

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

TRIMESTRIEL DU GRACQ  
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL  
Automne 2015

18

NUMÉRO D'AGRÈMENT  
P904048

# GRACQ *mag*

Wallonie ⇒  
**Un observatoire  
des chantiers**  
*p.6*

SeMob ⇒  
**Une semaine  
pour convaincre**  
*p.8*

Aménagements ⇒  
**Zones piétonnes :  
avec ou sans  
cyclistes ?**  
*p.11*

À vous de jouer ! ⇒  
**Sympathisant :  
parlez-en !**  
*p.16*





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 ➔

# Cyclistes, piétons : quelle cohabitation ?



Dans ce magazine de rentrée, nous avons choisi de traiter la thématique sensible de la cohabitation entre cyclistes et piétons au sein des zones piétonnes. Avec l'apparition de plus en plus fréquente de piétonniers dans les centres-villes, comme récemment à Liège et à Bruxelles, on voit grandir l'importance de baliser les contours de cette cohabitation. La question dépasse d'ailleurs les seules zones piétonnes, les personnes se déplaçant à pied et à vélo étant amenées à coexister de plus en plus souvent dans l'espace public.

Dans ses prises de position, notre association veille toujours à assurer les intérêts des cyclistes. Mais elle ne met pas d'ocellères pour autant : elle prône depuis longtemps le principe « STOP » qui consiste à réfléchir et concevoir les aménagements en prenant en compte les besoins des différentes catégories d'usagers dans cet ordre : la marche (« Stappen »), le vélo (« Trappen »), les transports en commun (« Openbaar vervoer ») et la voiture individuelle (« Personenwagen »). Tout en veillant à porter la voix des cyclistes, elle s'assure ainsi de la complémentarité avec les autres modes et plus particulièrement du respect du cheminement piéton.

Le GRACQ entend prévenir autant que possible les situations qui génèreraient des conflits entre piétons et cyclistes. Inviter ces usagers à évoluer sur un même espace, souvent réduit, n'est généralement pas le bon choix lorsqu'une autre forme de partage de l'espace public est possible. Trop souvent encore, la place dédiée à la circulation et au stationnement automobile (« les intouchables ») empêche une coexistence harmonieuse entre les autres modes.

Si l'association se réjouit du phénomène de piétonisation, qui va de pair avec les objectifs de réduction de la pression automobile et d'amélioration de la qualité de vie, elle est néanmoins attentive à ce que les besoins des cyclistes soient rencontrés dans pareil cas tout en assurant la sécurité et le confort des piétons : gestion intelligente de la cohabitation, développement d'itinéraires alternatifs...

La sensibilisation au partage de la voirie entre l'ensemble des usagers de la route est un pan important de cette thématique sur lequel le GRACQ est également actif. Même si la configuration de l'aménagement est essentielle puisqu'elle impacte directement les comportements des usagers, encore faut-il adopter les bonnes pratiques du « vivre ensemble ».

Ensemble... on est plus forts. Je vous invite donc, après avoir dévoré les quelques pages de notre dossier, à lire la rubrique « À vous de jouer ! » et je vous remercie déjà de contribuer au renforcement de notre mouvement.

A. WILLEMS – SECRÉTAIRE GÉNÉRALE



## Gembloux ⇒

# My bike world : déjà des effets sur le terrain !

**M**y Bike World est désormais clôturé : les trois projets gagnants seront dévoilés à l'occasion de la Semaine de la Mobilité. Mais avant même que les votes ne prennent fin, les premiers effets positifs se faisaient déjà sentir à Gembloux ! Le conseiller en mobilité de la commune a en effet jeté un œil aux propositions enregistrées sur la carte en ligne et a pris l'initiative de contacter directement notre locale gembloutoise afin de l'informer quant à la faisabilité (ou non) de certains projets.

Si certaines réalisations étaient déjà inscrites à l'agenda, d'autres projets sont par contre peu envisageables pour diverses raisons. Et d'autres propositions encore feront l'objet d'une rencontre entre le service mobilité et le GRACQ, afin de discuter de possibles solutions.

On applaudit donc cette réaction de la part de la ville de Gembloux... et on espère surtout que cette bonne volonté se traduira sur le terrain par des améliorations concrètes !



## Association ⇒

# Vos droits et devoirs en questions / réponses



**P**eut-on dépasser par la droite à vélo ? Est-on obligé de rouler sur les pistes cyclables ? Peut-on embarquer son vélo à bord des transports en commun ? Autant de questions auxquelles de nombreux cyclistes (et plus encore les non cyclistes) sont incapables de répondre ! Une bonne connaissance des règles (et leur respect) est pourtant la meilleure garantie d'une cohabitation harmonieuse entre usagers.

Bonne nouvelle ! Nos valises de stand viennent de se doter d'un nouvel outil didactique : des fiches plastifiées comprenant une question au recto et la réponse au verso, qui permettront d'aborder de façon ludique toute une série de questions liées à la pratique du vélo.

Ces fiches sont également téléchargeables sur l'espace membre de notre site, dans la « boîte à com' » (connectez-vous à l'aide de l'identifiant suivant : nom d'utilisateur « membre » – mot de passe « cyclophile »). Onze fiches sont actuellement disponibles : n'hésitez pas à nous faire part de vos propositions pour étoffer la liste de « droits & devoirs » du cycliste et contribuer ainsi à une meilleure connaissance des règles de la part de tous !

## Région de Bruxelles-Capitale ⇒

# Maison des Cyclistes : du grand (M)art !



**S**i vous fréquentez de temps à autres la Maison des Cyclistes de Bruxelles, alors vous n'aurez pas pu la manquer. Quoi ça ? La toute nouvelle fresque murale de l'entrée ! C'est l'œuvre de Mart, un artiste argentin, qui a profité de son passage en Belgique pour venir jouer de ses bombes

colorées sur notre mur tout blanc... Quant à ceux qui traversent la rue de Londres en dehors des heures d'ouverture de la Maison des Cyclistes, ils pourront se consoler en admirant les volets. Gracias Mart !

[www.facebook.com/holamart](https://www.facebook.com/holamart)



## Belgique ⇒

### Un premier pas vers l'ISA ?



**E**n Belgique, 30% des accidents mortels sont liés directement à une vitesse excessive ou inadaptée, ce qui représente chaque année plus de 200 victimes. Les conséquences des vitesses excessives sont encore plus graves pour les cyclistes : le respect des limites de vitesse est donc, pour notre association, une préoccupation majeure.

Le GRACQ appuie de longue date l'introduction d'une assistance intelligente de la vitesse (ISA) au sein des véhicules afin de

réduire le nombre d'excès de vitesse sur nos routes. Le politique s'est lui aussi penché sur la question. Pas plus tard qu'en février dernier, la ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant, présentait son « plan pour la poursuite du développement de l'ISA », tout en soulignant que l'absence de carte numérisée des limites de vitesse constituait actuellement un obstacle à sa mise en œuvre en Belgique.

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) vient toutefois de tester, fin juin, un dispositif basé sur la reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse grâce à une caméra, et qui ne nécessite donc pas de carte informatisée des vitesses. Une voiture équipée du système intelligent a effectué un trajet comportant différentes limitations de vitesse (30, 50, 70 et 90 km/h). Selon l'IBSR, « *le test démontre que les systèmes d'assistance technique*

*à la conduite peuvent améliorer la sécurité routière, mais que les pouvoirs publics doivent continuer d'assumer une grande part de responsabilité au niveau de l'infrastructure routière. Les gestionnaires de voirie doivent faire preuve de plus de bon sens lors de l'installation des signaux routiers afin que ceux-ci puissent être détectés par la caméra en toutes circonstances.* » À suivre... ●



## Région de Bruxelles-Capitale ⇒

### À vélo dans les parcs : c'est oui ou c'est non ?



**P**eut-on, oui ou non, rouler à vélo dans les parcs bruxellois ? Parfois oui, parfois non ! Cette réponse ambiguë est en fait liée à la complexité institutionnelle de notre belle région.

