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

NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

BIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
Novembre – Décembre 2013
09

GRACQ mag

Bruxelles ➪
Du neuf à la régionale
p.3

Ciney ➪
Un « savoureux » succès
p.9

Intermodalité ➪
La cohabitation entre tram et vélo
p.12

À vous de jouer ! ➪
B22 & B23 : réclamez-les !
p.16

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

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
Fietsersbond · ECF European Cyclists' Federation · Pro Velo

NOS SOUTIENS
Wallonie · Banque Triodos La banque durable

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 ⇨

Côté mobilité active, ça bouge aussi !

Feuilletant ce matin l'édito d'une revue de mutualité, je découvre qu'une « alliance stratégique » va se produire dans les prochains mois entre trois organismes partageant les mêmes valeurs. C'est dans l'air du temps : en ces temps de crise, mieux vaut collaborer pour faire face aux aléas des restrictions budgétaires.

Mais quel rapport, me direz-vous, entre des mutuelles et notre chère association de soutien aux cyclistes ? Eh bien au vu des objectifs convergents entre le GRACQ et Pro Velo, une urgence se profile avant la fin de cette année : nous devrons voter le 30 novembre prochain, lors de l'assemblée générale, les modalités d'un rapprochement entre nos deux associations.

Bien sûr, de nombreuses questions se posent. Certains s'interrogent sur le pourquoi d'un rapprochement entre une association militante basée sur le bénévolat et une association qui propose essentiellement des services rémunérés. D'autres se demandent comment une structure d'une septantaine d'employés pourrait s'associer avec une association de membres (2300 environ) dont le travail est essentiellement non rémunéré.

C'est un fait : si nos deux associations ont un terreau commun, chacune s'est forgée son identité propre au fil du temps. Alors que les militants du GRACQ (les « jamais contents ») suent sang et eau sur le terrain pour obtenir une piste cyclable un peu correcte, Pro Velo assure pour sa part le développement d'une certaine culture vélo au travers de ses diverses activités (études, vélo-éducation dans les écoles, accueil des (futurs) cyclistes au sein des Maisons des Cyclistes, vélo-tourisme, évènementiel...). On trouve même déjà en Belgique une once de parcelle de « glamour vélo » : la famille royale filmée à la côte belge à vélo pendant les vacances, c'est déjà quelque chose, non ?

Mais revenons les deux pieds à la base des manivelles. Nos deux associations ont certes leurs particularités, et on aurait tort d'en sous-estimer le poids. Mais cela n'empêche nullement les permanents de Pro Velo comme les membres du GRACQ d'œuvrer à une aspiration commune – le développement du vélo – faisant transparaître ainsi la complémentarité de leurs moyens d'action.

C'est sous cet angle positif qu'il faudra se retrouver le 30 novembre, afin de déterminer dans quelle mesure nos deux associations peuvent exploiter cette complémentarité. Alors, à vos agendas pour bloquer cette date importante ! ●

BERNARD DE MAET – ADMINISTRATEUR

Pour prendre connaissance des deux premiers rapports concernant la faisabilité d'un rapprochement GRACQ – Pro Velo, rendez-vous dans la rubrique « Assemblées générales » de l'Intranet du GRACQ (mot de passe : cyclophile).

Région de Bruxelles-Capitale ⇨

Un nouveau « kern » pour la régionale

La régionale bruxelloise : vous connaissez ? Tant le territoire restreint de la région que sa complexité institutionnelle rendent l'action de cette instance « supra-locale » incontournable. L'arrivée d'un nouveau « kern » pour piloter la régionale est une excellente occasion de faire appel à toutes les énergies pour soutenir cette nouvelle dynamique. Pourquoi pas vous ?

Au fil de nos différentes publications, vous avez probablement eu vent des revendications portées par la régionale, notamment dans le cadre des cinq priorités défendues conjointement avec le Fietsersbond et EUCG (European Union Cyclists' Group). Vous vous souvenez sûrement de ces cyclistes habillés très chic qui ont décerné le « pavé d'enfer » à la commune d'Ixelles ou du championnat bruxellois de vol de vélo. Mais ce n'est là que la partie émergée de l'iceberg : derrière les actions médiatiques se cache aussi tout un travail de fond destiné à soutenir nos revendications.

Bref, vous l'aurez compris, l'action de la régionale repose sur l'investissement de bénévoles (vous !) aux profils très divers : de l'expert en aménagements cyclables à l'amateur de l'ambiance conviviale des actions de terrain. Cette possibilité de s'investir de diverses manières est d'ailleurs l'une des préoccupations du nouveau responsable, Benjamin Nieuwland : « *On a besoin de toutes les énergies, mais aussi de savoir plus précisément ce que les gens ont envie de faire au sein de la régionale*. »

Entouré d'un « kern » de trois personnes – Laurence Sailliez, Richard Craddock et Thierry Jimenez –, Benjamin souhaite également favoriser la communication entre locales bruxelloises. « *En tant que responsable de la locale de Molenbeek, il m'est arrivé de me sentir seul. Ce n'est pas toujours au seul niveau local qu'on peut agir et il est parfois difficile de savoir à qui s'adresser. Je trouve que cela a beaucoup plus de sens de s'unir au niveau bruxellois pour faire bouger les choses. L'un des rôles majeurs de la régionale est de renforcer ces liens entre locales et de les soutenir dans leur action*. »

Pour en savoir davantage ou vous joindre à une réunion, une action ou un projet de la régionale, rendez-vous sur http://www.gracq.be/regionaleBXL. ⬢

F. CUIGNET

© A. GALICIA

« À vélo vous y seriez déjà ! »

C'est sous ce slogan évocateur que les bénévoles du GRACQ et du Fietsersbond ont apostrophé les automobilistes immobilisés dans les files lors de la Semaine de la Mobilité. Cette action de sensibilisation menée par la régionale bruxelloise puis par les locales de Linkebeek, Saint-Josse et Ixelles a touché plus de 600 automobilistes qui, petit tracts et grandes pancartes aidant, se sont vus rappeler que se déplacer à vélo, c'est rapide et facile ! Cette action « clé sur porte » peut facilement être reproduite par votre locale : consultez la fiche-action n°21 disponible dans la rubrique « document des locales » de notre Intranet (mot de passe : cyclophile). ⬢

Wallonie ⇨

Une Semaine de la Mobilité sous le signe du vélo

DE NOMBREUSES LOCALES DU GRACQ ONT PRIS PART À CETTE SEMAINE AU TRAVERS DE STANDS, D'ACTIVITÉS LUDIQUES ET MILITANTES, DE BALADES THÉMATIQUES...

La Semaine de la Mobilité ne se limite pas à la promotion du vélo. Néanmoins, le « Défi vélo » et la fête du vélo organisée le vendredi 20 septembre à Liège ont donné une visibilité plus particulière à notre mode de déplacement favori.

Un défi vélo relevé haut la main !

Pour la Semaine de la Mobilité 2013, la Région avait lancé un défi aux Wallons : parcourir au moins 16 844 km à vélo pour des déplacements domicile/travail (16 844 km^2 est la superficie de la Wallonie). Environ 500 personnes se sont inscrites sur le site de la campagne officielle pour y noter leurs kilomètres quotidiens : principalement des travailleurs des entreprises du projet «Tous Vélo Actifs» mais aussi des cyclistes quotidiens hors du monde des grandes entreprises. Le record de participants est attribué à l'ULg, avec une vingtaine de navetteurs à vélo inscrits au Défi.

