

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

BIMESTRIEL DU GRACQ
 LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
 Printemps 2015

16

NUMÉRO D'AGRÈMENT
 P904048

GRACQ *mag*

Basse-Meuse ⇒
 Une « balade
 des cerisiers »
 p.3

Bruxelles-Ville ⇒
 Polémique autour
 du piétonnier
 p.9

Sécurité routière ⇒
 Le casque, oui.
 Obligatoire, non !
 p.13

À vous de jouer ! ⇒
 Alain passe ?
 Tu passes !
 p.18





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 quatre 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.

**VOUS SOUHAITEZ VOUS RÉAFFILIER ?
VOTRE COTISATION PEUT ÊTRE DIRECTEMENT
VERSÉE SUR NOTRE COMPTE TRIODOS
BE65 5230 4042 2096.**

Édito ➔

Le GRACQ, c'est vous !



Vous tenez en main votre GRACQ Mag printanier : nous comptons bien voir éclore de nouveaux projets en faveur du vélo et fleurir en masse les cyclistes dans les rues de Bruxelles et de Wallonie.

Vous l'aurez remarqué à sa couverture, ce numéro aborde la thématique sensible de l'obligation du port du casque. Jacqueline Galant, ministre fédérale de la Mobilité, a récemment annoncé son intention de rendre le casque obligatoire ou du moins de sensibiliser l'ensemble de la population à l'importance de rouler à vélo casqué. Il n'est donc pas inintéressant de revenir sur ce sujet, déjà longuement débattu, en réaffirmant la position de notre association. Suite à une première rencontre constructive avec le cabinet de la ministre, il est prévu de poursuivre la collaboration autour de plusieurs thématiques pour lesquelles le GRACQ peut se targuer d'une bonne expertise (sécurité routière, code de la route, vélo à assistance électrique...).

Au niveau régional et communal, le lobby de notre association continue grâce à l'implication de nos groupes locaux et régionaux et le travail de nos deux chargés de politique régionaux. Je voudrais en profiter pour souligner et rappeler l'importance des bénévoles au sein de l'association. Ce sont eux – vous ! – qui font vivre l'association. Parmi ses membres, le GRACQ compte des centaines de bénévoles actifs qui agissent pour améliorer la pratique du vélo au quotidien. En se regroupant à l'échelle d'une ou plusieurs communes, ils mettent sur pied des actions de lobbying, de sensibilisation, de promotion... Actuellement, nous comptons 71 groupes locaux et points de contact. Chaque année, un peu plus. Grâce à l'instauration prochaine du nouveau statut de sympathisant, nous espérons encore étendre le mouvement. Merci à tous pour votre soutien, votre implication d'un jour et celle de tous les jours.

Ce printemps, le GRACQ passe le cap des 40 ans. Le 25 mai 1975, une grande manifestation à vélo avait lieu dans les rues de Bruxelles pour réclamer de la place pour les cyclistes. Peu après naissait notre association. C'est pourquoi je vous invite le 25 mai prochain à venir célébrer cet anniversaire, à échanger et aussi à admirer l'exposition retraçant les 40 premières années de la vie de l'association (acquis, combats, anecdotes...). La fête se tiendra à Bruxelles : votre *GRACQ-Info* vous tiendra informés des détails. De plus, un évènement national, organisé en collaboration avec le Fietersbond qui fête ses 20 ans, prendra place dans le courant de l'année avec comme principal objectif de faire connaître nos associations du grand public.

Si vous souhaitez en savoir plus sur la vie de notre association, vous êtes les bienvenus à notre prochaine assemblée générale qui se tiendra le 21 mars dans le magnifique cadre de la Fonderie, musée de l'industrie et du travail bruxellois. Au plaisir de vous y voir !

A.WILLEMS – SECRÉTAIRE GÉNÉRALE

Pour consulter les procès-verbaux des réunions du CA, rendez-vous dans l'onglet « conseil d'administration » de l'Intranet (mot de passe : cyclophile).



Basse-Meuse ➔

Allier l'utile à l'agréable



Nouvelle voie cyclable à Visé.

La locale GRACQ de Basse-Meuse est désormais connue pour son projet de réseau vélotouristique « Au pays des vergers ». Cela ne l'empêche pas de militer également pour le développement du vélo utilitaire, notamment en réclamant auprès des communes des aménagements cyclables.

Dans le cadre des avancées du réseau des vergers – qui occupe la locale depuis plus de dix ans – nous sommes amenés à rencontrer régulièrement différentes communes de la Basse-Meuse ainsi qu'une bonne partie de celles du plateau de Herve. Ce projet fédérateur entraîne inévitablement une ambiance positive de collaboration avec les collègues communaux. Nous profitons de ce bon climat pour mettre en avant nos revendications en matière d'actions à mener pour favoriser l'usage du vélo au quotidien, et notamment pour réclamer des aménagements cyclables. En amont de nos rencontres avec les communes de la Basse-Meuse pour le réseau des vergers, nous tâchons de rassembler quelques observations et formuler des demandes.

Depuis un an, nous avons eu des échanges fructueux avec les communes de Visé, Oupeye et Herstal, d'où proviennent l'essentiel de nos membres. Les échanges pour favoriser le vélotourisme ont laissé place à des idées pour favoriser la mobilité active à vocation utilitaire. Nous avons collaboré à des actions lors de la Semaine de la Mobilité 2014 et obtenu quelques aménagements tels que des carrefours sécurisés, des parkings vélo, des abaissements de bordures, des améliorations de revêtements de voiries, du balisage, etc.

À Visé, nos demandes ont été suivies dernièrement de nombreuses petites réalisations : l'abaissement de trottoirs dans un nouveau quartier, un balisage directionnel

vers les centres de localités ou encore l'entretien des voies cyclables. La dernière réalisation de la commune est une voie cyclable en halage à Visé.

Il faut souvent s'armer de patience pour voir l'aboutissement de demandes et tous les projets n'aboutissent pas (par exemple, on espère toujours davantage de SUL à Visé), mais la collaboration des communes avec le GRACQ est vraiment bonne et nous ne pouvons que remercier les échevins pour leurs oreilles attentives et leurs différentes réalisations ! Petit à petit, la vie des cyclistes est facilitée...

B. GABRIEL

Inauguration de la balade des cerisiers

C'est dans le cadre de l'émission « Printemps Grandeur Nature » de la RTBF que la Balade des cerisiers sera inaugurée. Après la Balade des poiriers du côté de Dalhem et celle des pommiers du côté de Herve, il s'agit d'un nouveau circuit dans le cadre du futur réseau de vélotourisme « Au pays des vergers ». Le parcours aux environs de Visé est particulièrement agréable du fait qu'il est à plus de 70% sur des voies interdites aux voitures (le reste emprunte des routes calmes) et qu'il passe par de très beaux sites (notamment la Gravière Brock, la Montagne Saint-Pierre, l'écluse de Lanaye et le fort d'Eben-Emael). À l'exception d'une côte, les 31 km empruntent la vallée de la Meuse, ce qui rend le trajet vraiment très familial.



Sur le parcours de la Balade des cerisiers, ce tronçon de RAVeL inauguré en 2014.

En pratique

Venez inaugurer la Balade des cerisiers !
Quand ? Le samedi 11 avril, de 13h30 à 16h.

Où ? Rendez-vous au musée de la Montagne-Saint-Pierre (Lanaye).

Mais aussi : de nombreuses activités gratuites se dérouleront tout au long de la journée (village associatif, balades, concerts de Stanislas et Laurent Pagna...).



Namur ⇒

Vingt ans déjà !



A lors que le GRACQ fêtera cette année ses quarante ans d'existence, le GRACQ namurois a fêté quant à lui ses vingt ans en décembre dernier. Et vingt ans, c'est vite passé. Avec, comme beaucoup de bénévoles dans diverses associations, l'impression que l'on n'a pas réalisé grand-chose. Puis on se prend à retracer les événements, mois après mois, année après année. Que de figures ont défilé au sein de cette locale, que de réunions, rencontres, rapports, courriers, messages électroniques et téléphoniques, que d'heures passées tantôt autour d'une table, tantôt sur son ordinateur ou son bureau, sur les chemins... on ne les compte plus.

L'impression aussi que les choses n'ont guère changé sur le terrain. Et pourtant, en comparant la « photo » de 1994 avec celle de cette année, une ère nouvelle se dessine tout de même. Et en toute modestie, nous nous réjouissons du chemin parcouru, avec plus ou moins de bonheur, plus ou



moins de réussite, plus ou moins de concrétisation... Tout compte fait, un bon entraînement pour poursuivre l'effort qui nous attend pour (re)donner au vélo et aux cyclistes la place qu'ils méritent.

Souvenirs, souvenirs...

De concert avec d'autres acteurs bien sûr, nous avons engrangé : des SUL, des marquages de pistes ou de bandes cyclables suggérées, des zones avancées pour cyclistes, des zones 30, une zone de rencontre, un début de balisage, des aménagements en site propre, une ville pilote Wallonie Cyclable, vingt-cinq stations de vélos en libre-service, l'accès au piétonnier toujours plus vaste, un plan communal vélo...

C'est avec un plaisir certain que nous avons réalisé une rétrospective en images, mais aussi au moyen de documents divers (courriers, communiqués et articles de presse, supports d'actions, annonces et itinéraires de balade...). De bons souvenirs, vraiment !



Une trentaine de personnes se sont retrouvées le 12 décembre à la Maison des Cyclistes de Namur : des bénévoles – anciens et actuels –, des sympathisants, des représentants de la Ville, de l'association et de Pro Velo... Elles ont partagé le verre de l'amitié tout en évoquant les projets qui nous attendent comme l'extension des zones 30, la résolution des points noirs, la mise en place des panneaux B22 et B23, l'abaissement des bordures, le balisage, la campagne de courtoisie pour tous les usagers de l'espace public, le développement du stationnement vélo, l'aménagement du RAVeL urbain, la sensibilisation et la formation du public, le lobbying auprès des administrations et des politiques, la réalisation du plan vélo, l'actualisation du plan de mobilité...

Bref, il y a du pain sur la planche ! Beaucoup en regard de nos effectifs actuels. L'appel est donc lancé à vous tous : des projets enivrants nous attendent, et nous souhaitons vivement partager notre ivresse !

J.-P. DOCK



📍 Pour tout renseignement sur le GRACQ namurois et ses projets, contactez Jean-Paul Dock :

T 081 73 66 22 – namur@gracq.org

Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Bike Experience, 6^e édition !