Les cyclistes sont autorisés à rouler à vélo dans les parcs gérés par la Région. En ce qui concerne les parcs sous tutelle communale, cela dépend du bon vouloir de chacune des dix-neuf communes... Le cy-

cliste doit donc prendre connaissance du règlement (pas toujours très clair, il faut bien l'avouer) propre à chaque parc.

Le GRACQ plaide donc pour une harmonisation de la situation : une ouverture des parcs à la circulation des cyclistes, ceux-ci étant bien évidemment tenus de circuler à vitesse modérée et de ne pas mettre en danger les piétons. De nombreux parcs constituent en effet une alternative à certains axes dangereux ou inconfortables, voire un raccourci intéressant.

La Ville de Bruxelles a approuvé la circulation des cyclistes au sein du parc Royal sur un itinéraire spécifique... dont la mise en œuvre concrète (le balisage) se trouve compromise par le statut de « site » du parc. Et si des discussions similaires concernent le parc Josaphat, rien n'est encore décidé à l'heure actuelle.

Une situation absurde encore dénoncée en mai dernier par notre locale d'Anderlecht, où se jouxtent le parc de la Pede (régional) et le parc des Étangs (communal). Alors que les cyclistes sont autorisés à circuler dans le premier, ils doivent mettre pied à terre pour pénétrer le second. Ce que neuf cyclistes sur dix ignorent – sans grande surprise – s'exposant sans le savoir à une amende de 50 €.

Perwez →

## Les impasses débouchantes débarquent

**N**ous vous avons déjà présenté la récente possibilité de signaler les voies sans issue débouchant sur un chemin ou sentier accessible aux piétons ou aux cyclistes<sup>1</sup>. Pour transformer un panneau « voie sans issue » (F45) en « impasse débouchante » (F45b), quelques autocollants suffisent. Sentiers.be proposait aux citoyens, au travers de sa campagne « Alain passe ? Tu passes ! », de signaler aux autorités communales les culs-de-sac pouvant bénéficier de cette signalisation. L'asbl mettait également à disposition des communes les autocollants nécessaires.

Message reçu cinq sur cinq à Perwez, où l'un de nos membres, Jacques Luyckx, a soigneusement répertorié les voies sans issue de la commune pouvant être converties en impasses débouchantes : vingt-et-une au total. Un dossier très complet a été remis à la commune, et celle-ci a donné suite à la demande : dix panneaux ont été convertis à l'aide d'autocollants, six nouveaux panneaux ont été placés (ces impasses n'étaient jusqu'alors pas signalées). Cinq propositions ont été refusées, pour des raisons encore non communiquées.

On ne peut en tout cas que se réjouir de l'accueil réservé par la commune à ce minutieux travail de terrain et du résultat positif de cette action citoyenne !



1/ Voir GRACQ Mag 16, pages 8 et 18.

Wallonie →

## Rencontre avec la manager vélo régionale



Chantal Jacobs à l'inauguration de la piste cyclable Corbais – Louvain-la-Neuve.

**P**eu d'entre vous la connaissent, mais Chantal Jacobs est la haute fonctionnaire wallonne chargée des déplacements doux (c'est-à-dire non motorisés). À l'invitation de la régionale wallonne du GRACQ, Chantal Jacobs est venue début juillet présenter le fonctionnement de l'administration wallonne des routes (SPW - DGO1) et son rôle dans les rouages de celle-ci.

Malgré son titre de « Directrice », Chantal Jacobs n'a pas autorité directe sur les autres services du SPW, eux aussi des « Directions ». Néanmoins, elle a un rôle d'influence et de motivation sur ceux-ci pour qu'ils ne négligent plus, comme ce fut trop souvent le cas dans le passé, les usagers plus vulnérables.

Elle donne donc des conseils aux ingénieurs du SPW et des recommandations aux communes qui se posent des questions sur les aménagements cyclables qu'elles devraient faire. Dans les années qui viennent, son service devrait être de plus en plus sollicité, pour intégrer directement en amont le piéton et le cycliste dans les aménagements régionaux.

Pour l'instant, il y a trop de chantiers routiers et son service, composé de six personnes, ne peut pas tout suivre. Le personnel se concentre donc sur des tronçons routiers importants dans le schéma directeur cyclable wallon, sur les itinéraires vélo longue distance (y compris le RAVeL), le suivi des dix communes cyclables pilotes...

Chantal Jacobs nous a laissé une impression de dynamisme et de réelle volonté de bousculer l'administration dans sa façon (très automobile) de penser les routes. Le GRACQ continuera à la rencontrer régulièrement pour faire le point avec elle sur les dossiers vélos régionaux, via la Commission Vélo Régionale, qu'elle préside.

L. GOFFINET

À LA TÊTE D'UN SERVICE DE SIX PERSONNES, NOTRE MANAGER VÉLO WALLONNE GUIDE, CONSEILLE ET ESSAIE DE MOTIVER SES COLLÈGUES RÉGIONAUX (ET COMMUNAUX PARFOIS) AFIN QU'ILS PRENNENT MIEUX EN COMPTE LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES.



## Wallonie ⇒

## Observez avec nous les chantiers sur les routes régionales



Un bon exemple de prise en compte réelle des cyclistes sur une route régionale à Mons.

Dans sa Déclaration de Politique Régionale wallonne 2015-2019, le gouvernement s'engage à « *prendre systématiquement en compte le vélo, les piétons et les personnes à mobilité réduite dans la gestion des espaces publics, en particulier lors de chaque réaménagement de voirie régionale* ». Ni une ni deux, la régionale wallonne du GRACQ a donc décidé de prendre le gouvernement wallon au mot, et d'aller vérifier sur place si les chantiers régionaux en cours ont bien fait une place – sécurisante – au vélo cette année !

Cet « observatoire cycliste des travaux routiers régionaux » est coordonné par le secrétariat wallon du GRACQ mais repose sur les épaules de cyclistes volontaires pour aller observer sur le terrain ce qu'il s'y passe.

Nous avons tout d'abord obtenu la liste des chantiers prévus en 2015 sur nos routes régionales wallonnes. La liste nous a été transmise officiellement par le Service Public de Wallonie (SPW), sur demande de notre part. Merci à eux en tout cas pour cette collaboration initiale.

Nous avons ensuite placé dans un tableau tous ces chantiers, et réservé quelques colonnes à côté pour nos observations : qu'y avait-il comme aménagements cyclables avant les travaux ? Qu'y a-t-il après ? Y a-t-il une amélioration ? Ainsi que des commentaires libres, laissés par l'observateur.

Le travail d'observation n'est pas difficile mais le projet est très vaste, car ces chantiers sont situés aux quatre coins de la Wallonie. Les membres actifs de la régio-

nale wallonne du GRACQ ne suffisent pas pour tout visiter. Si vous êtes intéressé, vous pouvez nous contacter pour jeter un coup d'œil sur cette liste de chantiers. Peut-être y en a-t-il un près de chez vous auquel vous seriez prêt à aller jeter un coup d'œil ?

Le but final est de produire en fin d'année un rapport sur la prise en compte réelle du vélo sur nos routes régionales, pour voir si la déclaration gouvernementale est bien appliquée sur le terrain. Si nous pouvons dire que dans x % des cas il y a eu amélioration, y % stagnation et z % régression, nous aurons un message concret à transmettre aux ministres concernés et au grand public. Grâce à la collaboration des cyclistes wallons eux-mêmes !

L. GOFFINET

### RAVeL et points noirs

Le ministre Maxime Prévot a annoncé, à l'occasion des vingt ans du RAVeL, qu'une enveloppe supplémentaire de 10 millions d'euros serait consacrée au réseau, portant le budget dédié au RAVeL à 32 millions d'ici 2019. Ce montant sera alloué à l'amélioration de la qualité du réseau (balisage, entretien, asphaltage...) ainsi qu'à l'aménagement des 300 km de chaînons manquants prioritaires.