Résultat final : le défi a été largement relevé, avec 27 313 km enregistrés. Ce sommet symbolique cache cependant bien l'iceberg réel de la mobilité cycliste. En effet, sachant que 2% des Wallons se rendent au travail à vélo plus ou moins quotidiennement, on est encore loin d'enregistrer le million de kilomètres parcourus effectivement à vélo chaque semaine. Mais, médiatiquement, le compteur a bien tourné et l'attention a été attirée vers le vélo pendant cette semaine grâce à lui.

Fête du vélo à Liège

Chaque jour de la semaine du 16 au 20 septembre célébrait un mode de transport. Pour le vélo ce fut le vendredi 20/09 à Liège. Au programme : des animations « vélo » dans et autour d'un « village de la mobilité » établi place Saint-Lambert.

À cette occasion, l'agence Clepsydre, coordinatrice de la Semaine de la Mobilité 2013, avait planifié un record du monde original qui a été battu sur les quais liégeois : un vélo de six mètres de haut a roulé sur 110 mètres, sans assistance. L'équilibriste français à la manœuvre a réussi le pari commandité sur son grand vélo bleu (référence à la SNCB qui sponsorisait l'évènement). Ce vélo a été assemblé par l'atelier vélo *Calidifourchon* de Chaudfontaine.

On a aussi assisté à une remise de labels vélo aux entités du projet « Tous Vélo Actifs » (entreprises, universités, administrations...). Originalité de ce label : il reprend une cote de 0 à 5 étoiles qui évalue la politique cycliste de l'entité. Un classement qui permet de progresser en identifiant bien ses points faibles. Chacun est reparti avec son label et des mesures à mettre en œuvre pour améliorer l'accueil des cyclistes dans son entité.

Ensuite un cortège a rassemblé une centaine de cyclistes en fin d'après-midi, puis, comme l'an dernier, une trentaine de vélos ont pédalé le soir pour électrifier un concert éclectique de Max Vandervorst.

À noter aussi que pendant cette semaine, des communes wallonnes ont lancé plusieurs actions concernant le vélo, certaines ciblant les écoles. Des projets à poursuivre certainement... le reste de l'année aussi !

www.semainemob.be – www.veloactif.be

L. GOFFINET

Mons ⇨

Une « vraie » nouvelle piste cyclable

© JEAN-MARC DELFORGE

C'est ce 19 septembre 2013 que le GRACQ de Mons a inauguré la nouvelle piste cyclable qui relie le centre-ville au campus de la Haute École Louvain en Hainaut (HELHa) et de l'UCL-Mons.

Cette piste aboutit également à un carrefour où démarrent deux autres pistes cyclables permettant de rejoindre les villages de Saint-Symphorien et Spiennes. C'est une belle victoire pour la locale du GRACQ et pour les cyclistes montois qui portent ce projet depuis de très nombreuses années.

La route à quatre voies et à forte densité de trafic n'était pas praticable pour les cyclistes. Trois demi-journées sur le terrain avec les ingénieurs du Service Public de Wallonie (SPW) ont permis de tracer sur plan une ébauche de l'itinéraire cyclable. Le SPW a alors établi un cahier des charge et un budget. À l'époque, le GRACQ avait sollicité l'aide du recteur de l'université et du directeur de la Haute École afin d'obtenir l'accord de principe du ministre Daerden. Le budget finalement libéré était de 400 000 €.

En quoi cette piste est-elle remarquable ? Elle est tout d'abord en site propre et bidirectionnelle sur une bonne partie du tracé, des deux côtés de la chaussée ! Des barrières préviennent le stationnement illégal aux endroits critiques. Les traversées de routes et rues perpendiculaires sont clairement identifiées (piste rouge). La réinsertion dans la circulation est assurée de façon correcte par des aménagements spécifiques.

Ce fut un travail (de persuasion, sur site et de lobbying) de longue haleine, mais le résultat est au bout du tunnel. La locale du GRACQ a donc souhaité marquer le coup en fêtant l'inauguration. Une collaboration avec la HELHa a permis de réduire les frais et de disposer de locaux pour organiser une petite réception. Le ministre Di Antonio s'est déplacé pour couper le ruban. La Haute École Louvain en Hainaut a également fait sa part du travail en construisant (sous l'insistance du GRACQ) un abri couvert pour trente vélos ainsi que deux douches.

L. DOCQUIER

© JEAN-MARC DELFORGE

Chastre ⇨

9e édition de l'action « couques »

L'action « couques », c'est presque devenu une tradition à Chastre ! Une fois par an, les Gracquistes bénévoles se lèvent aux petites heures pour se poster devant les boulangeries de l'entité et des environs. Ce jour-là, chaque personne se présentant à vélo reçoit un bon à échanger contre une couque au choix. Objectif : encourager les cyclistes, souligner les avantages du vélo et si l'occasion s'y prête, avoir une petite discussion avec les autres clients. La neuvième édition de l'action couques a été organisée le 22 septembre dernier, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité et avec le soutien du vélociste Moving Store de Wavre. Au total, 75 cyclistes ont été récompensés pour leur coup de pédale, soit un client sur dix ! C'est un peu moins que l'année dernière (101 vélos en 2012) mais il faut dire que la météo n'était pas au beau fixe… Parmi les cyclistes à avoir affronté la grisaille, certains ne s'en cachent pas : ils ont enfourché leur vélo uniquement pour l'occasion. Mais nombreux aussi sont ceux qui nous ont lancé : « Mais moi, je viens toujours à vélo ! »

V. DUBOIS

Eupen ⇨

Dimanche sans voiture dans la zone de rencontre

Depuis six ans, la ville d'Eupen organise, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, un dimanche sans voiture dans le centre-ville. Cette année encore, le GRACQ local a participé à cet évènement et était présent avec des vélos comiques et un stand d'information. C'était l'occasion d'y présenter les résultats de l'enquête de l'an passé, qui proposait des pistes pour relier à vélo Eupen aux RAVeL 38 et 48. Les visiteurs avaient aussi la possibilité de remplir un questionnaire concernant leur utilisation du vélo ainsi que de formuler leurs souhaits concernant l'amélioration de l'infrastructure cyclable à Eupen. Près de trente cyclistes ont répondu à notre questionnaire : les résultats seront analysés puis transmis au conseil communal.

LE DIMANCHE SANS VOITURE ÉTAIT AUSSI L'OCCASION DE COLLECTER LES SOUHAITS DES HABITANTS CONCERNANT L'AMÉLIORATION DE L'INFRASTRUCTURE CYCLABLE À EUPEN.

Quelques semaines auparavant, le GRACQ d'Eupen avait organisé une campagne de sensibilisation dans la zone de rencontre – précédemment une zone 30 – pour en expliquer le fonctionnement aux usagers : les piétons et les cyclistes y sont prioritaires et la vitesse est à présent limitée à 20 km/h. C'est surtout pour les automobilistes que le changement pose des problèmes de compréhension. Souvent, le manque d'information génère des malentendus et parfois aussi des conflits entre automobilistes, cyclistes et piétons.

Pour mieux informer les usagers, nous avons distribué des tracts avec une explication de la législation actuelle concernant les zones de rencontre. Cette action a été bien accueillie par tous les usagers et nous espérons que cela mènera à un meilleur partage de l'espace par tous les usagers et un plus grand respect envers les usagers plus vulnérables.

