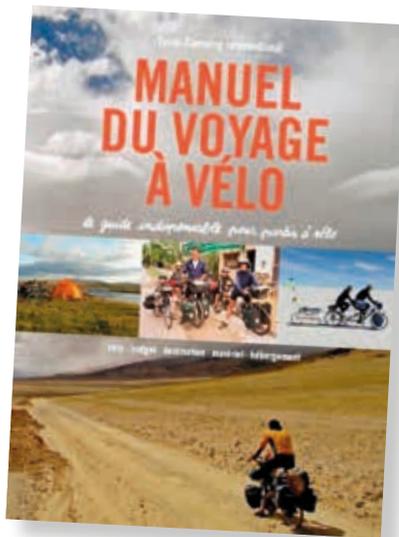
Ce manuel est une œuvre collective à laquelle ont participé les adhérents de l'association française Cyclo-Camping International (CCI) et ont contribué, en particulier, l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) et CycloTransEurope. Ces associations ont pour objet d'encourager la pratique du vélo en itinérance. CCI propose des conseils, des échanges d'expériences, un réseau d'hôtes, l'organisation d'un festival annuel de voyageurs à vélo...et un manuel qui en est à sa cinquième édition.

Le manuel

Celui-ci s'articule autour de quatre chapitres : le choix d'un vélo, le choix d'une destination, l'équipement et sur la route. Il comporte également de nombreux avis de voyageurs à vélo, photos, le tout balayant de manière très complète tous les aspects que peuvent revêtir la préparation et le déroulement de voyages à vélo. Une liste pense-bête du matériel à emporter suivant la destination choisie, des pages dédiées aux prises de notes, et une bibliographie de récits de voyages à vélo publiés entre 2002 et 2013 complètent ce manuel.

L'avis du lecteur

Pour le candide que je suis – et que j'espère ne pas rester en matière de voyages à vélo –, ce manuel m'a éclairé sur bon nombre de sujets liés à la cyclo-itinérance. Certaines des approches « administratives » concernent évidemment nos voisins français mais la réflexion reste la même quand on a décidé de « tout quitter » pour ensuite, c'est à espérer (ça dépend pour qui), revenir entier à la « case départ ». Je ne peux que vous conseiller ce manuel qui sent bon les expériences vécues et qui, bien que devant être adapté à la taille de son-ses voyage(s) (oh, l'audacieux que voilà !), doit faire partie de votre bibliothèque et de votre « matériel à emporter » quand vous aurez décidé d'aller voir ailleurs de vos propres yeux ce qui s'y passe. ♦



Manuel du voyage à vélo

Cyclo-Camping International
Édition 2012,
220 pages
Prix : 15 € + 3,50 € de frais de port.
www.cci.asso.fr
contact@cci.asso.fr



Une nouvelle carte EuroVelo

Les adeptes de voyages à vélo connaissent très certainement EuroVelo, ce projet de l'ECF (European Cyclists' Federation) qui vise à développer un réseau cyclable au niveau européen. Quatorze itinéraires longue distance composent le réseau théorique, qui devrait être complètement réalisé d'ici 2020. La toute dernière carte EuroVelo vous fournira un aperçu de ces quatorze routes et leur « statut » (réalisé, non-réalisé, planifié) ainsi que des informations générales relatives à chaque itinéraire. Cette carte peut être imprimée à partir du site internet d'EuroVelo, mais quelques exemplaires (EN) sont également disponibles gratuitement au secrétariat général du GRACQ (Maison des Cyclistes de Bruxelles). ♦

<http://www.eurovelo.com/eurovelo-map>

P. DARQUENNE



Agenda ⇒

Mai ⇒

MONT-SAINT-GUIBERT - LUNDI 6/05 À 20H RÉUNION CYCLISTE

Tous les cyclistes de la commune sont invités à la cafétéria du centre sportif Jean Moisse, en vue de créer une section locale du GRACQ.

📞 Etienne Pluijgers – 0477 61 45 53
mont-saint-guibert@gracq.org

MONS – SAMEDI 11/05 DE 14H À 17H RENCONTRE PROVINCIALE

Tous les membres du Hainaut sont cordialement invités à cette rencontre provinciale. La rencontre sera axée sur la prise de contact entre les différentes locales, avec la Maison des Cyclistes ainsi que d'autres associations.

📞 Vanessa Köllmann – 081 22 35 95
vanessa.kollmann@gracq.org

NAMUR – SAMEDI 25/05 DE 14H À 17H RENCONTRE PROVINCIALE

Tous les membres de la province de Namur sont cordialement invités à cette rencontre. Celle-ci sera axée sur la prise de contact entre les différentes locales, avec la Maison des Cyclistes ainsi que d'autres associations.

📞 Vanessa Köllmann – 081 22 35 95
vanessa.kollmann@gracq.org

OTTIGNIES – SAMEDI 25/05 DE 13H30 À 22H LE GRACQ D'OTTIGNIE A 20 ANS !