S'il s'agit d'une excellente nouvelle, il ne faut cependant pas perdre de vue que les cyclistes ne circulent pas exclusivement sur le RAVeL, mais empruntent également les routes du réseau régional sur lesquelles subsistent de nombreux points noirs. La liste de ces points noirs répertoriés par le GRACQ en 2009 a été mise à jour en 2013. Comment a-t-elle évolué depuis ? Interrogé à ce sujet, le

ministre est resté relativement évasif, se cantonnant à quelques exemples exclusivement namurois... et faisant l'impasse sur les vingt autres communes concernées par cette liste.

Jette ⇒

## À la découverte des ICC

**S**i les itinéraires cyclables régionaux (ICR) bruxellois ont acquis une certaine notoriété auprès des cyclistes, les itinéraires cyclables communaux (ICC) restent encore méconnus du grand public. Ils s'avèrent pourtant très utiles pour sillonner le territoire communal à vélo. La commune de Jette profitera donc du Dimanche sans voiture pour faire découvrir aux citoyens les cheminements cyclables fraîchement balisés, à l'occasion de balades à vélo encadrées par le GRACQ local.

Car les cyclistes quotidiens de Jette ont bien évidemment contribué à la mise en place de ces ICC, ainsi que l'explique Guy Egerickx. « En 2013, notre conseiller en mobilité nous a contactés avec une proposition de six itinéraires cyclistes à baliser. Il s'agissait d'inspecter tous les carrefours et croisements où il était nécessaire d'apposer des panneaux. Il a fallu également tenir compte des ICR qui croisaient les cheminements des ICC. » Le balisage des ICC a d'ailleurs été calqué sur la signalisation des ICR.

Petit bémol : toutes les plaques n'ont pas été placées. « Dans certains cas, le balisage ne nous semblait pas indispensable car la trajectoire était suffisamment lisible, précise Guy. Mais j'ai aussi remarqué que certains panneaux nécessaires manquaient à l'appel. » La locale espère donc que la commune remédiera rapidement à ce problème. En attendant, la collaboration continue sur d'autres aspects de la politique cycliste, comme la mise en place de box vélo ou de rues cyclables, pour lesquels la commune bénéficie d'un soutien financier de la Région. ●



Ixelles ⇒

## Parking vélo : une rencontre GRACQ-SNCB



**B**ien que renforcé par vagues successives, le parking vélo de la gare de Bruxelles-Luxembourg arrive progressivement à saturation, rendant difficile l'accès des navetteurs et autres usagers cyclistes. Cette difficulté a par ailleurs été accentuée avec la « privatisation » du parking intérieur, désormais sécurisé et accessible aux seuls abonnés.

Le GRACQ d'Ixelles a interpellé les autorités compétentes à ce sujet : la commune d'abord, qui a renvoyé la balle à la Région (la voirie située devant la gare étant régionale), qui elle-même nous a renvoyé à la SNCB. Guère découragés par ce jeu de ping-pong, nous nous sommes adressés aux gestionnaires de la gare, en informant parallèlement la ministre fédérale de la Mobilité, Jacqueline Galant, qui a relayé notre missive à Jo Cornu, administrateur délégué de la SNCB. Nous avons également insisté pour participer à l'analyse de la situation, afin que les aménagements mis en place correspondent bien aux besoins des usagers cyclistes.

Une visite de terrain a eu lieu le 25 août, en présence de représentants de la SNCB et de trois membres actifs de la section locale d'Ixelles. Outre la visite des lieux et la prospection de pistes en vue de renforcer l'offre en stationnement vélo, ce fut également l'occasion de nous faire connaître auprès de la SNCB et, ce faisant, initier un partenariat avec l'entreprise publique.

La suite ? Nous avons d'ores et déjà prévu de remettre aux représentants de la SNCB une note faisant état des différentes pistes dégagées, avec leurs avantages et inconvénients, en vue d'une prochaine réunion. ●

P. DE WOUTERS

[ixelles.gracq.org](http://ixelles.gracq.org)

LA VISITE DE TERRAIN A PERMIS D'EXAMINER PLUSIEURS PISTES, NOTAMMENT CELLE D'UN PARKING VÉLO SUR LA DALLE. CETTE DERNIÈRE SOLUTION NÉCESSITE CEPENDANT UNE CONCERTATION AVEC LES INSTITUTIONS EUROPÉENNES VOISINES.



# Une semaine pour révolutionner la mobilité !

Du 16 au 22 septembre, c'est reparti pour la Semaine de la Mobilité. Une semaine où sont mis à l'honneur tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

L'échelon local est essentiel. Les trajets de la vie de tous les jours (école, boulangerie, pharmacie, etc.) sont souvent réalisés au sein de la commune : le rôle de l'administration communale est donc prépondérant à l'occasion de cette semaine. Les initiatives locales sont vivement encouragées, qu'il s'agisse de travailler avec les écoles, les familles, les entreprises ou le personnel communal ! Renseignez-vous auprès de votre administration communale pour en savoir davantage sur les projets « mobilité » qui seront menés tout au long de cette semaine.

EN WALLONIE, L'ACCENT SERA ESSENTIELLEMENT MIS SUR LA THÉMATIQUE DU COVOITURAGE. MAIS NOS GROUPES LOCAUX VEILLERONT À CE QUE LE VÉLO NE SOIT PAS OUBLIÉ, GRÂCE À DES ACTIONS AUSSI NOMBREUSES QUE VARIÉES !

Nos groupes locaux seront également sur le pont, avec des activités variées : formation Vélo-Trafic à Huy, encadrement de balades à vélo à Mont-Saint-Guibert et Charleroi, action « peinture » à Uccle, comptages cyclistes à La Louvière, mise en selle de la future bourgmestre à Ixelles, balade vélo et vélos postiches à Arlon, ateliers vélo, séances d'initiation « J'y vais à vélo » et parade cyclo-festive à Ottignies... Le vélo sera donc mis à l'honneur durant toute la semaine, grâce à votre dynamisme !



## And the winner is...

C'est à l'occasion du dimanche sans voiture à Bruxelles que seront dévoilés les projets gagnants de « My Bike World », la campagne menée conjointement par le GRACQ et le Fietsersbond. À la veille de clôturer les soumissions, ce sont plus de 700 projets qui ont été encodés sur le site ! Un jury d'expert est à présent chargé de sélectionner les trois projets finalistes (un pour chaque région) parmi ceux qui ont récolté le plus de voix. Ces projets recevront le soutien de nos associations pour être concrétisés.

[www.mybikeworld.be](http://www.mybikeworld.be)



## La mobilité des enfants sous la loupe

Pro Velo R&D lance une grande enquête à destination des parents. Comment se déplacent vos enfants ? Le vélo fait-il partie de leur mobilité ? Répondez à l'enquête : parlez-y de vos craintes, vos besoins ou vos motivations par rapport à leurs trajets à vélo. Vous l'aurez compris, cette enquête s'adresse tout autant aux parents d'enfants qui se déplacent à vélo qu'à ceux qui n'osent pas laisser leurs enfants s'aventurer sur deux roues. Les résultats seront utilisés pour développer des outils encore plus performants qui soutiendront les parents dans leurs choix pour une mobilité durable !

[www.provelo.org/enquete](http://www.provelo.org/enquete)

## En Wallonie, place aux défis

Cette année, la Région souhaite mettre l'accent sur le covoiturage, afin de réduire significativement le nombre de véhicules avec une seule personne à bord. Des actions spécifiquement orientées vers ce mode de déplacement seront entreprises à l'occasion d'une journée « Carpool day », le vendredi 18 septembre prochain.

