TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
OCTOBRE / NOVEMBRE / DÉCEMBRE 2023
50

bpost
PB-PP | B-31061
BELGIE(N) - BELGIQUE
NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

GRACQ mag

T'AS LE CODE ?
Le quiz du code de la route
p. 4

QUARTIERS APAISÉS
La mort du commerce ?
pp. 8-9

MOBILITÉ SCOLAIRE
La rentrée à vélo
p. 18

PP.15-17
DOSSIER

50e NUMÉRO : COUP D'ŒIL DANS LE RÉTRO

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Groupe de Recherche et d'Action
des Cyclistes Quotidiens

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens
rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles
Inscrite au registre des personnes morales de Bruxelles
Numéro d'entreprise : 0449 673 390
Numéro de compte : BE65 5230 4042 2096
info@gracq.org
www.gracq.org
—
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.
—
PRÉSIDENTE FAISANT FONCTION
Delphine Morel de Westgaver
—
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.
—
Imprimé sur papier recyclé
—
MISE EN PAGES
LimonAD : www.limonad.be
—
SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Gaël De Meyere : mag@gracq.org
—
RELECTEURS
Sophie Vermeyen
Muriel Vercheval
Léon Poncin
Philippe Lederer
Bernard Gabriel
Philippe Degand
—
NOS SOUTIENS

Wallonie
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles, service de l'Éducation permanente.

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.

ESPACE MEMBRE
gracq.org/extranet
Identifiant : **membre** / Mot de passe : **cyclophile**

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

ÉDITO

Un chiffre rond

Vous ne l'avez peut-être pas remarqué sur la couverture, mais vous tenez en main le cinquantième GRACQ Mag.

Un chiffre rond c'est toujours une étape, l'occasion de regarder dans le rétroviseur (pour celles et ceux qui roulent avec un rétroviseur ; sinon, il suffit de tourner prudemment la tête) mais également de scruter l'horizon.

La demi-centaine de numéros, c'est une chouette excuse pour rappeler que la publication de ce magazine est possible grâce à une super équipe de permanents et permanentes mais également grâce à des bénévoles comme vous et moi.

Je profite de ce cinquantième GRACQ Mag pour remercier celles et ceux qui permettent (et ont permis) que ce magazine existe et arrive, tous les trimestres, dans vos boites aux lettres / dans la salle d'attente de votre dentiste / à côté de vos toilettes ...

Merci pour les articles, les dessins, les relectures, l'étiquetage,... Merci pour ce magazine grâce auquel les membres du GRACQ et de nombreux non-membres approfondissent leur connaissance du monde du vélo. C'est également un bel outil pour mettre en lumière les combats et victoires du GRACQ, de celles qui rendent nos coups de pédale agréables et plus sûrs

Ce magazine est aussi le vôtre. Si vous avez une expérience géniale à faire connaître, une expertise à partager, bref un sujet que vous souhaiteriez aborder dans un prochain GRACQ Mag, n'hésitez pas à contacter Gaël ou votre animatrice ou animateur pour voir si cela ne pourrait pas faire l'objet d'un article, d'une brève ou d'une interview. Toutes les bonnes idées sont les bienvenues pour enrichir les (au moins) cinquante prochains numéros.

Parmi les idées (folles) à partager, je vous rappelle que le GRACQ et le Fietsersbond souhaitent battre le record de la plus longue chaîne de cyclistes.
Rendez-vous **le 17 septembre à 14 h** quelque part le long du canal entre Bruxelles et Tubize. On compte sur vous ! (plus d'info page suivante)

Et bon anniversaire, le GRACQ Mag !

PIERRE HENRIET
Membre du CA

Les articles de ce magazine s'adressent à toutes et à tous, sans distinction de genre. S'il a été décidé de ne pas utiliser systématiquement l'écriture inclusive, c'est uniquement pour des raisons de lisibilité et de fluidité de lecture.

17/09 : la plus grande chaîne cycliste, **avec vous !**

Cette année, le dimanche sans voiture sera inoubliable : le GRACQ et le Fietsersbond tenteront de réaliser la plus grande chaîne cycliste du monde. Celle-ci reliera symboliquement **les trois régions du pays**, démarrant de Bruxelles pour arriver à Tubize, en passant par Hal.

Faire cette chaîne cycliste, **c'est aussi donner un signal fort** : le vélo ne se préoccupe pas des frontières linguistiques et mérite une politique ambitieuse partout dans le pays. Venez donc construire avec nous ce moment unique !

