

GRACQ *mag*

Association ⇒
**AG GRACQ –
 Pro Velo**
p.3

Wallonie ⇒
**Politique vélo :
 le bilan**
p.6-7

Flandre ⇒
**Succès pour
 la HST-route**
p.10

Campagne ⇒
**30 km/h : quelles
 suites pour l'ICE ?**
p.12





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 ➔

Faisons de 2014 une année de progrès !



À l'approche de l'assemblée générale (AG), j'étais un peu nerveux, comme du temps où j'étais étudiant à la veille d'un examen. L'AG allait-elle approuver ce que nous lui proposons, administrateurs du GRACQ et de Pro Velo réunis, dans la logique du rapprochement entre nos deux associations : travailler ensemble sur deux projets communs : le membership et le lobbying ? Heureusement, une très large majorité s'est dégagée pour avaliser cette proposition. Ceux qui n'ont pas eu l'occasion de suivre le processus trouveront un résumé de la situation plus loin dans ce magazine.

Le but est évidemment d'avoir, à terme, un mouvement cycliste plus fort qui saura faire entendre sa voix là où elle doit être entendue et à travers une représentativité renforcée.

En la matière, l'année 2014 sera cruciale, parce qu'elle est celle d'élections qui pourraient bien changer notre paysage politique, tant au niveau fédéral que régional et européen, et que les résultats de ces votes ne manqueront pas d'influer sur la manière de concevoir la mobilité. Le GRACQ adressera prochainement son mémorandum à l'adresse de nos femmes et hommes politiques, tant en Wallonie qu'à Bruxelles et au niveau fédéral (en collaboration avec le Fietersbond), en y indiquant ce qui est prioritaire pour nous en matière de mobilité active. Plus que jamais, ce sera la force du mouvement cycliste qui fera pencher la balance d'un côté ou de l'autre. Une étude d'Inter-Environnement Wallonie, dont vous trouverez les détails dans ce même magazine, indique qu'une majorité de la population est favorable au concept de la « Ville 30 », mais ne croit pas à son respect. Et hélas, la pétition en faveur de ce concept n'atteint pas les chiffres espérés, même si, en soi, cet échec peut être relativisé. La mobilisation de nos membres, à tous les niveaux, reste une donnée essentielle pour infléchir les décisions dans le domaine de la mobilité. Pour paraphraser Kennedy, osons dire : « *Ne vous demandez pas ce que le mouvement cycliste peut faire pour vous, demandez-vous ce que vous pouvez faire pour le mouvement cycliste* ».

2014 s'annonce comme une année passionnante pour la mobilité active : faisons en sorte qu'elle soit aussi une année de progrès.

Bonne et heureuse année à toutes et à tous !

G. WATHLET – ADMINISTRATEUR



Association ⇒

GRACQ – Pro Velo : un pas en avant !



AFIN DE MIEUX SE CONNAÎTRE ET DE TESTER UNE VÉRITABLE COLLABORATION, NOS DEUX AG ONT APPROUVÉ LA PROPOSITION DES CA DE TRAVAILLER ENSEMBLE SUR DEUX CHANTIERS PRIORITAIRES : LE LOBBYING ET LE MEMBERSHIP.

Le 30 novembre dernier, les assemblées générales (AG) du GRACQ et de Pro Velo se sont réunies conjointement le temps d'une matinée. Au menu : le rapprochement de nos deux associations. Le sujet n'est pas neuf, et certains d'entre vous ont peut-être perdu le fil... Un petit retour en arrière n'est donc sûrement pas inutile.

Novembre 2009. Une première AG commune met en évidence que le mouvement cycliste gagnerait beaucoup à s'appuyer sur une seule structure. Néanmoins, de nombreuses questions restent ouvertes. C'est le point de départ du processus de rapprochement entre nos deux associations, le Fietersbond n'ayant pas souhaité y prendre part de manière active. Après un premier travail exploratoire, les deux conseils d'administration (CA) chargent le STICS d'étudier la faisabilité de la fusion. C'est dans ce cadre que seront menées diverses consultations, auxquelles certains parmi vous ont participé. Le rapport remis par le STICS en janvier 2013 fait apparaître les conclusions suivantes :

- une fusion pure et simple n'est pas envisageable à l'heure actuelle ;
- il manque de projets communs pour créer une vision commune ;
- il est préférable d'envisager une fusion des organes décisionnels avec une structure faitière éventuelle.

Suite au renouvellement du CA du GRACQ, le processus prend du retard sur le calendrier initialement établi. Mais c'est avec une proposition concrète que les CA se sont présentés le samedi 30 novembre devant les deux AG réunies : poursuivre le processus de rapprochement en collaborant activement sur deux chantiers considérés comme étant prioritaires, le lobbying et le membership. Il est en effet

apparu qu'un rapprochement structurel était prématuré : nos deux associations ont besoin de mieux se connaître et d'apprendre à travailler ensemble à un objectif commun. Ces deux chantiers seront en quelque sorte un test en conditions réelles.

À l'issue de la matinée, les deux AG respectives se sont prononcées sur la proposition suivante : « Je soutiens la proposition des deux CA de mener ensemble un travail commun sur le lobby et le membership, en assurant la représentativité des différentes composantes des deux associations ainsi qu'un travail en toute transparence. »

RÉSULTATS EN FAVEUR DE LA PROPOSITION SUR LE...

	LOBBY	MEMBERSHIP
GRACQ	90 %	83,67 %
PRO VELO	86,84 %	84,21 %

Un vote clair et sans appel qui nous permet d'asseoir solidement les bases de notre future collaboration ! Les CA doivent à présent mettre en place les groupes de travail qui seront chargés de la mise en œuvre des deux chantiers. Les premiers résultats devraient être présentés lors de la prochain AG, en mars 2014.

Nous ne manquerons pas de vous tenir informés de la suite, notamment de la constitution de ces groupes de travail, au travers de nos différents canaux de communication. Ouvrez l'œil !

F. CUIGNET

Procès-verbaux des AG et des CA

Afin que le processus de rapprochement soit le plus transparent et le plus participatif possible, tous les documents relatifs à cette question sont disponibles sur notre Intranet, dans la rubrique AG (mot de passe : « cyclophile »). N'hésitez pas à en prendre connaissance ! Vous trouverez également sur l'Intranet les procès-verbaux des AG et des CA.



Association ⇒

Cycle de formations «Aménagements»



Cela fait maintenant deux ans que le GRACQ a mis sur pied un cycle de formations sur les aménagements cyclables. Objectifs poursuivis : dispenser les notions de base et permettre ainsi à tout un chacun de s'investir dans le suivi de projets d'aménagements. Il n'est pas nécessaire d'être un expert pour arriver à faire entendre la voix des cyclistes. Armé de quelques notions et d'une bonne grille de lecture, il est possible d'assurer leur prise en compte dans les projets de réaménagement de l'espace public.



GRÂCE À CE CYCLE COMPLET DE QUATRE FORMATIONS, VOUS AUREZ EN MAIN TOUTES LES CLÉS POUR FAIRE ENTENDRE LA VOIX DES CYCLISTES DANS DES PROJETS DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC.

Le contenu des formations évolue chaque année en fonction des évaluations des éditions précédentes et des besoins exprimés. C'est ainsi qu'une nouveauté s'ajoutera en 2014 : une demi-journée pour se familiariser avec la lecture des plans d'aménagement. Les différentes formations s'articulent logiquement pour former un cycle complet. Mais vous n'êtes pas obligé de suivre l'ensemble du cycle pour participer à l'une de ces séances !

