

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

BIMESTRIEL DU GRACQ
 LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
 Septembre – Octobre 2013

08

NUMÉRO D'AGRÈMENT
 P904048

GRACQ *mag*

SeMob ⇒
**Pleins feux
 sur le vélo**
p.4

Velo-city ⇒
**Nos bénévoles
 à Vienne**
p.8-9

Sociologie ⇒
**Mobilité : la vision
 biaisée des élus**
p.12

À vous de jouer ! ⇒
**Un vélobus
 pour la rentrée**
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 an. 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 ➔

Une rentrée agitée



Au moment où j'écris cet éditorial, je suis encore en vacances dans le sud-ouest de la France. L'actualité m'a rappelé, hélas, que ce que nous connaissons en Belgique se vit aussi ailleurs. « Un cycliste tué par un automobiliste ivre », titrait le journal local. Un touriste ? Non : un employé municipal, pratiquant très régulièrement le vélo. Je me suis mis à repenser à ce qui nous attend à la rentrée, et comme les orages qui accompagnent la canicule de cette fin juillet, je vois de gros nuages se pointer à l'horizon.

Alors qu'on sent comme un regain d'intérêt pour le vélo comme moyen de déplacement et non comme simple instrument de loisir dans certaines villes wallonnes, la ville de Bruxelles nous envoie des messages nous ramenant plusieurs années en arrière en contrecarrant les projets de la Région. Notre président y a fait très nettement allusion dans son discours lors du départ de Dynamobile. Le monde politique semble très frileux quand il s'agit de modifier les habitudes des citoyens en matière de mobilité. Pourtant, comme vous le lirez dans ce magazine, la perception qu'ont nos femmes et hommes politiques de l'opinion de l'électeur est loin de correspondre à la réalité. Les forums des médias ne représentent pas nécessairement ce que la population pense dans son ensemble, mais les opinions qui y sont exprimées nous rappellent que notre lutte pour une mobilité plus douce est un combat de tous les jours et qu'il n'est jamais gagné. Le Conseil d'administration en a bien conscience et veillera tout particulièrement à ce que notre message soit entendu dans les sphères politiques, d'autant que l'année 2014 est une échéance électorale importante. Il en a d'ailleurs fait l'une des priorités de son action.

Septembre est aussi, traditionnellement, le mois de la Semaine de la Mobilité en Europe et du Dimanche sans voiture à Bruxelles. Pour sympathique que soit cette initiative, au fil des ans, on peut se demander si elle fait vraiment avancer la cause de la mobilité active ou si elle n'est que l'occasion d'une grande fête dans tout Bruxelles. On aimerait bien que les décideurs passent de la réflexion à l'acte.

Heureusement, il y a aussi des choses plus positives. Plusieurs membres du GRACQ sont allés à Vienne à l'occasion de Velo-city et en sont revenus le moral gonflé à bloc. Avoir le moral, voilà ce qui compte au seuil de cette rentrée qui s'annonce agitée. Mais quand on voit le chemin qu'a accompli le GRACQ ces dix dernières années, on se dit que la cause de la mobilité active a progressé et cela ne peut que nous encourager à persévérer.

Bonne rentrée à tous !

G. WATHLET – ADMINISTRATEUR



Association ⇒

Rapprochement GRACQ – Pro Velo : le point sur la question



Enfin, des modèles existants à l'étranger (Québec, Suisse, Grande-Bretagne...) pourraient nous inspirer en basant la définition d'une vision commune ambitieuse sur les divers pôles d'activité qui nous occupent.

À l'heure où vous lisez ces lignes, les CA du GRACQ et de Pro Velo se seront rencontrés à l'occasion d'une réunion commune le 3 septembre afin de re-préciser les modalités d'intervention du STICS et de définir les pistes à explorer. Ils ont également été informés des propositions du CA du Fietsersbond qui entend bien ne pas rester au balcon, au moins pour la situation en Région de Bruxelles-Capitale.

Toujours est-il que le résultat de cet exercice sera présenté lors de notre prochaine AG à Namur, dont une partie sera commune à nos deux associations. Bloquez d'ores et déjà la date du 30 novembre dans vos agendas !

É. NICOLAS

Le rapprochement GRACQ – Pro Velo, on en parle depuis longtemps ! Jusqu'ici, nous vous avons régulièrement informés, à travers nos différents canaux de communication, de l'état d'avancement de l'étude de faisabilité menée par le STICS. Mais l'agenda initial annoncé lors de l'assemblée générale de décembre dernier a été quelque peu bousculé. En effet, le remplacement du Conseil d'administration (CA) du GRACQ a imposé une nouvelle composition du Comité d'accompagnement de cet important chantier... et donc de nouveaux délais.

Les deux CA ont cependant pu prendre connaissance des rapports délivrés en début d'année par le STICS. Sans entrer dans le détail, il en ressort que si l'enjeu d'un rapprochement est assez évident en termes de renforcement de la capacité d'intervention du mouvement cycliste, les modalités de ce rapprochement sont à peaufiner pour en limiter les conséquences négatives. Une fusion pure et simple des associations pourrait comporter des risques en termes d'image mais aussi de financement.

La question des cultures de fonctionnement au sein de chacune des associations est également un paramètre important à prendre en considération. Pour rappel, le GRACQ compte près de 2300 ménages membres et sept permanents, alors que Pro Velo dénombre actuellement une septantaine d'employés.

2012 : le GRACQ au rapport

Lorsque le Ville-à-Vélo s'est mué en GRACQ Mag, un bulletin de liaison réservé aux membres, il a été prévu que d'autres outils seraient développés à destination des pouvoirs publics et autres partenaires. C'est précisément la raison d'être de notre rapport d'activités 2012 qui vient d'être envoyé à toute une série de contacts dans les administrations et cabinets ministériels des différents niveaux de pouvoir, au sein du monde associatif et à nos divers partenaires. L'objectif de ce rapport est de donner un bon aperçu de ce qu'est notre association, de la diversité de nos projets et de nos activités et surtout, du dynamisme de nos locales et de nos bénévoles ! C'est donc grâce à vous tous que ce rapport 2012 a pu voir le jour et nous ne souhaitons qu'une chose : que celui de 2013 soit aussi bien fourni.

Si vous souhaitez consulter ou télécharger ce rapport, rendez-vous sur notre site (rubrique « LE GRACQ » > Publications > Rapports d'activités). Des exemplaires « papier » sont également disponibles dans les Maisons des Cyclistes.





Association ⇒

2014 et sa noria d'élections

Personne ne l'ignore: à une encablure de 2014, on affûte son crayon rouge ou électronique pour voter. Nous vous proposerons d'ici ce moment crucial une kyrielle d'informations pour « voter vélo ». Les enjeux sont régionaux, communautaires, fédéraux et européens.

Suite à la réforme de l'État, certaines compétences quittent le niveau fédéral. Les régions seront dorénavant compétentes pour les régimes de vitesse hors autoroutes, les procédures d'octroi du permis de conduire, les procédures d'expropriation en vue de créer des pistes cyclables, le contrôle et les sanctions administratives, ainsi que l'affectation des amendes de roulage perçues. Des changements qui



nous amènent à être vigilants et à intégrer ces nouvelles données dans les mémorandums. Les questions de fiscalité, d'attractivité du vélo, d'intermodalité, de sécurité et d'aménagement du territoire retiendront aussi certainement notre attention.

Les associations d'utilisateurs (GRACQ, Fietzersbond et EUCG) ont entamé un processus de consultation des membres sur leurs territoires respectifs. Les autres associations cyclistes (ECF, Pro Velo, CyCLO, Voot, Rando-Vélo, Chemins du rail...) sont également concertées afin que les revendications soient les plus complètes possibles. Les mémorandums devraient être finalisés dans le courant octobre. Dans le courant du premier trimestre 2014, une relance de la campagne électorale « vélo » mettra en évidence quels pourraient être les votes utiles à notre mode de déplacement préféré. Et dès l'après-élection, les heureux élus seront priés de prouver que les promesses ne resteront pas vaines !

É. NICOLAS

Belgique ⇒

Non, les SUL ne sont pas dangereux !