C'est bientôt le printemps. Et qui dit printemps, dit également... Bike Experience, bien sûr ! Le principe, pour ceux qui ne le connaîtraient pas encore : de nouveaux cyclistes s'engagent à tester le vélo pour leurs déplacements domicile-travail durant une dizaine de jours. Ces *Bikers* reçoivent une formation à la

conduite du vélo en ville et ont la possibilité d'emprunter un vélo pour l'occasion. Pour les accompagner lors des trois premiers jours, ils reçoivent en outre le soutien d'un cycliste expérimenté qui effectue au quotidien un trajet similaire (un *Coach*) et qui va les aider à choisir le meilleur itinéraire et leur refile quelques « bons tuyaux ».

Vous l'aurez deviné : les cyclistes expérimentés, c'est vous ! Cette année, la grande mise en selle bruxelloise se déroulera entre le 27 avril et le 8 mai 2015 et l'apéro de rencontre entre les *Coachs* et les *Bikers* est quant à lui prévu le samedi 25 avril, au Brussels Info Place (BIP). Bloquez dès à présent ces dates dans votre agenda, car vous êtes bien évidemment

sollicités pour accompagner cette nouvelle tournée de *Bikers* dans de nouvelles aventures cyclistes !

Les inscriptions sont ouvertes sur www.bikeexperience.be. Vous avez déjà été *Coach* l'an passé ? Alors il vous suffira simplement de mettre vos données à jour. S'il s'agit de votre première inscription, vous bénéficierez d'une formation spécifique (rappel du code de la route, conseils d'encadrement...) une fois déniché votre *Biker* !

Aidez-nous à faire de cette 6^e édition de l'évènement une réussite : inscrivez-vous, et surtout faites passer le mot autour de vous !

Wallonie ⇒

Tous vélo-actifs au Cercle de Wallonie



« **O**ui, le vélo à assistance électrique est un atout pour les entreprises ! », a témoigné Vincent Reuter, administrateur-délégué de l'Union wallonne des entreprises. Le 10 février dernier, Tous vélo-actifs, qui assure la promotion du vélo au sein des entreprises et des institutions, s'était en effet invité au Cercle de Wallonie à Namur pour une conférence sur le thème du vélo à assistance électrique

(VAE). Selon Mike Defresne, auteur du guide E-Bike, un vélo sur quatre vendu actuellement en Wallonie serait un VAE. Pas de doute : le VAE possède un potentiel indéniable pour les déplacements des travailleurs wallons ! Pas moins de septante représentants d'entreprises, d'institutions et d'administrations wallonnes ont participé à cette conférence : signe que le vélo gagne toujours plus en crédibilité. Le

Ministre wallon de la Mobilité, également de la partie, a pour sa part insisté sur la multimodalité comme alternative à la voiture individuelle. Et a pris la pose le temps d'une photo, complétant ainsi la galerie de portraits réalisés dans le cadre de la campagne « Mon vélo, ma liberté ».

www.veloactif.be



Schaerbeek ⇒

L'observatoire : un outil toujours d'actualité

Depuis 2002, la section locale de Schaerbeek réalise des comptages de cyclistes. Les résultats permettent d'évaluer les bénéfices de la politique menée en faveur de l'usage du vélo. Ils nourrissent également la réflexion sur le travail nécessaire pour rencontrer les attentes de cyclistes en devenir et tenter d'atteindre le potentiel qui se profile.

LES COMPTAGES RÉALISÉS PAR LE GRACQ DE SCHAERBEEK SERVENT NON SEULEMENT À ÉVALUER LA POLITIQUE DE MOBILITÉ DE LA COMMUNE, MAIS ÉGALEMENT À ARGUMENTER EN FAVEUR DU VÉLO DANS LES DIALOGUES AVEC LES AUTORITÉS.



© V. DE BONTÉ

L'observatoire schaarbeekois du vélo, ce sont des comptages effectués six fois par an, durant une heure, par des bénévoles. Au début concentrés sur six carrefours, ils se déroulent actuellement en huit points de la commune. Par ailleurs, Pro Velo réalise également des comptages à un autre lieu sur Schaerbeek dans le cadre de l'observatoire régional. Ces postes d'observation sont situés sur un itinéraire cyclable régional ou sur une voirie régionale.

Le flux de cyclistes varie d'une saison à l'autre mais également durant l'heure d'observation, mieux vaut donc se limiter à quelques informations. Nous avons choisi de noter le sexe et l'âge (adulte ou enfant de moins de 12 ans), ainsi que la provenance et la direction suivie, le port éventuel du casque ou d'un gilet fluorescent.

Depuis 2002, il y a une évolution évidente pour les cyclistes : mise en place d'un échevinat et d'un service de la mobilité, aménagements, groupe de travail « vélo », multiples actions de sensibilisation et de lobbying auprès des autorités, audit BYPAD de la politique communale... Pas une année sans progression sur le terrain et dans les mentalités. D'usagers « faibles », nous sommes devenus des usagers « actifs ». Et cela se voit dans les résultats chiffrés !

Outre une croissance annuelle, nous constatons une multiplication par quatre du nombre de cyclistes observés en douze ans ! En 2002, le ratio homme-femme-enfant était 71-17-12%. En 2014, il est de 66-28-6. En fait, chaque catégorie croît différemment : l'augmentation est respectivement de 273% pour les hommes, de 510% pour les femmes et de 105% pour les enfants. De même, ce ratio varie en fonction du lieu (pour les hommes entre 56 et 81% et pour les femmes de 18 à 33%) et de quelques pourcents selon la saison.

Ces résultats nous aident dans notre argumentation lors des enquêtes publiques ou des dialogues avec les autorités. Car à Schaerbeek, nous ne laissons pas la petite reine en roue libre, mais tâchons de lui donner une direction. Merci à Daniel, Dominique, Mara, Michel, Mireille, Renaud et Suzanne.

L. DEGRAER

Toujours plus nombreux !

Les comptages effectués par Pro Velo dans le cadre de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale démontrent que les cyclistes sont toujours plus nombreux à circuler dans les rues de la capitale. Toutefois, cette croissance avait connu un ralentissement ces dernières années, jusqu'à subir une légère diminution entre 2012 et 2013. Raison invoquée : les conditions climatiques difficiles.

Bonne nouvelle : les chiffres 2014 traduisent à nouveau une nette progression : +28,2% par rapport à 2013 (+21% par rapport à 2012). La proportion des femmes à vélo tend à se stabiliser (31,5%), alors que la proportion de cyclistes portant un casque augmente encore (43,2%). Enfin, on compte en moyenne 70% de cyclistes correctement éclairés, bien que les comptages fassent état de situation très contrastées en fonction des lieux de comptage.

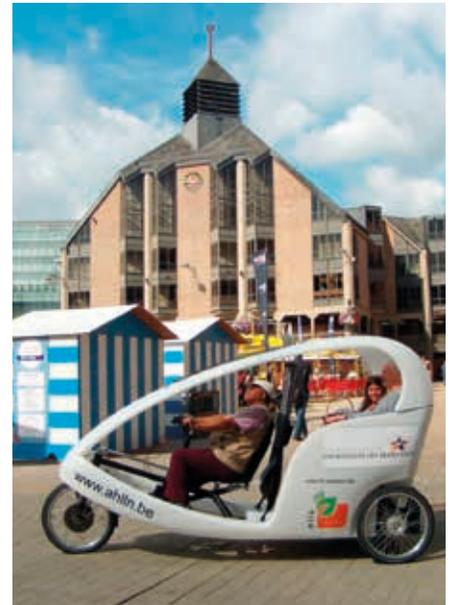
Louvain-la-Neuve ⇒

Cyclo-la-Neuve, à votre service !

Peut-être l'avez-vous déjà croisé dans les rues de Louvain-la-Neuve : le « Cyclo-la-Neuve » ne passe effectivement pas inaperçu ! Ce projet de vélo-taxi a vu le jour à l'initiative de l'Association des Habitants en septembre 2014, grâce à un financement de la Fondation Roi Baudouin.

Objectif initial : favoriser la mobilité des aînés à Louvain-la-Neuve – ville essentiellement piétonne mais présentant un certain dénivelé – grâce à un vélo-taxi à assistance électrique. Le service est cependant accessible à tous, bien que la priorité soit accordée aux personnes présentant des difficultés pour se déplacer. « *Pas seulement des personnes âgées*, explique Marie-Astrid Dapsens, administratrice de l'Association des Habitants. *Nous avons par exemple pu répondre à la demande d'un étudiant qui avait le pied cassé et devait se rendre tous les jours à ses cours.* »

La réservation du Cyclo-la-Neuve doit se faire au minimum 24h à l'avance, afin de pouvoir trouver un conducteur disponible parmi la dizaine de bénévoles – dont des membres du GRACQ – qui se sont portés volontaires. Les trajets sont limités au périmètre de Louvain-la-Neuve, et le financement du service est libre : la course n'est pas payante mais les utilisateurs peuvent laisser un petit quelque chose dans la tirelire prévue à cet effet afin de participer aux frais. Le vélo est actuellement immobilisé pour des raisons techniques, mais l'activité des premiers mois a été plutôt encourageante. Le Cyclo-la-Neuve a notamment profité de nombreux événements organisés dans la ville pour se montrer et se faire connaître. « *Je viens tout juste de décliner une demande d'une personne qui souhaitait se rendre chez le dentiste*, regrette Marie-Astrid. *J'espère que le vélo va pouvoir être réparé rapidement pour reprendre du service.* »



Infos et réservations
www.ahln.be – T 0483 16 91 05



Wallonie ⇒

La Meuse à vélo

Bonne nouvelle pour les amateurs de randonnées à vélo : le projet touristique « La Meuse à vélo » vient de connaître une avancée majeure. Un accord de coopération vient en effet d'être officialisé entre la France, la Belgique et les Pays-Bas au sujet de ce circuit vélotouristique longeant la Meuse sur près de 1 000 kilomètres, de sa source à son embouchure. Cet accord concerne non seulement l'infrastructure, mais également la promotion du circuit vélotouristique.

La route existe déjà en grande partie : en Belgique, où elle s'étend sur près de 200 km, elle emprunte le RAVeL mais les liaisons transfrontalières doivent encore être aménagées afin de relier les circuits entre eux. Le coût, estimé à 69 000 € cette année, sera réparti entre les pays



partenaires. Le balisage doit également être complété : s'il est spécifique à chaque pays, il est prévu que le circuit soit doté d'un site internet unique et d'un logo commun.