Divers défis seront en outre organisés, car ils permettent aux citoyens de s'impliquer davantage, de passer à l'acte et de témoigner de leur expérience. Et cette expérience a bien plus de valeur pour l'entourage : comme nous l'avons déjà évoqué dans notre infolettre Politiques cyclables, rien n'est plus efficace que l'exemple de ses proches (familles, amis, collègues, voisins...) pour adopter un nouveau comportement !<sup>1</sup>

<sup>1/</sup> [www.gracq.org/actualites-du-velo/la-pression-des-pairs-le-meilleur-outil-de-changement-de-mobilite](http://www.gracq.org/actualites-du-velo/la-pression-des-pairs-le-meilleur-outil-de-changement-de-mobilite)





Ces défis s'adresseront tout d'abord aux familles, qui seront soutenues par des Coachs Mobilité, c'est-à-dire des familles qui utilisent déjà d'autres modes de transport que la voiture individuelle pour leurs déplacements domicile-travail. Mais d'autres défis prendront également place au sein des écoles, où ils mobiliseront tant les élèves que leurs parents et les enseignants, au sein des entreprises, et au sein des administrations communales.

Enfin, pour la troisième année consécutive, *Tous vélo-actifs* met au défi tous les cyclistes de Wallonie : ils devront parcourir, ensemble, un minimum de 35 000 km entre le 14 et le 18 septembre. Inscrivez-vous au **Défi vélo 2015** sur le site de Tous vélo-actifs et, pour faire grimper le compteur, encodez le nombre de kilomètres que vous aurez parcouru à vélo. Si vous êtes plusieurs à participer au sein d'une même entreprise, vous ferez concourir votre entreprise/université/institution/association pour le classement des entreprises les plus « vélo-actives ». Parlez-en autour de vous et soyez dans les starting-blocks dès le 14 septembre.

[www.veloactif.be](http://www.veloactif.be)



## Bruxelles sous le signe de la convivialité

Tous les cyclistes bruxellois ont rendez-vous le jeudi 17 septembre pour le désormais traditionnel **apéro vélo**. Une excellente occasion de partager un verre entre amateurs de vélos, dans le cadre sympathique de l'hôtel Meininger à Monlenbeek. Le GRACQ sera de la partie, aux côtés de Pro Velo, du Fietersbond, des Ateliers de la rue Voot, et de CyCLO.



Et le point d'orgue des festivités sera sans conteste le **Dimanche sans voiture, le 20 septembre**. Pour la 15<sup>e</sup> année consécutive, l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale sera interdite aux voitures de 9h30 à 19h. Habitants et visiteurs auront l'opportunité de (re)découvrir Bruxelles avec moins de voitures, moins de bruit, moins de pollution. « Mon village à la ville » vous fera profiter, dans douze communes bruxelloises, d'espace de convivialité et d'activités mobilité/développement durable. La place Sainte-Catherine accueillera en outre le village central « mobilité », où le GRACQ et le Fietersbond dévoileront les trois projets gagnant de My Bike World !

[www.mobilmix.brussels](http://www.mobilmix.brussels)



RENDEZ-VOUS LE 20 SEPTEMBRE À BRUXELLES, À L'OCCASION DU DIMANCHE SANS VOITURE : LE GRACQ ET LE FIETERSBOND Y DÉVOILERONT LES TROIS PROJETS LAURÉATS DU CONCOURS « MY BIKE WORLD », QUI A RÉCOLTÉ PLUS DE 700 PROJETS !

## Le bon choix grâce au calculateur mobilité



Cette année encore, le calculateur mobilité en ligne vous permettra d'évaluer ce que les modes alternatifs vous permettent de gagner par rapport à l'utilisation de la voiture : non seulement sur un plan financier, mais également en termes de rejets de CO<sub>2</sub> (impact sur l'effet de serre) et de consommation d'énergie (carburant). Si vous habitez par exemple à sept kilomètres de votre lieu de travail, opter pour le vélo en lieu et place de la voiture individuelle vous permet d'économiser 1045 € par an.

Faites le test, et partagez votre résultat sur Facebook.

[semainemob.be/calculateur-mobilite](http://semainemob.be/calculateur-mobilite)



## France ➔

## Un code pour plus de sécurité

**B**onne nouvelle pour nos voisins français : les cyclistes et piétons vont bénéficier sous peu d'une nouvelle législation destinée à leur assurer davantage de sécurité. Parmi les nouvelles mesures, citons :

- > le renforcement des sanctions pour les automobilistes garés sur les trottoirs ou les pistes cyclables ;
- > la généralisation des doubles sens cyclables sur les voies où la vitesse est limitée à 30 km/h, même si cela n'est pas matérialisé ;
- > la possibilité pour le cycliste de s'écarter de dangers potentiels (comme des véhicules en stationnement) sur les voiries à 50 km/h ou moins ;
- > l'autorisation de chevaucher une ligne continue pour dépasser un cycliste.

Le Club des villes et territoires cyclables se félicite de ces mesures qui autorisent sur le plan légal un certain nombre de comportements déjà répandus parmi les cyclistes. L'organisme regrette cependant qu'aucune référence n'ait été faite à la démarche du « Code de la rue » et souligne la nécessité d'introduire d'autres évolutions faisant l'objet d'un large consensus comme par exemple l'introduction de la zone à trafic limité. ●



## Luxembourg ➔

## Les cyclistes passeront sous le pont



**E**n février 2014, les cyclistes luxembourgeois s'étaient mobilisés en masse pour faire part de leur mécontentement. En cause : le projet de réhabilitation du pont Adolphe assurant la liaison entre le centre-ville et le quartier de la gare. « *Non seulement les cyclistes devront faire 1,6 km de détour durant les 36 mois de travaux à venir car rien n'a été prévu pour eux sur le Pont bleu provisoire mais en plus, le projet de réhabilitation du Pont Adolphe ne prévoit pas d'aménagement cyclable !* », s'insurgeait alors le président de la LVI, l'association cycliste luxembourgeoise.

Et la mobilisation a payé ! Aucune des deux solutions initialement envisagées (un trottoir cyclo-piéton ou une passerelle

jouxtant le pont) n'a été retenue : c'est une passerelle flottante sous le pont Adolphe qui verra finalement le jour. D'une largeur de quatre mètres, elle accueillera tant les cyclistes que les piétons.

S'il ne s'agit pas de la solution rêvée par l'association, le projet constitue cependant un net progrès par rapport à la situation antérieure. La LVI a toutefois attiré l'attention sur les aspects de « sécurité sociale » aux heures tardives. L'association a également exigé que l'usage de la passerelle ne soit pas obligatoire : les cyclistes qui souhaitent emprunter le pont (unidirectionnel) pourront continuer à circuler en surface. ●



## Danemark ➔

## Emprunter un vélo à la vélothèque



**D**ans les villes de Copenhague et Elseneur, il est possible d'emprunter un vélo comme on emprunte un livre à la bibliothèque. L'objectif est de pouvoir tester, durant une semaine, un modèle de vélo spécifique avant d'en envisager l'achat : bakfiets, vélo couché, vélo électrique, vélo pliant... Et ça marche : la moitié des personnes ayant effectué un emprunt déclarent avoir l'intention d'effectuer un achat. Les magasins de vélo locaux ont d'ailleurs enregistré une augmentation des ventes de vélos spéciaux. ●



# Zones piétonnes : avec ou sans cyclistes ?

Les centres urbains évoluent : nous assistons aujourd'hui à un mouvement croissant de piétonisation. La création d'espaces dévolus prioritairement aux piétons au cœur des villes participe à leur nouvelle physionomie, donnant naissance à des quartiers plus conviviaux, apaisés et, théoriquement, plus accessibles pour tous. Si le cycliste profite largement de ce nouveau partage de l'espace public, qui va généralement de pair avec une réduction du trafic motorisé, la cohabitation entre la marche et le vélo au sein de ces espaces reste une question largement débattue.



La question des rapports entre cyclistes et piétons n'est pas neuve, bien qu'elle ait été ensuite éclipsée par le développement des modes motorisés. « Ainsi à Strasbourg, les archives municipales recensent le premier accident entre un piéton et un cycliste, le 26 avril 1869, place Broglie lorsqu'un jeune homme circulant sur un vélocipède renverse un enfant de 3 ans. Son père écrit le lendemain au Maire Humman pour réclamer une réglementation de la circulation pour les vélos. Quelques jours plus tard, le Maire prend un arrêté qui « interdit désormais la circulation des vélocipèdes sur les trottoirs, les places macadamisées, les ruelles pavées en bitume, l'intérieur des promenades et les contre allées. »<sup>1</sup>

## Bannir les vélos, une solution ?

Malgré des différences notables, les différentes études de cas démontrent que la cohabitation entre cyclistes et piétons au sein des zones piétonnes ne pose en règle générale pas de réel problème de sécurité : on enregistre au final fort peu d'accidents entre cyclistes et piétons.