La participation citoyenne – Février 2014

À Bruxelles, c'est une journée de formation dynamique qui vous attend, en collaboration avec Inter-Environnement Bruxelles. Elle sera axée principalement sur la procédure des enquêtes publiques. Le but est de vous outiller pour être capable de passer à l'action. Avec, en bonus, quelques notions d'aménagement du territoire pour éclaircir le contexte bruxellois. En Wallonie, la journée de formation sera axée sur les outils de participation à disposition des citoyens. Où, quand et comment agir ? Quelles sont les compétences des différents niveaux de pouvoir ? Quel est votre rôle en tant que représentant du GRACQ ? Toutes ces questions seront traitées

autour de cas concrets afin de faire la lumière sur des mécanismes qui peuvent parfois paraître complexes.

Les principes d'aménagements en faveur du vélo – Mars 2014

En compagnie d'un expert de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, nous étudierons les notions d'aménagements cyclables : réseau cyclable, pistes cyclables (mixité et séparation), bandes bus et vélo, gestion des carrefours et des ronds-points, villes et villages 30...

La lecture de plans d'aménagements – Avril ou mai 2014

Le but est d'apprendre à décrypter un plan d'aménagement dans son ensemble et d'y analyser ce qui est prévu pour les cyclistes. Une compétence des plus utiles lorsque, par exemple, vous suivrez une enquête publique près de chez vous ou bien lors de discussions au sein d'une commission consultative.

À vélo sur le terrain – Juin 2014

Toutes les notions théoriques seront observées lors d'une journée de formation « in situ » en compagnie d'experts. À Bruxelles, les dernières éditions ont été conduites par Ulric Schollaert, chef de projet à Bruxelles Mobilité, et ont été l'occasion de découvrir notamment l'élaboration d'un itinéraire cyclable régional (ICR). En Wallonie, c'est à Namur que notre directeur wallon nous a guidés ces deux dernières années à la découverte d'un bel éventail d'aménagements récemment réalisés. Cette année, il est possible qu'une autre ville wallonne accueille notre formation.

A. WILLEMS

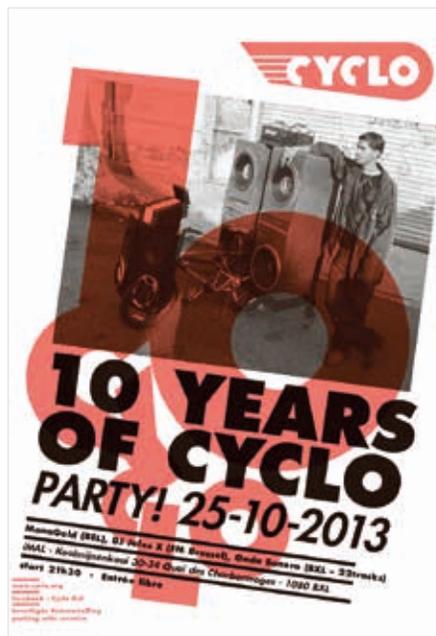
➤ Pour plus d'informations sur ce cycle « aménagements », contactez **Aurélié Willems** (aurelie.willems@gracq.org – 02 502 61 30)





Région de Bruxelles-Capitale ⇒

CyCLO fête ses 10 ans



C'est dans une ambiance chaleureuse, au centre d'un bâtiment industriel du Quai des Charbonnages à Molenbeek, que CyCLO a fêté ses dix ans en octobre dernier. L'occasion de parler vélo, de rencontrer les travailleurs de l'asbl et de se détendre avec un verre et quelques pas de danse. Une fête réussie, un peu à l'image des dix premières années de l'association.

Qui ne connaît pas CyCLO ? Cette entreprise d'économie sociale s'est donné pour mission de stimuler l'utilisation du vélo à Bruxelles en se focalisant sur l'entretien de vélos, le recyclage, la culture vélo et l'innovation dans ce domaine.

CyCLO est également en charge des points vélo des gares bruxelloises (Midi, Central, Nord et Luxembourg). Au sein de ces nœuds de mobilité très fréquentés, les points vélo développent des services de

qualité : entretien des parkings vélo couverts, petites réparations, vente d'accessoires, location de vélos, diffusion d'informations... Et le tout dans un souci d'économie sociale : CyCLO forme des personnes à la mécanique vélo en vue de leur réinsertion sur le marché de l'emploi. De manière générale, l'association est très investie dans la lutte contre le vol de vélos. C'est ainsi qu'elle est à l'initiative, en concertation avec les associations cyclistes, du blog « bye bicycle » destiné à changer l'approche du vol de vélos à Bruxelles et à réclamer un plan de lutte cohérent et intégré.

D'autres missions ont été confiées à CyCLO, comme la gestion du dépôt central de vélos retrouvés (voir à ce sujet le GRACQ Mag 07) et la gestion active des box vélo mis à la disposition des habitants par la ville de Bruxelles.

Si vous souhaitez en savoir plus sur le bilan des premières années de CyCLO, rendez-vous au colloque vélo de la Région bruxelloise, le 16 janvier prochain !

A. WILLEMS

www.cyclo.org

Belgique ⇒

Une « prime vélo » pour tous !

Le 5 décembre dernier, le GRACQ et le Fietsersbond distribuait des pièces en chocolat aux cyclistes de passage au carrefour Arts-Loi à Bruxelles. Un geste symbolique destiné à dénoncer le régime fiscal actuel, qui favorise la voiture au détriment des modes de transports plus durables.

Les chiffres sont pour le moins parlants : alors que l'avantage fiscal octroyé via le système de voitures de société est estimé à 4,1 milliards d'euros par an, le montant annuel des compensations financières accordées pour les déplacements à vélo s'élève à 43 millions d'euros. Nos deux associations demandent que l'indemnité kilométrique pour les déplacements domicile-travail effectués à vélo devienne un droit, et non plus une faveur accordée par l'employeur. Les charges sociales pour les employés cyclistes devraient être réduites en conséquence, afin de ne pas alourdir les charges qui pèsent sur les entreprises et de les encourager à mettre leurs em-

ployés en selle. De manière plus globale, le GRACQ et le Fietsersbond réclament un système fiscal plus juste : ce point constituera l'une des thématiques principales de nos revendications en vue des prochaines élections fédérales.

F. CUIGNET





Wallonie ⇒

Politique vélo : quel bilan pour la Wallonie ?

Le GRACQ avait interviewé le ministre wallon de la Mobilité en 2009, au début de son mandat. Il nous avait alors fait part de sa volonté de développer l'usage du vélo comme mode de transport. Nous sommes retournés le voir cet automne afin de faire le bilan avec lui sur la politique qu'il a menée dans ce domaine durant ces quatre dernières années.



Depuis votre arrivée en 2009 beaucoup d'outils se sont mis en place en Wallonie pour une meilleure politique vélo (Plan Wallonie cyclable, manager vélo, administration renforcée, projet Tous vélo-actifs...), mais on ne constate pas une envolée significative de la part modale du vélo dans notre région, qui stagne autour des 2%. Pourquoi la pratique du vélo ne décolle-t-elle pas (encore) en Wallonie ?



Il faut se rappeler d'où on vient ! Pendant toute la seconde moitié du 20^e siècle, on a mené chez nous des politiques qui ont favorisé l'automobile : construction (auto)routière et déstructuration du territoire (lotissements d'habitat, zonings industriels, grandes surfaces en périphérie). Stopper cette évolution puis inverser cette tendance ne se fait pas en quelques années. J'ai toujours su que le travail effectué au cours de cette législa-

ture était un travail de fondation, qu'il s'agissait de semer et que la récolte serait tardive.