Depuis 2004, les communes sont obligées de transformer les voiries à sens unique en sens unique limité (SUL) lorsque la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h et que la largeur libre de la chaussée est d'au moins trois mètres (sauf si des raisons de sécurité s'y opposent). Mais de nombreuses communes wallonnes s'y refusent en invoquant la question de la sécurité. Une récente étude réalisée par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière à Bruxelles – où la mesure est généralisée – a mis en évidence que circuler dans un SUL n'est pas plus dangereux qu'ailleurs. Le rapport complet, prochainement publié, aidera à argumenter en faveur de l'instauration de la mesure là où des réticences persistent.

L'analyse de 992 accidents impliquant un cycliste démontre que :

- > seuls 12,7% des accidents concernent un SUL alors qu'ils représentent 25% des voiries bruxelloises. Une faible part seulement (37,3%) de ces accidents se pro-

duisent lorsque le cycliste roule à contre-sens de la circulation et dans ce cas, la gravité des blessures est plus faible.

- > l'essentiel du danger est concentré en entrée et en sortie de SUL, ce qui est remédiable ! Les intersections peuvent être sécurisées à moindre frais, par exemple en supprimant des places de stationnement en bout de rue pour améliorer la visibilité.

En conclusion, le SUL n'est pas un point noir pour la sécurité routière, bien au contraire !

Pour en savoir plus sur les SUL, rendez-vous sur notre site internet (rubrique « À Vélo » > Code de la Rue > SUL).

A. WILLEMS



Wavre ⇒

2 + 1 = 3



Trois, c'est le nombre de sens uniques limités (SUL) que compte Wavre, chef-lieu de la province du Brabant wallon, depuis que le SUL de la rue Edmond Laffineur à Limal a été mis en service tout récemment.

Résultat plus que modeste me direz-vous : je partage votre opinion. Mais pour les cyclistes de la cité du Maca, cela représente un point de départ très attendu. Exemples concrets en main, le nouvel échevin de la Mobilité nous a annoncé, en début d'année, vouloir faire évoluer la situation, foi de cycliste. Promesse tenue : d'autres réalisations devraient voir le jour prochainement.

Qu'il est loin le temps où, en mars 2010, le GRACQ dépêchait un « juge » à Wavre pour constater le non-respect de l'arrêté ministériel rendant obligatoire, au 1^{er} juillet 2004, la mise en SUL de tous les sens uniques répondant aux trois critères de vitesse maximale autorisée, de largeur disponible et de sécurité. L'action revendicatrice avait pris une allure ludique. Elle n'en souleva pas moins un solide mécontentement de la part de certains élus.

Cela appartient au passé, et nous voulons voir l'avenir avec confiance. Par exemple, un vent favorable nous a rapporté que plusieurs range-vélos devraient être installés sous peu sur le territoire de l'entité, afin de mieux accueillir les cyclistes. Tout vient à point à qui sait attendre...

G. MARTENS

Jette ⇒

« Choisis ton arbre »

Sous ce titre largement symbolique, le GRACQ de Jette a proposé, le 9 juin dernier, une journée de balade-nature à vélo d'une trentaine de kilomètres guidée par Henri Jardez, guide-nature breveté. La thématique était : « Évolution entre l'Homme et la Nature ». Dans le majestueux cadre du Parc d'Osseghem, Henri a abordé avec des mots simples et des termes bien choisis, rien de moins que les origines de la Vie, l'évolution de la Terre ainsi que celle de l'Univers. Passionnant !

Une fois au Jardin botanique de Meise, un parcours à pied (interdiction de rouler à vélo dans le parc) nous fit découvrir à travers les serres les différents types d'écosystèmes mondiaux, avec une attention particulière portée à la « serre Victoria » et ses énormes nénuphars, dont les feuilles sont capables de supporter un poids de plus de 30 kg.

Une des particularités des balades organisées par Henri, c'est qu'il aborde les connexions qui lient l'être humain à son environnement et c'est comme cela que nous fûmes invités (j'adore la conjugaison française) à choisir chacun « notre arbre » au pied duquel Henri nous initia à la « position de l'arbre » une posture de Qi gong ou Chi gong (gymnastique traditionnelle chinoise).

Ce fut une plaisante journée, pleine d'enseignements. Est-ce la thématique, l'organisation complète d'une journée à vélo ou le beau temps ? Je l'ignore. Probablement le tout... Mais le fait est que nous avons pu toucher un public différent des cyclistes quotidiens habituels. Je ne serais guère étonné de retrouver ces treize personnes lors d'autres activités organisées par notre locale.

G. EGERICKX ET J. SANCHEZ



CETTE BALADE VÉLO SUR LE THÈME DE L'ÉVOLUTION ENTRE L'HOMME ET LA NATURE A ATTIRÉ UN PUBLIC DIFFÉRENT DES CYCLISTES QUOTIDIENS HABITUELS QUE NOUS REVERRONS PEUT-ÊTRE À D'AUTRES ACTIVITÉS DE LA LOCALE.



Entreprise ⇒

Solvay Campus : une entreprise vélo-dynamique

Solvay Campus accueille 1 450 employés à Neder-Over-Heembeek, au nord de Bruxelles, un site peu desservi par les transports en commun. Depuis 2007, l'entreprise est labellisée « site écodynamique deux étoiles » par Bruxelles-Environnement (IBGE) et invite ses employés à utiliser davantage le vélo pour venir au travail.



INDEMNITÉ
KILOMÉTRIQUE,
INFRASTRUCTURE
D'ACCUEIL,
ÉVÉNEMENTS,
LEASING,
FORMATIONS...
DES INITIATIVES
GRÂCE AUXQUELLES
SOLVAY CAMPUS
ESPÈRE CONVAINCRE
UN MAXIMUM
D'EMPLOYÉS D'OPTER
POUR LE VÉLO.

Depuis longtemps, l'infrastructure nécessaire pour les déplacements des cyclistes est en place : indemnité kilométrique (0,21 €/km), douches et vestiaires, parkings vélo, service de réparation, participation aux opérations Dring Dring et Friday Bikeday, enquêtes et plan de déplacement d'entreprise. Que faire de plus ?

Suite au déménagement d'une partie du personnel issu du site d'Ixelles, Solvay Campus a lancé en 2012 deux initiatives : la mise à disposition d'une flotte de huit vélos et un système de leasing de vélos personnels pour une durée de quatre ans.

Deux nouvelles initiatives

Pour le leasing, Solvay prend en charge la moitié du coût ; en outre, les personnes qui disposent d'un budget « voiture de société » peuvent également réserver une partie de ce budget à l'utilisation d'un vélo. Ce leasing inclut des accessoires (casque, chasuble, couvre-sac fluo, carte vélo de Bruxelles et cadenas robuste) et l'entretien trimestriel gratuit. « L'entretien est l'argument qui a décidé beaucoup d'utilisateurs pour un vélo à assistance électrique (VAE). C'est un atout énorme car la batterie est l'élément sensible... et cher ». La seule condition est d'utiliser le vélo au moins deux fois par semaine pour ses déplacements domicile-travail.

Pour que chacun trouve « vélo à son pied », Solvay Campus propose à l'essai quatre modèles (classique, pliable, VAE et sportif). La réservation occasionnelle est très simple via un formulaire électronique : aussi aisé et rapide que de réserver une salle de réunion !

Les outils du GRACQ

Des formations à la conduite à vélo pour les cyclistes débutants sont organisées sur le site pendant le temps de midi, trois à quatre fois par an. Le contenu est basé sur les capsules vidéos « Raph Ancel » réalisées par le GRACQ, sur des photos faites par les cyclistes eux-mêmes des situations à risque rencontrées sur leurs trajets et sur le contrôle des connaissances en ligne (le test « Feu vert » du GRACQ), qui sert d'attestation de formation.

Les cyclistes participant : 169 489 km à vélo ont été enregistrés via « Bike to Work », près de 125 personnes ont déjà testé et réservé des vélos de la flotte et six employés se sont inscrits en tant que Coachs dans le cadre de Bike Experience. À l'occasion d'un Friday Bikeday, chaque cycliste a été invité à formuler des suggestions pour améliorer la politique vélo de l'entreprise, celles-ci sont examinées actuellement.