Les conflits entre ces deux modes relèvent davantage du sentiment d'insécurité, provoqué par exemple lors des manœuvres d'évitement. La présence – parfois imprévue – de cyclistes peut être génératrice de stress, plus particulièrement pour certains publics : les personnes âgées, les personnes handicapées ou encore les parents de jeunes enfants...

Bannir les vélos des zones piétonnes peut s'avérer tentant pour les autorités : une interdiction pure et simple est plus lisible et de ce fait plus facile à mettre en œuvre. Pourtant, une interdiction n'est en règle générale pas souhaitable : l'instauration d'un piétonnier a pour objectif principal de réinstaurer la convivialité dans l'espace public, en s'attaquant aux effets néfastes du trafic motorisé. Les cyclistes ne sont donc pas la cible de l'interdiction du trafic.

La marche et le vélo partagent de nombreuses caractéristiques : ils sont sains, économes en espace et en énergie, respectueux de l'environnement, et contribuent de ce fait à améliorer la qualité de vie en ville. Nous avons donc tout à gagner à encourager ces deux modes de déplacements.

Pourtant, malgré leurs similarités, ils sont loin d'être équivalents. Alors que le piéton se comporte de façon intuitive (et parfois imprévisible), le cycliste va quant à lui choisir le trajet le plus attractif entre deux points, ce qui est déterminé par des critères tels que la longueur du parcours, le confort et la rapidité de déplacement, les conflits potentiels avec d'autres usagers... On aurait donc tort de considérer le cycliste comme un piéton sur deux roues.



Campagne de courtoisie à Lausanne.

© JYHEM

<sup>1</sup> G. DELATTRE, Discours d'introduction de l'atelier « Piétons et cyclistes ou comment vivre ensemble ? », colloque « Le piéton au cœur de la ville », Strasbourg, 17 octobre 2013.



Zone interdite aux cyclistes à Turin.

Ce type d'interdiction s'avère en outre généralement inutile : les différentes études de cas soulignent une tendance à l'auto-régulation entre les flux cycliste et piéton. Lorsque les piétons sont peu nombreux, les cyclistes circulent assez aisément dans les zones piétonnes. Mais au fur et à mesure que le flux de piétons augmente et complique de ce fait les déplacements à vélo, le nombre de cyclistes diminue, ceux-ci préférant soit opter pour un itinéraire plus attractif, soit mettre pied à terre.

Les mêmes études notent également que les interdictions ne sont jamais effectives à 100% : un certain nombre de cyclistes continuent à circuler malgré tout dans les zones piétonnes lorsqu'elles constituent un itinéraire plus logique pour eux. Une interdiction ne peut s'établir sur une base arbitraire, par exemple sur la seule crainte de conflits : pour être comprise, et donc respectée, elle doit tenir compte des besoins des différents usagers.

La mise en œuvre d'une zone piétonne nécessite donc une concertation avec les différents acteurs en amont du projet, afin de dégager une solution satisfaisante pour tous. « Par principe, les itinéraires cyclables doivent être aménagés en dehors des zones piétonnes. L'évaluation des chemins qui pourraient ou devraient être rendus accessibles aux cyclistes doit tenir compte du temps et de la dépense d'énergie, mais aussi de la sécurité du trafic. »<sup>2</sup> Dans certains cas, le passage par une zone piétonne constitue en effet une alternative intéressante pour les cyclistes, car il permet par exemple d'éviter des axes encombrés, moins sécurisants et plus pollués, ou leur évite un détour. Cette autorisation s'impose d'autant plus lorsque des trajectoires cyclistes « naturelles » traversent la zone : s'il s'agit d'un itinéraire privilégié pour les cyclistes, est-il raisonnable de leur imposer un détour ?

2/ PRO VELO SUISSE, *Surfaces partagées entre piétons et cyclistes*, 2007.

3/ FIETSBERAAD, *Fietsers in voetgangersgebieden*, n°8, 2005.

## Cyclistes, piétons : quelle cohabitation ?

Offrir aux cyclistes un accès aux zones piétonnes n'est pas suffisant : il faut également veiller à limiter le plus possible les risques de conflits. Si les règles de circulation sont claires – c'est bien au cycliste à céder la priorité, ralentir et, au besoin, descendre de vélo – l'aménagement d'une zone piétonne est loin d'être anodin.

La densité de piétons (exprimée en nombre de piétons par heure et par mètre de largeur disponible) est déterminante quant aux choix à opérer en matière de profil de voirie. Il ne s'agit bien évidemment pas de règles, mais de recommandations à mettre en perspective avec les caractéristiques propres à chaque projet de piétonisation.

Densité de piétons	Recommandations en matière d'aménagements <sup>3</sup>
< 100	Mixité complète
100 - 160	Séparation visuelle
160 - 200	Séparation visuelle et physique
> 200	Mixité impossible

> En cas de **faible densité de piétons** (<100/h/m), la mixité complète est recommandée : les déplacements cyclistes et piétons s'effectuent sans aucun problème.



© TOMER MUSIC



© MATHIEU MARQUER

La rue Neuve n'est en pratique pas accessible aux cyclistes à certaines heures, bien qu'il ne s'agisse pas d'une interdiction formelle.

> En cas de **densité plus forte** (de 100 à 200 piétons/h/m), une certaine séparation peut être envisagée, sans que celle-ci ne soit contraignante (c'est-à-dire qu'elle doit rester non obligatoire). Il peut s'agir d'un signal visuel (logos, couleur, revêtement...) voire d'une séparation physique douce, comme une légère différence de niveau, soulignée ou non par le mobilier urbain. Ce type de solution comporte néanmoins des désavantages : il opère une ségrégation de l'espace public et réduit dans une certaine mesure la liberté de mouvement. Les cyclistes pourraient de plus croire – à tort – que cet espace leur est réservé et qu'ils y sont prioritaires. Enfin, ce genre de solution présente également un inconvénient du point de vue de la sécurité des personnes handicapées, plus particulièrement pour les déficients visuels.

> Lorsque la **densité est supérieure à 200 piétons/h/m**, la mixité n'est pas envisageable : un itinéraire alternatif pour les cyclistes est indispensable. Celui-ci ne doit pas imposer un détour trop important, il doit en outre être rapide, sécurisé et clairement balisé.



À Houten : une zone centrale est suggérée visuellement.

Notons également que ce dernier cas de figure n'impose pas nécessairement une interdiction formelle des cyclistes au sein de la zone piétonne. La densité de piétons fluctuant au cours de la semaine ou d'une journée, cette impossibilité de mélanger les flux peut n'être que temporaire. C'est bien souvent le cas des zones commerçantes, qui deviennent tout à fait praticables à vélo en dehors des heures d'ouverture des commerces. Aux heures de forte affluence, les cyclistes auront plutôt tendance à privilégier un itinéraire moins encombré. L'interdiction pour les cyclistes de circuler au sein d'une zone piétonne, temporairement ou de manière permanente, ne doit donc s'envisager que dans des cas très particuliers.