Pour participer, rien de plus simple : inscrivez-vous à un des huit points de rassemblement, et profitez des animations prévues sur place. Une fois le signal donné, il suffira d'avancer pour former une chaîne de citoyens heureux de faire du vélo, et désireux de pouvoir le faire dans les meilleures conditions possibles.

Huit points de rencontre et trois points de départ :

La chaîne se formera au départ de trois points : la gare de Tubize, la gare de Hal et la Porte de Flandre (le long du canal, à Bruxelles). Mais des activités sont prévues tout au long du trajet. Vous pourrez par exemple faire réparer vos sacoches vélo Ortlieb, ou découvrir la "Forêt enchantée" à quelques kilomètres à peine de Bruxelles. Consultez la carte !

Viens rouler avec nous !

Dimanche 17 sept 2023

à partir de 12h

Infos pratiques : le 17 septembre

- **12h** ouverture des activités à chaque point de rendez vous
- **13h30** les cyclistes à Tubize démarrent vers Hal
- **14h** départ de la chaîne de Hal et de Bruxelles
- **15h** fin de la chaîne
- **16h** fermeture des activités

GRACQ · Fietsersbond · ensemble avec upwzy · radio2 · VIVA BRUXELLES

T'AS LE CODE ?

Un concours et plein de cadeaux !

Du 15 au 30 septembre, testez vos connaissances du code de la route et remportez un des nombreux cadeaux. Quinze questions au ton drôle et décalé sur des points méconnus du code sont en ligne.

"Non, Monsieur, vous n'avez pas le droit de faire ça !" "Ces cyclistes/automobilistes/piétons (biffez les mentions inutiles) *ne respectent rien !".* En permanente évolution, notre code de la route est visiblement souvent méconnu. Pourtant, le respect de celui-ci est un pilier fondamental pour assurer la sécurité sur nos routes.

En sélectionnant quinze aspects du code, le GRACQ s'adresse à tous les usagers qu'ils soient automobilistes, cyclistes, piétons, ou encore trottinettistes. Il sera question notamment de distance latérale de dépassement, des règles d'usage dans une zone de rencontre et de la nouvelle réglementation pour les trottinettes électriques...

Vous enchaînez trois bonnes réponses d'affilée ? Bravo ! Cela mérite une récompense ! Inscrivez votre nom au palmarès des fins connaisseurs et tentez de remporter un des nombreux prix du concours, dont un séjour en Tiny house, des sacoches vélo Ortlieb, des entrées pour des sorties en famille, un abonnement au magazine Imagine... Vous avez une (ou plusieurs) mauvaise(s) réponse(s) ? Pas de panique, vous pouvez rejouer !

Le GRACQ ira également à la rencontre de nos concitoyens. Équipés d'un quiz sous forme de cartes de jeu, les bénévoles du GRACQ testeront vos connaissances sur un piétonnier, un arrêt de bus... Faites-leur bon accueil !

Découvrez tous les prix à gagner sur :
www.taslecode/partenaires.org

Quelle place pour le vélo dans **la mobilité du soin ?**

La mobilité du “care“ (ou du soin) est un concept défini par Ines Sanchez de Madariaga en 2009 qui fait référence à l’ensemble des trajets de soin nécessaires au bon fonctionnement du ménage : pour l’accompagnement d’autres personnes (enfants, personnes âgées, etc.), les courses, les démarches administratives, les visites afin de s’occuper de personnes malades ou âgées, etc.

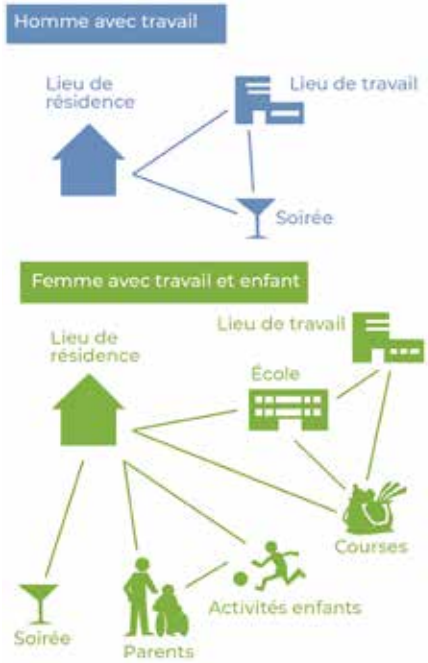
Ces déplacements des aidant·es sont largement sous-représentés dans les données collectées. Ils ne sont pas bien décrits dans les études portant sur la mobilité et sont encore moins pris en compte dans les politiques de mobilité. Or la mobilité du soin représente près de 30 % du total des déplacements effectués.