En Belgique, les offices du tourisme des provinces de Namur et de Liège et la Région wallonne sont parties prenantes. La signalisation « La Meuse à Vélo » est déjà continue entre la frontière française (près de Givet et Agimont) et le Pont-barrage de Lixhe (peu après Visé).

Rappelons qu'une politique volontariste de développement du vélo permettrait de générer, en 2030, cinq fois plus de nuitées et la création d'environ 500 nouveaux emplois en Wallonie.^{1/}

^{1/} Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région wallonne. Pro Velo R&D et Transport & Mobility Leuven, 2014.



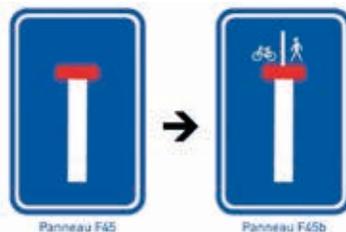
Belgique ⇒

Ces voies sans issue qui n'en sont pas...

Une enquête réalisée par *Voetgangersbeweging* a mis en évidence que près de ¾ des voies sans issue de notre pays... comportent bel et bien une issue, mais uniquement accessible aux piétons ou aux cyclistes. Pourtant, jusqu'il y a peu, il fallait se contenter du seul panneau F45 désignant une voie sans issue, sans permettre d'établir une distinction entre les différentes catégories d'utilisateurs.

C'est un constat qui revient trop souvent : le code de la route, conçu à l'ère du tout-à-l'automobile, n'est pas suffisamment adapté à la circulation des piétons et des cyclistes. La promotion des modes actifs doit nécessairement passer par une évolution du code, et le GRACQ s'y emploie ! Parmi les dernières victoires, citons l'arrivée de la rue cyclable et des panneaux B22 et B23 autorisant les cyclistes à franchir un feu rouge sous certaines conditions.

L'introduction du panneau F45b, si elle a été plus discrète, constitue cependant un excellent signal. Introduit dans le code de la route en 2013, ce panneau apporte une nuance bien utile puisqu'il permet de signaler les « voies sans issue, à l'exception



des piétons et cyclistes » (aussi appelées « impasses débouchantes ») lorsqu'elles se prolongent par un sentier ou un chemin. Ce panneau a le triple avantage de faciliter la circulation des modes actifs, de valoriser le réseau de sentiers et chemins et d'ainsi faire la promotion des déplacements à pied ou à vélo.

L'utilisation du F45b est toutefois facultative : le gestionnaire de voirie est donc libre d'en faire usage ou non. Pour une commune, convertir ses panneaux F45 en F45b n'est cependant pas très coûteux, puisque cela nécessite simplement... quelques autocollants ! Inutile donc de remplacer la signalisation déjà en place.

En Flandre, de nombreux panneaux avaient déjà été adaptés sans attendre que le législateur n'officialise la mesure.

En région bruxelloise, la commune de Woluwe-Saint-Lambert a été la première à apposer les fameux autocollants : elle compte en effet de très nombreux passages, quartiers ou autres venelles qui se prêtent à cette signalisation. Quelque 64 panneaux ont ainsi été modifiés, ce qui représente 88% des voies sans issue identifiées. En Wallonie, c'est Ottignies qui a inauguré le tout premier panneau F45b... tout comme la première rue cyclable ou le premier panneau B23 !

Vous connaissez des panneaux susceptibles d'être adaptés ? Rendez-vous en page 18 de ce magazine !



Exemple de panneau converti en Wallonie.

Wallonie ⇒

B22 et B23 : enfin !



C'est en 2012 que les B22 et B23 ont fait leur apparition dans la législation belge, des panneaux qui autorisent le cycliste à franchir un feu rouge pour tourner à droite ou poursuivre tout droit, à condition de céder le passage aux autres usagers. Déjà bien répandus en région bruxelloise, ces panneaux tardent pourtant à s'implanter également en Wallonie.

Interrogé à ce sujet au parlement wallon, le ministre des Travaux publics Maxime Prévot a confirmé qu'une soixantaine de carrefours régionaux à feux seraient équi-

pés des fameux panneaux dans la première moitié de l'année 2015. D'autres panneaux pourront être installés par après, lors de la réalisation de nouveaux aménagements cyclables.

En ce qui concerne les feux situés sur des voiries communales, il vous est également possible de vous adresser à l'échevin ou au service communal compétent.

Bruxelles ⇒

Piétonisation du centre : oui, mais...

LE PLAN DE CIRCULATION FAVORISE TRÈS CLAIREMENT LA VOITURE, AU DÉTRIMENT DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT. C'EST CONTRE CETTE VISION PASSÉISTE DE LA MOBILITÉ AUX CONSÉQUENCES DÉSASTREUSES QUE SE MOBILISENT LES CITOYENS ET DE NOMBREUX COMITÉS ET ASSOCIATIONS.



Le projet de piétonnier.



En bleu, le « mini-ring » de deux bandes à sens unique ceinturant le piétonnier.

La presse l'évoque régulièrement, et probablement en avez-vous déjà entendu parler : les boulevards du centre vont se muer en un gigantesque piétonnier. Ce projet suscite bien évidemment un grand intérêt de la part des habitants, des usagers ou encore des commerçants. La Ville a décidé de jouer la carte de la participation, en organisant des moments de consultation et d'information de la population. Tout est bien dans le meilleur des mondes, sauf que...

Sauf que ce processus de participation ne s'effectue qu'en façade. En scindant soigneusement les différents aspects du projet, la Ville a presque rendu impossible une vision d'ensemble. Et si elle semble prête à discuter des arbres ou de la couleur des bancs, les véritables problèmes restent, eux, sans réponse.

À commencer par les nombreuses critiques concernant le plan de circulation du Pentagone adopté par le Collège et sur lequel les citoyens n'ont pas eu leur mot à dire. Ce plan prévoit pourtant de ceinturer l'ensemble de la zone piétonne par un sens unique à deux voies (surnommé le « mini-ring »), mais aussi la création de quatre parkings souterrains en plein cœur de la capitale, sans qu'aucune étude n'ait été réalisée au préalable afin de connaître le taux d'occupation des parkings (privés

et publics) actuels. Plusieurs terminus de bus seront déplacés, ne permettant plus un accès direct au centre. Enfin, pour les cyclistes, la situation est pour le moins confuse : les tracés d'itinéraires cyclables (ICR, RER vélo) semblent avoir été totalement ignorés dans le cadre de ce projet, et les nouveaux axes cyclables prévus – encore faut-il savoir ce qu'on entend par « cyclable » – empruntent majoritairement... le mini-ring.

Inutile d'être un expert en mobilité pour comprendre que ce projet favorise clairement l'usage de l'automobile dans l'hyper-centre, au détriment des transports publics et des modes actifs. « Je sais que dans les Marolles, la plupart des gens n'ont pas de voiture, martèle l'échevine de la Mobilité lors de l'une de ces fameuses réunions d'information, mais je leur demande d'être solidaires avec ceux qui en ont une ». Une politique de mobilité aux relents passéistes qui ne sera pas sans impact sur les quartiers situés à l'extérieur du piétonnier, entre le mini-ring et la petite ceinture : congestion, pollution de l'air, nuisances sonores, sécurité... Pour les citoyens, il est hors de question de laisser faire. ♦



Papy fait de la résistance

Fin janvier, trois associations bruxelloises (ARAU, IEB et le BRAL) et huit habitants des différents quartiers concernés ont introduit un recours en annulation du plan de mobilité de la Ville de Bruxelles auprès du Conseil d'État. S'appuyant sur diverses bases juridiques, les associations réclament une étude d'incidence et la tenue d'une enquête publique. En attendant la conclusion, qui pourrait ne pas intervenir avant un an, les mouvements citoyens poursuivront leur action !

Vous souhaitez participer à cette mobilisation, apporter votre soutien et votre énergie ? Le GRACQ et le Fietzersbond ont rejoint la Platform Pentagone. N'hésitez pas à proposer votre petit coup de pouce à Alexandra (alexandra.jimenez@gracq.org – 02 502 61 30), par exemple pour rejoindre l'un des groupes de travail qui composent la plateforme. ♦

platformpentagone.be

F. CUIGNET



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Vélodossier : l'histoire débute...

En février 2014, « Offrez-vous un bout de piste » récoltait 7 720 € grâce à un appel à financement participatif, dépassant largement l'objectif initial de 5 500 €. But de l'opération ? Améliorer la sécurité des cyclistes à Bruxelles par la voie juridique. Rencontre avec Joost Vandenbroele, à l'initiative du projet renommé aujourd'hui « Vélodossier ».



Tu peux nous en dire plus ?

Velodossier.be, c'est un site Internet qui permet de poster des photos ou des vidéos de situations dangereuses pour les cyclistes à Bruxelles. L'idée est de collecter un maximum de témoignages un peu partout sur la région bruxelloise, afin de donner du poids à notre dossier. Et ils sont transférés au bourgmestre de la commune concernée, ainsi qu'à l'échevin et au fonctionnaire « mobilité ». Et aussi au manager vélo régional. Pour ceux qui ne disposent pas du matériel, nous mettons à disposition une caméra GoPro et le matériel de fixation nécessaire.

POUR APPUYER LE
VOLET JURIDIQUE DU
PROJET,
VELODOSSIER TENDE
DE COLLECTER UN
MAXIMUM DE
TÉMOIGNAGES
CONCERNANT DES
SITUATIONS
DANGEREUSES POUR
LES CYCLISTES À
BRUXELLES.
N'HÉSITEZ PAS À
ALIMENTER LE SITE
VELODOSSIER.BE !

Quel était l'objectif de l'appel à financement ?

L'idée était de collecter des fonds pour mener deux tâches : d'une part étudier avec des experts des pistes juridiques pour pouvoir imposer le « droit à des pistes cyclables sûres ». Et d'autre part faire l'acquisition de matériel vidéo pour collecter des images susceptibles d'alimenter le dossier juridique.

D'où t'est venue l'idée ?

De France ! En fait, ça s'est fait un peu par hasard. Un ami m'a envoyé un texte sur une action juridique menée à Valence il y a quelques années. Ils sont parvenus à imposer la création d'une piste cyclable grâce à une loi relative à la qualité de l'air. Ça m'a fait réfléchir. Je me suis informé auprès d'un avocat. Mais pour aller plus loin, il fallait des fonds et le projet de crowdfunding a été lancé.