Mon rôle en tant que ministre est de mettre en place les outils permettant le développement de la pratique du vélo en Wallonie : recentrage de l'urbanisation dans les villes et les villages et concentration de nos moyens, via le Plan Wallonie cyclable et l'opération « Tous vélo-actifs » dans quelques communes pilotes et grosses entreprises ou institutions. Et là, on constate que beaucoup de choses bougent. Que le vélo est mieux pris en compte dans toute une série de décisions, que de plus en plus de personnes sont sensibilisées et considèrent la bicyclette comme une solution crédible.

Ces graines que nous semons doivent ensuite parvenir à créer un véritable changement de mentalité, d'habitudes, de pratiques. Il faut poursuivre notre effort de façon volontariste, pendant plusieurs légis-

latures et à terme, un cercle vertueux se mettra en place, grâce aux citoyens eux-mêmes, qui nous permettrait d'atteindre les 15 ou 20 % de part modale auquel le vélo pourrait prétendre dans les déplacements de moins de 10 km.

Si vous êtes réélu en 2014, que mettrez-vous en place pour accélérer cette transition de la Wallonie vers plus de vélo ?

D'abord, je poursuivrais et étendrais la dynamique de « communes pilotes » impulsée par le Plan Wallonie cyclable. Il s'agirait aussi d'augmenter significativement les moyens alloués pour résoudre les points noirs vélo et réaliser des aménagements cyclables de qualité le long des routes régionales. Actuellement, la Wallonie investit environ 5 € par Wallon et par an en faveur du vélo. C'est un effort inédit, mais c'est insuffisant : cette somme devrait être doublée, voire triplée.

Quelles compétences supplémentaires un ministre de la Mobilité devrait-il avoir pour vraiment changer la mobilité des Wallons ?

La gouvernance est un travail d'équipe. Ce qui est important n'est pas tellement que telle ou telle personne exerce telle ou telle compétence mais plutôt que l'équipe ait des objectifs clairs à atteindre, des moyens de le faire, une volonté de se coordonner et doive régulièrement rendre des comptes.





Le véritable enjeu politique pour le vélo est qu'il soit réellement considéré à la hauteur des nombreux bénéfices qu'il représente. Tout le monde n'en est sans doute pas encore convaincu à l'heure actuelle. J'ai commandité récemment une étude pour chiffrer l'impact économique du développement du vélo pour la Wallonie. Je suis persuadé qu'avec cette étude, on disposera d'arguments essentiels dans le débat.

À titre personnel, quel est votre rapport au vélo ? Est-ce pour vous une source de plaisir, de santé, d'économie, de loisir, de sérénité, de liberté ? Ou juste un mode de transport fonctionnel ?

Tout d'abord, le vélo a été mon mode de transport principal pendant toute ma scolarité. À l'école primaire, à l'école secondaire, même à l'université, j'ai toujours utilisé le vélo pour me rendre au cours. Par la suite, j'ai encore régulièrement utilisé le vélo comme navetteur, pour me rendre à la gare. S'il est pour moi source de plaisir, il a donc toujours été aussi une réelle solution pratique à mes besoins en déplacement.

Et, pour l'avoir testé à plusieurs reprises, je pense que le vélo à assistance électrique pourrait très vite constituer une solution plus pratique encore pour des gens habitant dans des régions rurales ou plus accidentées.

L. GOFFINET



« Wallonie cyclable », un plan vélo à faire évoluer

A lors que la Flandre et la Région de Bruxelles-Capitale disposaient déjà depuis longtemps d'un plan vélo, la Wallonie en était toujours dépourvue en 2009. Pour combler cette lacune, la Région a lancé en 2010 « Wallonie cyclable », un plan qui reprend un catalogue de mesures pour faciliter l'usage du vélo en Wallonie, tant en infrastructure qu'en formation et en promotion.

La mesure la plus spectaculaire de ce plan a été la création et le soutien financier à dix communes pilotes, qui se partagent maintenant chaque année une manne de cinq millions d'euros, complétée par un investissement communal de 5 € par habitant. C'est donc une concentration des moyens qui a été effectuée, plutôt que l'éparpillement sur tout le territoire wallon.

On peut être déçus que de nombreux projets cyclistes ne soient pas encore sortis des cartons dans ces communes, mais ce n'est pas qu'une question d'argent : les procédures publiques sont longues et lourdes (et tout le monde le déplore, à commencer par les fonctionnaires communaux eux-mêmes). Les aménagements promis devraient donc progressivement voir le jour.

Une des pierres d'achoppement est aussi le manque de moyens (personnel et budget) affectés aux aménagements cyclables sur les routes régionales, qui constituent autant de points noirs que les communes ne peuvent résoudre. On attend du prochain ministre régional des Travaux Publics un réel investissement à ce niveau-là.

Parmi les autres actions du plan « Wallonie cyclable » qui ont été concrétisées, on citera la série des manuels d'aménagements cyclables du Service Public de Wallonie, le développement de points vélos dans les gares, le soutien aux entreprises qui mettent leurs employés en selle (« Tous vélo-actifs »), la mise en réseau des ateliers vélo wallons, la mise en place d'une *manager* vélo et d'une commission vélo régionale, la mise à jour des schémas directeurs cyclables.



Seize entités «Tous vélo-actifs» ont participé à la journée d'échange de novembre dernier.

Si la part modale du vélo ne décolle pas encore en Wallonie, de nombreux outils ont été mis en place pour qu'il n'en soit plus ainsi à l'avenir. On attend pour 2014 que la nouvelle majorité adopte un plan « Wallonie cyclable 2.0 » avec des moyens revus à la hausse, une plus grande ambition (part modale chiffrée à atteindre), et une volonté réelle de tous les ministres wallons de promouvoir le vélo. Le GRACQ le rappellera avec force lors de la campagne électorale à venir !



Mont-St-Guibert ⇒

De nouvelles pistes cyclables sur la N4

On l'attendait depuis six ans. L'interminable chantier de la piste cyclable sur la N4 entre le rond-point de la N25 et le carrefour de Corbais était enfin... terminé. Le 17 octobre dernier, le GRACQ Brabant wallon a célébré cet événement, en présence du directeur et de trois collaborateurs de la Direction territoriale des routes, de Militza Zamurovic, la directrice précédente, de Chantal Jacobs, *manager* vélo régionale, du représentant du ministre Di Antonio, du bourgmestre de Mont-Saint-Guibert et de nombreux cyclistes. De plus, les initiatrices de la pétition de 2007, Maud Bailly et Émilie Guillaume, nous ont fait le plaisir d'être parmi nous ce jour-là, ainsi que notre directeur wallon, Luc Goffinet.

Les membres du GRACQ et du CPCCL (Comité pour une Piste Cyclable Corbais – Louvain-la-Neuve) avaient eu fort à faire pour être entendus par les décideurs politiques. On ne peut donc qu'être réjoui et ému de constater que leur combat n'a pas été vain et qu'enfin les cyclistes peuvent emprunter cette route avec plus de sécurité, bien qu'une piste en site propre eût été préférable.



La cinquantaine de personnes présentes, dont au moins trente cyclistes qui ont parcouru la piste, ont pu discuter de manière informelle autour d'un verre offert par le GRACQ. Des questions générales ont été abordées : quelle politique vélo à long terme, quid de l'entretien des pistes, comment établir une carte régionale des chemins cyclables, etc.

Ces échanges sont importants car ils montrent *in situ* aux responsables la réalité quotidienne des cyclistes. Ces personnes ont donc découvert les dangers que nous encourons tous les jours. Elles ont pu se rendre compte que sur la portion suivante de la N4, au-delà de Corbais vers Nil, l'ancienne piste cyclable est dans un état déplorable. Elles se sont engagées à la remettre en état en 2014, « si le financement suit ». Le GRACQ Brabant wallon est prêt à inaugurer ce tronçon à l'automne prochain. ♦

É. PLUIJGERS – PH. DEGAND

Belgique ⇒

Une campagne « éclairage » toujours utile



C'est devenu une tradition : chaque automne, le GRACQ se lance à la chasse aux cyclistes mal éclairés. Du 22 octobre au 12 novembre 2013, ce sont ainsi onze locales bruxelloises et seize locales wallonnes qui se sont lancées dans cette action d'utilité publique. En Wallonie, plusieurs ateliers du réseau l'Heureux Cyclage ont également pris part à la campagne.