Il ressort également que ces questions de mobilité du soin sont étroitement liées aux problématiques de genre. En effet, la mobilité du soin est encore principalement assumée par les femmes en tant que groupe social (et plus particulièrement les mères) qui prennent en charge 75 % du travail de soin non rémunéré au sein des ménages. Le partage genré inégal de ces trajets du soin est bien documenté, surtout dans les ménages avec enfants. Les femmes s’occupent aussi plus souvent d’accompagner les personnes en situation de handicap et les personnes âgées (de leur famille ou non).

Ces déplacements qui caractérisent une mobilité du soin contrastent avec ceux de l’usager type, qui serait un “homme valide“ se déplaçant de manière linéaire pour le travail ou les loisirs.
La mobilité du soin induit un rapport spécifique à l’espace public : les femmes en charge de cette mobilité du soin ont une mobilité complexe qui se caractérise par des chaînes de déplacements avec des arrêts multiples, reliant des destinations en lien les unes avec les autres.

Quid de la mobilité du soin à vélo ?

La mobilité du “care“ peut présenter de nombreux bénéfices lorsque ces déplacements sont effectués à vélo. En plus des bénéfices indéniables sur la santé et pour l’environnement, les aidant·es ont la possibilité de parcourir de plus longues distances qu'à pied, d’avoir accès à un transport à faible coût et qui favorise des moments de rapprochement avec la personne accompagnée. Une mobilité du soin à vélo est aussi une mobilité fiable, flexible et prévisible.



Les déplacements du soin sont donc encore majoritairement effectués par les femmes et, même si l’écart se réduit de plus en plus, les femmes sont moins nombreuses à faire du vélo, notamment à Bruxelles. Dès lors, intégrer la dimension de genre dans les enjeux liés à la mobilité du soin à vélo paraît indispensable.

Les femmes privilégient des itinéraires différents de ceux empruntés par les hommes, préférant des axes où elles se sentent visibles et où elles peuvent évoluer sans entraves. Elles développent également une pratique généralement plus prudente (due à la socialisation genrée au vélo dès l’enfance et l’adolescence) et sont plus enclines à utiliser des infrastructures sécurisées pour éviter le risque lié au trafic motorisé. Et ce souci de sécurité est accru lorsque les femmes accompagnent des enfants. Ainsi, il y a bien une corrélation entre infrastructures sécurisées et part des femmes parmi les cyclistes : l’infrastructure urbaine et les identités sociales façonnent les choix (parfois forcés) dans la mobilité de chacun·e.

En définitive, faire des déplacements de soin à vélo le centre de nos politiques d’aménagement peut nous amener à revoir la structure même de la ville et de nos quartiers et doit nous inciter à réfléchir à de nouveaux outils et de nouvelles normes. C’est en prenant en compte les déplacements du soin des femmes et des aidant·es que nous pourrons mettre en lumière ce type de déplacement invisibilisé qui revêt pourtant une grande valeur pour notre société.

R. STANER

Jeunes : à vélo de Liège à Ostende

Cet été, plusieurs maisons de jeunes de la région liégeoise se sont lancées dans une itinérance à vélo à travers la Belgique. Au total, ce sont près de trente jeunes, de 12 à 20 ans qui sont partis pour un périple reliant Liège à Ostende, en passant par Namur, Tournai et Bruges. Le GRACQ les a retrouvés à leur arrivée afin d'échanger sur leur expérience et leurs envies de vélo à venir !

Faisiez-vous déjà du vélo avant d'entreprendre ce voyage ?
Efe (18 ans, MJ Engis) : Oui, depuis quatre ans. Pour le sport surtout, et de plus en plus pour aller à l'école.
Yasmine (13 ans, MJ Jupille), Mamadou (18 ans, MJ Péry), Bénédicta (14 ans, MJ La Baraka) : Nous, on en faisait aussi, mais surtout pour des balades avec des amis.
Abdu (19 ans, MJ Péry) : Moi, j'en faisais surtout quand j'habitais au Sénégal, notamment pour aller à l'école.

Est-ce que vous aimeriez continuer à faire du vélo, que ce soit en voyage ou autre ?
Efe : Oui évidemment. Aussi dans l'idée de me lancer peut-être en club pour faire des courses à vélo.
Mamadou : C'est plus les voyages qui me tentent. Découvrir de nouveaux endroits.