Vous souhaitez améliorer l'accueil des cyclistes dans votre entreprise ? Pour obtenir des renseignements sur une initiative particulière ou en savoir davantage sur la politique cycliste de Solvay Campus, prenez contact avec Leila Jmili, écoconseillère (leila.jmili@solvay.com) ou Pierre Depret, responsable du service prévention (SIPP) et membre du GRACQ (pierre.depret@solvay.com).

P. DEPRET





Grande-Bretagne ⇒

Des affiches « anti-vol »

Au départ d'une théorie selon laquelle les gens se comportent mieux lorsqu'ils se sentent observés, une équipe universitaire de Newcastle a tenté une expérience quelque peu insolite : trois parkings vélos particulièrement ciblés par les voleurs, ont été équipés d'affiches représentant deux grands yeux fixes accompagnés du slogan « *Voleurs de vélos, on vous regarde* ». Après un an, les résultats sont pour le moins étonnants : alors que les vols ont augmenté de 65% dans le cas des parkings non équipés, ils ont diminué de 62% dans les trois parkings ornés du fameux poster ! C'est le caractère directement visible de la menace qui expliquerait l'efficacité du dispositif (contrairement à une caméra de surveillance). Il est aussi probable que d'autres facteurs interviennent dans l'explication de ces chiffres spectaculaires et l'efficacité de ce dispositif devra encore être prouvée à plus large échelle et à plus long terme. Néanmoins, ces premiers résultats plus qu'encourageants ont convaincu la police des transports d'installer ces affiches dans les parkings vélos de plusieurs gares de Grande-Bretagne. ●



France ⇒



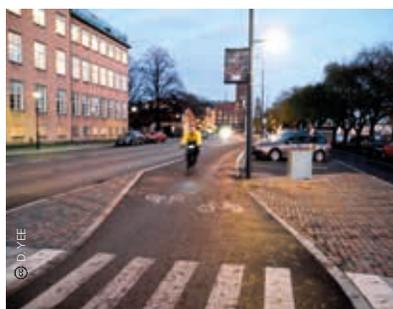
Faites vos « Coursavélo »

Faire ses courses à vélo, c'est facile... à condition toutefois de disposer du matériel adapté. Or c'est bien souvent le problème : nombreux sont ceux qui disposent d'un vélo, mais pas de sacoches ni même de porte-bagages ! C'est pourquoi Intermarché et Bricomarché viennent de lancer « Coursavélo », un chariot mis gratuitement à disposition de tout client qui en formule la demande, pour une durée de 24 ou 48h (moyennant 100 € de caution). Celui-ci a été conçu pour pouvoir être utilisé aussi bien à l'intérieur du magasin que pour être tracté par un vélo, une fois arrimé à la tige de selle. Il se compose de deux sacoches dont l'une, isotherme, permet de transporter les produits frais et les surgelés. Ce service, proposé depuis le mois de juillet dans une trentaine de points de vente en France, confirme l'intérêt croissant que porte le secteur de la grande distribution au vélo... et c'est une excellente nouvelle ! ●

www.koursavelo.fr

Suède ⇒

Un asphalte « spécial cyclistes »



Deux chercheuses suédoise de l'Institut Royal de Technologie (KTH) – et cyclistes de surcroît – travaillent actuellement à la conception d'un asphalte qui permettrait de réduire les chutes à vélo ainsi que leur gravité. L'idée : mélanger à de l'asphalte classique une certaine proportion de caoutchouc recyclé à partir de pneus de voiture usagés. Cet additif permettrait de rendre la

surface moins glissante, mais également d'absorber en partie les vibrations en cas de choc. Les deux chercheuses espèrent également que ce futur revêtement permettra de réduire l'usure des pneus. Après les tests en laboratoire, ce nouveau type d'asphalte devrait être testé en conditions réelles, à des endroits où les chutes de cyclistes sont fréquentes. ●

SOURCE : TREEHUGGER



Velo-city : nos bénévoles racontent

Cette année, pour la toute première fois, notre association a offert à trois de nos membres actifs – Gauthier, Richard et Bruno – la possibilité de participer au congrès Velo-city à Vienne. Cette conférence est toujours l'occasion d'apprendre et d'échanger et, pour les militants bruxellois et wallons que nous sommes, c'est également l'opportunité de nous sortir le nez du guidon en découvrant d'autres réalités cyclistes, notamment au travers de la découverte de la ville hôte.



VELO-CITY S'INSCRIVAIT DANS LA SEMAINE DU VÉLO À VIENNE. OUTRE LES NOMBREUSES CONFÉRENCES, LA SEMAINE A DONC ÉTÉ PONCTUÉE DE MULTIPLES MANIFESTATIONS «VÉLO» TOUT PUBLIC (EXPOSITION, PARADES, FILMS...).

Velo-city brasse une quantité impressionnante d'informations, allant des réflexions les plus générales aux renseignements les plus pointus. Au vu du grand nombre de conférences, tables rondes, ateliers et autres discussions, trois paires d'oreilles supplémentaires n'étaient pas de trop ! C'est de plus un excellent moyen de diffuser informations et bonnes pratiques plus directement au sein de nos locales et régionales. À l'heure où vous lisez ces lignes, un retour « en live » aura déjà eu lieu, mais si vous n'avez pas eu la chance d'y participer, ces trois morceaux choisis vous donneront un petit aperçu de cette édition 2013.

Gauthier Le Bussy
GRACQ Gembloux et président du TEC Namur-Luxembourg
 « Vélo et transports publics : des alliés objectifs »

Dans le monde complexe de la mobilité, faut-il encore opposer les modes actifs et les modes motorisés ? Sans contester la nécessité de l'usage de la voiture dans l'organisation actuelle de nos sociétés, n'est-il pas de plus en plus évident qu'il faut considérer la marche, le vélo, le bus et le train comme des « alliés objectifs » dans la facilitation du report modal et la formulation d'alternatives crédibles à notre « auto-dépendance » ?



Le vélo, même à assistance électrique, ne pourra apporter toutes les solutions, particulièrement dans le contexte du vieillissement de la population. Il nous faudra redessiner les villes et villages, modeler la circulation, aménager l'accessibilité ou repenser de nombreux services. C'est ainsi que plusieurs lignes du nouveau tramway de Montpellier sont doublées de pistes cyclables et de véloparcs pour favoriser le report modal et l'intermodalité vélo-bus plutôt que de substituer l'un à l'autre !

L'organisation de nombreuses conférences sur la coexistence vélo-bus en présence de nombreux représentants des exploitants de bus est le signe d'une évolution importante des mentalités. Formons le vœu que les prochaines éditions de Velo-city permettent d'améliorer le dialogue avec « le monde de l'automobile » !

Richard Craddock
GRACQ Schaerbeek
 « Une culture florissante du vélo »

La ville impériale de Vienne est une des plus belles villes au monde, mais comment se présente-t-elle au cycliste ? Un congrès international dédié au vélo est loin d'être une occasion « neutre » d'expérimenter la circulation à vélo dans la ville, surtout lors d'une vélo-parade avec 4 000 cyclistes ! Néanmoins, rouler à Vienne fut intéressant et j'y ai senti une culture florissante du vélo.



L'infrastructure cyclable y est bien développée, avec des pistes marquées et des pistes séparées (même si la cohabitation avec les piétons n'est pas toujours évidente). Nous avons également trouvé une passerelle cyclo-piétonne, des projets de parkings vélos et des rues en cul-de-sac pour voitures permettant le passage des vélos.

À plusieurs reprises, nous avons emprunté la Ringstrasse, l'équivalent de la Petite Ceinture à Bruxelles, mais avec des pistes bidirectionnelles bien marquées et des feux cyclistes placés au niveau des yeux. Comme la Petite Ceinture, la Ringstrasse suit le tracé de l'ancienne enceinte de la ville, mais contrairement à Bruxelles, Vienne a lutté contre l'impression d'autoroute urbaine. Sa qualité architecturale procure un plaisir évident au cycliste qui y circule. Ailleurs, sur les axes principaux et secondaires, les vélos partagent des bandes bus/taxis, et doivent souvent croiser les rails du tram.