Petite nouveauté pour cette édition 2013 : si les cyclistes en infraction étaient équipés d'un kit d'éclairage réglementaire, un chocolat à l'effigie du GRACQ récompensait cette fois les cyclistes correctement éclairés, qui semblent de plus en plus nombreux ! Les 800 kits ont malgré tout été intégralement distribués : c'est autant de cyclistes mal éclairés en moins sur les routes, mais cela prouve malheureusement que notre travail de sensibilisation sur le terrain reste bel et bien nécessaire.

On ne peut qu'espérer que les cyclistes qui n'ont pas croisé le chemin de nos vaillantes équipes ont malgré tout été informés via les nombreux échos médiatiques qui ont relayé nos actions ! ♦

F. CUIGNET



Schaerbeek ⇒

État des lieux des itinéraires cyclables

En parallèle du processus BYPAD¹, notre section locale du GRACQ s'est lancée dans un état des lieux des itinéraires cyclables à Schaerbeek. Ce réseau comprend des tronçons d'itinéraires régionaux (ICR) et communaux (ICC).

Cette analyse représente une première étape de notre démarche qui est de contribuer à la politique communale en faveur des cyclistes en fournissant à la Commune un document (82 pages) de référence à l'administration, en recensant les problèmes rencontrés par les usagers. Selon nous, une grande part de ces problèmes



peuvent être résolus assez simplement, en améliorant le marquage ou l'état de la voirie. Par ailleurs, notre démarche ne remet nullement en cause l'ambition dont la Commune doit se pourvoir via le Plan d'action Vélo résultant du processus BYPAD.

Début 2013, nous avons présenté le fruit de notre travail à l'échevin des Travaux Publics, aux membres de son cabinet ainsi qu'au service voirie. Agréablement surpris de l'ampleur de notre analyse et la manière constructive de notre interpellation, très vite, il nous a été demandé de fournir, non pas deux exemplaires, mais quatre, afin que chaque personne concernée en dispose.

Après dix mois, le service voirie a désiré partager avec nous la suite qu'il a déjà donnée à notre analyse. Fiers de pouvoir témoigner de leur soutien, son responsable et le fonctionnaire chargé de la mise en œuvre sur le terrain nous ont expliqué les divers changements de situation, photos à l'appui : comme nous avons abondamment illustré notre document avec de



nombreuses photos, chaque amélioration est accompagnée d'un nouveau cliché agrafé sur la photo « originelle ». Des annotations indiquent la planification de telle intervention, ou qu'une demande de permis d'urbanisme est introduite, ou encore qu'un projet spécifique inclut une intervention favorable, etc.

Les dires de nos interlocuteurs résument parfaitement la satisfaction réciproque de cette collaboration : « une telle analyse fouillée et bien présentée ne peut dormir dans une armoire » et « nous le faisons avec plaisir ».

L. DEGRAER – R. CRADDOCK

^{1/} Processus expliqué sur notre page web www.gracq.org/schaerbeek > audit BYPAD > présentation + résultats

Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Un guide du stationnement vélo



La Région de Bruxelles-Capitale vient de publier un nouveau cahier de son vadémécum vélo sur la thématique du stationnement. Le GRACQ a collaboré à la réalisation de ce septième volet, confiée aux bons soins du Fietzersbond. Il en résulte un manuel riche en informations et en illustrations qui pourra, nous l'espérons, vous inspirer dans vos démarches d'obtention ou d'installation de stationnement vélo.

La brochure est téléchargeable dans la rubrique « Bibliothèque » de l'Intranet du GRACQ, tout comme les autres volets du vadémécum vélo bruxellois : « Marquage

et signalisation dans les contre-sens cyclables », « Réalisation des pistes cyclables marquées et des bandes cyclables suggérées », « Cyclistes et transport en commun », « Aménagements cyclables en giratoires », « Revêtements des aménagements cyclables », « Marquages et éclairage des aménagements cyclables ».

A. WILLEMS

❗ Pour toute question, n'hésitez pas à contacter votre chargée de recherche et développement, **Aurélié Willems** (aurelie.willems@gracq.org) **02 502 61 30**



Flandre ⇒

Succès pour la voie rapide Bruxelles-Louvain



LA HST-ROUTE EST UTILISÉE ESSENTIELLEMENT POUR DES DÉPLACEMENTS UTILITAIRES. LA BONNE QUALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE FAVORISE LA RAPIDITÉ DES DÉPLACEMENTS : LA VITESSE MOYENNE ENREGISTRÉE EST DE 24 KM/H.

Le long des voies de chemin de fer reliant Bruxelles à Louvain, les cyclistes ont la chance de parcourir un itinéraire direct, confortable et jalonné. Cette voie rapide pour vélos, la HST-route, attire quotidiennement beaucoup de cyclistes, plus de 500 sur certains segments. Une étude menée en 2012 par la province du Brabant flamand en prouve le succès.

On l'appelle la « HST-route » car cette piste a vu le jour lors de la mise à quatre voies de la ligne de chemin de fer pour les trains à grande vitesse (*High Speed Train*). Cette voie rapide relie le réseau cyclable bruxellois (ICR1b) à celui de Louvain en desservant les gares de Zaventem, Nossegem, Kortenberg, Erps-Kwerps, Veltem, Herent et Louvain. À chaque étape, un panneau donne les indications de distance et de temps restants pour rejoindre les différentes gares situées sur la route. On déplore toutefois l'absence de balisage sur l'itinéraire inclus dans la région bruxelloise.

En 2011, des compteurs automatisés sont placés sur plusieurs segments, et une étude approfondie estime à plus d'un million le nombre de passages cyclistes sur la HST-route en 2012 ! Parallèlement aux comptages, une enquête a été menée auprès de 243 cyclistes pour obtenir plus d'informations sur leur profil, leur utilisation de l'infrastructure et leur degré de satisfaction.

Le profil des cyclistes

- Ce sont davantage les hommes qui utilisent la HST-route (75%).
- Un cycliste sur quatre a entre 25 et 54 ans.
- La plupart des utilisateurs (68%) sont employés, fonctionnaires ou cadres. Les étudiants et écoliers représentent 16%.
- 9% des cyclistes roulent sur un vélo électrique, le trio de tête étant composé du vélo de ville (35%), du vélo de course (27%) et du VTT (13%).

L'utilisation de la HST-route

- La distance moyenne parcourue est 18,71 km et la vitesse moyenne est de 24 km/h.
- 93% des utilisateurs empruntent la route pour des déplacements utilitaires, dont la plupart pour les allers-retours professionnels.
- 74,5% des cyclistes empruntent la HST-route plusieurs jours par semaine et ils sont 94% à réaliser l'aller-retour à vélo sur la journée.
- Les utilisateurs n'habitent pas tous dans les environs, certains cyclistes font plus de 20 km pour rejoindre l'itinéraire.
- Les destinations principales des trajets se situent aux environs de Bruxelles et de l'aéroport ainsi qu'autour de Louvain.

La note globale donnée par les utilisateurs est de 7,74/10. De manière générale, la qualité de l'infrastructure est mise en avant (bonne largeur, revêtement confortable, sécurité) ainsi que l'environnement calme, souvent sans voiture. Mais les cyclistes pointent aussi les aspects à améliorer comme la sécurisation des traversées de certains villages et carrefours, l'entretien ou encore la création de tunnels.