A. FRANÇOIS

La Louvière ⇨

Une newsletter 100 % vélo

Les nouveaux box vélo de la gare.

Commune pilote « Wallonie cyclable », La Louvière ne dispose actuellement pas de section locale du GRACQ (avis aux cyclistes Louviérois !). Cela n'empêche pourtant pas la commune d'avancer : tout récemment, ce sont des box vélos sécurisés qui ont été installés à la gare du Sud. Mais s'il est important de réaliser des aménagements, encore faut-il informer la population des progrès accomplis. C'est précisément le rôle de la toute nouvelle newsletter, lancée en septembre dernier. « *L'idée est de cibler les gens intéressés par le sujet*, explique Frédéric Baland, le « Monsieur vélo » louviérois. *Principalement des habitants mais aussi des gens qui s'intéressent à ce qui se passe à La Louvière, par exemple parce qu'ils y travaillent*. »

La newsletter paraîtra à un rythme mensuel. Elle évoquera les aménagements et infrastructures destinés aux cyclistes, les évènements vélo (bourse aux vélos, atelier de contrôle, formation Vélo-Trafic...) ainsi que des conseils utiles. « *Il ne s'agit pas uniquement de présenter ce qui se fait de nouveau, mais aussi de faire découvrir certaines choses qui existent déjà, comme le Brevet du Cycliste, pour lequel nous recherchons des encadrants, ou des itinéraires pratiques que les gens ne connaissent pas nécessairement. Et on espère que les personnes qui reçoivent la newsletter vont agir comme des ambassadeurs et aider à transmettre les informations.* » À bon entendeur...

F. CUIGNET

Court-Saint-Étienne ⇨

Une commune de plus en plus cyclable

Pôle intermodal de Beaurieux.

Vallée de l'Orne.

Lorsque je suis arrivé avec ma famille à Court-St-Étienne il y a quinze ans, rien n'y était aménagé pour le vélo. Les cyclistes étaient peu nombreux et, avec notre remorque, notre vélo additionnel et nos sièges pour bébés, on nous repérait bien au village.

Depuis lors, nos enfants ont grandi et le nombre de cyclistes aussi, si bien que nous passons un peu plus inaperçus. Tant mieux. En relisant le courrier que j'adressais au Collège communal en 2001 au nom du GRACQ, je vois que presque tout ce que nous avions demandé a été réalisé. Nos demandes réalistes ont rencontré un bon écho auprès d'un échevin des travaux pragmatique qui, avec l'aide de la Région wallonne, a pu améliorer concrètement la situation en quelques années.

Court-St-Étienne est située au confluent de trois rivières : la Dyle venant de Genappe, la Thyle de Villers-la-Ville et l'Orne de Mont-St-Guibert. L'ensemble de ces eaux poursuit sa course vers Ottignies et Wavre. Qui dit rivière dit vallée (plate) mais aussi coteaux (abrupts). Or, il y a dix ans, aucune vallée n'était cyclable, si bien qu'il fallait soit circuler sur des chaussées dangereuses, soit se taper des côtes carrément casse-pattes.

Des aménagements progressifs

Le premier bout d'aménagement obtenu en 2001 a été le chemin longeant le chemin de fer entre Ottignies et Court. Le chemin est asphalté depuis cinq ans et muni d'un bel éclairage. En 2004, une piste cyclable en site propre a été aménagée dans la vallée de l'Orne, entre Court et Beaurieux. De fil en aiguille, cet aménagement s'est amélioré à ses extrémités, permettant désormais de relier le centre de la commune à Mont-St-Guibert, à plat et en sécurité. En 2007, c'est un pré-RAVeL qui a été aménagé entre Court et Genappe, sur l'ancienne ligne de chemin de fer désaffectée. Prolongée ensuite vers Nivelles, la ligne vient d'être asphaltée de bout en bout et mérite désormais le titre de RAVeL à part entière.

Reste la vallée de la Thyle, dans laquelle est établie la ligne de chemin de fer en activité vers Villers et Charleroi. Il ne manque qu'un gros kilomètre dans la vallée pour relier le centre de Court et les villages de Faux, La Roche et Tangissart. L'ancien sentier assurant cette liaison a disparu avec le temps. Depuis trois ans, nous militons avec d'autres associations pour la réouverture du sentier, ce qui ne plaît pas à tous les propriétaires riverains. Forts d'une pétition de plus de 1 500 signatures, nous espérons obtenir satisfaction dans un an ou deux. Les moyens à mettre en œuvre sont assez conséquents, au niveau matériel et juridique. Mais le potentiel de cette vallée est important, aussi bien pour les élèves et les travailleurs que pour les visiteurs de l'abbaye de Villers-la-Ville. Un peu de patience, donc.

Parmi les autres réalisations, notons l'implantation de stationnement vélo aux points stratégiques (TEC et SNCB), le bon accueil fait à Pro Velo dans les écoles, l'organisation occasionnelle de visites de Court à vélo.

Reste maintenant principalement à obtenir un réaménagement complet de l'ancienne route provinciale allant d'Ottignies à Nivelles. D'importants travaux ont été réalisés par la Région à Ottignies, dont nous espérons la poursuite à Court prochainement, car la chaussée est le lieu d'implantation de la plupart des commerces, aujourd'hui vraiment difficiles d'accès à vélo.

J-L. DE WILDE

Vers Ottignies.

Ath ⇨

Une balade cyclo-ferroviaire

Le 23 août dernier, les 31 participants à la balade du GRACQ ont longé la ligne industrielle 287, ceci avec l'accord de la SNCB. Ces cyclistes ont voyagé à la façon d'un convoi ferroviaire !

Passage à niveau 73 : par GSM, nous obtenons le feu vert de la cabine de signalisation. Passage à niveau 74 : nous quittons la piste et prévenons le signaleur ; telles étaient les conditions. Cette piste, destinée uniquement aux agents de la SNCB est l'accès le plus direct et le plus sécurisé vers le nord de la ville et ce jusqu'au zoning de Ghislenghien (9 km). N'y passe qu'un train par jour. Seuls les riverains de la ligne osent l'emprunter : la SNCB ferme les yeux, la police ne verbalise pas... jusqu'au premier incident.

Le 18 juin 2013 : dans le cadre d'une opération mobilité organisée par l'intercommunale IDETA, le GRACQ pilote une dizaine de cyclistes selon un horaire donné. Ayant appris la présence d'un train croiseur, nous ne prenons pas de risques : au départ d'Ath, nous rejoignons Ghislenghien via les chemins de campagne, un parcours plus long et assez vallonné.

Lors d'une prochaine réunion de la locale, nous discuterons de la pertinence d'intégrer l'aménagement de cette piste au plan communal de mobilité douce. L'investissement sera important : clôture, repositionnement des feux des passages à niveau, entretien... Ces travaux ne risquent-ils pas de se faire au détriment de projets moins ambitieux mais raisonnables ? À noter qu'entre Ath et Ghislenghien, le TEC n'organise que trois voyages aller-retour par jour ouvrable. Trop peu, surtout en hiver. Mais là n'est plus notre mission.

C. DUPRET

Région de Bruxelles-Capitale ⇨

La fête de la charge fait le plein

Peut-être en avez-vous entendu parler, peut-être même y avez-vous participé : la Fête de la charge – le premier « évènement sportif utile à quelque chose » – a attiré de nombreux curieux ! Pour fêter ses quatre ans, le service de livraisons à vélo Dioxyde de Gambette avait lancé un sacré challenge : grimper à vélo la plus belle côte de Bruxelles, la rue du Mystère à Forest (14%). Pour corser le défi, les participants devaient parier sur le nombre de casiers de bières qu'ils seraient capables de transporter jusqu'au sommet de la côte.