Et visiblement, le succès a été au rendez-vous !

Oui, mais ça m'a aussi permis de rencontrer plein de gens ! Certains ont été intéressés par le projet et m'ont contacté pour proposer leur aide. C'est notamment grâce à ça qu'on vient de lancer velodossier.be.



© B. DEWAELE - DE STANDARD

Et côté juridique, ça avance ?

Là, on vient de lancer le site et on va déjà voir comment ça marche. Mais le travail juridique continue, même si c'est compliqué parce qu'on ne peut pas faire un simple « copier – coller » de ce qui s'est fait à Valence. Plusieurs pistes sont possibles. Il faut examiner les textes juridiques, voir si un recours contre un plan d'aménagement concret est envisageable, pour faire jurisprudence. Le problème, c'est aussi le mot « cyclable » : c'est très vague et il faudrait pouvoir définir précisément ce que ça recouvre. Mais un update juridique est prévu après l'été : nos contributeurs seront tenus au courant !

L'exemple français

C'est en 2003 que REVV (Roulons En Ville à Vélo) obtient la victoire en appel contre la ville de Valence pour non-respect de la Loi sur l'Air (qui impose la création d'aménagements cyclables lors de toute réalisation ou rénovation de voie urbaine), après cinq ans d'un procès à rebondissements. Cette victoire – suivies par d'autres à Lille (2003) et à Brest (2009) – permettra de lever l'ambiguïté contenue dans le texte de loi. Ces jurisprudences sont maintenant utilisées, si possible de manière préventive, pour faire modifier des plans d'aménagement qui ne prennent pas les cyclistes en compte.

F. CUIGNET



France ⇒

Velo-city : rendez-vous à Nantes !



© ECF

C'est à Nantes que Velo-city déposera ses valises, du 2 au 5 juin prochain. Le thème de cette édition : « *Le vélo, créateur de futur* ». Un slogan qui ne manque pas de rappeler celui du GRACQ : « *Le vélo, c'est l'avenir !* »

Si le programme définitif n'est pas encore connu, le pré-programme s'annonce déjà alléchant, avec une grande variété de sujets abordés. Mais bien que les conférences constituent sans conteste l'ingrédient principal du congrès, la découverte de la ville hôte reste un attrait majeur de Velo-city.

Nantes s'était déjà portée candidate pour l'organisation de l'édition 2013, mais était arrivée en seconde position derrière Vienne. La métropole ne manque pourtant pas d'atouts : désignée capitale verte de l'Europe en 2013 et 5^e au palmarès mondial des villes les plus « *vélo-friendly* », Nantes est également située au croisement des itinéraires Eurovelo 1 et 6. C'est avec beau-



© ECF

coup de fierté que Nantes métropole accueille cette édition 2015 du congrès cycliste, qui sonne comme une reconnaissance des efforts menés ces dernières années pour y développer le vélo. Entre 2008 et 2012, la part modale « vélo » est passée de 2 à 4,5 %, et la ville ambitionne d'atteindre 15% des déplacements à vélo en cœur d'agglomération ou pour les trajets inférieurs à 5 km d'ici 2030.

Les participants pourront découvrir toute une série d'initiatives cyclistes : les aménagements (pistes cyclables, stationne-

ment vélo, sas vélo, zones 30...) mais aussi un calculateur d'itinéraires à vélo (www.geovelo.nantesmetropole.fr), les panneaux autorisant le « tourne-à-droite » cycliste au feu, l'aide financière à l'achat d'un vélo à assistance électrique, ainsi que diverses solutions de location (les vélos en libre-service *Bicloo*, le système d'abonnement combiné vélo pliant & transports publics *Cyclotan*, les locations de vélo à assistance électrique, les prêts de vélos aux étudiants...). Le milieu associatif cycliste, bien présent à Nantes, sera également de la partie !

Espérons donc que la délégation belge à Velo-city sera, cette année encore, importante. La ville française, proche tant géographiquement que culturellement, a indéniablement de quoi inspirer nos acteurs de la mobilité !



© ECF

Le GRACQ y sera !

Notre association sera bien évidemment représentée à cette édition nantaise de Velo-city, non seulement en tant que participant mais également en tant qu'intervenant ! En matière de lobbying et de sensibilisation, notre association possède indéniablement un savoir-faire qu'elle ne demande qu'à valoriser et partager ! Trois sujets ont donc été soumis à l'appel à contribution :

- > le projet de signalisation en ligne des problèmes cyclistes « Uello » ;
- > les post-it de sensibilisation « Mettez-vous sur à notre place » ;
- > les cartes postales (« I bike, I vote » et Kroll) produites à l'occasion des élections régionales, fédérales et européennes de 2014.

Parmi les 740 soumissions provenant de 51 pays, une de ces trois propositions a été sélectionnée. Laquelle ? À l'heure où nous écrivons ces lignes, c'est encore un mystère... mais nous ne manquerons pas de vous le faire savoir dès que nous en serons informés, notamment via nos réseaux sociaux Facebook (www.facebook.com/gracq) et Twitter (@gracq).

F. CUIGNET



Pays-Bas ⇒

Les cinq frustrations à Utrecht



Le cycliste a beau éviter les embouteillages et le problème du stationnement, il connaît malgré tout son lot de frustrations... C'est dans le cadre du départ du Tour de France d'Utrecht en juillet prochain, qu'a été lancé *Happy Biking*, afin d'améliorer le quotidien des cyclistes utilitaires. Les cyclistes ont été invités à désigner leurs plus grandes frustrations.

Le « top 5 »

- 1 Les feux rouges, nombreux, et qui ne sont pas tous optimisés pour les vélos.
- 2 Les pistes cyclables embouteillées.
- 3 Le comportement des autres cyclistes (trop lents, qui ne respectent pas le code...).
- 4 Les chantiers et leurs inconvénients.
- 5 Les voitures et les poids lourds.

Des préoccupations quelque peu différentes de chez nous, sans aucun doute ! Mais la démarche d'Happy Biking se veut surtout constructive : les cyclistes ont aussi pu livrer leurs suggestions pour remédier à ces problèmes : la ville s'est quant à elle engagée à appliquer les meilleures solutions.

[happybiking.nl](http://www.happybiking.nl)

États-Unis ⇒

Êtes-vous « bicycle friendly » ?



leur disiez... ». Et alors que je m'attendais à une critique quelconque, il a poursuivi : «... que s'ils ont besoin de quoi que ce soit, une bouteille d'eau ou passer un coup de fil, ils seront les bienvenus chez moi. Peut-être qu'on pourrait apposer un sticker sur nos boîtes aux lettres pour signaler aux cyclistes où ils seront bien accueillis ».

Il s'agit d'un simple autocollant, mais qui peut faire la différence. Imaginé au départ à Columbia, le sticker bleu « Bicycle Friendly » s'arrache depuis un peu partout dans le monde ! À l'origine, une histoire pas banale : celle de David Grisby, responsable de l'équipe cycliste d'un établissement scolaire local. « On m'a demandé de faire un exposé sur notre équipe à une réunion du Rotary Club. Un des participants dans la salle m'a posé une question : « Pourriez-vous faire passer un message à vos cyclistes ? Je les vois passer devant chez moi à vélo, et j'aimerais bien que vous



Ce message positif, qui permet à chacun de manifester sa sympathie vis-à-vis des cyclistes tout en rappelant l'importance d'être une véritable communauté, fait apparemment mouche. Les 500 premiers autocollants ont été épuisés en seulement deux jours. Et une semaine plus tard, les commandes affluaient de tous les États-Unis, mais également du Canada, d'Australie et d'Europe. Quant aux bénéfices collectés grâce à la vente des stickers (1\$/pièce), ils seront reversés à l'équipe de cyclisme de David Grisby.

www.wearebikefriendly.com

Pays-Bas ⇒

Une piste d'inspiration « Van Gogh »

C'est à Nuenen, non loin d'Eindhoven, que vous pourrez admirer une piste cyclable inspirée par le tableau *La nuit étoilée* de Vincent Van Gogh. Cette piste, longue de 600 mètres, s'illumine à la nuit tombée d'une myriade de petits fragments phosphorescents verts et bleus. Cet effet est possible grâce à une peinture au sol qui accumule la lumière du soleil durant la journée. Ouverte au grand public depuis le mois de novembre 2014, cette création du designer Daan Roosegard, alliant héritage culturel et innovation technologique, rend hommage au célèbre peintre qui a vécu deux ans dans cette ville.

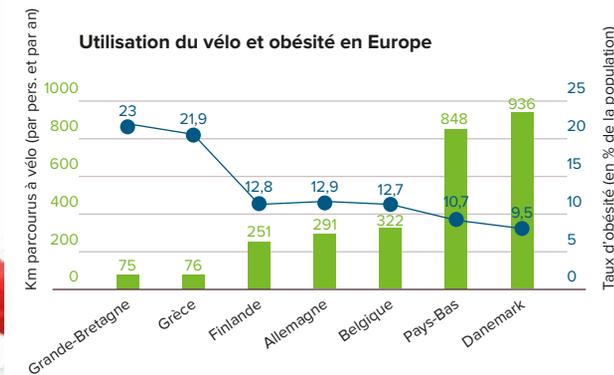


© STUDIO ROOSEGARDE



Le casque, oui. Obligatoire, non !

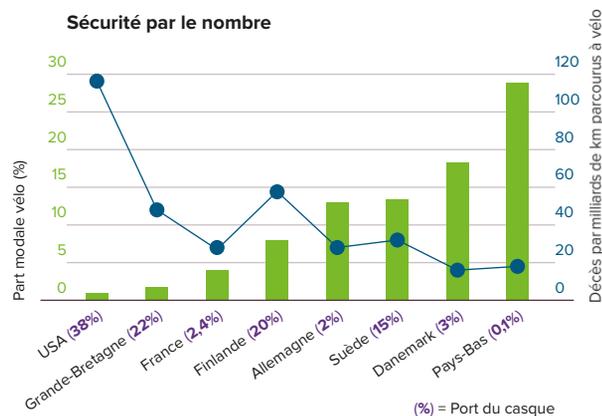
Le vélo, avec ou sans casque ? C'est une question qui fait largement débat au sein de la communauté cycliste. Si les associations d'usagers ne sont pas « contre le casque », elles sont cependant unanimes sur un point : l'obligation, c'est non ! Rendre le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes pourrait passer a priori comme un bon moyen d'améliorer la sécurité routière, c'est pourtant une « fausse bonne idée ». Le port du casque est, et doit rester, un choix personnel.