La méthodologie développée pour cette étude devrait être utile pour évaluer les autres voies rapides vélo existantes et surtout à venir... On ne peut que regretter que la Wallonie ait raté le coche : la création de telles voies rapides le long du futur RER aurait été un réel progrès, mais les demandes répétées du GRACQ n'ont pas été entendues...

A. WILLEMS





France ⇒

Les mini-pistes d'Orléans

C'est en octobre dernier qu'ont débarqué à Orléans des mini-pistes cyclables, soigneusement tracées dans le caniveau. Rassurez-vous, il ne s'agit pas d'un nouveau concept mais bien d'un geste militant destiné à illustrer la place réservée au vélo dans la ville. Plusieurs tronçons ont ainsi été aménagés. « *Cela permettrait à l'Agglo de comptabiliser quelques centaines de mètres de plus de pistes cyclables, sans se préoccuper de savoir si elles sont utilisables. Du chiffre sur le papier qui serait à peine moins ridicule qu'une bonne part de dizaines de kilomètres recensés par l'agglomération...* », ironise sur son blog un conseiller municipal. Cela rappellera sans doute aux Bruxellois les petit logos « vélo » apposés lors des travaux du tunnel Loi en 2012, par le gestionnaire de voirie cette fois... dans l'espoir peut-être que les cyclistes se feraient tout petits sur la route ?



Japon ⇒

Un ministère « vélo » ?

La bonne idée du jour nous vient tout droit de Tokyo, où un groupe parlementaire a soumis en novembre dernier une proposition pour le moins ambitieuse : la création d'un ministère en charge de la promotion du vélo. Au Japon, alors que la police est en charge de la réglementation routière, le ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme et la Commission nationale de sécurité publique émettent tous deux des règles spécifiques aux cyclistes. Il en résulte... une grande confusion, car certaines règles sont parfois contradictoires. Le groupe parlementaire à l'origine de la proposition estime que les moyens disparates mis en œuvre pour promouvoir le vélo seraient plus efficaces sous l'égide d'une instance unique. Ce ministère « vélo » serait

serait chargé de l'harmonisation de la réglementation cycliste, mais également du développement des infrastructures « vélo » telles que les pistes cyclables ou le stationnement.

SOURCE : BIKE EUROPE



© IKUSUKI

Inde ⇒

Calcutta bannit les cyclistes

On pourrait presque croire à un poison d'avril, il n'en est pourtant rien. À l'heure où la majorité des grandes villes du globe sont conscientes de la nécessité de promouvoir une mobilité plus durable, Calcutta se lance dans le programme inverse. La métropole a en effet interdit quelque 174 artères à la circulation des véhicules non motorisés : vélos, tricycles, rickshaws et autres charrettes à bras... dont dépendent pourtant pour vivre des millions de citoyens, notamment issus des classes les plus pauvres. Les autorités poursuivent deux objectifs : d'une part, assurer davantage de sécurité – les vélos étant apparemment souvent utilisés pour poser des bombes – et, d'autre part, fluidifier le trafic. « *Les vélos ralentissent le trafic : les supprimer permettra de rendre les rues plus sûres et d'augmenter la vitesse du trafic* », précisent-elles encore.

SOURCE : THE TELEGRAPH CALCUTTA



© DERDING



ICE « 30 km/h » : la fin d'une belle aventure... ou le début ?

13 novembre 2013. Après une année de campagne, l'initiative citoyenne européenne (ICE) « 30 km/h – redonnons vie à nos rues » prend fin. Avec moins de 50 000 signatures collectées, on est loin de l'objectif du million de signatures nécessaires pour que la Commission européenne examine la proposition. On aurait pourtant tort de considérer la campagne comme un échec : celle-ci a bénéficié d'une belle couverture médiatique et a permis d'amener le sujet tant sur l'espace public que sur la scène politique.



Comment justifier les faibles scores enregistrés par l'ICE « 30 km/h – redonnons vie à nos rues » ? L'un des obstacles majeurs de la campagne Ville 30 était probablement... le concept lui-même ! La Ville 30¹ est souvent mal comprise. Bien des gens y voient une simple restriction arbitraire de la vitesse, alors que l'essence du concept se situe sur un plan tout autre : restituer à nos villes et à nos villages leur fonction originelle, un lieu où l'on habite et où l'on vit. L'inversion du régime de vitesse actuellement en vigueur – faire du 30 km/h la norme et du 50 km/h l'exception – n'est donc pas un but en soi, mais uniquement un moyen de rendre à nos rues un visage plus humain. Bien souvent, le premier écueil auquel les associations qui ont mené campagne ont été confrontées, avant même de s'adresser au grand public, était de convaincre leurs propres militants du bien-fondé de la mesure. Le GRACQ n'a pas fait exception à la règle.



Affiche pour la campagne en Autriche.

Alors que le concept de zone 30 est globalement bien accepté, celui de Ville 30 semble bénéficier d'une popularité bien moindre. La Ville 30 comporte pourtant de gros avantages par rapport à la juxtaposition de simples zones 30, non seulement en termes d'efficacité (meilleure lisibilité et meilleure visibilité du 30 km/h), mais également en termes de coûts. Cela s'explique sans doute par l'effet WIMBY². Les habitants sont généralement en faveur – voire même demandeurs – d'une limitation de la

vitesse devant leur porte, pour des raisons de sécurité, de réduction du bruit, de convivialité... mais y seraient par contre davantage opposés lorsqu'eux-mêmes circulent en voiture hors de leur quartier.

Partant de ce constat, la ville de Metz, en France, a opté pour la mise en zone 30 progressive des quartiers périphériques (le centre-ville étant déjà en zone 30). Cette approche, certes plus coûteuse, semble bien acceptée par la population : ce sont parfois les riverains eux-mêmes qui réclament la mise en zone 30 de leur quartier. Selon les autorités communales, une approche plus globale aurait peut-être essuyé un refus de la part de la population messine, comme cela a été le cas à Strasbourg dont le référendum de 2011 sur la question s'est soldé par un échec (54,9% d'opposition à la généralisation du 30 km/h).

Le Belge, pas prêt ? Pas vrai !

Il semblerait pourtant que l'opinion publique soit bien moins opposée à un apaisement des vitesses qu'on pourrait le penser, si l'on en croit un sondage commandité par Inter-Environnement Wallonie (IEW) en septembre dernier auprès d'un panel de Bruxellois et de Wallons³.