Plus de soixante personnes ont tenté l'ascension avec charge, sans compter les nombreux supporters venus encourager les courageux grimpeurs. Le record a été établi à six casiers, soit une charge de 90 kg !

Mais au-delà de la compétition, l'idée était également de faire tester différents modèles de vélos de transport et de remorques, ce qui a été également très apprécié. Et le choix n'a pas manqué, puisqu'on a dénombré pas moins de treize vélos-cargos (dont neuf modèles différents) et six remorques.

On espère une seconde édition de l'évènement, qui est parvenu à joindre de manière très ludique (et festive !) l'utile à l'agréable. Certains participants parlent déjà de s'entraîner pour l'an prochain...

www.dioxyde-de-gambettes.com

F. CUIGNET

Joli succès pour « La Savoureuse »

Le 25 août dernier, la Savoureuse emmenait les amateurs de vieilles bécanes et de produits du terroir à la découverte du Condroz, sur un parcours de 20, 60 ou 90 km au choix. Initiée par la locale GRACQ de Ciney, la toute première édition de l'évènement a remporté un franc succès.

Maintenir la dynamique « Wallonie cyclable »[/1] par une journée de balade vintage, c'est un peu tiré par la moustache, non ? Eh bien non ! Au sein de la locale du GRACQ, cela nous a semblé essentiel en rassemblant autour d'un projet vélo tout une série d'acteurs locaux. Sur ce point, le projet est une réussite vu le nombre de partenaires engagés à nos côtés[/2].

L'autre objectif de cette journée était de démontrer aux cyclistes de tout bord et aux politiciens de la région que le Condroz est un bel endroit pour la pratique du vélo et que celle-ci ne demande qu'à être stimulée. De ce côté-là aussi, cette journée est une réussite. Que ce soit les échos reçus des participants ou la provenance de ceux-ci, on peut dire que le vélo dans le Condroz a du potentiel.

Et le vintage a de l'avenir : après une évaluation avec l'ensemble des partenaires et un sondage auprès des participants, une seconde édition est en préparation pour août 2014. Il vous reste quelques mois pour préparer/trouver un vélo et une tenue qui feront de cette journée, un moment inoubliable !

Visionnez la vidéo et les photos sur **www.lasavoureuse.be**.

P. JACQUEMIN

ILS EN PARLENT...

Camille Vassart

« Bien plus qu'une simple balade gourmande »

L'organisation était impeccable : parcours bien fléché, étapes sympas, bon équilibre des dégustations... avec du soleil en prime ! J'avais un vélo plus récent et j'ai donc moins joué le jeu à ce niveau-là. Mais le côté rétro donne vraiment un cachet supplémentaire, un « plus » qui fait la différence avec une simple balade gourmande.

Philippe Delchambre

« Le vélo, c'est vraiment inusable »

Pour une fois, le militantisme cycliste a vraiment débouché sur une réalisation positive, fun et vraiment dans l'air du temps. C'est bien plus qu'une action militante, c'est joindre l'utile à l'agréable. Et j'ai été impressionné de voir le nombre de personnes respectueuses de leur vieux vélo et qui prennent beaucoup de soin – et de plaisir ! – à se déguiser avec des vêtements assortis. C'est un loisir qui ne coûte vraiment pas cher. Et c'est la preuve que le vélo, c'est vraiment inusable.

© P.DELCHAMBRE

© A.MARNEFFE

Le vélosophe

« Une première organisée de main de maître »

Une première organisée de main de maître par Patrick Jacquemin et sa joyeuse équipe. [...] Outre le charme des routes du Condroz, les participants venus des quatre coins de la Belgique, de France, des Pays-Bas, du Luxembourg et même d'Angleterre ont également apprécié les dégustations de produits du terroir lors des escales gourmandes. Rayon vélo aussi, il y en avait pour tous les goûts : du vélo Pedersen au fixie, en passant par le vélo vintage selfmade ou encore le Brompton et quelques beaux vélos de collection. Il ne fait aucun doute que l'évènement se fera une belle place dans le calendrier des amateurs de vélo vintage. ✿

velosophe.wordpress.com

1/ Ciney a été retenue pour la première phase de « Wallonie cyclable », mais pas pour la seconde.

2/ La Maison du Tourisme Condroz-Famenne, l'Office du Tourisme de Ciney, la ville de Ciney, la Fédération du Tourisme de la Province de Namur, le Groupe d'Action Locale en Vrai Condroz, la Maison des Jeunes de Ciney, des producteurs locaux, des associations...

Charleroi

Sur les chemins de nos trappistes

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, le GRACQ de Charleroi était sur tous les fronts : village de la mobilité, Parking Day, sans oublier une conférence à l'Espace Environnement, dans un centre-ville dévasté par les travaux (ce qui encouragera peut-être les plus réfractaires à enfourcher un vélo).

Jacques et Martine Doucy nous ont offert une sympathique conférence sur leur périple à vélo autour du thème des bières trappistes. Le grand Jacques et ses 2,02 m d'enthousiasme expliquait qu'après avoir fait régulièrement « le tour de sa voiture et de son quartier » à vélo, il souhaitait « sauter le pas » et tenter la grande aventure.

L'idée était simple : partir avec Martine et leurs BM (belles machines) sur les routes de Wallonie pour rejoindre l'abbaye de Scourmont (Chimay) sans réservation de camping et sans GSM... mais avec préparation malgré tout. En six jours, nos deux cyclistes ont accompli plus de 400 kilomètres à vélo en choisissant de préférence des chemins de campagne, des RAVeL et des voies vertes, « même si c'était plus long ». Le bilan : de nombreuses rencontres, des paysages magnifiques, une seule et unique crevaison (si, si) et l'envie de recommencer. Quelques semaines plus tard, nouveau départ : pour Orval, cette fois.

Cet exposé, ponctué par un petit quiz à destination de l'assistance, fut très applaudi. La fin de soirée fut mise à profit pour déguster quelques verres d'Orval (nous en avons trouvé) et de Chimay dans une ambiance chaleureuse. Tard dans la soirée, nous avons rejoint nos vélos.

P. LOOCKX

Entreprise

Du sport en entreprise au vélo utilitaire

Il y a déjà quelques années, certains collègues s'étaient regroupés pour des séances de volley, de tennis ou de mini-foot. L'émulation aidant, la hiérarchie de l'entreprise a contribué à ces efforts de remise en forme, notamment via une « semaine du sport » : sur le temps de midi, chacun est invité à tester une activité sportive. Comme le cyclisme n'était pas encore dans le coup, un collègue m'a demandé d'organiser le « midi vélo ». Une excellente occasion de sensibiliser mes collègues au vélo utilitaire...

Nous voilà donc une dizaine sur nos vélos. J'ai tracé une promenade d'une quinzaine de kilomètres, qui n'est pas vraiment sportive, mais quand même : il faudra grimper le « mur » de Woluwe-St-Étienne ! Mais avant cela je montre à mes collègues que Haren est un charmant village plein de sentiers tout à fait praticables pour venir à vélo au bureau, ainsi que la foultitude de pistes cyclables et d'aménagements qui permettent de venir agréablement à vélo au boulot. Et ce n'est pas une blague : piste cyclable séparée devant les bureaux (on a vu mieux, mais elle existe), itinéraire cyclable régional (ICR) à 500 m, petites routes peu fréquentées et même la route « vélo » Bruxelles-Leuven balisée toute proche ! Plein d'arguments pour que nous soyons beaucoup plus nombreux chaque jour à vélo au boulot. Espérons que ce midi portera ses fruits !