Selon vous, que faudrait-il faire pour continuer à faire du vélo ou pour que d'autres personnes se mettent à en faire ?
Efe : Il faut prendre conscience des bienfaits du vélo, le plaisir qu'on peut y prendre.
Bénédicta : Il faudrait faire des aménagements plus sécurisés pour les vélos, parce qu'à Liège c'est horrible !

Un mot pour définir le vélo ?
Efe : Liberté
Yasmine : Fatigant... mais génial !
Mamadou : Plaisir
Bénédicta : Découverte
Abdu : Rapide et économique

PROPOS RECUEILLIS PAR A. HAGENMULLER

SOURCE : MJ JUPILLE

Bike Delivery : informez vos commerçants !

La livraison à domicile a le vent en poupe et les commerçants doivent s'adapter à cette nouvelle tendance. Dans ce cadre, la cyclologistique fait bien sûr partie des enjeux majeurs pour une mobilité plus durable en ville. À Bruxelles, Bike Delivery est un service de livraison à vélo mutualisé de commerces et d'entreprises des 19 communes de la capitale.

Comment ça marche ? Trois tournées de livraisons sont prévues par semaine (mardi, mercredi et vendredi). Les colis sont embarqués chez le commerçant entre 10h et 14h, et livrés le jour même entre 16h et 20h (18h le mardi). Aucun engagement n'est demandé au commerçant, ce rend la formule flexible et attrayante. Le coût de la livraison ? À partir de 6 € HTVA (8 € pour la livraison de produits frais), tout ça, sans rogner sur la qualité de l'emploi puisque coursiers et coursières sont formés, équipés et payés dignement pour effectuer ce travail de qualité.

Porté par Groupe One, ce projet mérite d'être mieux connu. N'hésitez pas à en parler lors de vos prochaines courses en ville.

https://bikedelivery.brussels

Un ring élargi ? Non merci!

Onze associations environnementales et de mobilité – dont le GRACQ – ont déposé une objection dans le cadre de l'enquête publique du projet de l'élargissement du ring de Bruxelles. Elles estiment en effet que le scénario choisi par le Gouvernement flamand attirera plus de trafic, causant ainsi plus d'émissions de CO2, une dégradation de la qualité de l'air et impactera les bois environnants.

L'ajout de bandes de circulation supplémentaires n'a jamais résolu des problèmes de mobilité à long terme, que du contraire. Les Bruxellois paieront de facto la facture environnementale et sanitaire d'un tel élargissement.

Un cadre plus strict pour les **trottinettes partagées à Bruxelles**

Les trottinettes partagées qui encombrent les trottoirs, ça sera bientôt du passé à Bruxelles. La Région bruxelloise a en effet adopté un nouveau cadre concernant l'exploitation et l'utilisation des engins partagés. Une excellente nouvelle pour le GRACQ, qui s'inquiète toutefois de l'impact de ces nouvelles mesures sur la disponibilité des arceaux pour vélos.

Un des changements majeurs qui interviendra le 1er janvier 2024 concerne le stationnement des engins partagés. Ceux-ci devront obligatoirement être déposés dans des zones prévues à cet effet (*drop-zones*). Les communes ont donc la responsabilité de définir et de matérialiser les emplacements de ces drop-zones sur leur territoire.

Sept communes ont pris de l'avance en rendant les drop-zones obligatoires dès cet été. Dans ces communes, les utilisateurs d'engins partagés ne peuvent pas mettre fin à leur course si leur engin n'est pas géolocalisé dans l'une de ces zones dédiées. Malheureusement, le système de géolocalisation n'étant pas précis au mètre près, les limites de la *drop-zone* restent, en pratique, relativement floues.

Arceaux pour vélos = *drop-zones* ?

Si le GRACQ se réjouit de ce nouveau cadre, notre association regrette cependant qu'il n'y ait pas de distinction systématique entre les zones dédiées aux engins partagés et les zones équipées d'arceaux pour le stationnement des vélos privés.

En effet, alors que les engins partagés n'ont pas besoin d'arceaux, les communes ont la possibilité de désigner les zones d'arceaux comme des zones de dépôt pour trottinettes et autres vélos partagés. Dans les zones où le stationnement vélo s'avère déjà problématique, cette possible concurrence des engins partagés inquiète les cyclistes… À juste titre, car il n'est pas rare de voir, aujourd'hui déjà, des trottinettes occuper l'emplacement de deux vélos.