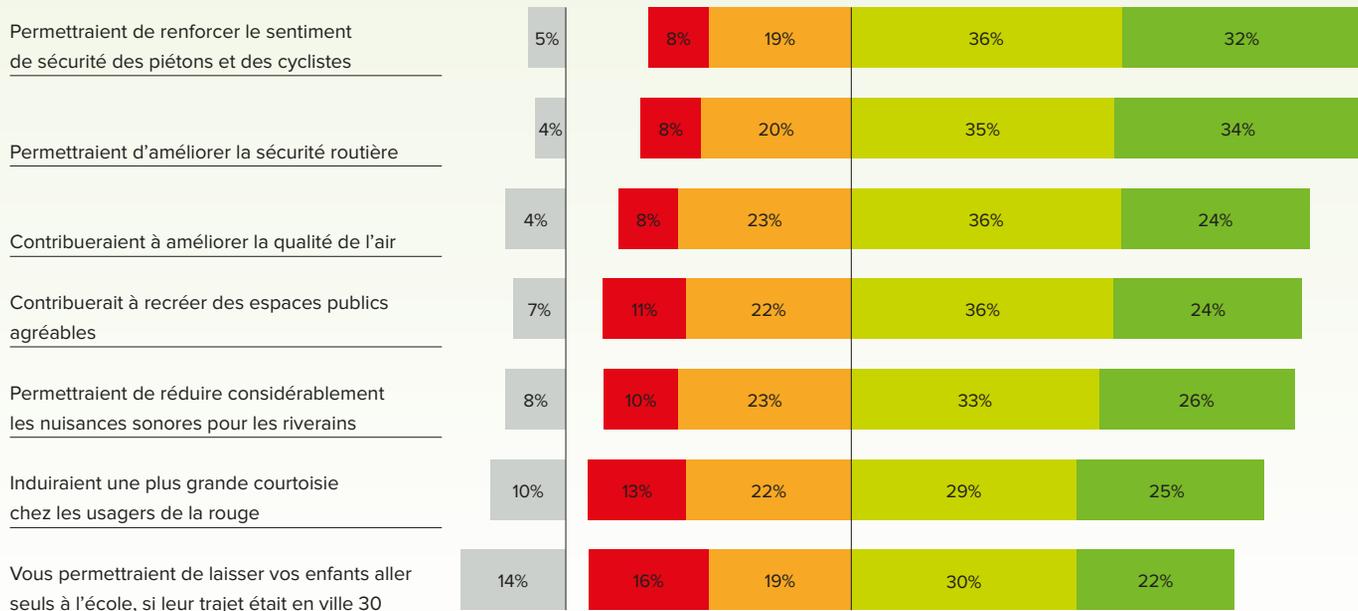
1/ Pour plus d'info, rendez-vous sur ville30.be/files/Main/dossier.pdf ou consultez notre dossier « Ville 30, espace à vivre » dans le Ville-à-Vélo n°156.

2/ On parle d'effet WIMBY (*Welcome in my back yard*, Bienvenue dans mon jardin) en référence à l'effet NIMBY (*Not in my back yard*, Pas dans mon jardin), utilisé pour décrire l'opposition de résidents à un projet local d'intérêt général dont ils considèrent qu'ils subiront des nuisances.

3/ Pour consulter les résultats complets : www.iew.be/spip.php?article5929

SELON VOUS, LES ZONES 30 OU VILLES 30...

Sans avis – Pas du tout d'accord – Pas vraiment d'accord – D'accord – Tout à fait d'accord



© GREEN CITY



© JAMIE HENDERSON



Bien que le concept de Ville 30 soit méconnu (à peine 15 % des sondés déclarent en avoir entendu parler), 57,2 % des répondants se déclarent en faveur de plus d'espaces publics conviviaux, d'une meilleure qualité de l'air, de moins de nuisances sonores et souhaiteraient pouvoir laisser leurs enfants se rendre à l'école en toute autonomie. Ils sont 61 % à souhaiter que les centres urbains soient limités à 30 km/h !

De même, les opinions sur la limitation de la vitesse à 30 km/h en agglomération sont très positives, comme le démontre le diagramme ci-dessus. Et 61 % des sondés estiment que cela n'influencerait pas ou peu le temps moyen d'un trajet en voiture. Là où le bât blesse, c'est au niveau de l'efficacité des limitations : le public considère à une large majorité qu'elles sont trop peu respectées et 68 % des répon-

dants réclament davantage de répression dans les zones limitées à 30 km/h.

Bref, la Ville 30 n'attend plus que la bonne volonté de nos femmes et hommes politiques pour se concrétiser !

Des avancées concrètes

De nombreuses associations militent de longue date pour obtenir une réduction des vitesses en agglomération. L'ICE « 30 km/h » aura permis de donner une visibilité plus large à cette revendication, de sensibiliser davantage le grand public à la problématique, et parfois même de mettre la question à l'agenda politique. Et

sur ce plan, on peut se réjouir car des résultats tangibles ont été engrangés.

En **Italie**, le parlement a reçu en octobre dernier une série de propositions législatives provenant de l'ANCI – l'association des communes italiennes – destinées à développer une mobilité plus durable. Au centre des demandes : l'instauration du 30 km/h comme vitesse par défaut en agglomération.

En **Pologne**, l'ICE a reçu le soutien de treize maires et représentants de communes lors d'un congrès sur la mobilité active à Gdansk. Les signataires ont rappelé à cette occasion qu'une harmonisation des limites de vitesse au niveau européen constituait un moyen d'encourager à peu de frais une mobilité plus active, et d'améliorer la sécurité sur les routes.



En **Espagne**, le conseil communal de Bilbao s'est prononcé en faveur de l'instauration du 30 km/h dans les zones résidentielles, et du 50 km/h sur les autres artères, une revendication portée notamment par l'association cycliste locale.

À **Paris**, un tiers des rues sont passées en septembre dernier à 30 km/h – voire 20 km/h dans certains cas. La mesure s'applique à des quartiers, mais aussi à certains grands axes traversants ces quartiers, ainsi qu'aux abords des établissements scolaires. Dans son programme électoral, l'une des candidates à la mairie de Paris propose d'aller encore plus loin en généralisant le 30 km/h en dehors des grands axes.

Toujours en **France**, on peut souligner le lancement en octobre 2013 de l'observatoire national de l'apaisement des vitesses en ville (ONAV)⁴. L'objectif est de permettre à tous, et plus spécifiquement aux acteurs de l'aménagement public, d'accéder aux informations sur les communes françaises engagées dans une large extension des zones à circulations apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne).



Action de sensibilisation à Brême.

Moderar la velocidad es signo de civilidad



Une vitesse modérée est une marque de civilité.



Trois questions à... Heike Agthe, coordinatrice de l'ICE « 30kmh – making streets liveable ! »

Que pensez-vous des 25 000 signatures collectées en Allemagne ?

Nous sommes vraiment contents du résultat ! Ces signatures proviennent d'un peu partout, et pas seulement des grandes villes. La toute première zone 30 d'Europe est née chez nous, à Buxtehude, il y a très exactement trente ans. Pourtant, l'implémentation du 30 km/h reste difficile en raison de lois très restrictives. Si une commune veut passer une grande zone ou une artère principale à 30 km/h, elle doit remettre un dossier et produire des études afin de prouver qu'il y a de sérieux problèmes de sécurité routière, ou des problèmes de bruit. Cette procédure a généralement un coût élevé et peut durer plusieurs années ! Je pense que c'est ce qui explique aussi le succès de l'ICE dans notre pays : les gens en ont assez, et une législation européenne contraindrait l'Allemagne à adapter sa propre réglementation en matière de vitesse.

Comment s'est déroulée la campagne chez vous ?

La plupart du travail a été effectué sur le terrain par des groupes régionaux, qui ont mené des actions ou ont tenu des stands d'information à l'occasion de festivals, d'événements cyclistes, de foires... L'idée était de développer des actions faciles à mettre en œuvre et à faible coût, mais qui retenaient l'attention. Une des actions que j'ai beaucoup aimé était un concours de peinture, où les enfants étaient invités à reproduire le logo de notre campagne sur des gilets de sécurité. Nous avons également rédigé des courriers spéciaux, avec un formulaire de collecte de signatures, et les avons envoyés à des publics ciblés, comme par exemple aux directeurs d'établissements scolaires. Je pense que celui qui a le mieux fonctionné est celui que nous avons adressé aux pédiatres.

Dans votre pays où le lobby automobile est très influent, comment a réagi le grand public ?