S. SMETS

Autriche ⇨

En Tyrol autrichien

On savait le Tyrol autrichien attirant pour son environnement mais aussi pour la sécurité, bien réelle. Pour l'avoir vécu cet été, la montagne est belle (comme le chante Jean Ferrat) et cet environnement respecté.

Si la neige apporte son afflux de touristes très important en saison hivernale, cela permet d'offrir, l'été aussi, un équipement et un environnement de qualité, comme à la station de Serfaus alliée avec Ladis et Fiss. Des parkings sont situés aux extrémités de ces villes et un métro entièrement automatique traverse Serfaus avec quatre arrêts. La mobilité active y est développée : usage de vélos et de trottinettes électriques, segway et bien sûr six télécabines qui vous emmènent à divers lieux et altitudes.

Les sentiers et balades sont très bien balisés et les renseignements suffisants : la « pédifficulté » (suivant la couleur du point), le temps, les curiosités, les télécabines et la restauration en chemin... sans compter sur une innovation : en cas d'appel aux services d'urgence, les poteaux-indicateurs mentionnent un code-position qui permet de vous situer ! Et cette communauté de trois stations de taille raisonnable, n'a pas renoncé à des activités agricoles puisque des granges sont parfois voisines des hôtels. Les investissements, eux, ne s'arrêtent jamais : voyez la passerelle piétonne...

F. HANCE

Luxembourg ⇨

Nouvelles du Luxembourg

© GWENAËL PIASER

Juillet 2013. Un avant projet de loi au Luxembourg prévoit des réseaux cyclables performants, cohérents et complets, reliant des lieux importants, comme des centres commerciaux, écoles et gares (les détours imposés aux cyclistes ne pouvant outrepasser 120 % du cheminement automobile), tentant ainsi de faire passer la proportion modes actifs/modes motorisés à 25/75 (contre 13/87 aujourd'hui). Pour ce faire, l'État subventionnerait jusqu'à 30% des initiatives communales destinées à compléter le réseau national. En outre, l'avant-projet envisage de créer cinq nouvelles pistes. Une fois réalisé, le réseau s'étendra sur 1 100 km (contre 600 actuellement), pour une surface nationale de quelque 2 500 km².

Soit dit en passant, je signale que le Grand-Duché offre cette année 78 « bed & bike », dont 38 hôtels/auberges, 26 campings, 9 auberges de jeunesse et 5 hébergements de groupe.

L. DUMONT

SOURCE : LVI – BULLETIN N°90

Tram & vélo : complémentaires, mon cher Watson

La cohabitation entre tram et vélo n'est pas toujours aisée. Elle est pourtant essentielle. Ensemble, ils sont capables d'offrir une alternative efficace à la voiture individuelle. Comment concrètement organiser cette cohabitation ? Il existe différentes approches. Quoiqu'il en soit, une collaboration étroite entre sociétés de transports publics, associations d'usagers, bureaux d'étude, administrations et autorités politiques est nécessaire pour développer ensemble les meilleures solutions. On se souciera de la vitesse commerciale du tram tout autant que de la qualité de l'itinéraire cyclable.

Transports en commun et vélo sont complémentaires. Leur développement participe activement à la diminution du nombre d'automobiles sur nos routes, ce qui est bénéfique pour tous. Le vélo est un moyen de rabattement efficace, il accroît la zone de chalandise d'un arrêt. En milieu urbain dense, il est aussi une alternative salvatrice aux heures de pointe. De plus, le cycliste utilise souvent les transports en commun : en cas de mauvais temps par exemple, ou en combinaison pour les plus longs trajets.

Concentrons-nous maintenant sur la cohabitation tram et vélo. Le tram structure la ville d'un point de vue urbanistique. Lors d'un nouveau projet (création, rénovation ou extension), c'est l'occasion de redessiner des espaces publics entiers : une opportunité pour les cyclistes. Comment partager la voirie ? Quels sont les choix réalisés chez nous et ailleurs ?

Séparation ou mixité

À **Bruxelles**, le vade-mecum recommande d'octroyer une place distincte au cycliste et au tram afin de limiter les interactions. La présence des rails n'est en effet pas simple à gérer à vélo et en cas de chute, il est impossible pour le tram de freiner rapidement et de s'écarter de l'obstacle.

Sur les 139,6 km de réseau de tram bruxellois, 56% est en site propre ou en site spécial franchissable, 9% en tunnel et 35% en chaussée.

Site propre

Site spécial franchissable

Site banalisé en chaussée

C'est surtout sur les plus grosses artères que le tram est en site propre ou en site spécial franchissable. L'idéal est alors d'avoir des cheminements cyclables sécurisés en parallèle. Malheureusement, ce n'est pas souvent le cas et les cyclistes se mêlent à une circulation dense. Pour obtenir des pistes cyclables de qualité sur de tels axes, il faut oser diminuer la place prédominante de la voiture[1].

Lorsque le tram est en chaussée, sur les rues plus étroites, le cycliste est généralement placé entre les deux rails. Des contraintes techniques rendent en effet difficile le placement du cycliste entre le rail extérieur et le trottoir. Par exemple, l'écartement entre les deux rails de tram est de 1,435 mètres, ce qui laisse peu d'espace pour une piste cyclable à côté des rails. Surtout en présence de stationnement automobile trop souvent difficile à supprimer.

En **Suisse**, l'écartement d'un mètre seulement entre les rails offre un espace plus confortable au cycliste entre le rail extérieur et le trottoir. Par contre, cela pose problème au niveau des arrêts car le cycliste se retrouve « pris en sandwich » entre le rail et le quai.

En Suisse

1/ Environ 70% de l'espace public est actuellement dévolu à la circulation et au parcage des véhicules motorisés (P. COURBE, L'automobile en question, IEW, 2013).

À Berne, les aménageurs sont arrivés à un compromis : une distance de 90 cm doit séparer le rail de la bordure du quai. Cela permet aux cyclistes de continuer leur route sans trop de danger en l'absence du tram. Mais en sa présence, le cycliste s'arrête et repart au rythme du tram. Plusieurs solutions existent pour remédier à ce problème, comme faire passer le cycliste derrière l'arrêt ou, à la manière viennoise, en surélevant la piste cyclable au niveau de l'arrêt.

Arrêt de type viennois

Tourne-à-gauche indirect à Berne

De manière générale, l'approche suisse prône la mixité des modes. La cohabitation entre tram et vélo en voirie peut être facilitée par la création d'un site propre « virtuel », ou « temporel ». Grâce à une bonne stratégie de régulation des feux, il est possible de maîtriser les flux automobiles pour que le tram circule en voirie sans jamais être coincé dans les files. Sur la Seftigenstrasse à Berne, le site propre physique a été remplacé par un site propre virtuel, laissant ainsi plus de place aux cyclistes et aux piétons. Ce système est peu fonctionnel chez nous vu l'absence de cohérence dans la gestion des feux.