Vienne n'a malheureusement pas encore généralisé les sens uniques limités (SUL). Notre hôtel-pension se trouvant sur une rue à sens unique, nous étions directement confrontés au manque de SUL en rentrant chaque soir. Je me suis en tout cas senti très à l'aise en roulant à Vienne et j'y retournerais sans hésitation !



Bruno Van Zeebroeck

GRACQ Chastre

« Une belle ouverture sur le monde du vélo »

Nous étions 1 500 à Vienne : Européens, Américains, Africains, Asiatiques, experts en mobilité, responsables politiques, lobbyistes... Tous unis pour faire avancer la cause cycliste, témoigner de nos expériences et apprendre des expériences des autres. Voici quelques chiffres et informations que j'ai envie de partager.

> L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) estime que chaque kilomètre effectué à vélo rapporte 0,90 € à la société grâce aux bénéfices pour la santé.

> 133 millions d'euros permettaient au Danemark soit d'aménager 700 mètres de métro, soit de réaliser un réseau express vélo de 330 kilomètres. Le Danemark a (logiquement) opté pour le réseau vélo.

> D'ici 2050, 95% des déplacements effectués dans le monde auront lieu en dehors des pays occidentaux et quasi uniquement en ville. Quel défi pour ces villes déjà surchargées ! Le vélo y sera indispensable, selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

> À Oxford, 20% des déplacements domicile-travail se font à vélo, sans qu'il y ait d'infrastructures cyclables séparées. Une analyse des besoins des différents groupes de cyclistes (dix au total) a été la clé pour y arriver. La réduction de la vitesse du trafic, l'accès des vélos aux bandes bus couplé à une formation pour les chauffeurs de bus et quelques aménagements aux carrefours et giratoires créent pour 90% des adultes les conditions pour se mettre en selle. Pour les enfants et une minorité d'adultes, un réseau alternatif a été développé en utilisant des itinéraires calmes et peu fréquentés, mais ce deuxième réseau n'est pas nécessairement le plus rapide ni le plus court. ♦

www.transportparadise.co.uk/2013/06/low-cost-cycling-culture



Les « Hot Spots » de Velo-city

Pour cette édition 2013, dix-huit initiatives « vélo » exemplaires ont été sélectionnées à travers la ville (aménagement de rues ou de carrefours, immeuble « vélo » pilote, passerelles cyclo-piétonnes...). Notre chargée « recherche et développement » les a parcourues consciencieusement et vous a concocté un petit « best of » en images à ne manquer sous aucun prétexte !

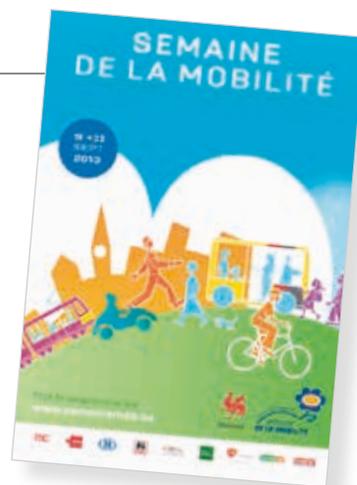
Découvrez-le en ligne dans la rubrique « Bibliothèque » de notre Intranet (mot de passe « cyclophile »). Pour toute info complémentaire à ce sujet, contactez Aurélie Willems (aurelie.willems@gracq.org – 02 502 61 30). ♦

Vienne a profité de la conférence VELO-CITY pour mettre en valeur une série d'aménagements « VÉLO » exemplaires. L'an prochain, c'est la ville australienne d'Adélaïde qui accueillera les congressistes cyclistes, et Nantes en 2015.



Une semaine pour changer les mentalités

Chaque année, elle est fidèle au rendez-vous : nous voulons bien entendu parler de la Semaine de la Mobilité (ou « SeMob » pour les intimes). Du 16 au 22 septembre, les régions et les communes vont s'attaquer à la lourde tâche de convaincre un maximum de citoyens qu'il est tout à fait possible d'utiliser moins la voiture. Les alternatives ne manquent pas : le vélo bien sûr, mais aussi les transports en commun, la marche, le covoiturage, voire le dos de chameau pour les plus fantasques d'entre nous...



La Caravane de la Mobilité Du 16 au 20/09

Découvrez les animations surprises de la Caravane de la Mobilité, qui se penchera chaque jour sur un mode de déplacement particulier. La Caravane débutera sa tournée dès le samedi 14/09 à Ottignies, dans le cadre du Beau Vélo de RAVEl, avant de faire escale dans cinq villes wallonnes sur le temps de midi :

- > le lundi 16/09 à Tournai (train)
- > le mardi 17/09 à Charleroi (bus)
- > le mercredi 18/09 à Arlon (covoiturage)
- > le jeudi 19/09 à Namur (intermodalité)
- > le vendredi 20/09 à Liège (vélo)

La fête du vélo à Liège – 20/09

Après Namur l'an passé, c'est à Liège d'accueillir cette année la fête du vélo, le vendredi 20 septembre. À cette occasion, de nombreuses activités prendront place dans le quartier de la Place Saint-Lambert, et notamment la clôture du « Défi Vélo ».

- > 12h15 : spectacle de la Ligue d'Impro sur le thème du vélo
- > 13h00 : tentative de record du plus grand vélo du monde
- > 18h30 : cortège vélo dans le centre-ville
- > 19h30 : concert vélo-électrifié de Max Vandervorst



© L.SOEITE

En Wallonie

Une semaine, deux défis !

Durant la Semaine de la Mobilité, le « Défi des familles » suivra le quotidien de dix familles qui tenteront d'abandonner la voiture pour leurs trajets domicile-travail et domicile-école.

Vous souhaitez aussi relever un défi ? Alors joignez-vous au « Défi Vélo » organisé dans le cadre de « Tous vélo-actifs » : tous les Wallons – et en premier lieu les employés des entités pilotes « Tous vélo-actifs » – sont invités à utiliser leur vélo sur le chemin du travail dans un but bien précis : totaliser ensemble 16 844 km.

Pourquoi ce chiffre ? Pour la simple et bonne raison que la superficie de la Wallonie est de 16 844 km². Au fur et à mesure que les participants encoderont leurs kilomètres à vélo en ligne, la carte de la Wallonie se « remplira » progressivement. Il est important de mobiliser un maximum de participants : inscrivez-vous en ligne sur www.veloactif.be pour relever le défi !



À Bruxelles



© S. MIGNON

À Bruxelles, la Semaine de la Mobilité se clôturera sur le traditionnel Dimanche sans voiture et sa cohue de cyclistes d'un jour (ou davantage, on l'espère). Le GRACQ y sera bien évidemment présent au travers de stands dans les différents « villages ». Mais le reste de la semaine sera également ponctué d'événements « vélo ».

« Les cyclistes comptent ! »

Du 16 au 20/09

En 2012, vous étiez plus de 300 à recenser les voitures et les cyclistes passant dans votre rue. L'analyse effectuée sur la base des 381 comptages a mis en exergue l'importante présence des voitures sur les voiries locales tandis que les cyclistes sont de plus en plus nombreux sur les grands axes. L'expérience a également démontré l'intérêt réel que portent les citoyens à la mobilité au sein de leur quartier ! C'est la raison pour laquelle Pro Velo EVENT réitère l'action cette année ! Du 16 au 20 septembre, les Bruxellois sont invités à compter les voitures et les cyclistes de passage dans leur rue. Pour connaître les modalités de participation ou pour en savoir davantage sur les résultats de l'an passé, rendez-vous sur www.lescyclistescomptent.be.



« À vélo, vous y seriez déjà ! »

Le 17/09

Le vélo, c'est le remède anti-bouchons ! Les cyclistes le savent bien, encore faut-il en convaincre les hordes d'automobilistes qui s'impatientent matin et soir dans des files sans fin ! La régionale GRACQ – Fietzersbond mènera une action de sensibilisation le mardi 17/09. Vous êtes invités à y prendre part, mais sachez qu'il vous est également possible de mener votre propre action dans votre commune : les visuels (modifiables) ainsi qu'une fiche-action sont disponibles sur l'Intranet de notre site, dans la rubrique « documents des locales » : usez et abusez-en ! (Pour rappel, vous pouvez accéder à notre Intranet grâce au mot de passe « cyclophile »).