C'est vrai qu'au début de la campagne, on ne savait pas trop à quoi s'attendre. Honnêtement, j'ai été assez surprise qu'il n'y ait pas eu de « contre-offensive » de la part de l'ADAC (club automobile allemand) du moins pas au niveau national. À Munich par contre, l'ADAC local a systématiquement réagi aux articles de presse, et au travers de nombreux sites. Mais bien que l'ADAC représente 18 millions d'automobilistes, les échos du grand public étaient globalement positifs. Bien sûr, il y a toujours une part de réactions négatives dues à une mauvaise compréhension du message, c'est pourquoi il était nécessaire de le réexpliquer sans cesse, mais bien des gens nous ont également soutenus spontanément !

4/ www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/onav-r189.html

Citons enfin comme dernier exemple **Londres**, qui a annoncé son intention de mettre son centre-ville sous le régime des 20 mph – l'équivalent de notre 30 km/h – alors que la plupart des quartiers périphériques ont déjà adopté une réduction des vitesses. « *C'est quelque chose qui pourrait finalement ressembler au fait de fumer dans des lieux publics, où on arriverait finalement à ne plus comprendre qu'on ait pu un jour trouver ça normal de rouler à plus de 20 mph* », a déclaré l'adjointe au maire en charge des Transports.

Et maintenant... ?

À présent que l'ICE est clôturée, le chapitre est-il clos lui aussi ? Sûrement pas, comme vous vous en doutez ! Au niveau européen, les quelque 45 000 signatures n'auront pas été collectées en vain : les coordinateurs de la campagne réfléchissent déjà au moyen de les valoriser d'une façon ou d'une autre auprès des instances européennes. Sans compter que le travail de sensibilisation se poursuivra dans de nombreux pays, notamment au travers du réseau de partenaires qui ont activement soutenu l'ICE et qui regroupe à présent 76 organisations issues de 18 pays de l'Union !



De notre côté, nous continuerons à porter la revendication : aux niveaux fédéral, régional et communal. Notre association n'avait d'ailleurs pas attendu la lancement de l'ICE pour faire de la Ville 30 son thème de campagne pour l'année 2011. Le slogan « Ville 30, espace à vivre » nous avait déjà permis de porter, en partenariat avec d'autres associations, la question de la réduction des vitesses en agglomération à l'attention du grand public. Le thème avait également été porté auprès du monde politique, et plusieurs locales n'ont pas manqué de mettre l'accent sur le sujet au travers du memorandum remis aux différents candidats et formations politiques à l'occasion des élections communales d'octobre 2012. Le concept a essaimé jusqu'à l'extrême sud de notre pays, l'échevin de la Mobilité d'Arlon ayant fait part en septembre dernier de son souhait de faire d'Arlon la première Ville 30 de la province de Luxembourg.

À présent que les graines ont été semées, à nous de faire en sorte qu'elles puissent germer !

F. CUIGNET



Soutien du maire de Göttingen, en Allemagne.



Les chiffres de l'ICE

Malgré la lourdeur du dispositif imposé par l'Union, un peu plus de 35 000 signatures ont été enregistrées électroniquement. Les signatures papier actuellement collectées – environ 8 500 – doivent encore être validées au niveau national avant d'être officiellement comptabilisées.

Avec plus de 15 000 signatures électroniques, c'est l'Allemagne – pays coordinateur de la campagne – qui se place en tête des pays signataires. Viennent ensuite l'Espagne (4 360), la France (3 761), la Belgique (3 466) et le Royaume-Uni (2 519). En queue de peloton, se trouvent Malte (29), Chypre (21) et la Lituanie (19).

Si l'on considère le nombre de signatures collectées en regard des objectifs fixés (qui sont fonction de la population), notre pays arrive par contre en seconde position, derrière l'Allemagne ! Un grand bravo à vous tous !





« Relookez » les rues de votre quartier !

Un dessin vaut parfois mieux qu'un long discours. Grâce à l'application interactive *Streetmix*, vous pouvez facilement redessiner le profil des rues de votre quartier. La qualité du graphisme permet la diffusion des résultats. Alors, pourquoi ne pas envoyer ensuite vos créations aux autorités politiques pour leur montrer à quoi ressemblent les rues souhaitées par leurs citoyens ?

Streetmix est un logiciel sous licence libre développé par la société *Code for America*, qui s'investit dans le développement d'applications utiles aux citoyens, aux associations et aux pouvoirs publics.

Maintenant, à vous de jouer ! Car c'est véritablement un jeu et une partie de plaisir qui vous attend.

- Rendez-vous sur www.streetmix.net.
- Indiquez le nom et la largeur totale de la voirie à laquelle vous souhaitez donner un nouveau visage.
- Glissez les éléments de votre choix situés dans le bas de la fenêtre et amenez-les sur la voirie.
- Répartissez l'espace entre piétons, cyclistes, transports en commun et automobilistes.
- Ajoutez quelques arbres, bacs à fleurs, bancs et même du stationnement pour les vélos.
- Choisissez la largeur et le type de chaque élément (exemple : un trottoir de trois mètres de largeur, une piste cyclable séparée par des bacs à fleurs d'un mètre de large...).

Intuitif et rapide. En à peine cinq minutes chrono (ou plus en fonction de votre plaisir à remodeler votre profil de rue), vous imaginerez et créez vos propres profils de voirie. ●



Ne nous contentons pas uniquement de rêver !

Pour que cela ne reste pas seulement dans votre imagination, nous vous suggérons d'envoyer vos créations accompagnées d'un petit courrier sympathique à l'échevin de la Mobilité de votre commune pour les routes communales, et au ministre des Travaux Publics de votre région pour les routes régionales. Avec un peu de chance, et aussi un peu de volonté, cela inspirera leurs bonnes résolutions pour l'année 2014.



Le conseil « e-bike » de... Govelo

Comment bien gérer l'autonomie de votre e-bike ? Le possesseur d'un vélo à assistance électrique doit obligatoirement pousser sur les pédales s'il veut être assisté par le moteur. Ce n'est donc pas un vélo électrique !

Tout d'abord, veillez à ce que votre batterie soit complètement chargée. Une batterie non utilisée se décharge toujours. Veillez également à ce que la pression de vos pneus soit correcte. Utilisez les différents modes d'assistance en fonction des vraies difficultés rencontrées. Dès que possible, roulez en mode « sans assistance ». Utilisez les rapports de votre changement de vitesses en fonction du mode d'assistance choisi.

Vous serez surpris de l'augmentation d'autonomie de votre e-bike !

Govelo

Rue de l'Église 30

1315 Piétrebais

T 010 84 24 27

www.govelo.be

-10% (HTVA) sur la vente et la location de VAE et sur la formule "chambre d'hôte"



Retrouvez les avantages offerts
par nos vélocistes partenaires

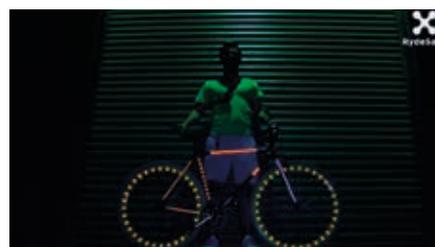
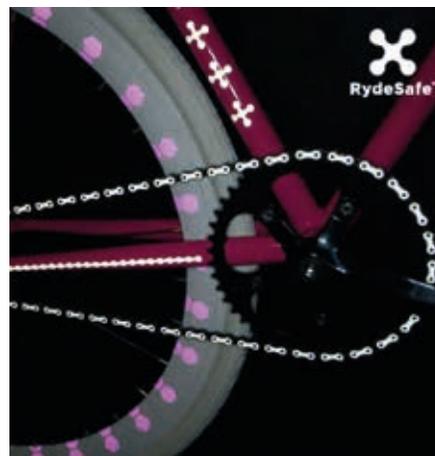
www.gracq.org/SERVICES/velocistes

Pimp your bike !