Notre association appelle donc les communes à la vigilance, tant dans la sélection des drop-zones que dans le suivi de la situation sur le terrain.

Moins d'opérateurs, moins de trottinettes

Autre élément important du nouvel arrêté : la limitation du nombre de trottinettes partagées en circulation. De plus de 20 000 actuellement, ce nombre passera à 8 000, ce qui devrait contribuer à limiter la pression sur les zones de stationnement. À cette fin, la région sélectionnera deux opérateurs (sur des critères tenant compte de la sécurité routière, de l'impact environnemental…). Ce nombre réduit d'interlocuteurs devrait également faciliter le dialogue entre opérateurs, pouvoirs publics et associations d'usagers. Des limites similaires seront prévues pour les flottes de vélos partagés, de vélos-cargos et de scooters.

F. CUIGNET

Quartiers apaisés, la mort du commerce ?

Dans les projets de requalification de l'espace public, il arrive régulièrement que les commerçants s'opposent à ce que l'on réduise l'espace dévolu aux voitures au profit des piétons. Moins de voitures, ce serait la mort du commerce ? À Liège comme ailleurs, la question revient souvent.

Symbole marquant d'une mobilité en pleine mutation, la Cité Ardente est fortement impactée par les travaux du tram qui compliquent la circulation de tous les usagers (même si, dans ce genre de situation, la marche et le vélo tirent toujours leur épingle du jeu face à la voiture). En invitant des acteurs locaux, des commerçants, des logisticiens, des élus et Mathieu Chassignet, ingénieur en mobilités durables, le GRACQ Liège a tenté de savoir si la mobilité active pouvait soutenir les commerces liégeois.

"La ville a pu rassembler 24 bourgmestres dans le cadre du Plan Urbain de Mobilité, précise Gilles Forêt, échevin de la Transition écologique et de la Mobilité de Liège. *Le tram est la dorsale qui va reconfigurer la ville. L'implication des acteurs de terrain, tels que le GRACQ, est beaucoup plus importante en amont qu'avant. La Ville a par ailleurs beaucoup investi dans la collecte de données ces dernières années, notamment avec le monitoring de la mobilité à Liège, certaines données doivent être affinées pour pouvoir prendre les meilleures décisions possibles. Collecter des données objectives permettrait également de déconstruire certaines perceptions concernant l'usage de tel ou tel type de transport auprès des commerçants".*

"LA MOBILITÉ ACTIVE PEUT-ELLE SOUTENIR LES COMMERCES LIÉGEOIS ?", 2023

Pour Florian Vanhamme, chargé de mission mobilité de l'ASBL Tous à pied, renforcer la place des modes actifs est capital et apporte un impact positif sur les personnes, mais aussi sur les commerces et la vie locale. Reste encore à trouver une bonne solution pour créer des espaces sereins où la cohabitation entre piétons et cyclistes se passe bien. *"Dans certaines villes, des rues sont bloquées aux cyclistes, par sécurité précise-t-il. En dehors de ces axes, la mixité est possible et l'idéal est d'avoir une voie pour les cyclistes".*

Mais qu'en pensent les principaux intéressés ? Emmanuel Pecqueux, gérant d'une librairie de voyage, constate qu'un nombre conséquent de ses clients vient à vélo puisque l'accès en voiture est compliqué. La librairie détient d'ailleurs le label "Bienvenue Vélo", ce qui est selon le libraire un signal positif pour le tourisme, mais aussi pour la clientèle cycliste.

"No parking, no business", une fausse croyance

Entre la concurrence des centres commerciaux situés en périphérie et celle de l'e-commerce, les commerces des centres-villes souffrent. Si la mobilité n'explique pas, à elle seule, le succès ou les difficultés des commerçants, elle joue bien évidemment un rôle important.

Au niveau des solutions, deux écoles s'affrontent. D'une part, on trouve ceux qui misent sur la création d'espaces publics de qualité afin de donner envie aux piétons de consommer, et d'autre part ceux qui souhaitent faciliter la circulation et le stationnement automobiles, en espérant attirer une clientèle plus éloignée.