Cycle Chic Parade & Apéro Vélo

Le 18/09

Au quotidien, vous avez la « cycle chic attitude » et vous voulez véhiculer l'image que le vélo a de la classe ? Alors mettez-vous sur votre trente-et-un et rejoignez-nous le mercredi 18 septembre à 17h30 pour participer à la première Cycle Chic Parade à Bruxelles. Ce tour, d'une durée d'une heure, déambulera dans les quartiers « hype » de Bruxelles et ralliera vers 19h l'exposition photo de Cycle Chic Brussels à la place de la Monnaie. C'est également là que se tiendra l'Apéro Vélo, à l'occasion duquel seront décernés les « Bike Experience Awards » aux entreprises qui ont récolté le plus de points lors du concours Bike Experience en mai dernier.

www.cyclechic.be

EN WALLONIE COMME À BRUXELLES, NOTRE ASSOCIATION PROFITERA DE CETTE SEMAINE POUR METTRE LE VÉLO EN VALEUR AU TRAVERS D'ACTIVITÉS DIVERSES : STANDS, APÉROS, BALADES, ACTIONS MILITANTES, INAUGURATION D'AMÉNAGEMENT... RENSEIGNEZ-VOUS AUPRÈS DE VOTRE SECTION LOCALE !



Pour en savoir davantage sur les activités qui se tiendront à l'occasion de la Semaine de la Mobilité :

- > en Wallonie : www.semainemob.be
- > à Bruxelles : www.dimanchesansvoiture.irisnet.be
- > au GRACQ : www.gracq.org/PROJETS/SeMob



Citoyens et mobilité : la vision biaisée des élus

Les élus rechignent encore trop souvent à réduire l'espace dévolu à l'automobile pour le restituer aux modes actifs. Nous avons tous en tête des exemples d'opposition à la création d'un piétonnier ou encore au marquage d'une piste cyclable : inutile de chercher bien loin ! Pas question de mécontenter les citoyens automobilistes, qui doivent être largement majoritaires si l'on en croit la prédominance de la voiture dans nos rues... Mais finalement, est-ce que cette vision très « auto-centrée » de la mobilité correspond réellement aux attentes des citoyens ?



On observe la même tendance lorsqu'on s'intéresse plus spécifiquement à la mobilité cycliste. Lors d'un sondage d'opinion mené en 2000 à Vienne³, 54 % des politiques déclarent que seule une minorité de la population est intéressée par l'extension du réseau cyclable et 4,5 % que la population n'y voit aucun intérêt. Cette même enquête a pourtant démontré que la grande majorité des citoyens souhaitaient que le vélo soit mieux pris en compte dans les politiques de mobilité (93 %), et que le réseau cyclable soit développé, même au détriment de la voiture (84 %). Si l'on se concentre uniquement sur les automobilistes de l'échantillon (c'est-à-dire les personnes qui utilisent leur voiture au moins quatre fois par semaine), ces chiffres sont de 88 % et de 73 %. L'opinion générale se prononce donc très clairement en faveur du vélo !

Bon nombre d'enquêtes menées sur ce sujet en Europe mettent en évidence le décalage quasi systématique qui existe entre l'opinion des citoyens en matière de mobilité, et l'idée que se fait le politique de cet avis citoyen. Ainsi, les élus imaginaient la population bien plus frileuse en matière de mobilité active qu'elle ne l'est en réalité, comme le démontre une enquête européenne de 1991 sur l'accessibilité aux centres-villes¹.

L'étude a également montré que les politiques apprécient parfois mal les barrières à la mise en selle : alors qu'ils minimisent particulièrement le sentiment d'insécurité lié à l'intensité du trafic, ils surestiment très largement l'incapacité physique des citoyens à rouler à vélo.

Faut-il donner la priorité sur l'automobile :	Grand public	Grand public vu par les élus	Élus
Aux piétons	85 %	43 %	90 %
Aux transports publics	84 %	49 %	85 %
Aux cyclistes	73 %	30 %	69 %

Ce même type d'enquête menée en France en 1996 obtient des résultats similaires : si l'opinion des administrés est sensiblement identique à celle des élus, ceux-ci surestiment systématiquement l'attachement des citoyens à l'automobile².

	Grand public	Grand public vu par les maires	Maires
À votre avis, faut-il limiter l'usage de la voiture afin d'améliorer la circulation en ville ?	72 %	27 %	68 %
Êtes-vous plutôt d'accord pour limiter fortement le stationnement dans le centre-ville ?	65 %	36 %	75 %
Êtes-vous plutôt d'accord pour créer plus de zones piétonnes ?	84 %	71 %	89 %



Réseau cyclable à Vienne.

1/ Enquête européenne sur l'accessibilité aux centres-villes. Comparaison entre les attitudes des électeurs et celles des élus, UITP, CEE, Bruxelles, 1991.

2/ GUIDEZ & MEYER, Les transports urbains en province. Citadins/maires : le décalage, ADEME, CERTU, GART, UTP, 1999.

3/ AUSSERER & RISSER, Cycling in Vienna – Differences in attitudes between cyclists and politicians, Velo-city 2001.

L'exception belge ?

Qu'en est-il de la Belgique ? De tels résultats seraient-ils impensables ? L'attachement du Belge à son automobile est-il plus prononcé que dans les autres pays européens ? Rien n'est moins sûr. Si l'on en croit l'enquête européenne précédemment citée, la Belgique se situe dans la moyenne : les Belges sont une très large majorité à réclamer des politiques de mobilité orientées vers des modes plus respectueux de l'environnement (84%), et plus de 50 % d'entre eux estiment que les décideurs politiques les jugent plus favorables à la voiture qu'ils ne le sont en réalité. Certes, les chiffres ne sont pas récents, mais ils prouvent cependant que la Belgique n'est pas une exception dans le paysage européen et qu'il n'existe chez nous aucune « prédisposition automobile » !

On peut malgré tout s'étonner de cette opinion massivement favorable aux transports actifs alors que dans notre pays, 65 % des déplacements s'effectuent en voiture. Une première piste d'explication réside dans les nuisances liées à la circulation motorisée (embouteillages, pollution atmosphérique, pollution sonore, insécurité routière...), particulièrement fortes en milieu urbain. En Belgique, le temps consacré aux déplacements est de 72 minutes par jour et par personne⁴. Or même lorsqu'ils ne se déplacent pas – soit pendant les 1368 minutes restantes – les individus sont malgré tout soumis aux répercussions du transport, des répercussions presque uniquement imputables à l'automobile. Ainsi, la pollution atmosphérique constituerait un problème important pour 76 % des Bruxellois ainsi que pour 72 % des Liégeois et des Anversois. Liège et Anvers placent même la qualité de l'air dans le « top 3 » de leurs préoccupations. Le bruit est quant à lui considéré comme un problème par 66 % des Bruxellois, 57 % des Liégeois et 52 % des Anversois⁵.



© M. BAIRD

Attitude vs comportement

Il est donc tout à fait compréhensible que les citoyens appellent un changement de mobilité globale, pour une meilleure qualité de vie. Mais il y a cependant une différence entre l'attitude des citoyens (leur opinion en matière de mobilité) et leur comportement (leur capacité à réellement modifier leurs habitudes de déplacement). Il y a ceux qui souhaitent que le changement de mobilité provienne « des autres », sans avoir eux-même à modifier leur comportement. Puis il y a aussi les « captifs » de l'automobile, qui peuvent difficilement modifier leurs habitudes de déplacement de manière individuelle, par exemple en raison des politiques d'étalement urbain qui ont prévalu ces dernières décennies du fait du taux croissant de motorisation.