## Piétonnier : les cyclistes pas oubliés !

**E**n 2000, la ville suisse de Wil inaugurait une zone piétonne dans la Obere Bahnhofstrasse, une rue commerçante typique. Quelque 500 mètres de rue ont ainsi été fermés à la circulation des cyclistes. Un choix mûrement réfléchi : « *Il est plus facile de revenir sur une interdiction de circuler et d'autoriser le trafic cycliste après l'avoir interdit que d'interdire ce dernier après l'avoir admis. Un raisonnement similaire a fait renoncer à une autorisation du trafic cycliste limitée dans le temps, car ce type d'autorisation aurait rendu le régime peu clair et difficile à faire appliquer.* »<sup>4</sup>

Les cyclistes n'ont pourtant pas été oubliés. Ils bénéficient d'un itinéraire parallèle sur la rue adjacente. Les débouchés des rues transversales ont été équipés de parkings vélo couverts, et les cyclistes disposent également d'une station avec une pompe. Ces différentes mesures font que l'interdiction a été bien acceptée – et donc respectée. Seul bémol : une dizaine de mètres du piétonnier est située sur un itinéraire cyclable balisé. Si le contrôle social fonctionne généralement bien, l'interdiction est moins bien respectée lorsque les piétons sont peu nombreux. Des contrôles sont organisés ponctuellement par la police.

## « I walk the path you cycle »

À Ljubljana, l'augmentation du nombre de cyclistes est allée de pair avec une augmentation des conflits entre cyclistes et piétons dans le centre piétonnier de la capitale slovène. La campagne de sensibilisation « I walk the path you cycle » est le résultat d'une étude visant à mieux comprendre la nature des conflits, afin d'apporter la réponse la plus adaptée.

4/ PRO VELO SUISSE, *Surfaces partagées entre piétons et cyclistes*, 2007.

IL EXISTE DES RECOMMANDATIONS AFIN D'AMÉLIORER LA COHABITATION ENTRE CYCLISTES ET PIÉTONS AU SEIN D'UNE ZONE PIÉTONNE, EN FONCTION DE LA DENSITÉ DE PIÉTONS. UNE INTERDICTION NE DOIT S'ENVISAGER QUE SOUS CERTAINES CONDITIONS, ET UNIQUEMENT SI LES CYCLISTES BÉNÉFICIENT D'UN ITINÉRAIRE ALTERNATIF DE QUALITÉ.



UN PIÉTONNIER N'EST PAS L'AUTRE : APPORTER UNE RÉPONSE SATISFAISANTE AUX CONFLITS NÉCESSITE D'EN IDENTIFIER TOUT D'ABORD LES CAUSES. UNE COHABITATION HARMONIEUSE NE PASSE PAS QUE PAR LES AMÉNAGEMENTS, ELLE RÉCLAME ÉGALEMENT DES MESURES DE SENSIBILISATION DES USAGERS.



Centre-ville piéton à Ljubljana.

Sans surprise, les comptages effectués à plusieurs endroits ont confirmé les résultats des études menées aux Pays-Bas : les rues les plus fréquentées sont également les plus propices aux conflits. « Sur la base des seuls comptages, nous aurions dû, selon les recommandations du Fietsberaad, envisager une séparation entre cyclistes et piétons. Mais l'enquête a révélé que ce n'était pas utile. »<sup>5</sup>

L'enquête menée en parallèle (en ligne et sur le terrain) a en effet permis de dégager certains éléments intéressants. Ils étaient 37,5% des répondants à juger la situation insatisfaisante, mais bien davantage les cyclistes que les piétons (50,5% contre 24,4%).

## Strasbourg mise sur le parking

À Strasbourg, la cohabitation n'est pas toujours évidente entre piétons et cyclistes dans le centre-ville piétonnier. Pour répondre, en partie, à ce problème, les autorités n'envisagent pas d'interdire la circulation des cyclistes, mais bien de développer le parking vélo à proximité du piétonnier. D'ici le printemps 2016, une dizaine de sites devraient être équipés de parkings vélos importants, représentant au total 500 places de stationnement supplémentaires (dont des range-vélos adaptés aux vélos cargos). À l'heure actuelle, il n'est pas toujours évident de trouver un arceau vélo disponible : avoir la certitude de disposer d'un emplacement devrait encourager davantage de visiteurs à abandonner leur vélo à l'entrée de la zone pour aller effectuer leurs achats à pied.



Parking vélo à l'entrée du piétonnier à Strasbourg.

<sup>5</sup>/ Cycle climate and conflict between pedestrians and cyclists in Ljubljana pedestrian zone, Project CHAMP, 2013.

Les opinions des deux catégories d'utilisateurs étaient relativement similaires concernant les mesures à mettre en œuvre : les mesures « soft » (séparations visuelles) recueillant un fort soutien des sondés, au contraire des mesures extrêmes (interdiction totale ou temporaire des cyclistes au sein du piétonnier). L'enquête a par contre révélé des différences liées à la connaissance du code : les usagers qui connaissent les règles de circulation au sein du piétonnier se sont montrés plus favorables à des contrôles de police, alors que l'interdiction totale ou partielle des cyclistes a suscité davantage l'adhésion parmi les personnes qui méconnaissent ces règles.



Campagne « I walk the path you cycle ».

C'est sur la base de ces résultats qu'a été initiée la campagne de sensibilisation « I walk the path you cycle » visant à encourager une meilleure cohabitation entre cyclistes et piétons, tout en valorisant ces deux modes de déplacements. Si elle a reçu un accueil positif, un réel changement de comportement nécessite cependant que le message soit régulièrement répété. L'enquête « post-campagne » a en outre mis en évidence que 77% des cyclistes étaient demandeurs d'un balisage pour encourager les cyclistes « en transit » à contourner la zone piétonne.



© MIGUEL DISCART

## Focus sur le piétonnier bruxellois

L'inauguration du piétonnier sur les boulevards du centre de Bruxelles, en juin dernier, a suscité de nombreuses réactions. Les piétons se sont rapidement approprié le nouvel espace qui leur est désormais dévolu. Un changement radical et bienvenu au cœur de Bruxelles !

Mais les choix politiques qui ont présidé à la création « du plus grand piétonnier d'Europe » ont fait table rase des cheminements cyclables préexistants. Force est de constater que les cyclistes sont les grands perdants de ce réaménagement.

Depuis le marquage de pistes cyclables sur les boulevards du centre, les cyclistes bénéficiaient d'une liaison nord-sud directe, plate et rapide. Une liaison de plusieurs centaines de mètres qui non seulement fait partie intégrante du tracé du RER-vélo, mais qui remplaçait en outre avantageusement l'itinéraire cyclable régional parallèle (axe rue des Fripiers – rue du Midi), dont la précédente mise en piétonnier avait déjà compromis la vocation cycliste.

La piétonisation des boulevards du centre a donc changé la donne. Bien que les cyclistes soient autorisés à y circuler, c'est devenu en pratique chose impossible aux heures d'affluence, comme vous avez été nombreux à le signaler. Et contrairement à l'affirmation du bourgmestre, selon qui « *on peut traverser la zone à vélo à n'importe quelle allure* »<sup>6</sup> à condition de faire attention aux piétons, le code de la route impose aux vélos d'y circuler à l'allure du pas... et ce même en l'absence de tout piéton, sous peine d'amende.



## Quelles alternatives ?

Pour les cyclistes qui transitaient jusqu'alors à bonne allure sur les boulevards du centre, il n'existe actuellement aucune alternative satisfaisante. Le tracé proposé par le nouveau plan de circulation (axe rue de Laeken – rue Van Artevelde) renvoie en effet le cycliste sur la boucle de desserte, le désormais célèbre miniring, au milieu d'un trafic automobile dense. La situation est transitoire : les autorités promettent, à terme, des pistes cyclables « sécurisées » et « protégées ». En maintenant le plan de circulation actuel, on voit pourtant difficilement comment la Ville parviendra à réussir ce tour de force dans des rues où elle a tout juste trouvé la place pour tracer des pistes cyclables marquées, voire de simples logos...

Pour les cyclistes, il s'agit actuellement d'une nette dégradation des conditions de circulation au sein du Pentagone... alors que les déplacements à vélo devraient au contraire être encouragés dans le centre urbain ! Le GRACQ et le Fietzersbond avaient déjà tiré la sonnette d'alarme en amont de la mise en piétonnier. Après deux mois de test, il est désormais évident qu'un itinéraire vélo alternatif est nécessaire. Le GRACQ attend donc avec impatience de pouvoir discuter des aménagements définitifs avec la Ville et les différents partenaires.