Simple mais efficaces, découvrez les autocollants RydeSafe ! Ils sont multicolores, mais surtout réfléchissants. Chaque set d'autocollants vous permettra de décorer vos accessoires, mais également le cadre de votre vélo, les jantes et même... la chaîne ! Plus design qu'une veste fluo, voilà une façon simple mais ingénieuse de personnaliser votre monture tout en vous assurant davantage de visibilité sur la route !

Prix du set : 12 € (+ frais de port)

<http://shop.planet-used.com>



Hövding, le casque invisible

Si la question du look est la seule chose qui vous retient de porter un casque à vélo, peut-être serez-vous intéressé-e par cet accessoire. Mis au point par deux cyclistes suédoises, le casque « Hövding » fonctionne à la manière d'un airbag. Le dispositif se fixe autour du cou, comme un col ou une écharpe : en cas d'accident, il se déploie en 0,1 seconde seulement, grâce à une réserve de gaz comprimé intégrée. Ce casque fonctionne à l'aide d'une batterie, d'une autonomie de 18 h environ. Étant donné que l'argument esthétique

est au centre de cette invention, Hövding propose différents modèles de housse, afin que vous puissiez adapter votre « casque invisible » à votre tenue.

C'est au niveau du prix que le bât blesse puisqu'il vous faudra déboursier 400 € environ pour acquérir ce bijou de technologie, et 60 € par housse supplémentaire. Sans compter qu'une fois que votre casque-airbag s'est déployé, il ne peut plus être utilisé.

www.hovding.com





Projet vélo recherche coup de pouce financier

KissKissBankBank est une plateforme de financement participatif grâce à laquelle des projets en recherche de fonds peuvent trouver des investisseurs. Le principe est très simple : vous pouvez financer – même modestement – les projets qui vous paraissent dignes de soutien, en échange de contreparties personnalisées. Chaque projet dispose d'un maximum de 30 jours pour réunir un montant prédéfini. Si la collecte de fonds ne parvient pas à atteindre l'objectif, les investisseurs sont intégralement remboursés de leur investissement.

Pourquoi donc vous parler de financement alternatif ? Parce que deux projets belges en rapport avec le vélo tentent actuellement de réunir les fonds nécessaires pour se lancer, via cette plateforme !

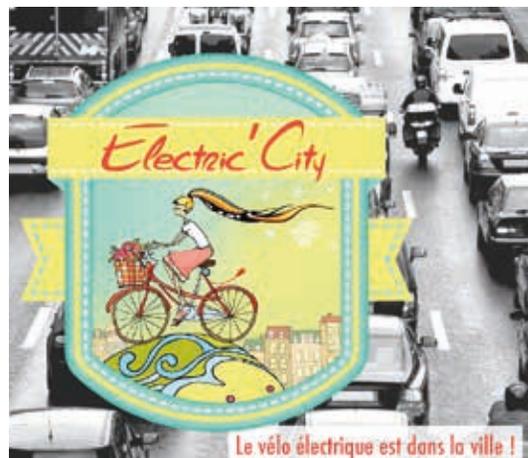
Owlcraft

Owlcraft risque bien de révolutionner le monde du gilet fluo, car ce modèle spécifiquement créé pour les cyclistes allie sécurité et esthétique ! D'un côté, un tissu à motif et, de l'autre, un motif réfléchissant sérigraphié sur la face fluo.

La collecte de fonds est destinée au développement d'une boutique en ligne ainsi qu'à l'achat de matériel et de fournitures nécessaires au lancement d'une première production de 250 pièces. Et si l'objectif initial est atteint, les fonds supplémentaires seront consacrés au développement de la gamme, notamment de modèles pour messieurs !

Objectif : 2 500 € / Date limite : 12/02/2014

Rendez-vous sur www.kisskissbankbank.com/owlcraft



Electric'City

Inter-Environnement Wallonie souhaite faire découvrir les vertus du vélo à assistance électrique (VAE) avec Electric'City, un projet pilote à Namur. Une fois par mois, un parc de quatorze VAE sera mis à disposition des navetteurs pour une journée tandis que deux autres montures feront l'objet de « prêts-minute » permettant à un maximum de personnes de bénéficier de l'expérience.

La collecte de fonds est destinée à assurer la logistique du projet (stockage et transport des vélos ; gestion du système de prêt) ainsi que la production d'outils de promotion.

Objectif : 6 300 € / Date limite : 12/02/2014

Rendez-vous sur www.kisskissbankbank.com/electric-city

Le saviez-vous ?

C'est bien connu, les cyclistes sont en meilleure santé ! C'est pourquoi certaines mutuelles remboursent totalement ou partiellement le montant de votre cotisation au GRACQ (25 €) à titre d'abonnement à un club sportif. Renseignez-vous auprès de votre mutuelle afin de savoir si elle accepte ce remboursement : notre secrétariat se fera un plaisir de vous délivrer une attestation de cotisation ou de compléter si nécessaire le formulaire *ad hoc* réclamé par votre mutuelle. N'hésitez pas à le faire savoir autour de vous !

Des questions ? Adressez-vous à Julio Sanchez julio.sanchez@gracq.org – 02 502 61 30



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

En 2014,
faisons entendre
la voix des
cyclistes !



Toute l'équipe du GRACQ vous présente ses meilleurs vœux pour cette nouvelle année !

Agenda ⇒

Janvier ⇒

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

Cette formation vous permettra d'effectuer des recherches parmi les fiches « contact » (cyclistes, journalistes, politiciens) de notre base de données, d'y encoder vos sympathisants locaux, ou d'en extraire un listing actualisé des cyclistes de votre région.

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

Le site web est un des outils de communication fondamentale pour notre association. Venez vous familiariser avec la création et la gestion des pages web de votre locale !

Février ⇒

BRUXELLES – SAMEDI 8/02 DE 9H30 À 16H30 FORMATION « PLANIFICATION ET PARTICIPATION »

Comment agir sur la mobilité de votre quartier à Bruxelles? Vous avez des idées pour améliorer la mobilité mais ne savez pas à qui en parler? Des travaux ont été effectués dans votre quartier et vous n'étiez pas au courant? En collaboration avec Inter-Environnement Bruxelles, nous nous pencherons sur les mystères de la législation en matière d'urbanisme, pour savoir où, quand et comment agir.

NAMUR – SAMEDI 15/02 DE 9H30 À 16H30 FORMATION « PARTICIPATION ET LOBBYING »

Vous souhaitez donner votre avis sur les projets de mobilité au sein de votre commune ou au niveau régional ? Où, quand et comment agir ? Quels organes de consultation existent ? Quelles sont les compétences des différents niveaux de pouvoir ? Quel est votre rôle en tant que représentant-e du GRACQ ? Toutes ces questions seront traitées autour de cas concrets afin de faire la lumière sur des mécanismes qui peuvent parfois paraître complexes.

Mars ⇒

NAMUR – SAMEDI 15/03 DE 9H30 À 16H30 FORMATION « AMÉNAGEMENTS CYCLABLES 1^{er} VOLET »

Venez vous familiariser avec les principes de base d'aménagements en faveur du vélo : réseau cyclable, mixité ou séparation, pistes cyclables, bandes bus+vélo, tram et vélo, Ville 30 et ralentissement de la vitesse, aménagements en carrefours et ronds-points...

Vous souhaitez vous inscrire à l'une de ces formations ou obtenir davantage d'informations ?

**Alors prenez contact avec Séverine Vanheghe
(severine.vanheghe@gracq.org – 081 22 35 95)**

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
 Twitter@gracq

Régionale bruxelloise	Benjamin Nieuwland	T 0484 12 96 08
Régionale wallonne	Fabienne Leclère	T 02 387 15 89
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
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
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
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
Yvoir	Wim Verheove	T 0473 36 83 86

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 d'Arlon : arlon@gracq.org).