La Seftigenstrasse à Berne

Le risque de chute à cause des rails peut être minimisé à l'aide d'aménagements spécifiques amenant le cycliste à bien se positionner. Toujours à Berne, le cycliste est amené vers la droite avant la traversée à l'aide de simple marquage, par exemple par la création d'une zone d'attente de tourne-à-gauche indirect, parfois avec une signalisation lumineuse séparée.

Le tram et le code

Comme tout véhicule sur rail, le tram n'est pas soumis au code de la route. Il a toujours la priorité sur les autres usagers. Circuler à vélo n'est pas admis sur un site spécial franchissable utilisé par un tram, ni sur un site propre.

- Le **site spécial franchissable** est une partie de la voie publique réservée aux trams (ou aux bus). Ce site est matérialisé par du marquage au sol (lignes blanches continues ou damier) et est annoncé par le signal F18. Il est généralement pourvu d'une délimitation physique et franchissable par les autres véhicules pour contourner un obstacle sur chaussée ou permettre les accès riverains.
- Le **site propre** est un espace exclusivement dédié à la circulation des trams (ou des bus) et rendu inaccessible aux autres véhicules par une séparation physique (îlot, barrière, berme végétalisée…).

LE TRAM EN SITE PROPRE LAISSE PEU D'ESPACE POUR LES AUTRES USAGERS, CE QUI ENTRAÎNE L'ÉMERGENCE DE NOUVEAUX CONFLITS.

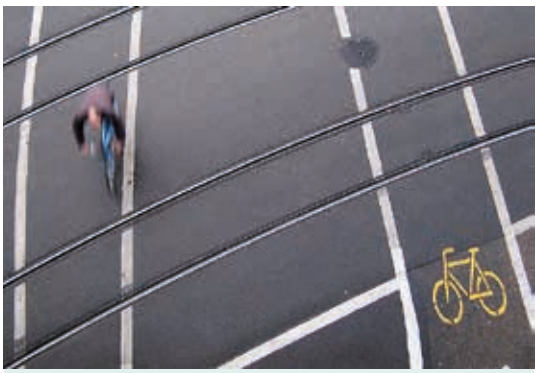
En **France**, la séparation des modes est plus répandue. Le tram ne partage que rarement ses voies avec les autres usagers. D'un côté, cela offre plus de sécurité au cycliste qui, comme à Strasbourg, circule la plupart du temps sur un réseau de pistes séparées le long des voies. Mais d'un autre côté, le tram en site propre laisse peu d'espace pour les autres usagers, entraînant l'émergence de nouveaux conflits.

À Tours, ville fraîchement « tramifiée », le tram traverse la rue commerciale principale devenue une aire piétonne suite à l'exclusion des voitures. Ni le piéton ni le cycliste ne sont autorisés à emprunter le GLO (Gabarit Limite d'Obstacle), zone occupée physiquement par le tram, et ils doivent – en théorie – se partager un espace résiduel.

Le débat sur l'ouverture aux cyclistes des sites réservés aux trams est ouvert. Une étude française sur les interactions tram-vélo, menée par le STRMTG (service technique des transports guidés) et le CETE Méditerranée (Centre d'Étude Technique de l'Équipement), constate que malgré l'interdiction, les cyclistes circulent fréquemment sur la plate-forme des trams. Par contre, ils sont peu nombreux à l'emprunter lorsqu'un aménagement cyclable de qualité y est associé.

Citons une remarque pertinente de Geneviève Laferrère, présidente de la FUB (Fédérations des Usagers de la Bicyclette), lors d'un colloque national sur la place du vélo dans les projets de tramways : « *Si l'on autorise vélo, moto, taxi et autre véhicule partagé sur le site réservé au tram, attention à ne pas créer en parallèle un site propre pour voiture !* ».

La rue Nationale à Tours.



© ORIOLUS

Rails de tram = danger ?

En Belgique, en dix ans (2003-2012), 57 accidents de cyclistes contre un rail de tram ont été répertoriés, dont 23 à Gand et 11 à Bruxelles. Mais comme le précise l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, ce type de chute figure probablement parmi les accidents les plus sous-enregistrés.

Pour éviter la chute en présence de rails de tram, le cycliste doit connaître les bons réflexes. Le GRACQ dispense des formations Vélo-Trafic au cours desquelles les conseils élémentaires sont donnés :

- croiser les rails le plus perpendiculairement possible ;
- tenir fermement le guidon pour éviter que la roue ne se coince dans un rail ;
- redoubler de prudence en cas de pluie.

Il existe également des solutions techniques. Le système veloSTRAIL permet au cycliste de croiser sans risque les rails de tram. Le principe est simple : créer une surface sans ornière en plaçant une dalle de caoutchouc entre les rails. Le caoutchouc s'affaisse au passage du tram tout en résistant à celui du cycliste. Cela empêche aussi la formation de glace en hiver.

À Genève, où le système est testé depuis 2012, les cyclistes sont satisfaits. Mais les sociétés de transport public se plaignent de l'usure trop rapide du système, du rail et du matériel roulant entraînant des coûts élevés. Un système similaire est en test à Zurich : le profil de rail a été redessiné pour tenter de remédier aux problèmes d'usure. À notre connaissance, aucun test n'a encore été mené chez nous. À bon entendeur...

© A.ROUILLER

Le centre de Fribourg

Dans de **nombreuses villes européennes** (Gand, Bâle, Fribourg, Grenoble…), le trafic est mixte dans un centre-ville apaisé où la voiture est peu présente voire absente. Les cyclistes trouvent leur place au milieu des trams et piétons, dans une impression de « désordre organisé ». En périphérie, on retrouve une certaine forme de ségrégation où tram et cycliste évoluent sur des itinéraires contigus.

Nos responsables GRACQ témoignent

Que ce soit lors d'un nouveau projet, comme celui de Liège[/2] ou pour des villes déjà « tramifiées », comme Bruxelles ou Charleroi, les enjeux pour les cyclistes sont importants.

Liège

Pour Didier Blavier, co-responsable du GRACQ Liège avec Johan Tirtiaux, le projet de tram est une opportunité pour les cyclistes : « *Les enjeux sont énormes pour désengorger le centre. Cela va structurer une dorsale de fond de vallée et permettre de créer de vrais parkings relais. La densité moindre de bus et de voitures sera bénéfique pour l'intégration des cyclistes. Les Liégeois devront s'habituer à partager les espaces entre piétons, vélos et tram, comme cela se fait dans beaucoup d'autres villes en Europe*. » À Johan de renchérir : « *Il y a une volonté de redonner sa juste place à chacun. La prise de conscience de la nécessité de sortir du tout-à-la-voiture est maintenant patente dans une ville engorgée quotidiennement* ». Cependant, le projet initial manquait d'un regard cycliste : discontinuités des aménagements, choix en faveur d'autres modes…

Le GRACQ a suivi le dossier de permis de près et a remis un avis argumenté. Parmi les demandes : un itinéraire cyclable sécurisé le long de la future voie de tram, avec des parkings vélo aux arrêts.

Selon Didier, il semble désormais acquis que la voie de bus actuelle du boulevard d'Avroy sera une piste cyclable d'envergure. Johan insiste sur la visibilité des trajectoires cyclables là où la mixité totale est privilégiée pour éviter des conflits piétons-cyclistes aux heures de pointe. Les responsables déplorent l'absence d'une réelle concertation lors de l'élaboration du projet. Mais leurs demandes ont paraît-il été globalement entendues par les autorités, à certaines exceptions près… À confirmer lors de la réalisation.