Une seconde piste serait de convertir la « zone piétonne » des boulevards du centre en « zone de rencontre ». Dans un cas comme dans l'autre, les piétons sont autorisés à utiliser toute la largeur de la voie publique ; les conducteurs ne peuvent ni mettre les piétons en danger, ni les gêner, et doivent s'arrêter au besoin. La zone de rencontre est par contre limitée à 20 km/h : cela signifie que tout en conservant des conditions de sécurité identiques pour les piétons, les cyclistes pourraient franchir l'allure du pas en l'absence de piétons (par exemple tôt le matin, lorsque les commerces sont encore fermés).

F. CUIGNET



TOUT EN ASSURANT LA PRIORITÉ ABSOLUE DES PIÉTONS, CONVERTIR LE PIÉTONNIER EN «ZONE DE RENCONTRE» PERMETTRAIT AUX CYCLISTES DE FRANCHIR L'ALLURE DU PAS EN L'ABSENCE DE PIÉTONS. UNE SOLUTION QUI PERMETTRAIT DE PALLIER, PARTIELLEMENT DU MOINS, LA PERTE D'UN AXE CYCLABLE MAJEUR DANS LE CENTRE BRUXELLOIS.

Zone de rencontre à Angers.

6/ Émission *Le Forum* du 20 juillet 2015, La Première – RTBF.



## Sympathisant : parlez-en !



ÊTRE SYMPATHISANT DU GRACQ, C'EST SIMPLEMENT MARQUER SON SOUTIEN AUX CAUSES QUE NOUS DÉFENDONS AFIN DE DONNER PLUS DE POIDS À NOTRE ASSOCIATION. ET C'EST ENTIÈREMENT GRATUIT !

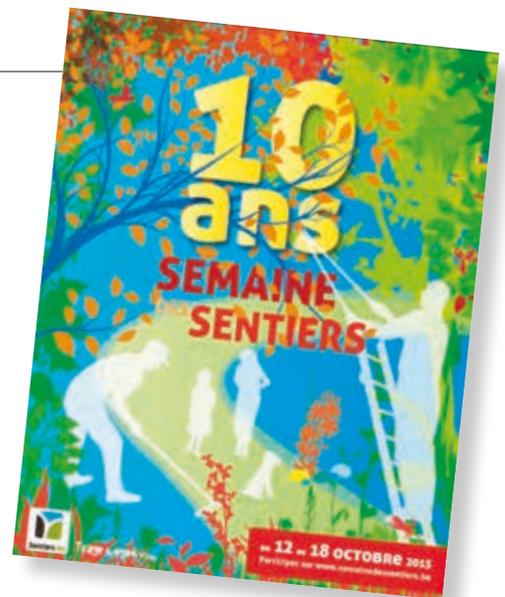
« L'union fait la force » : la devise de notre beau pays s'applique également à notre association. Plus nous serons nombreux à supporter le développement du vélo, plus nos revendications auront de poids auprès des autorités politiques. Vous voulez faire bouger les choses ? Alors vous pouvez nous à aider à mieux faire entendre notre message !

Il y a quelques mois, le nouveau site internet a été l'occasion de lancer le nouveau statut de sympathisant, à côté de celui de membre. À la différence du membre, qui paie une cotisation et bénéficie d'une série d'avantages, l'adhésion en tant que sympathisant est entièrement gratuite. Il s'agit simplement d'une marque de soutien aux causes que nous défendons : de meilleures conditions de circulation à vélo, mais aussi plus largement un meilleur partage de l'espace public, des choix plus rationnels et plus durables en matière de mobilité et d'énergie... Un message très large qui ne s'adresse pas qu'aux cyclistes convaincus !

Alors aidez-nous à faire grimper le compteur en ligne : parlez-en autour de vous ! Invitez vos connaissances à devenir sympathisant (à défaut d'être membre). L'inscription en ligne est on ne peut plus simple : il suffit de mentionner son nom, son prénom, son code postal et son adresse mail, et de valider ensuite le mail de confirmation qui sera envoyé. Le sympathisant peut en outre choisir d'être informé de l'actualité de notre association.

N'oubliez pas que chaque soutien supplémentaire compte ! Ne dit-on pas que les petits ruisseaux font les grandes rivières ?

[www.gracq.org/devenez-sympathisant](http://www.gracq.org/devenez-sympathisant)



## Participez à la Semaine des sentiers !

La Semaine des sentiers, c'est la fête des petites voiries publiques en Wallonie. Vous voulez mettre à l'honneur les chemins et sentiers ? Vous voulez proposer un moment insolite sur les petites voies ? Alors soyez porteurs d'une activité lors de la « Semaine des sentiers » !

Cette dixième édition de l'action « Rendez-vous sur les sentiers », renommée pour l'occasion « Semaine des sentiers », aura lieu du 12 au 18 octobre 2015. Cette année encore, habitants et communes mettront en œuvre des actions sur le terrain pour protéger et valoriser notre patrimoine wallon de chemins et sentiers publics. Les activités sont ouvertes à tous et variées : défrichages, balades de découverte de voies réhabilitées... C'est aussi l'occasion, pour notre association, de souligner l'importance de ces petites voies publiques pour la mobilité active !

Sentiers.be propose aux porteurs de projets des fiches « clé en main » expliquant les différentes étapes (choix du chemin, du sentier ou de l'itinéraire, contacts, organisation et publicité des activités...), un soutien logistique (communiqués de presse, affiches, panneaux...). N'hésitez pas à proposer votre propre projet ou à vous joindre à l'une des nombreuses activités organisées dans ce cadre.

[www.sentiers.be](http://www.sentiers.be)



## Baramind, le guidon anti-vibration



Les guidons Baramind sont flexibles verticalement et conçus afin d'amortir les vibrations et les petits chocs provoqués par un terrain inégal. L'avantage principal du produit est d'assurer un plus grand confort au cycliste, en soulageant les articulations et en réduisant la fatigue musculaire dans les membres supérieurs. Le degré de flexibilité du guidon peut être réglé afin de s'adapter au poids du cycliste ainsi qu'au type de cyclisme pratiqué.



Le guidon, au départ conçu pour un usage sportif, a également été décliné dans une version « vélo de ville » (bam City - 59 €). De quoi intéresser ceux parmi vous qui affrontent quotidiennement nids de poules, bordures et pavés !

Le produit, développé sur les bancs de l'université par deux étudiants français, a été récompensé par plusieurs prix, dont le prix 2014 de l'innovation des talents du vélo décerné par le Club des villes et territoires cyclables.

📄 [www.baramind-bike.com](http://www.baramind-bike.com)

## Le range-vélo minimaliste



C'est probablement le range-vélo d'intérieur le plus minimaliste qui soit, mais il ne manque pourtant pas d'ingéniosité, ce qui lui a valu un « Eurobike Award 2014 ». Perch est en fait une plaque d'aluminium (à visser au mur) munie de deux poignées en caoutchouc qui permettent de maintenir le vélo en place. Le



dispositif, conçu par la marque Tern pour sa gamme de vélos pliants, supporte en fait la plupart des modèles de vélos jusqu'à 18 kg. Les différentes fentes permettent de cadenasser le vélo, mais également d'y accrocher ses accessoires (veste, casque...). Ce range-vélo est commercialisé autour de 70 €.

📄 [www.ternbicycles.com](http://www.ternbicycles.com)



## Le vélo-cargo modulable

Partant du principe que les besoins évoluent au cours d'une vie, la marque française DOUZE Cycle s'est lancée dans la conception d'un modèle de vélo-cargo modulable. Il s'agit d'un vélo en deux parties qui offre la possibilité de modifier la longueur du cadre sans devoir changer l'intégralité du vélo-cargo. La partie fixe motrice (arrière) se fixe à l'aide de deux attaches rapides à la partie avant, équipée pour le transport. Il existe trois versions de cadre avant : le modèle compact (plateau de 40 cm), standard (60 cm) ou extra-long (80 cm). Les deux parties du vélo peuvent également être désolidarisées pour faciliter son rangement ou son transport. Comptez au moins 2 500 €.