Le GRACQ d'Ottignies fête ses 20 ans d'existence ce 25 mai. À cette occasion, nous organisons une balade de 2h30 qui démarrera de la Maison des Cyclistes d'Ottignies (place de la gare) à 13h30. Rendez-vous ensuite à 16h pour le verre de l'amitié à la salle Jean Demeester (rue de l'Invasion 80), qui se poursuivra par des activités diverses : évocation des souvenirs, projets, film « Vélotopia », petite restauration. Fin des festivités prévue vers 22h. Inscription obligatoire.

📞 Bernard De Maet – 0498 70 99 99
ottignies@gracq.org

Juin ⇒

BRAINE-L'ALLEUD – DIMANCHE 2/06 BALADE « POINTS NOEUDS »

Le GRACQ de Braine-l'Alleud vous propose une balade à vélo à la découverte des « points noeuds ». Horaire précis et lieu de rendez-vous à définir.

📞 Fabienne Leclère - 0479 66 25 02 –
brainelalleud@gracq.org

BRUXELLES – SAMEDI 22/06 DE 12H À 18H FORMATION « AMÉNAGEMENTS CYCLABLES » (2/3)

Le deuxième volet de la formation « aménagements cyclables » se déroulera sur le terrain afin d'observer la mise en pratique des notions vues lors du premier volet. Accueil des participants à la Maison des Cyclistes de Bruxelles à 12h avec sandwiches et boissons et présentation du programme. Visite de terrain de 13h à 17h30 en compagnie d'Ulric Schollaert (Bruxelles Mobilité) et débriefing de la journée. L'inscription à la formation est obligatoire. Possibilité d'emprunter un vélo gratuitement sur place pour la formation (à préciser lors de l'inscription).

📞 Vanessa Köllmann – 081 22 35 95
vanessa.kollmann@gracq.org

NAMUR – SAMEDI 29/06 DE 12H À 18H FORMATION « AMÉNAGEMENTS CYCLABLES » (2/3)

Le deuxième volet de la formation « aménagements cyclables » se déroulera sur le terrain afin d'observer la mise en pratique des notions vues lors du premier volet. Accueil des participants à la Maison des Cyclistes de Namur à 12h avec sandwiches et boissons et présentation du programme. Visite de terrain de 13h à 17h30 et débriefing de la journée. L'inscription à la formation est obligatoire. Possibilité d'emprunter un vélo gratuitement sur place pour la formation (à préciser lors de l'inscription).

📞 Vanessa Köllmann – 081 22 35 95
vanessa.kollmann@gracq.org

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

Août ⇒

VISÉ – DIMANCHE 11/08 À 10H EXCURSION D'ÉTÉ

Excursion à vélo d'une journée. Départ de la Maison du Tourisme de Herve à 10h. Nous suivons la ligne 38 : 60 km sur le réseau des vergers via Val Dieu, Aubel et Clermont, en grande partie sur la balade des cerisiers. Nous passerons notamment à « La boutique de notre enfance » chez Alain Boos près d'Aubel.

www.gracq.org/bassemeuse

📞 Bernard Gabriel – 0495 78 08 52
bassemeuse@gracq.org



© J. FERNANDEZ

Vous souhaitez renseigner un événement cycliste dans notre agenda en ligne ? Rien de plus facile ! Rendez-vous sur :

www.gracq.org/ACTU/Evenements, sélectionnez « Proposer un événement » dans le menu de gauche et complétez le formulaire en ligne.

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 !

ANS

Samedi 8/06, de 14h à 17h30

Formation gratuite, accessible aux enfants accompagnés dès 10 ans.

📞 Infos et inscriptions : Vanessa Köllmann
081 22 35 95 – velotraffic@gracq.org

BRUXELLES

Samedi 18/05, de 14h à 17h30

Samedi 22/06, de 14h à 17h30

Samedi 20/07, de 14h à 17h30

Samedi 24/08, de 14h à 17h30

📞 Infos et inscriptions : Julio Sanchez
02 502 61 30 – info@gracq.org

LIÈGE

Samedi 25/05, de 14h à 17h30

Samedi 22/06, de 14h à 17h30

Formations gratuites, accessibles aux enfants accompagnés dès 10 ans.

📞 Infos et inscriptions : Vanessa Köllmann
081 22 35 95 – velotraffic@gracq.org

VISÉ

Samedi 8/06, de 14h à 17h30

Formation gratuite, accessible aux enfants accompagnés dès 10 ans.

📞 Infos et inscriptions : Vanessa Köllmann
081 22 35 95 – velotraffic@gracq.org

www.gracq.org/vt



© F. BRICENO

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



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 Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
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
Linkebeek	Jérôme Sedyn	T 0477 25 11 32
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	Geoffroy de Lavareille	T 0486 05 86 52
Woluwe-St-Lambert	Simon van der Linden	T 0495 44 06 34
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
Mont-Saint-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 33
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 Deprez	T 0485 43 64 66
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesseligh	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
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

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaufontaine	Éric Villers	T 04 365 66 95
Donceel	Vincent Cardyn	T 019 33 12 65
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 087 56 03 71
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

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 Tubize : **tubize@gracq.org**).