Charleroi

Notre responsable carolo, Hélène Moureau, s'exprime sur la place insuffisante faite au vélo lors de l'extension du métro (qui est en fait un tram en surface) : « *Avec l'arrivée du métro, certaines chaussées entièrement refaites octroient maintenant un espace propre au tram. Vélos et voitures se partagent un espace restreint, ce qui pose problème notamment lorsque les voitures frôlent les cyclistes en les dépassant. Un point positif tout de même : la fermeture de la boucle du réseau a permis de revoir complètement certaines voiries dans le centre et des pistes cyclables (pas toutes de bonne qualité) ou des bandes de bus (qu'il faudrait ouvrir aux cyclistes) ont pu être créées* ». Le dialogue s'est ouvert il y a peu entre le GRACQ et la Ville et il faut espérer que cela soit pour un mieux. À suivre…

Nous retiendrons qu'il n'existe pas une seule et bonne manière de procéder pour organiser l'espace entre tram et vélo. Plusieurs solutions existent. Une prise de conscience de l'intérêt de cette cohabitation est nécessaire de la part des sociétés de transports publics et des autorités. Nous devons collaborer pour chercher et établir ensemble les bonnes pratiques d'un partage cohérent de la voirie.

A.WILLEMS

L'ARRIVÉE DU TRAM À LIÈGE CONSTITUE UNE RÉELLE OPPORTUNITÉ POUR LES CYCLISTES. LE GRACQ LOCAL A ÉMIS UNE SÉRIE DE DEMANDES, MAIS DÉPLORE LE MANQUE DE CONCERTATION LORS DE L'ÉLABORATION DU PROJET INITIAL.

Pour en apprendre plus…

- Vélos et transports publics : pour une stratégie & des mesures communes - GRACQ, 2001.
- Vade-mecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Cyclistes et transports en commun - IBSR, 2007.
- Quand le tram et le vélo font route ensemble, Journée technique à Berne - Conférence Vélo Suisse, 2011.
- La prise en compte des déplacements à vélo dans la mise en place de tramways - FUB, 2012.

Adressez vos questions ou réflexions à Aurélie Willems : aurelie.willems@gracq.org ou 02 502 61 30

2/ www.keskistram.be

B22 & B23 : réclamez-les !

Depuis plus d'un an, la loi belge offre la possibilité au cycliste de franchir un feu rouge pour continuer tout droit ou tourner à droite lorsque le panneau ad hoc l'y autorise. Mais c'est là que le bât blesse : alors que les panneaux B22 et B23 ont commencé à faire leur apparition en région bruxelloise, ils restent mystérieusement absents des routes wallonnes. Une seule solution : les réclamer !

Pour rappel, le panneau B22 autorise le cycliste à franchir le feu rouge ou orange pour tourner à droite, alors que le B23 l'autorise à poursuivre tout droit. Dans tous les cas, le cycliste doit faire preuve de prudence et céder le passage à tous les autres usagers de la route.

À Bruxelles, 75 signaux de ce type ont déjà été placés sur les voiries régionales, à des endroits où le cycliste ne croise aucun flux automobile (par exemple pour rejoindre une piste cyclable). Si vous connaissez un feu rouge dont le franchissement tout droit ou à droite ne pose aucun problème de sécurité, ni pour le cycliste, ni pour les autres usagers de la route, nous vous proposons d'écrire au gestionnaire de voirie concerné pour lui demander le placement d'un panneau B22 ou B23. Nous vous proposons ci-contre un modèle de courrier dont vous pouvez vous inspirer.

À qui adresser votre demande ?

En Wallonie

> pour les routes régionales, contactez la direction territoriale compétente, avec votre commune en copie. **http://routes.wallonie.be** (sélectionner « organigramme » dans le menu de gauche).
> pour les routes communales, contactez le bourgmestre ou l'échevin de la mobilité. **www.uvcw.be/communes**.

En Région de Bruxelles-Capitale

> pour les routes régionales, envoyez votre demande à Corentin Philippart (**CPhilippart@mrbc.irisnet.be**).
> pour les routes communales, contactez le bourgmestre ou l'échevin de la mobilité. **www.avcb-vsgb.be/fr/Communes**.

N'oubliez pas de contacter votre locale GRACQ pour connaître les actions déjà entamées en la matière !

Sur la N4 à Rhisnes : qu'attend le SPW pour placer un B23 ?

Objet : Franchissement légal d'un feu rouge pour les cyclistes *rue/route ... à ...*

Madame/Monsieur...,

En tant que cycliste, j'emprunte régulièrement la *rue/route...* et je suis souvent arrêté-e au *carrefour ...* par un feu tricolore infranchissable à vélo, alors que ma trajectoire ne croise pas de voitures à cet endroit lorsque *je tourne à droite/continue tout droit.*

Depuis la loi du 15 août 2012 entrée en vigueur le 25 septembre 2012, jour de sa publication au Moniteur belge, des signaux B22 et B23 peuvent être placés sur les feux lumineux de circulation pour permettre aux cyclistes, moyennant la priorité laissée aux piétons, de continuer leur route.

En région de Bruxelles-Capitale, 75 signaux de ce type ont déjà été installés, ce qui facilite grandement les déplacements à vélo. L'IBSR a conclu que cette mesure n'engendrait pas de problème de sécurité routière.

Je vous demande donc d'étudier la possibilité de placer rapidement au *carrefour...* un panneau *B22/B23.*

En vous remerciant de votre bonne volonté pour faciliter l'usage du vélo dans notre région, je vous prie d'agréer, *Madame/Monsieur...*
mes salutations distinguées.

Velofixer, un atelier vélo à domicile

Un pépin avec votre monture ? Pas toujours facile de transporter votre vélo jusqu'à un atelier de réparation. Mais pourquoi l'atelier ne pourrait-il pas venir à vous ? C'est l'idée d'Amor Mistiaen lorsqu'il lance en 2011 Velofixer, la toute première entreprise bruxelloise de réparation de vélo à domicile. Un petit coup de fil pour prendre rendez-vous, et Velofixer se déplace chez vous ou sur votre lieu de travail, dans les onze communes de la première couronne bruxelloise. Son vélo-cargo spécialement aménagé lui permet de réparer n'importe quelle avarie avec tout le sérieux et le professionnalisme d'un vélociste « traditionnel ». Velofixer a également ouvert une boutique dans le centre de Bruxelles : vous pourrez y trouver du matériel cycliste et vous y faire conseiller dans le choix de votre futur vélo.

© B. VAN WASSENHOVE

Velofixer
Rue des Pierres 9
1000 Bruxelles
T 0473 48 06 98
www.velofixer.com
Avantage GRACQ : -20 % sur le service mobile de réparation

Retrouvez les avantages offerts par nos vélocistes partenaires
www.gracq.org/SERVICES/velocistes

Des casques rigolos

Quitte à porter un casque, autant que ça se remarque ! La marque danoise Crazy-stuff propose une gamme complète de casques rigolos (aux normes européennes) pour les enfants et les adultes, de la tête de lapin à celle de crocodile, en passant par la tête de mort phosphorescente… .

Et tant qu'à faire, pourquoi ne pas investir dans une panoplie complète d'accessoires ? Que vous ayez opté pour la version écureuil, lapin blanc ou requin, vous pourrez acquérir le cadenas, la sonnette, l'éclairage et la pompe assortis. Avec un tel équipement, c'est clair, vous ne passerez pas inaperçu dans la circulation ! Comptez entre 20 et 40 € pour un casque, et 3 à 8 € par accessoire (+ frais d'envoi).

www.crazy-stuff.biz

Un mulet pour l'hiver ?