📄 [www.douze-cycles.com](http://www.douze-cycles.com)





## Comprenne qui pourra...



Le réseau vélo qui facilite les trajectoires cyclables à Londres.



Piste cyclable bidirectionnelle à Vancouver.



Partage de l'espace public à Bucarest.

**Vous avez ramené des photos d'aménagements cyclables – bons ou mauvais – d'un voyage à l'étranger ou d'une escapade en Belgique ? N'hésitez pas à nous les envoyer : [mag@gracq.org](mailto:mag@gracq.org)**

## Pour plus de sécurité, ils se mettent à nu...



Ça se passe en France, dans le village de Touillon-et-Loutelet. Les onze élus du conseil municipal ont décidé de poser nus... pour informer leurs citoyens que la vitesse est désormais limitée à 30 km/h ! En l'absence de trottoirs, piétons et voitures partagent la chaussée : il était donc plus que nécessaire d'y réduire la vitesse !

« Au départ, nous avons cru que notre maire blaguait et puis nous nous sommes dit que c'était pour la bonne cause et qu'on en parlerait à coup sûr », confiait une élue à la presse locale. Des séances photos ont donc été organisées dans le

plus grand secret... jusqu'à l'affichage d'une bannière de 5 x 1,5 m en plein cœur du village. Difficile, pour les habitants, de passer à côté de l'info.

L'objectif était de faire une campagne « choc » mais humoristique pour marquer les esprits : pari à 100% réussi ! Quant à savoir si cette campagne aura l'effet escompté sur le respect de la nouvelle limite de vitesse, c'est une autre histoire... La commune a néanmoins prévu un budget pour aménager des dispositifs ralentisseurs en plus de panneaux de signalisation.

## Dites-le avec... un préservatif !

Les voitures garées sur les pistes cyclables ou les trottoirs, ça n'arrive pas que chez nous. Mais chacun a sa façon personnelle de sensibiliser les automobilistes fautifs. Si le GRACQ distribue des Post-it au message courtois, certains optent pour des méthodes moins conventionnelles... mais qui ne manquent pas d'humour !

Le message qui accompagne le préservatif : « Vous êtes garé comme un... » Euh ben... disons : « Vous êtes très mal garé. Ne vous reproduisez pas, s'il vous plaît. »

Une idée pour notre prochaine campagne ?



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](http://www.gracq.org/membre)

## CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

## Agenda ⇒

### Les formations ⇒



- > **Changement d'attitude** – 03/10 de 9h30 à 16h à Namur
- > **Enquête publique, pas à pas** – 10/10 de 9h30 à 16h30 à Bruxelles

En savoir plus : [www.gracq.org/formations-thematiques](http://www.gracq.org/formations-thematiques)  
Inscriptions : Séverine Vanheghe

📞 [severine.vanheghe@gracq.org](mailto:severine.vanheghe@gracq.org) – 081 22 35 95

#### > **À vélo dans le trafic :**

– 26/09 de 14h à 17h – Huy

📞 [huy@gracq.org](mailto:huy@gracq.org) – 0472 43 05 96

– 10/10 de 14h à 17h30 – Bruxelles

📞 Julio Sanchez – [info@gracq.org](mailto:info@gracq.org) – 02 502 61 30

– 14/11 de 14h à 17h30 – Bruxelles

📞 Julio Sanchez – [info@gracq.org](mailto:info@gracq.org) – 02 502 61 30

📞 En savoir plus : [www.gracq.org/vt](http://www.gracq.org/vt)

### SEPTEMBRE ⇒

#### **SCHAERBEEK – LES 19 ET 20/09 DE 14H30 À 17H BALADE À VÉLO**

Balade à vélo à la découverte des ateliers et usines d'antan et d'aujourd'hui.

📞 Luc Degraer – [schaerbeek@gracq.org](mailto:schaerbeek@gracq.org)

#### **CHASTRE – DIMANCHE 20/09 DE 7H À 10H ACTION « COUQUE »**

Venez à la boulangerie à vélo et recevez une couque gratuite !

📞 Fabrice Dehoux – [chastre@gracq.org](mailto:chastre@gracq.org) – 0474 68 17 17

#### **BRUXELLES**

#### **MARDI 22/09 À 19H – « BIKE VS CARS »**

Projection du film « Bike vs cars » suivi d'un débat sur la mobilité bruxelloise.

📞 [1000bxlentransition.be](http://1000bxlentransition.be)

### OCTOBRE ⇒

#### **BRAINE-L'ALLEUD – DIMANCHE 11/10 DE 14H À 17H30 BALADE « AMÉNAGEMENTS »**

Balade vélo de 30km à la découverte des nouvelles infrastructures cyclables de la commune.

📞 Fabienne Leclère – [brainelalleud@gracq.org](mailto:brainelalleud@gracq.org)

0479 66 25 02

#### **CHARLEROI – SAMEDI 24/10 DE 10H À 15H RENCONTRE DES LOCALES WALLONNES**

Venez faire connaissance avec les autres groupes locaux du GRACQ en Wallonie ! Une journée conviviale placée sous le signe du partage et de l'échange, pour s'inspirer des expériences et des actions menées ça et là !

📞 Séverine Vanheghe – [severine.vanheghe@gracq.org](mailto:severine.vanheghe@gracq.org)

081 22 35 95

Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur [www.gracq.org](http://www.gracq.org).  
Pour l'agenda des activités cyclistes dans votre région, rendez-vous sur [www.maisondescyclistes.be](http://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

<b>Régionale bruxelloise</b>	Alexandra Jimenez	T 02 502 61 30
<b>Régionale wallonne</b>	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
<b>Bruxelles &amp; env.</b>		
Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	Laurent Deketelaere	T 0477 62 34 37
Bruxelles Pentagone	Matthieu Gaillet	T 0495 26 78 97
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Etterbeek	Eloïse Dhuy	T 0489 58 05 35
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
Saint-Gilles	Jean-Michel Pochet	T 0477 60 46 67
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
<b>Brabant wallon</b>		
Braine-l'Alleud	Philippe Degand	T 010 65 66 90
Braine-le-Château	Fabienne Leclère	T 02 387 15 89
Chastre	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chaumont-Gistoux	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Court-St-Etienne	Yvan Capouet	T 0499 35 29 52
Genappe	Jean-Luc de Wilde	T 010 61 69 39
Grez-Doiceau	Tanguy Isaac	T 010 61 51 70
Lasne	Henri Briet	T 010 84 40 55
Mont-St-Guibert	Daniel Dekkers	T 02 633 47 59
Nivelles	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Orp-Jauche	Francis Doignies	T 0497 54 82 70
Ottignies-LLN	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Perwez	Bernard De Maet	T 0498 70 99 99
Rebecq	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rixensart	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
Tubize	Anne Pia Van Bellinghen	T 02 653 47 87
Villers-la-Ville	Marie Deprez	T 0485 43 64 66
Walhain	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Wavre	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
	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](http://www.maisondescyclistes.be) (Wallonie)

📍 [www.provelo.org](http://www.provelo.org) (Bruxelles)

#### Hainaut

Ath	Jean-Michel Lega	T 0495 50 66 6
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
Écaussinnes	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	Sylvain Duquenne	T 0472 56 63 95
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
Basse-Meuse	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Chaufontaine	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Donceel	Éric Villers	T 04 365 66 95
Esneux	Vincent Cardyn	T 019 33 12 65
Eupen	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Hannut	Arnold François	T 087 56 03 71
Herstal	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Huy	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
Liège	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Verviers	Johan Tirtiaux	T 0496 80 56 73
	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
Rocheftort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Yvoir	Wim Verhoeve	T 0473 36 83 86

#### Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois [brussel@fietsersbond.be](mailto: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](mailto:locale@gracq.org) (exemple : locale d'Yvoir : [yvoir@gracq.org](mailto:yvoir@gracq.org)).**