© O. RICH

L'exemple de la « maman-taxi » est, à cet égard, tout à fait éclairant. « *Aucun parent ne peut briser seul le cercle vicieux de l'accompagnement des enfants en voiture à cause du danger lié à l'accroissement du trafic. Seule une politique globale de modération de la circulation peut y parvenir. Ainsi, les parents peuvent appeler de leurs vœux une telle politique, tout en refusant de renoncer à accompagner leurs enfants en voiture pour des raisons évidentes de sécurité, tant que cette politique ne sera pas pleinement effective.* »⁶

4/ BELDAM, enquête sur la mobilité quotidienne des Belges, 2012.

5/ Enquête d'opinion sur la qualité de vie dans les villes européennes, Eurobaromètre, UE, 2010.

6/ HERAN F., *Déplacements urbains : pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés*, Transports Urbains n°102, 2000.

OPTER POUR D'AUTRES MODES DE TRANSPORT NE RELÈVE PAS TOUJOURS D'UN CHOIX INDIVIDUEL : TOUT EN ÉTANT FAVORABLES AUX MODES ACTIFS, DE NOMBREUSES PERSONNES SE RETROUVENT AINSI «CAPTIVES» DE LA VOITURE POUR LA MAJORITÉ DE LEURS DÉPLACEMENTS.



D'autre part, les citoyens peuvent se prononcer majoritairement en faveur des modes actifs sans pour autant accepter d'emblée l'ensemble des mesures qui favoriseraient leur développement.

Plusieurs études menées au Royaume-Uni dans les années nonante ont démontré que les mesures améliorant directement les autres modes (création de pistes cyclables, de parkings de dissuasion, amélioration des transports publics...) suscitaient une forte adhésion, au contraire de mesures uniquement destinées à limiter l'usage de la voiture (péage urbain, taxe sur les carburants...). Des chiffres tout récents⁷ confirment cette tendance mais traduisent également une radicalisation en faveur de l'automobile : les Britanniques – et ils ne sont probablement pas les seuls – sont de moins en moins favorables à des mesures restreignant leur liberté d'utilisation de la voiture, car ils estiment – à tort ou à raison – ne pas avoir d'alternative. Et si une grande majorité s'accorde sur le fait que chacun devrait réduire son utilisation de la voiture pour des raisons environnementales (56 % pour, 15 % contre), la moitié des répondants estime néanmoins qu'agir individuellement ne sert à rien si les autres ne s'y mettent pas. On constate encore une fois le décalage entre l'attitude et le comportement !

LES MESURES DESTINÉES À AMÉLIORER LES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT RECUEILLENT D'AVANTAGE L'ADHÉSION QUE CELLES DESTINÉES À LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE.

Ce décalage permet aussi d'expliquer, du moins en partie, l'idée fausse qu'ont les élus des attentes des citoyens en matière de mobilité. D'autres explications sont également avancées, comme le fait que les politiques évaluent les attentes des citoyens en fonction de leurs propres pratiques de mobilité ou encore l'influence de certains groupes – lobby automobile, associations de commerçants... – dont la voix porte davantage que la majorité silencieuse.

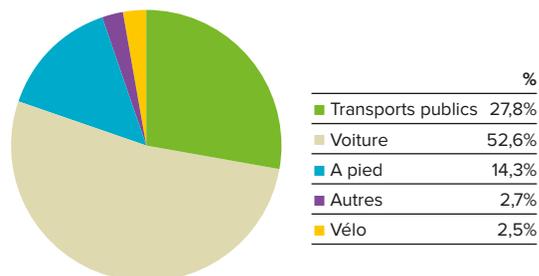


Les commerçants et la mobilité

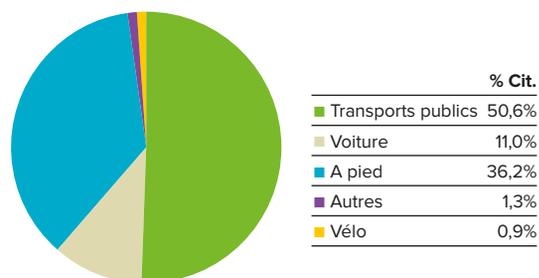
Les associations de commerçants constituent des groupes de pression dont il ne faut pas sous-estimer l'influence, notamment par rapport aux politiques communales de mobilité. Or il apparaît que les commerçants des centres urbains méconnaissent souvent les habitudes de déplacement de leur clientèle.

Une enquête relative à quatre noyaux commerçants bruxellois en 2011⁸ confirme les tendances déjà observées dix ans auparavant : la question de la proximité est dans tous les cas le critère prédominant dans le choix du noyau pour effectuer ses achats, la clientèle se déplaçant majoritairement à pied ou en transports en commun. Un critère que négligent pourtant les commerçants dans les motivations de leur clientèle, des commerçants qui surestiment en outre systématiquement la proportion de clients qui viennent faire leurs courses en voiture, comme le montrent ces graphiques relatifs au goulet Louise.

À votre avis, quel(s) mode(s) de transport vos clients utilisent-ils pour venir faire des achats dans ce quartier ?



Mode de transport utilisé par les clients pour le trajet aller



^{7/} British Social Attitudes Survey 2012 : public attitudes towards transport, DfT, Londres, 2013.

^{8/} Étude de l'accessibilité des commerces dans la Région de Bruxelles-Capitale, Espaces Mobilités & Sonocom, Bruxelles, 2011.

Lorsqu'on les interroge sur les principaux obstacles qu'ils rencontrent lorsqu'ils se déplacent pour effectuer des achats, les clients citent logiquement en priorité des difficultés liées aux transports en commun (fréquence trop faible, trop de monde...). Lorsqu'ils doivent évaluer ces mêmes obstacles pour leur clientèle, les commerçants mentionnent quant à eux la difficulté de se garer ou le coût du stationnement... soit des préoccupations d'automobilistes, qui sont également bien souvent les difficultés qu'ils rencontrent eux-mêmes pour accéder à leur propre commerce ! Il n'est pas étonnant dès lors de rencontrer une opposition parfois forte des associations commerçantes lorsqu'il s'agit de restreindre la « liberté automobile » (parking payant, limitation de la circulation automobile...) aux abords des magasins.

En conclusion...

Bien que la question soit très complexe, il est clair que toutes les raisons citées précédemment expliquent, du moins en partie, le biais qui peut exister entre les véritables attentes des citoyens et la vision qu'en ont les élus. Ce décalage n'est malheureusement pas sans impact sur la concrétisation des politiques de mobilité durable, donc sur la qualité de vie dans nos centres urbains.

S'il nous faut tirer un enseignement de ce constat, c'est qu'il est parfois nécessaire de passer outre à certaines critiques pour atteindre des objectifs ambitieux, car c'est bien souvent sur le long terme que l'on pourra vraiment juger de la réussite d'un projet. En matière de mobilité, les exemples chez nous comme à l'étranger sont légion...

F. CUIGNET

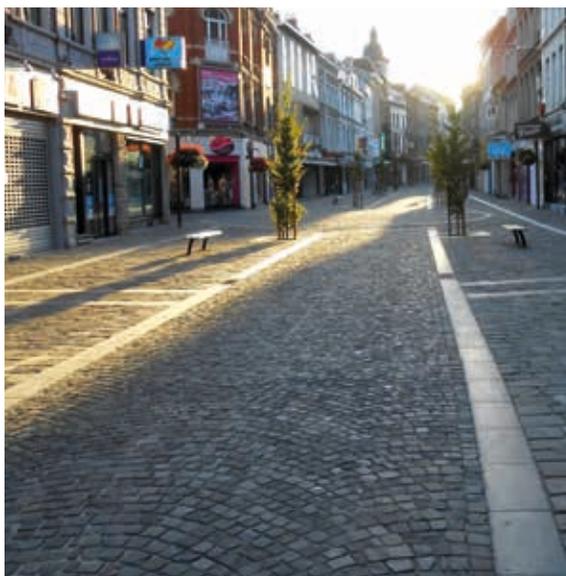


Verviers : du « semi-piétonnier » au piétonnier

En mars 2012, Verviers inaugure le nouveau piétonnier des rues Brou, Harmonie et Pont-Saint-Laurent. Ce n'était pourtant pas le projet initialement prévu pour cet axe commerçant, comme le précise Grégory Mercier, conseiller en mobilité : « *La question de la mise en piétonnier s'était posée lors de l'élaboration du Plan Communal de Mobilité. Cette décision impliquait beaucoup de travaux car il aurait fallu reporter le trafic sur d'autres axes. Au final, il été décidé de mettre en place un « semi-piétonnier », en augmentant l'espace pour les piétons mais en autorisant le passage des véhicules* ». Le projet nécessitait également la suppression d'emplacements de parking. « *La plus grosse étape, ça a été de le faire accepter par les commerçants* ».