Mais qu'en est-il des coûts liés à l'accidentologie vélo ? Ils sont très largement dépassés par les bénéfices engendrés par la pratique régulière du vélo. Le risque global de mortalité des sujets sédentaires dépasse de 50 % celui des actifs : rester assis dans son fauteuil est, au final, plus dangereux que se déplacer à vélo. En France, les coûts de la sédentarité pour la société sont évalués à 10 milliards d'euros¹!

La sécurité par le nombre

D'autre part, il est prouvé que les conditions de sécurité s'améliorent avec l'augmentation du nombre de cyclistes : c'est ce qu'on appelle « la sécurité par le nombre »². Les pays qui connaissent les parts modales vélos les plus élevées enregistrent également un taux de mortalité cycliste plus faible. C'est le cas des Pays-Bas et du Danemark, où le port du casque est pourtant très peu répandu. C'est exactement l'inverse pour les États-Unis et la Grande-Bretagne.



Pour de nombreux « pro-casques », la question se réduit trop souvent à « êtes-vous pour ou contre les morts à vélo ? » C'est en fait simplifier une problématique qui se révèle bien plus complexe qu'il n'y paraît. Non seulement une loi rendant le casque obligatoire n'aurait probablement pas les effets escomptés en termes de sécurité routière, mais elle aurait en outre de désastreux effets collatéraux.

Le vélo, c'est la santé

Ce n'est pas un hasard si, partout dans le monde, la pratique du vélo est encouragée. Ses retombées positives pour la société sont nombreuses : dans les domaines de la mobilité, de l'environnement, de l'économie et... de la santé publique ! Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le manque d'activité physique tue chaque année près de 3,2 millions de personnes. Toujours selon l'OMS, une demi-heure d'activité physique par jour permet de réduire de moitié les risques de maladies cardiovasculaires, mais a également une incidence positive sur l'obésité, le diabète, l'asthme... Se déplacer à vélo constitue un excellent moyen de lutter contre la sédentarité et les maux qui lui sont associés : on observe d'ailleurs que les pays au sein desquels l'usage du vélo est le plus répandu ont également les taux d'obésité les plus faibles.

1/ F. Carré, *Danger sédentarité – Vivre plus en bougeant plus*, 2013.

2/ P. L. Jacobsen, *Safety in numbers : more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*, 2003.



Encourager la pratique du vélo est donc un enjeu majeur si l'on veut vraiment améliorer les conditions de sécurité des cyclistes. En imposant une contrainte supplémentaire pour le cycliste et en donnant du vélo l'image d'une activité potentiellement dangereuse, le casque obligatoire constitue un frein majeur à la mise en selle, et donc à la croissance du nombre de cyclistes.

SUITE À L'OBLIGATION DU PORT DU CASQUE, L'Australie A VU LA PRATIQUE DU VÉLO DIMINUER EN MOYENNE DE 30%. AVEC CERTAINS PUBLICS TOUCHÉS PLUS DUREMENT : CHEZ LES FILLES DE DIX À SEIZE ANS, CETTE CHUTE A ATTEINT 90%.



L'exemple d'Amsterdam.

Le cas de l'Australie, qui a rendu le casque obligatoire dès 1991, est régulièrement analysé. Après quelques mois seulement, on y observait une chute moyenne de la pratique du vélo de 30%. Il a fallu une dizaine d'années à l'Australie pour atteindre à nouveau le niveau précédant l'introduction de la loi. Les associations cyclistes australiennes déplorent « la perte d'une génération entière de cyclistes ». Après plus de vingt ans de publications scientifiques, il n'existe toujours aucune preuve que l'imposition du casque a un impact positif avéré sur les chiffres de la sécurité routière dans ce pays.

3/ M. Colville-Andersen, *Copenhagen – Is cycling up or down or what ?*, 2014. www.copenhageneize.com

4/ P. De Jong, *The Health Impact of Mandatory Bicycle Helmet Laws. Risk Analysis*, 2012.

5/ www.helmets.org



Cette image de dangerosité du vélo découle également de la seule promotion active du port du casque. Le Danemark, où la culture cycliste est bien enracinée, en a fait la malheureuse expérience. En 2008, le pays a lancé une grande campagne de promotion du casque. Alors que l'utilisation du vélo était en croissance un peu partout en Europe, la part modale vélo à Copenhague a chuté de 37% à 35% – ce qui représente une perte de 10 000 cyclistes environ – sans raison apparente.³

La question de l'obligation du casque dépasse très clairement la simple sécurité des cyclistes sur la route. Une récente étude⁴ résume la problématique à une équation : l'obligation du port du casque – ou sa promotion active – ne se justifie que si les gains liés à la diminution des blessures évitées grâce au casque surpassent les coûts de santé liés à la réduction de l'usage du vélo. Même en se basant sur les scénarios les plus extrêmes (surévaluation de l'efficacité du casque et réduction minimale de la pratique du vélo), l'étude démontre qu'il y a nettement plus de chances qu'une obligation ou promotion du port du casque ait un effet global négatif. Une telle mesure ne se justifierait donc que dans quelques cas de figure très spécifiques.

Le casque, pas infailible

On a tendance à l'oublier : un casque n'est pas une protection infailible. S'il peut s'avérer très utile en cas de chute à vitesse réduite, son efficacité est trop souvent surestimée du grand public. Les tests pratiqués pour obtenir l'homologation simulent une chute d'une hauteur de 1,5 m pour un impact d'environ 20 km/h. L'efficacité du casque n'est pas nécessairement garantie pour des chocs survenant par exemple à l'arrière du crâne, ni pour des vitesses supérieures à 30 km/h. « La plupart des cas dans lesquels les limites du casque sont dépassées impliquent une collision avec une voiture, prévient à cet égard le Bicycle Helmet Safety Institute. Tous les cyclistes comprennent qu'il est très important d'éviter d'être heurté par une voiture. »⁵

Or le simple fait de porter un casque ne permet pas de réduire le risque d'accident. Certaines études démontrent même que le sentiment de sécurité que confère le casque peut accroître ce risque : les cyclistes optant pour le casque auraient tendance à adopter des comportements plus risqués, et les automobilistes feraient preuve de moins de prudence vis-à-vis des cyclistes casqués, par exemple en les frôlant davantage lorsqu'ils les dépassent.

Campagne de promotion du casque en Thaïlande.

Au lieu de déplacer la responsabilité sur les usagers actifs, ne serait-il pas plus judicieux de viser la source du problème ? De s'attaquer en priorité aux causes des accidents plutôt qu'à leurs conséquences ? D'investir dans des routes plus sûres (meilleures infrastructures, formation des usagers, promotion des bons comportements, sanction des infractions, réduction générale de la vitesse...) plutôt que dans des campagnes de promotion du casque ? Le retour sur investissement serait sans aucun doute plus efficace, d'autant plus que ces mesures seraient profitables à tous les usagers.



« Regarde, Johnny, pas une seule égratignure à la tête ! C'est pour ça que tu dois toujours penser à porter ton casque. »

Pourquoi les cyclistes ?

Lorsqu'on interroge les Belges sur l'utilité de diverses mesures destinées à renforcer la sécurité routière⁶, ceux-ci se prononcent à plus de 60% en faveur de l'obligation du casque pour les cyclistes (alors qu'ils sont à peine plus de 30% à juger utile la généralisation des zones 30 dans les centres des villes). On imagine donc que les cyclistes doivent être surreprésentés dans les victimes de traumatismes crâniens. En Belgique, nous ne disposons pas d'informations sur le port du casque et le type de lésions dont sont victimes les cyclistes accidentés. Dans les pays voisins, les chiffres varient d'une étude à l'autre en fonction des sources (rapports de police, données fournies par les hôpitaux...), mais il ressort généralement que les cyclistes ne sont proportionnellement pas plus victimes de blessures à la tête que les automobilistes ou les piétons. Si l'argument principal est de réduire le nombre de victimes, pourquoi viser spécifiquement les cyclistes ? Ne serait-il pas logique de conseiller aux piétons et aux automobilistes, bien plus nombreux que les cyclistes, de porter eux aussi un casque ?

En Australie, des chercheurs de l'université d'Adélaïde⁷ ont mis au point un bandeau de protection pour automobilistes permettant de réduire le

6/ Enquête nationale d'Insécurité routière, IBSR, 2013.

7/ Anderson, White & Mclean, Road Accident Research Unit, University of Adelaide, *The development of a protective headband for car occupants*, 2000.

8/ E. Sandblom, *Car Industry talks bike helmets, silent on car helmets*, 2012. www.ecoprofile.com.

nombre de traumatismes crâniens de 44% en cas d'accident et de faire épargner aux pouvoirs publics 380 millions de dollars par an. Une décision rationnelle pour le gouvernement australien aurait été d'imposer le casque aux conducteurs et occupants de voitures, ou tout le moins d'en faire la promotion... cela n'a pourtant pas été le cas (contrairement au casque cycliste).

Alors oui, la question se pose : pourquoi les cyclistes ?



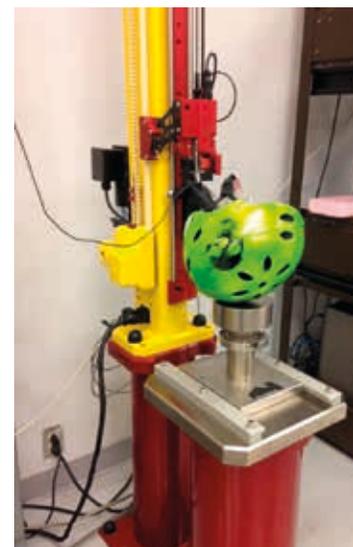
Distribution gratuite de casques à Londres par une compagnie d'assurance automobile.

À qui profite le crime ?