© B. AUGUST

Vous avez ressorti votre garde-robe d'hiver pour affronter les conditions automnales. Mais votre monture risque elle aussi d'être mise à rude épreuve : gel, boue, neige, sel… N'oubliez donc pas de (faire) réviser votre vélo en prévision de l'hiver (éclairage en état de marche, freins efficaces, chaîne propre et bien lubrifiée…) et de l'entretenir soigneusement tout au long de la mauvaise saison. Une autre possibilité est d'utiliser un « mulet » pour l'hiver : un vélo que vous avez moins peur d'abîmer et que vous ne craindrez donc pas de sortir par mauvais temps.

Les formations du GRACQ

Le GRACQ propose à tous ses membres actifs un panel de formations pratiques et théoriques destinées à les outiller au mieux dans leur action locale : utilisation des outils de notre associations (base de données, site web), contenu (aménagements) ou compétences (animation d'une locale, communiquer avec les médias). Voici les dates des prochaines formations 2013-2014 : n'hésitez pas à vous y inscrire !

Vous souhaitez participer à l'une de ces formations ? Contactez Séverine Vanheghe pour vous inscrire et obtenir toutes les informations nécessaires (severine.vanheghe@gracq.org – 081 22 35 95).

NAMUR – SAMEDI 16/11 DE 10H À 12H
« BOOSTER » SA LOCALE

Notre association s'agrandit chaque jour, et pourtant chaque mois, nous constatons que des membres ne se réaffilient pas. Notre association compte de nombreux membres, tous convaincus par le bien-fondé de notre action, et pourtant peu d'entre eux sont actifs dans une locale. Cette formation vise à vous donner une série de conseils pratiques pour améliorer la situation dans votre locale ainsi que pour recruter, motiver et fidéliser vos membres.

NAMUR – SAMEDI 16/11 DE 13H30 À 16H30
RESPONSABLE D'UNE LOCALE

Quels sont les fondamentaux d'un groupe local du GRACQ ? Jusqu'à quel point et comment le groupe peut-il s'inventer et se développer ? Un moment pour partager les expériences et échanger les bonnes pratiques entre les nouveaux (et moins nouveaux) responsables de locales.

BRUXELLES – SAMEDI 14/12 DE 10H À 17H
COMMUNIQUER AVEC LES MÉDIAS

Les médias constituent l'un des ingrédients incontournables de notre action de terrain. L'objectif de cette formation est de vous familiariser avec l'univers journalistique. Comment rédiger un communiqué de presse, à qui l'envoyer et quand le diffuser ? Comment faire passer au mieux notre message ? Comment répondre à une interview ? Cette formation alliera théorie et exercices pratiques.

BRUXELLES – SAMEDI 18/01 DE 10H À 13H
BASE DE DONNÉES

La base de données du GRACQ est un outil précieux et puissant. Maîtriser son utilisation vous permettra entre autres d'y faire des recherches parmi les 6000 fiches contact (cyclistes, journalistes, politiciens…), d'y encoder vos sympathisants locaux, ou encore d'extraire un listing actualisé des cyclistes de votre région. Attention, l'accès à la base de données du GRACQ est réservé aux personnes ayant suivi cette formation.

BRUXELLES – SAMEDI 18/01 DE 14H À 17H
SITE WEB

Le site web du GRACQ est un des outils de communication fondamentaux de l'association. Les pages web réservées aux locales sont une véritable vitrine de vos activités et projets vis-à-vis du grand public. Au terme de cette formation vous serez capables de gérer l'espace web de votre locale (créer de nouvelles pages, alimenter vos pages avec des infos et des photos, créer un formulaire web pour une de vos activités…).

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

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Date de validité : voir verso

Agenda

Novembre

WAVRE – DIMANCHE 10/11 DE 10H À 16H
BALADE « POINTS-NŒUDS »
Balade vélo à allure familiale à la découverte du maillage "points-nœuds" en Brabant wallon. Distance : 30 km. Départ de l'hôtel de ville de Wavre à 10h.
Georges Martens – 010 41 44 42 – wavre@gracq.org

BRUXELLES – SAMEDI 16/11 DE 14H À 17H30
FORMATION VÉLO-TRAFIC
Vous redoutez de circuler dans le trafic ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité ! Rdv au parc du Cinquantenaire, côté Mérode.
www.gracq.org/vt
Julio Sanchez – 02 502 61 30 – info@gracq.org

NAMUR – SAMEDI 30/11 DE 10H À 17H
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE GRACQ – PRO VELO
La matinée commune avec Pro Velo sera consacrée à la question du rapprochement entre nos deux associations. Durant l'après-midi, les membres du GRACQ finaliseront la discussion et définiront les suites du processus. Les mémorandums en vue des élections de 2014 seront présentés. Accueil dès 9h30 aux facultés universitaires de Namur. Si vous comptez être des nôtres pour le lunch, signalez votre présence pour le 27/11.
Eric Nicolas – 02 502 61 30 – eric.nicolas@gracq.org

Décembre

EVERE – VENDREDI 6/11 DE 7H À 9H
DÉJEUNER DE ST-NICOLAS
Tous les cyclistes sont conviés à un petit-déjeuner de Saint-Nicolas au square Hoedemakers. Les cyclistes recevront un éclairage si nécessaire, et les automobilistes seront encouragés à se déplacer à vélo.
Marie-Anne Arnotte – 0474 79 31 65 – evere@gracq.org

© OTA PHOTOS

UN COUP DE POUCE FINANCIER ?

Si le travail de nos bénévoles sur le terrain est primordial, le soutien financier de nos donateurs n'en est pas moins important. Vous souhaitez vous aussi apporter votre contribution ? Sachez que les dons à notre association sont fiscalement déductibles pour un montant annuel de 40 € ou plus : un don de 40 € ne vous coûtera réellement qu'une vingtaine d'euros, et un don de 100 € à peine plus de 50 € !

Pour obtenir votre attestation fiscale, il vous suffit de verser votre don en une fois ou en mensualités sur le compte **IBAN BE65 5230 4042 2096** en précisant impérativement votre nom, votre prénom et la mention « don » ou « libéralité » dans la communication. (Attention, votre cotisation en tant que membre n'est pas considérée comme un don.) Vous pouvez également effectuer un virement électronique au moyen de votre carte de crédit via Paypal : rendez-vous dans la rubrique « **AGIR** » de notre site Internet.

Le saviez-vous ?
Il vous est également possible de nous soutenir en ouvrant un compte d'épargne auprès de la Banque Triodos. Pour tout compte d'épargne durable ouvert par notre intermédiaire, Triodos verse automatiquement 50 € au GRACQ (30 € pour un compte d'épargne Junior). Sans que ça vous coûte un centime ! Rendez-vous sur **www.gracq.org/triodos** ou contactez directement la Banque Triodos au **02 548 28 52**.

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

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)

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.	Benjamin Nieuwland	T 0484 12 96 08
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	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	Yvan Capouet	T 0499 35 29 52
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	Anne Pia Van Bellinghen	T 02 653 47 87
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

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
Chaudfontaine	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
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
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

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 Woluwe : *woluwe@gracq.org*).

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Éditeur responsable : Bernard Dehaye – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X