Mais au fil des travaux, l'opinion des commerçants évolue, et ce sont finalement eux qui réclameront la mise en place d'un « vrai » piétonnier aux autorités communales. « *La zone de chantier était complètement fermée à la circulation automobile*, explique Martine Job, qui s'occupe de la gestion du centre-ville. *Et malgré les travaux, les clients s'approprièrent vraiment l'espace, les parents n'étaient pas obligés de surveiller sans cesse leurs enfants... Les échos étaient positifs ! L'association des commerçants a alors mené une enquête, et la majorité des commerces se sont prononcés en faveur du piétonnier, surtout l'horeca.* » Depuis lors, sur l'axe Brou-Harmonie, c'est shopping sans voiture !

LES COMMERÇANTS
DES CENTRES
URBAINS
SURESTIMENT BIEN
SOUVENT LA
PROPORTION DE
LEUR CLIENTÈLE QUI
SE DÉPLACE EN
VOITURE.





© M. MAZZOLI

L'exemple de Graz

LORS DE SON LANCEMENT À GRAZ, LA «VILLE 30» RECUEILLAIT SEULEMENT 30% D'ADHÉSION, UN CHIFFRE QUI DÉPASSE LES 80% DIX ANS PLUS TARD.

Graz, deuxième ville d'Autriche, est connue pour être la première ville en Europe à avoir généralisé le 30 km/h dans son centre-ville. Pourtant, l'adoption d'une telle mesure n'a pas suscité d'emblée l'adhésion de la population. Là aussi, l'après-guerre a été caractérisé par l'encouragement de la voiture : en 1973, 47 % de la population se déclare davantage favorable à la voiture qu'aux modes de transports écologiques. Mais dans cette ville enclavée dans les montagnes, la politique du « tout-voiture » a des conséquences désastreuses sur la congestion urbaine et sur l'environnement. La voiture est pointée du doigt dans la dégradation de la qualité de l'air et les mentalités évoluent : en 1989, ils ne sont plus que 15 % à être favorables à l'automobile contre 85 % en faveur des transports écologiques. Pourtant, à cette même époque, les leaders d'opinion continuent à penser que plus de la moitié des habitants soutiennent l'automobile !⁹

Malgré tout, un « plan de transport multimodal » se met en place à la fin des années quatre-vingts, qui voit l'amélioration des transports publics et l'extension des zones piétonnes et du réseau cyclable. C'est dans ce contexte qu'émerge l'idée de créer une « zone 30 » généralisée, soutenue notamment par le maire et son adjoint. Dès le départ, le projet doit faire face aux critiques : une partie des élus n'est pas convaincue par la mesure, la presse locale se montre pour le moins réticente, et l'idée rencontre une ferme opposition au sein de différents groupes d'intérêt (Chambre du commerce, clubs automobiles, syndicat travailliste...). Les détracteurs réclament une consultation populaire avant toute décision. Difficile de se prononcer en toute connaissance de cause tant que l'on n'a pas constaté les effets concrets d'une telle mesure, rétorquent les instigateurs du projet, qui proposent alors une phase de test d'une durée de deux ans.

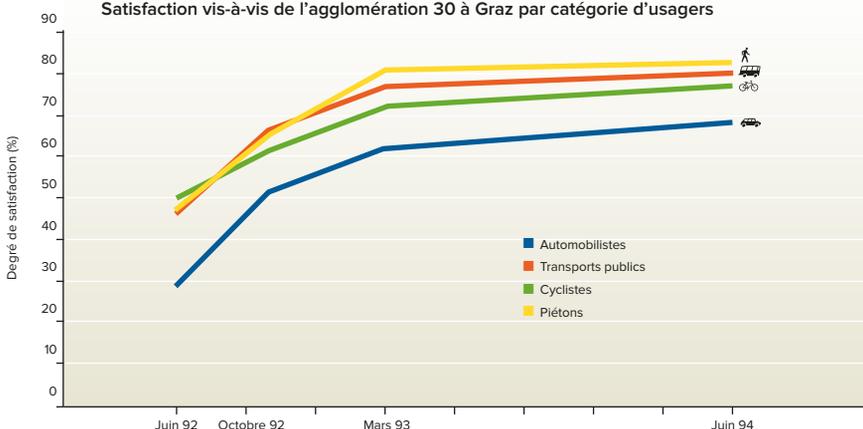
Alors que 76 % se déclaraient en faveur du 30 km/h en 1989, ils ne sont plus que 30 % en juillet 1992, à la veille du lancement de la phase test. Ce chiffre va pourtant rapidement évoluer après l'implémentation de la mesure : on relève 48 % d'avis favorables après un mois, et plus de 80 % dix ans plus tard !

Tout au long du processus, d'importants efforts en communication auront été déployés, auprès du monde politique comme du grand public : en amont du projet afin de l'expliquer et d'en faciliter l'acceptation, mais également en aval, pour informer des résultats engrangés.¹⁰



© J. HÜRNER

Satisfaction vis-à-vis de l'agglomération 30 à Graz par catégorie d'utilisateurs



© M. MAZZOLI

9/ BRÖG & ERL, Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ? - Allemagne, Centre de recherches économiques, 1996.
10/ FISCHER T., Traffic Safety in Graz, Graz Stadtbauverwaltung, 2010.



Un rang scolaire pour aller à l'école à vélo ?

Septembre, synonyme de rentrée scolaire... mais aussi un moment propice pour le lancement de nouveaux projets ! Et pourquoi pas sensibiliser petits et grands à une mobilité plus active en organisant un rang scolaire à vélo ? Le principe est simple mais la concrétisation l'est un peu moins. C'est pourquoi il existe des outils pédagogiques pour vous accompagner dans le développement d'un tel projet. Si vous avez envie de participer à l'extinction du terme « génération banquette arrière », foncez (sans excès de vitesse, bien sûr) !



L'ORGANISATION D'UN VÉLOBUS NÉCESSITE DE BIEN S'ENTOURER : POUVOIR COMPTER SUR UNE PETITE ÉQUIPE D'ORGANISATEURS MOTIVÉS, MAIS AUSSI SUR LA COLLABORATION DE PARTENAIRES (POLICE, COMMUNE, ASSOCIATIONS LOCALES...).

Le principe

À l'image d'un bus scolaire, le vélobus ou « rang scolaire à vélo » consiste en un ramassage d'élèves à vélo sur un itinéraire menant à l'école. Afin de garantir leur sécurité, les enfants sont encadrés par des adultes bénévoles, des parents la plupart du temps. Un parcours, un horaire précis ainsi que des points d'arrêt sont définis.

Selon Pro Velo, 60 à 70% des élèves du primaire souhaiteraient se rendre à l'école à vélo, mais leurs parents considèrent souvent que le chemin vers l'école est trop dangereux. Conséquence : un usage croissant de la voiture qui renforce l'insécurité aux abords des écoles. Le vélobus constitue donc une alternative intéressante pour les trajets inférieurs à 5 km. Le fait de rouler en groupe incite instinctivement les automobilistes à plus de prudence.

Les étapes à suivre

Un vélobus, ça ne s'improvise pas ! Voici quelques étapes essentielles à ne pas zapper.

> Réunir autour de vous des personnes motivées (enseignants, parents, élèves du secondaire...) pour l'organisation. La collaboration de la commune, de la police ou de toute autre association locale est un atout.

- > Réaliser une enquête auprès des élèves et des parents pour mieux connaître les habitudes de déplacement, les envies et les motivations de chacun. Cela vous permettra d'établir des propositions d'itinéraires avec les personnes intéressées.
- > Repérer les itinéraires et les tester préalablement en groupe (enfants et accompagnateurs) un jour calme afin d'être fin prêt le jour J.
- > Fixer clairement les règles du vélobus. Différentes questions d'organisation se posent : qui accompagne qui et quand, sur quel parcours ? Que se passe-t-il en cas de pluie ou d'empêchement d'un accompagnateur ? Comment le groupe traverse-t-il une rue ?
- > Bien communiquer autour du projet, être à l'écoute des participants, réaliser une évaluation et un suivi régulier du projet.