L n'y a pas de meilleur défenseur de l'obligation du port du casque cycliste que... le lobby automobile ! Car l'industrie automobile s'intéresse de près aux cyclistes : Volvo, qui mène campagne aux Pays-Bas pour encourager le port du casque par les enfants. Fiat et son concours d'idées pour la conception d'un casque vélo. Toyota qui parraine la vente de casques à Vancouver. La Fédération Internationale de l'Automobile qui finance la campagne de l'OMS sur les casques vélo. *GEM Motoring Assist* qui, au Royaume-Uni, sponsorise financièrement un organisme de promotion du casque et milite pour qu'il devienne obligatoire. Et la liste continue...⁸

Cela pourrait passer pour un réel souci de sécurité routière... si ce n'est qu'aucune marque automobile n'a jamais financé la moindre publicité pour le casque automobile, qui permettrait pourtant de sauver de nombreuses vies. C'est en quelque sorte le tour de force du lobby automobile qui, à force de marketing, est parvenu à vendre la voiture comme un produit « sûr », en dépit des centaines de milliers de morts directes qu'elle provoque sur les routes chaque année... tout en déplaçant le danger sur le vélo et en entretenant cette image négative. ♦

LA PROTECTION OFFERTE PAR LE CASQUE DOIT ÊTRE RELATIVISÉE : LES TESTS RÉALISÉS POUR SON HOMOLOGATION SIMULENT UN IMPACT DE 20 KM/H ENVIRON. AU-DELÀ, SON EFFICACITÉ N'EST PAS GARANTIE.





Chiffres : gare à l'intox !

Les chiffres permettent sans conteste d'objectiver la situation. De nombreuses données relatives à l'accidentologie cycliste sont d'ailleurs disponibles. Il faut toujours se montrer particulièrement vigilant, pas tant par rapport à ces chiffres que par rapport à l'utilisation qui en est faite et à la manière dont ils sont interprétés. Les données sont rarement utilisables de manière indépendante : il est généralement nécessaire de les croiser avec une série d'autres informations.

Ainsi, en Australie, une réduction sensible du nombre de cyclistes blessés à la tête a été enregistrée après que le casque ait été rendu obligatoire. On pourrait y voir un effet direct de la nouvelle loi. Pourtant, si l'on compare ces chiffres avec ceux des autres blessures, on s'aperçoit que les données suivent très exactement la même évolution, ce que l'obligation du port du casque ne peut à elle seule d'expliquer.

Autre exemple avec le *Bicycle Helmet Safety Institute* (USA), qui met à disposition du grand public une quantité impressionnante de chiffres. Notamment un tableau consignait, par année, le nombre de décès de cyclistes en fonction de leur utilisation ou non du casque. Pour 2012, par exemple, on dénombre un total de 730 décès : 64% des victimes ne portaient pas de casque, 17% portaient un casque, l'information manquant pour 19% des cas restants. Il est très tentant de déduire que les cyclistes portant un casque sont mieux protégés. Et pourtant, on ne peut absolument rien conclure de ces chiffres. Parmi ces victimes, quelle est la proportion de décès liés à un traumatisme crânien ? Et parmi eux, combien auraient pu être évités grâce au port du casque ? D'ailleurs, quelle proportion de la population cycliste utilise un casque ? (On pourrait imaginer – simple hypothèse – que 100% des cyclistes portant un casque sont décédés).



© V. DE BONTE

DE NOMBREUX CHIFFRES SONT UTILISÉS À MAUVAIS ESCIENT, AFIN DE SOUTENIR L'UNE OU L'AUTRE THÈSE. IL EST DONC NÉCESSAIRE DE REDOUBLER DE PRUDENCE PAR RAPPORT À L'UTILISATION QUI EN EST FAITE.



© TINIERE

Attention donc lorsqu'il est question de chiffres, quelle que soit la position défendue !

En guise de conclusion, probablement n'est-il pas inutile de le rappeler : le GRACQ n'est absolument pas opposé au casque, mais bien à ce qu'il devienne obligatoire. Le casque est de plus particulièrement recommandé pour certains publics :

- > **les enfants**, dont le sens de l'équilibre n'est pas encore optimal, de même que la perception de la vitesse. Ce n'est que vers dix ans qu'un enfant est capable de réagir de manière appropriée à certains dangers de la route.
- > **les personnes âgées**, dont l'équilibre est moindre.
- > **les cyclistes sportifs**, dont la pratique du vélo implique de plus grands risques.

La distinction entre « port du casque » et « casque obligatoire » et les enjeux derrière cette question sont bien souvent mal compris. Ce n'est donc pas un hasard si ce dossier épineux revient régulièrement sur la table, et dernièrement sur le bureau de notre ministre fédérale de la Mobilité, tout comme il avait atterri sur celui de son prédécesseur. Et le combat n'est jamais gagné, comme le démontre le cas de l'Espagne qui, après avoir rendu le casque obligatoire hors agglomération en 2004, a récemment décidé de l'imposer pour tous les cyclistes de moins de 16 ans. Bref, la vigilance reste de mise...

Cycliste, mais pas sportif !

Un des problèmes majeurs dans les analyses des accidents cyclistes ou dans les données relatives aux blessures des cyclistes fournies par les hôpitaux est qu'elles ne font pas la distinction entre le cycliste « utilitaire » – qui se rend à son travail ou à la supérette du coin – et le cycliste sportif : l'amateur de rallye VTT ou le cyclo-sportif qui s'entraîne sur la route. Or il s'agit de deux choses très différentes : la pratique sportive, si elle implique généralement un équipement spécifique, induit également une prise de risque plus grande. Assimiler les déplacements utilitaires aux pratiques sportives revient à considérer un piéton au même titre qu'un marathonien, ou un automobiliste au même titre qu'un pilote de rallye. C'est une réalité qu'il ne faut pas perdre de vue lorsque l'on aborde la question de l'obligation du casque !



© A. BECERRA GÉNDE

Quel casque choisir ?

Vous optez pour le casque vélo ? Alors faites le bon choix ! Il en existe pour tous les goûts, même pour les plus coquet-te-s d'entre nous, mais il est impératif d'être attentifs-ives à certains éléments.

La sécurité

Veillez à ce que votre casque réponde aux normes de sécurité européennes. Il doit impérativement porter le label EN 1078 (ou EN 1080 pour les casques d'enfant). Différents modèles existent, en fonction de votre utilisation : en cas de pratique sportive à risque, optez de préférence pour un casque qui protège correctement toute la tête.

Le confort

Le critère du confort passe bien avant celui du design. Votre casque doit couvrir le front, le haut et l'arrière de la tête, et ne pas limiter votre champ de vision. Un casque léger et bien ventilé (pour autant que vous ne pratiquiez pas un sport extrême) sera également plus agréable, surtout si vous parcourez de grandes distances à vélo.

La taille

Essayez toujours un casque avant de l'acheter. Le casque doit être positionné de manière à être droit, et non penché vers l'avant ou l'arrière. Réglez les



sangles : le triangle formé par la jugulaire doit arriver juste en-dessous de l'oreille pour équilibrer le casque. Une fois sanglé, il doit être parfaitement ajusté à votre tour de tête (faites le test : lorsque vous secouez la tête, le casque ne doit pas bouger et ne pas vous gêner dans vos mouvements de tête). Si nécessaire, les mousses de protection peuvent être adaptées pour un meilleur ajustement.

Le prix

Le prix d'un casque varie très fortement : de 30 € à 200 € environ, en fonction du modèle, du poids ou du matériau utilisé. Un casque de bonne qualité conservera plus longtemps sa capacité à absorber les chocs et devra être changé moins fréquemment qu'un casque bas de gamme.

L'entretien

Tout comme vous entretenez votre vélo, il est recommandé d'entretenir votre casque. Pour ôter la transpiration, pensez parfois à le rincer à l'eau et laissez-le sécher à l'air libre. Il peut également être utile de remplacer les mousses à l'intérieur si elles sont trop usées.

Remplacer son casque

Vous devez impérativement remplacer votre casque après un choc, même s'il ne paraît pas endommagé : la structure peut être fragilisée, ou il peut être fissuré à certains endroits, ce qui le rend inefficace. Dès que vous observez des altérations sur votre casque (petites fissures, sangles défectueuses...), pensez à le remplacer, même si vous n'avez pas subi de choc. Enfin, un casque n'a pas une durée de vie illimitée : il faut donc le remplacer régulièrement. Il est généralement recommandé de changer de casque tous les cinq ans, mais certains casques bas de gamme (avec une coque en PVC) s'altèrent plus vite et doivent être remplacés plus rapidement.

F. CUIGNET

VOUS ROULEZ CASQUÉ-E ? ALORS ASSUREZ-VOUS, À CHAQUE FOIS QUE VOUS ENFOURCHEZ VOTRE MONTURE, QUE VOTRE CASQUE EST POSITIONNÉ CORRECTEMENT (BIEN DROIT SUR LA TÊTE) ET QUE LES SANGLES SONT BIEN AJUSTÉES.

Yakkay, l'antichoc chic

En matière de casque, il y en a pour tous les goûts ! Et pour celles et ceux qui veulent changer de casques au gré de leur humeur, il y a Yakkay. Cette marque de casque danoise propose depuis quelques années déjà un concept très sympa : un casque de base (qui se décline en 6 coloris), qu'il est possible de recouvrir d'une housse. Yakkay propose ainsi une panoplie de modèles, pour homme et pour femme, qui pourront habiller élégamment votre casque ! Au niveau des prix, comptez 69 € pour le casque de base, et entre 40 et 54 € pour une housse.

www.yakkay.com





Alain passe ? Tu passes !



En Wallonie

Rendez-vous sur www.alainpasse.be : Sentiers.be vous accompagne dans votre démarche et vous propose d'agir en 3 étapes.

1 Agissez ensemble. Renseignez-vous pour savoir si d'autres personnes ou associations de votre commune sont intéressées par le projet. Votre efficacité n'en sera que décuplée !

2 Recensez les panneaux F45 de votre commune potentiellement convertibles. Sentiers.be vous invite à télécharger une feuille de recensement toute prête, qui ne demande qu'à être complétée ! Vérifiez sur la carte « Google map » de l'action que les voies que vous avez répertoriées n'ont pas déjà été signalées.

3 Transmettez vos informations à votre commune. Accompagnez-les d'un courrier explicatif l'invitant à poursuivre la démarche (là aussi, Sentiers.be vous a prémâché le travail et vous propose un modèle de courrier prêt à l'emploi).

Sentiers.be s'engage en outre à fournir gratuitement – dans la mesure des stocks disponibles – les autocollants nécessaires aux communes qui en font la demande et qui s'engagent à les placer sur les panneaux concernés (elles trouveront un mode d'emploi très complet sur le site de l'action).

En région bruxelloise

Grâce à un travail de terrain réalisé par l'association Trage Wegen à l'initiative de la Région, chaque commune bruxelloise a reçu la liste des impasses convertibles sur son territoire. N'hésitez donc pas à manifester votre soutien à la nouvelle signalisation auprès de vos autorités communales afin d'en accélérer la mise en œuvre.