Pour en savoir plus

Si l'aventure vous tente, rendez-vous sur notre site (rubrique « A VELO » > À vélo à l'école) : vous y trouverez des liens utiles qui vous guideront dans la mise en place de votre vélobus. N'hésitez pas non plus à faire appel à des personnes ressources : des expériences de ramassage scolaire à vélo existent à Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Lonzée...

Et comme a dit André Gide : « *Il y a bien des choses qui ne paraissent impossibles que tant qu'on ne les a pas tentées.* »

A. WILLEMS





Le conseil « vélo » de... Bicyclik

Comment améliorer votre pédalage sans produits dopants ? En roulant à bonne hauteur de selle ! Vous pouvez aisément déterminer cette hauteur avec cette petite procédure.

- > Tout d'abord, déterminez la hauteur de votre entre-jambes. Pour ce faire, mesurez-le dos au mur à l'aide d'un livre cartonné.
- > Ensuite, multipliez le résultat obtenu par 0,885 (par exemple, si votre entre-jambe mesure 85 cm : $85 \times 0,885 = 75,2$ cm).
- > Reportez cette mesure de l'axe de votre pédalier (milieu de la vis) au dessus de votre selle.

Cette mesure est purement théorique mais très proche de la valeur idéale. Si vous n'êtes pas à l'aise, n'hésitez pas à redescendre votre selle : il faut trouver un juste milieu entre bon réglage et confort. Et mieux vaut mieux rouler trop bas que trop haut : le fait de rouler trop bas vous fatiguera plus vite tandis que trop haut, vous risqueriez de vous faire mal.



Bicyclik

Rue Chaussée 88B
4342 Hognoul
T 04 388 00 31

www.bicyclik.be

Avantage GRACQ : -10 % sur les vélos neufs.

Retrouvez les avantages offerts par nos vélocistes partenaires

www.gracq.org/SERVICES/velocistes

Joignez l'utile à l'élégance



Dites adieu à votre chemise humide de transpiration et à votre veste froissée dans votre sacoche ! Dans la catégorie « accessoires insolites », voici le CycloCintre. Comme son nom l'indique, ce cintre portable s'adapte à la tige de selle de votre vélo et vous permet de jouer les porte-manteaux ambulants, qu'il s'agisse de vous débarrasser de votre manteau le temps d'un trajet à vélo ou de transporter votre costume trois pièces au retour du pressing. Le CycloCintre est réglable (trois positions) et fourni avec une housse de protection imperméable munie de bandes réfléchissantes. Comptez 79 € pour commander cet accessoire en ligne.

www.cyclocintre.com

Vélo électrique : suivez le guide !

Tenté-e par l'achat d'un vélo à assistance électrique ? Alors ne ratez pas la dernière édition du guide belge E-Bike ! Celui-ci contient une multitude d'infos pratiques et techniques sur les VAE : technologies, conseils pour bien tester un VAE, tests comparatifs, foire aux questions et guide d'achat (prix, fiches techniques et cotation de tous les vélos électriques du marché). Ce guide est en vente à 4,95 € dans les Maisons des Cyclistes.



Et si vous êtes intéressé-e par un petit essai avant de vous lancer dans l'achat d'un VAE, sachez que les Maisons des Cyclistes proposent un vélo à assistance électrique en « test découverte ». En tant que membre du GRACQ, vous bénéficiez en outre d'une réduction de 10 % sur les tarifs de location.

Sur présentation de votre carte de membre, vous pourrez bénéficier de nombreuses réductions chez nos partenaires ! Découvrez l'ensemble de vos avantages sur : www.gracq.org/membre

CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

Agenda ⇒

Septembre ⇒

NAMUR – DU 6/09 AU 8/09 - DE 9H À 19H SALON VALÉRIANE

Du 6 au 8 septembre, le salon bio Valériane prend ses quartiers à Namur Expo. À cette occasion, le GRACQ de Namur sera présent à l'entrée, avec un stand d'information et un service de gardiennage de vélos. Les visiteurs qui rallient le site de Namur Expo à vélo bénéficieront d'une réduction de 50 % sur l'entrée au salon.

📍 Jean-Paul Dock – 081 73 66 22 – namur@gracq.org

WATERMAEL-BOITSFORT – SAMEDI 07/09 DE 14H À 17H30 FORMATION VÉLO-TRAFIC

Vous souhaitez (re)devenir cycliste, mais vous redoutez de circuler dans le trafic ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité ! La formation débute au kiosque à msique derrière la maison communale à Boitsfort.

www.gracq.org/vt

📍 Madgalena Swinarska – 02 672 80 62 (soir et w-e)
maw.boitsfort@yahoo.fr

VISÉ – DIMANCHE 08/09 À 13H30 JOURNÉE DU PATRIMOINE

Dans le cadre des Journées du Patrimoine, venez faire diverses découvertes à vélo à Eben-Emael (envrion 20 km). Rendez-vous à 13h30 au parking de l'île Robinson.

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

CHARLEROI – JEUDI 19/09 À 20H CONFÉRENCE « VÉLO »

Le GRACQ de Charleroi vous propose de parcourir en photos les voyages de Martine et Jacques à la découverte de Trappistes wallonnes à bicyclette : l'Abbaye de Scourmont (Chimay) et l'Abbaye d'Orval. Deux projet de plus au moins 400 km chacun au départ de Charleroi, sans réservation ni téléphone. La preuve que des voyages simples peuvent encore exister, notamment grâce à nos RAVeL.

📍 Hélène Moureau – 0498 72 09 35
charleroi@gracq.org

BRUXELLES – SAMEDI 21/09 DE 14H À 17H30 FORMATION VÉLO-TRAFIC

Vous souhaitez (re)devenir cycliste, mais vous redoutez de circuler dans le trafic ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité ! La formation débute au parc du Cinquantenaire, côté Mérode.

www.gracq.org/vt

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

Octobre ⇒

BRUXELLES – SAMEDI 19/10 DE 14H À 17H30 FORMATION VÉLO-TRAFIC

Vous souhaitez (re)devenir cycliste, mais vous redoutez de circuler dans le trafic ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité ! La formation débute au parc du Cinquantenaire, côté Mérode.

www.gracq.org/vt

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

NAMUR – SAMEDIS 26/10 ET 9/11 DE 10H À 15H FORMATION « CHANGEMENT D'ATTITUDES »

Quel changement voulons-nous provoquer ? Quelles sont les représentations du public par rapport à ce changement ? Cette formation organisée par Inter-Environnement Wallonie se déroulera sur deux journées : La première mettra l'accent sur l'origine et le rôle des attitudes, la seconde sera consacrée à l'application des notions théoriques à la mise en place de futures actions. Nombre de places limités, inscription obligatoire (la participation aux deux journées de formation est requise).

📍 Séverine Vanheghe – 081 22 35 95
severine.vanheghe@gracq.org

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



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 & env.	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
Chamont-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-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	Francis Doignies	T 0497 54 82 70
Ottignies-LLN	Bernard De Maet	T 0498 70 99 99
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
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 Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Karine Malpas	T 0476 23 12 30
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42



Les Maisons des Cyclistes, à votre service !

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

📍 www.maisondescyclistes.be (Wallonie)

📍 www.provelo.org (Bruxelles)

Hainaut

Ath	Frédéric Hennebicq	T 0495 50 66 67
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
La Louvière	Joseph Dermaut	T 064 22 28 81
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
Seneffe	Philippe De Troy	T 0477 47 12 16
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	Johan Tirtiaux	T 0496 80 56 73
Verviers	Jean-Pierre Bertels	T 0475 75 59 22

Luxembourg

Arlon	Halina Nagoda	T 0495 51 53 68
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

Flietsersbond : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois brussel@flietsersbond.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 Linkebeek : linkebeek@gracq.org).)