Au travers d'un slogan plein d'humour (et d'une vidéo qui l'est tout autant), Sentiers.be a décidé d'aborder la question – très sérieuse, elle – des impasses débouchantes¹. De nombreuses voiries signalées comme étant « sans issue » sont en fait accessibles aux piétons ou aux cyclistes. Pour le signaler à tous les usagers, il suffit simplement de convertir les panneaux existant F45 en panneau F45b, en y apposant des autocollants spécifiques représentant les pictogrammes du piéton ou du vélo. Attention, seuls les pouvoirs communaux peuvent modifier la signalétique, mais vous pouvez cependant encourager votre commune à le faire !



> Que faire si votre commune ne souhaite pas donner suite à votre initiative ?

Sentiers.be vous conseille d'insister sur le côté « collectif » du projet (d'où l'importance d'agir en groupe plutôt qu'individuellement), de bien préparer votre argumentaire et, au besoin, de proposer de contacter Sentiers.be pour de plus amples informations.

> Pouvez-vous convertir vous-mêmes les panneaux F45 en F45b ?

Absolument pas, seules les autorités communales sont habilitées à prendre cette décision ! Toutefois, une fois que l'accord de la commune est donné, il est envisageable qu'un groupe local puisse donner un coup de main si le service travaux est débordé.

> Que faire si le chemin au bout de l'impasse n'est pas praticable ?

Avant d'inviter les usagers à utiliser un chemin ou un sentier, il faut qu'il soit libre d'accès. Si ce n'est pas le cas, inutile de convertir le panneau tant que le problème de base n'est pas résolu au préalable.

^{1/} Pour en savoir davantage sur le sujet, rendez-vous en page 8 de ce magazine !



Le conseil « vélo » de Symens Cyclos Services



Vous souhaitez remplacer votre chambre à air ? Voici comment démonter et remonter votre pneu en dix étapes !

- 1 Ouvrez les mâchoires de frein.
- 2 Enlevez la roue du cadre.
- 3 Insérez deux démonte-pneus à 10 cm l'un de l'autre entre la jante et le pneu, et poussez-les vers le bas pour commencer à extraire le pneu. Fixez l'encoche du premier démonte-pneu à un rayon et faites glisser le deuxième le long du pneu pour l'ouvrir complètement.
- 4 Sortez la chambre à air, en commençant par le côté opposé à la valve et terminez en sortant la valve.
- 5 Contrôlez qu'il ne reste aucun objet coupant à l'intérieur du pneu en y passant la main.
- 6 Placez un côté du pneu sur la jante et laissez l'autre à l'extérieur.
- 7 Gonflez très légèrement la nouvelle chambre à air et introduisez-la entièrement dans le pneu, en commençant par la valve.

8 Insérez le pneu dans la jante, en commençant au niveau de la valve et en continuant symétriquement de part et d'autre de celle-ci pour terminer en face de la valve. Si c'est trop dur, utilisez le démonte-pneu mais en prenant bien garde de ne pas pincer la chambre à air.

9 Gonflez légèrement et faites jouer le pneu d'avant en arrière pour être sûr que la chambre à air ne soit pas coincée.

10 Remettez la roue sur le cadre, gonflez complètement votre pneu et refermez les mâchoires de frein.

Symens Cyclos Services

Rue de Rixensart 18

1332 Genval

T 02 653 08 47

Avantage GRACQ : -10% sur les vélos neufs, accessoires et pièces au comptoir ou montées en atelier

© ATELIER 36 RAYONS

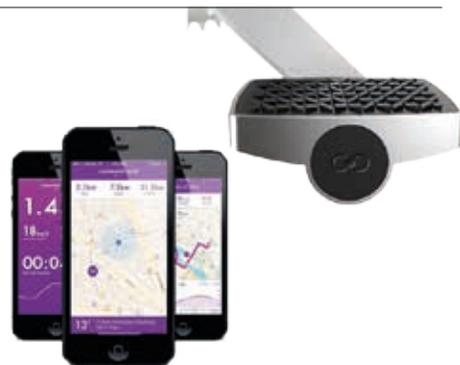


Connected Cycle, la pédale du futur

A quoi pourrait ressembler la pédale de demain ? Peut-être au prototype dévoilé en tout début d'année par la start-up française *Connected Cycle*. Cette pédale connectée collecte une série d'informations qu'elle retransmet à l'utilisateur grâce à une application smartphone. Premier avantage : il est possible de connaître à tout moment la localisation du vélo, et l'utilisateur est également prévenu lorsque son vélo se met en mouvement (bien utile en cas de vol). Mais d'autres paramètres sont enregistrés : les trajets, la vitesse, la déclivité ou encore le nombre de calories brûlées. Ces données sont disponibles pour chaque trajet, et l'utilisateur peut ainsi accéder à ses statistiques journalières, hebdomadaires ou mensuelles.



La pédale s'installe très simplement, en quelques minutes, et ne peut être démontée qu'à l'aide d'un code spécial fourni à l'utilisateur avec la pédale. Elle fonctionne en toute autonomie : inutile de recharger des batteries ou de transporter son smartphone durant les trajets.



Intéressé-e ? Armez-vous de patience, car l'entreprise n'a pour le moment pas annoncé de date de commercialisation, ni de prix de vente.

www.connectedcycle.com



VELOFABRIK
BRUSSELS

Vélofabrik, le « made in Brussels »

C'est en écrivant un article pour le Ville-à-Vélo (l'ancien GRACQ Mag), il y a quelques années, que Jean Philippe Gerkens a pris toute la mesure du problème : les trois quarts des vélos vendus en Belgique sont fabriqués hors du royaume et Bruxelles n'héberge aucun fabriquant malgré les 450 000 vélos que compte la capitale. C'est de ce constat qu'a germé l'idée de mettre en place un atelier qui fabriquerait des vélos à Bruxelles : Velofabrik.



Velofabrik est une coopérative à finalité sociale fondée en 2014 par huit passionnés de vélos et regroupant maintenant 43 coopérateurs. Elle a installé son atelier à deux pas de la place Anneessens, où elle assemble ses bicyclettes « made in Brussels ». Avec vingt vélos vendus en 2014, le projet semble être en bonne voie. Et pour qu'il continue à se développer, Velofabrik garde son cap et reste fidèle aux trois lignes directrices sur lesquelles elle s'est fondée.

Tout d'abord, afin d'enrayer la tendance générale de l'obsolescence programmée, Velofabrik veut proposer un produit fiable et durable, apte à rouler quotidiennement dans les rues souvent capricieuses de la capitale belge. Pour ce faire, les vélos sont réfléchis et assemblés par des mécaniciens investis, riches d'une grande expérience professionnelle comme personnelle puisqu'ils sont eux mêmes cyclistes quotidiens. Les différents éléments du vélo sont d'abord choisis en fonction de leur qualité afin de limiter au maximum les embarras inutiles, les mauvaises surprises et le coût d'entretien.

Un vélo par et pour les Bruxellois

Des vélos robustes donc, mais également pratiques et multi-usages, qui s'adaptent facilement aux besoins de l'utilisateur désirant prendre son vélo aus-

si bien pour aller travailler, que pour faire ses courses ou partir en balade familiale avec le pique-nique dans le panier à l'avant et bébé dans le siège à l'arrière. Et tout ça sans que le vélo n'en souffre, en termes de stabilité ou d'usure prématurée. De plus, grâce à un entretien personnalisé, chaque vélo est composé en fonction des besoins et des attentes du client : nombre de vitesses, confort de la selle, couleur du cadre, etc.

Enfin, Velofabrik met un point d'honneur à ce que sa production soit la plus locale possible, non seulement en assemblant les vélos à Bruxelles afin de favoriser l'emploi local, mais également en produisant des vélos dont 60 à 70 % des pièces détachées sont fabriquées en Europe.

Ce sont ces trois engagements qui devraient permettre à Velofabrik de passer sans encombres l'année test que sera 2015 au cours de laquelle au moins cent vélos devront être vendus pour que l'aventure puisse continuer. Si tel est le cas, Velofabrik aimerait à terme pouvoir employer une dizaine de personnes, avoir pignon sur rue au centre-ville et ouvrir un deuxième Velofabrik à Liège. Et si l'affaire tourne vraiment bien, l'argent récolté via la vente des vélos sera réinvesti dans la création d'ateliers de quartier et dans la mise en place de bourses universitaires pour mener des recherches sur le thème de la mobilité cycliste.

P. DORNIER

LES TROIS CRITÈRES DE VELOFABRIK POUR SA PRODUCTION : DES VÉLOS ROBUSTES, ADAPTÉS AUX BESOINS DES BRUXELLOIS ET PRODUITS LE PLUS LOCALEMENT POSSIBLE.

Participez à l'aventure !

Le projet Velofabrik vous plaît et vous aimeriez devenir un investisseur ? N'hésitez pas à vous rendre à leur café citoyen qui sera organisé le 26 mars 2015 de 18h30 à 20h30 dans leur atelier (rue du Vautour 4 / 1000 Bruxelles).

i **Inscriptions : www.financite.be/fr/events**
T 02 225 44 61



Témoignage ⇒

Mon vélo, ma liberté !



Je suis devenu « cycliste quotidien » un peu par hasard, beaucoup par volonté. De 17 à 65 ans, mon principal outil de déplacement fut ma...heu, non, mes voitures. Voici une douzaine d'années, suite à un accrochage de circulation, les médecins m'avaient demandé de rendre mon permis car j'aurais été atteint d'épilepsie ! Douze années à vélo sans prendre le moindre des médicaments prescrits, force a été de reconnaître que je ne souffrais pas de cette maladie. Et bien que j'aie récupéré mon permis de conduire, je n'ai plus acheté de voiture et j'ai continué à rouler par tout temps à vélo.

Ça demande un peu de courage et de volonté, mais quels avantages ! Du temps de ma voiture, j'allais trois à quatre fois par an chez l'ostéopathe. Actuellement, si la douleur au dos existe encore, elle est bien supportable et je ne suis plus jamais « bloqué ». Il m'est difficile d'encore marcher plus de 5 km sans douleurs dans les genoux, mais à vélo je ne ressens aucune gêne. Me voilà bien moins sujet aux rhumes, ma résistance au froid m'étonne. Et, cerise sur le gâteau : personne ne me donne mon âge !

CLAUDE

Vidéo ⇒

Brussel's Bike Jungle



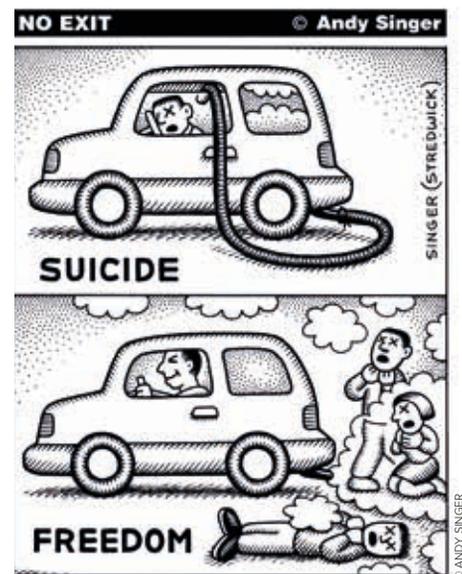
En 2011, Casey Neistat, un cycliste new-yorkais, reçoit une amende de 50 \$ alors qu'il circulait en dehors de la piste cyclable. Il décide alors de prendre l'injonction de la police au pied de la lettre : TOUJOURS circuler sur la piste cyclable. Une caméra suit Casey à travers ses pérégrinations sur la piste cyclable, butant contre tous les travaux, poubelles et voitures en stationnement entravant parcours. Beaucoup de cyclistes ont reconnu leur quotidien dans cette vidéo, preuve par l'absurde que les pistes cyclables ne sont pas toujours l'endroit le plus sûr pour le cycliste.

C'est dans le même esprit que trois Bruxellois ont voulu démontrer que les infrastructures cyclistes de la capitale compliquent parfois davantage la vie du cycliste qu'elles ne la simplifient ! Poubelles jonchant le cheminement, piste conduisant le cycliste droit sur un obstacle, trottoirs cyclo-piétons inconfortables, barrières, poteaux, rails de tram... Un véritable plaidoyer en faveur d'infrastructures cyclables bien conçues et sécurisantes !

C'est décalé, c'est très drôle, et c'est à visionner sur Youtube : Brussels Bike Jungle – The Impact of Infrastructure.

Cartoon ⇒

Suicide – Liberté





Le calendrier des formations



En 2015, notre association vous propose à nouveau de nombreuses formations qui vous outilleront pour agir au niveau de votre commune ou de votre région. Petite nouveauté : certaines de nos formations seront ouvertes à tous (moyennant une participation aux frais), mais elles resteront gratuites pour les membres du GRACQ !

📞 Infos et inscriptions : Séverine Vanheghe
081 22 35 95 – severine.vanheghe@gracq.org

NAMUR – SAMEDI 14/03 DE 10H À 12H LANCER SON GROUPE LOCAL

Vous aimeriez que le vélo soit mieux pris en compte dans votre politique communale ? Vous avez envie que les choses bougent et de voir fleurir des infrastructures cyclables ? Puisqu'ensemble on est plus forts, le GRACQ encourage ses membres à s'organiser en groupe local. Venez découvrir les outils que nous mettons à votre disposition, le panel d'actions pouvant être menées, les avantages et les engagements des groupes locaux !

NAMUR – SAMEDI 14/03 DE 13H30 À 16H30 COMMENT BOOSTER SON GROUPE LOCAL

Qui ne rêve pas d'un groupe local dynamique, de réunions productives et d'actions efficaces ? En nous basant sur l'échange d'expérience, nous parcourons ensemble les trucs et astuces pour dynamiser votre groupe local.

BRUXELLES – SAMEDI 25/04 DE 13H30 À 16H30 LECTURE DE PLANS

En une matinée, nous apprendrons à décrypter un plan d'aménagement. Nous nous intéresserons plus particulièrement aux plans d'aménagements cyclables en milieu urbain. Suite à cette formation, vous devriez être capable, par exemple, d'aller consulter des plans dans le cadre d'une enquête publique dans votre commune, de comprendre l'ensemble des aménagements prévus et d'identifier la place dévolue aux cyclistes dans le projet.

Gratuit pour les membres du GRACQ
8 € pour les non-membres

NAMUR – SAMEDI 2/05 DE 10H À 13H LE BÉNÉVOLAT AUJOURD'HUI

Avez-vous des difficultés à trouver des bénévoles pour porter des actions avec vous ? Ce problème vient-il d'un manque d'engagement ou d'une société plus individualiste ? Pour répondre à ces questions, qui vous permettront de mieux comprendre et connaître le bénévole d'aujourd'hui mais surtout de découvrir les leviers de son engagement, nous vous proposons de venir découvrir l'étude réalisée à ce sujet par Inter-Environnement Wallonie.

BRUXELLES – SAMEDI 16/05 DE 9H30 À 17H AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Venez découvrir et approfondir les notions d'aménagements relatifs à la cohabitation des cyclistes et des transports publics en milieu urbain (principalement vélo/bus/tram). Nous mêlerons la théorie et la pratique : après une matinée consacrée à des exposés d'experts du GRACQ et de Bruxelles Mobilité, nous irons sur le terrain pour analyser quelques exemples bruxellois. Possibilité d'emprunter un vélo gratuitement sur place pour la formation (à préciser lors de l'inscription).

Gratuit pour les membres du GRACQ
8 € pour les non-membres

BRUXELLES – SAMEDI 27/06 DE 9H30 À 16H30 L'ENQUÊTE PUBLIQUE, PAS À PAS

Comment agir sur la mobilité de votre quartier à Bruxelles ? Quelle est la marche à suivre pour que les autorités entendent votre point de vue ? Cette formation, organisée en collaboration avec Inter-Environnement Bruxelles, vous permettra de découvrir les mystères de la législation en matière d'urbanisme et de vous outiller pour savoir où, quand et comment agir.

Gratuit pour les membres du GRACQ et d'IEB
8 € pour les non-membres.



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

CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

Agenda ⇒

MARS ⇒

BRUXELLES – SAMEDI 14/03 DE 14H À 17H30 FORMATION VÉLO-TRAFIC

Vous savez déjà rouler à vélo mais craignez la circulation ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité. Rendez-vous au parc du Cinquanteenaire (côté Mérode).

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

WAVRE – DIMANCHE 15/03 À 11H BALADE À VÉLO

Balade cycliste de 25 km à allure modérée vers l'étang de Pécrot. Départ de l'hôtel de Ville.

📍 Daniel Allaire – 010 22 56 15 – wavre@gracq.org

BRUXELLES – SAMEDI 21/03 DE 9H30 À 16H30 ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'assemblée générale statutaire du GRACQ se tiendra dans le cadre magnifique de la Fonderie, musée bruxellois de l'industrie et du travail, située au rue Ransfort 27 à 1080 Bruxelles. Venez nombreux !

📍 Aurélie Willems – 02 502 61 30
aurelie.willems@gracq.org

AVRIL ⇒

BRUXELLES – SAMEDI 18/04 DE 14H À 17H30 FORMATION VÉLO-TRAFIC

Vous savez déjà rouler à vélo mais craignez la circulation ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité. Rendez-vous au parc du Cinquanteenaire (côté Mérode).

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

HUY – DIMANCHE 26/04 DE 10H À 16H FÊTE DU VÉLO

Au programme : bourse au vélo, randonnées cyclo-touristiques, randonnée familiale, gravure de vélos, piste de sécurité pour les enfants et stand du GRACQ.

📍 Jacqueline Dulaunoy – 019 56 61 15 ou 0476 57 81 05
jacqueline.dulaunoy@gmail.com

MAI ⇒

BRUXELLES – SAMEDI 9/05 DE 14H À 17H30 FORMATION VÉLO-TRAFIC

Vous savez déjà rouler à vélo mais craignez la circulation ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité. Rendez-vous au parc du Cinquanteenaire (côté Mérode).

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

HUY – DIMANCHE 17/05 DE 13H30 À 17H BALADE À VÉLO

Le GRACQ de Huy-Région et Nature et Progrès vont à la recherche des derniers arbres fruitiers hautes tiges. Départ à 14h de la Ferme de La Croix de Mer à Borlez. Inscription à partir de 13h30. Retour prévu vers 17h. Distance : environ 25 km.

Jacqueline Dulaunoy – 019 56 61 15 ou 0476 57 81 05
jacqueline.dulaunoy@gmail.com



© TASHA CHAWNER

BRUXELLES – LUNDI 25/05 DE 16H À MINUIT JOYEUX ANNIVERSAIRE !

Le GRACQ fête ses 40 ans ! Une excellente occasion de réunir nos membres, partenaires et amis pour faire la fête et de se remémorer les grands événements qui ont jalonné notre histoire. Le rendez-vous est fixé le lundi de Pentecôte dès 16h à Bruxelles (salle « Le Bouche à Oreille »). Les informations pratiques suivront, mais bloquez dès à présent la date !

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

JUIN ⇒

BRUXELLES – DU 19 AU 21/06 CYCLEHACK BRUSSELS

Bruxelles rallie le mouvement international CycleHack ! Durant un week-end, venez rêver, agir et tester des idées afin d'améliorer la réalité des cyclistes à Bruxelles et de lever les barrières physiques ou mentales qui freinent la pratique du vélo.

📍 www.cyclehack.com – www.facebook.com/cyclehackbxl

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	Alexandra Jimenez	T 02 502 61 30
Régionale wallonne	Didier Blavier	T 0478 46 38 38

Bruxelles & env.

Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	Laurent Deketelaere	T 0477 62 34 37
Bruxelles Centre	Matthieu Gaillet	T 0495 26 78 97
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Etterbeek	Yves Fourneau	T 0494 57 70 39
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Haren	Laurent Moulin	T 0499 03 09 01
Ixelles	Pauline de Wouters	T 0487 78 72 15
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Linkebeek	Jérôme Sedyn	T 0477 25 11 32
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	Mihai Băja	T 0498 06 42 58

Brabant wallon

Braine-l'Alleud	Fabienne Leclère	T 02 387 15 89
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
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
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	Bernard De Maet	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rebecq	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
Rixensart	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
Écaussines	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Fontaine-l'Évêque	Nicolas Ziolkowski	T 0474 41 29 15
La Louvière	Joseph Dermout	T 064 22 28 81
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	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
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	Halinka 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
Vvoir	Wim Verhoeve	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 : locale de Braine-le-Comte : braine-le-comte@gracq.org).