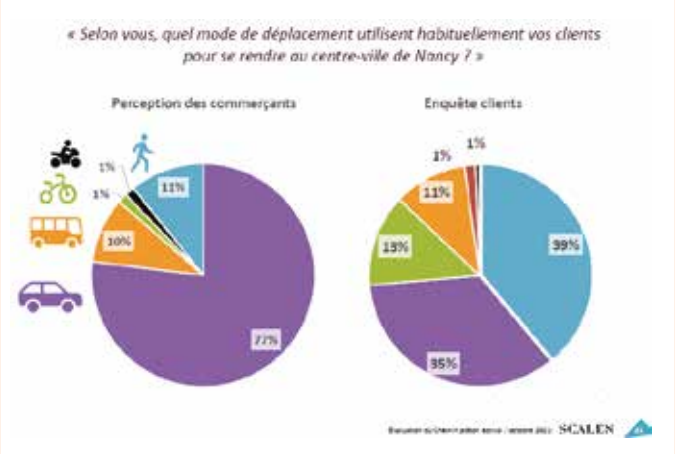
Des tendances généralisées

Mathieu Chassignet s'est intéressé à différentes études portant sur la mobilité des clients des commerces des centres-villes (en France comme à l'étranger) : toutes, selon lui, aboutissent aux quatre mêmes tendances.

- La plupart des clients vivent à proximité directe des centres-villes.
- La plupart des clients viennent à pied et peu en voiture.

  "Il existe à cet égard une corrélation très forte entre la taille d'une ville et la part de la clientèle automobiliste :

SOURCE : MATHIEU CHASSIGNET



moins de 50% dès lors qu'on dépasse les 20 000 habitants, et autour de 20 % à partir de 200 ou 300 000 habitants.

- Les clients réclament des espaces apaisés et moins de voitures.
  "Cette demande n'est d'ailleurs pas exclusivement le fait des non-automobilistes. Ainsi, dans la petite ville de Saint-Omer où 60 % des clients du centre-ville viennent en voiture, 39 % des clients demandent plus de facilités pour la voiture, mais ils sont 54 % à préférer plus de facilités pour les mobilités alternatives et davantage de végétalisation des espaces."
- Les commerçants surestiment systématiquement la proportion d'automobilistes parmi leur clientèle (cette dernière observation correspond effectivement aux résultats d'une *enquête menée en 2011 à Bruxelles* : dans le goulet Louise, alors que les commerçants estimaient que 52,6 % de leur clientèle venait en voiture et 14,3 % à pied, ils étaient en fait 11 % d'automobilistes et 36,2 % de piétons).

Une question légitime subsiste : se priver d'une partie de la clientèle automobiliste, même minoritaire, ne va-t-il pas tout de même mettre en difficulté les commerces ? Pas nécessairement. Ceux qui viennent en voiture ne sont pas, ou très peu, des "automobilistes exclusifs" : une majorité d'entre eux utilise également d'autres modes de déplacement. Accorder trop de place à la voiture, souligne l'expert, c'est aussi se priver de certains clients qui ne trouvent pas le centre-ville agréable. Enfin, on ne peut pas favoriser la circulation automobile dans un sens uniquement : les habitants des centres-villes pourraient être tentés d'aller faire leurs achats en dehors du centre.

Objectiver la situation au niveau local

Que conclure de ces études ? Que rien ne vaut sa propre enquête "maison" ! En dépit d'un faisceau de données concordantes, chaque ville est particulière. *"Le sujet est trop important pour laisser le débat être gangréné par des idées reçues"*, rappelle Mathieu Chassignet qui appelle donc les pouvoirs publics et les commerçants à réaliser des enquêtes au niveau local (enquêtes sur le terrain auprès des clients, enquêtes menées par les commerçants au moment du passage en caisse, études des transactions bancaires avant/après...) afin d'objectiver la situation.

F. CUIGNET
A. HAGENMULLER
G. DE MEYERE

Article basé sur la retranscription des échanges de la conférence "La mobilité peut-elle soutenir les commerces liégeois" menée par le GRACQ Liège le 27 juin 2023 ainsi que sur la conférence de "l'Autre Atelier" organisée par le Bral, Heroes for Zero et Filter Café Filtré le 14 octobre 2022.

Herstal : comptage des cyclistes riche en enseignements

Après l'édition de 2018 et de 2021, le GRACQ Herstal a effectué fin juin un nouveau comptage des cyclistes entre 7h et 8h30 sur le RAVeL 1. Cette troisième édition permet de dresser quelques tendances. On apprendra notamment que la période 2018-2021 avait vu une progression de 350 % de passage à vélo (sans doute suite aux mesures de confinement dues au Covid). En 2023, cette tendance diminue un peu (-9 % entre 2021 et 2023) mais le niveau reste encore très supérieur à celui de 2018. Le pourcentage de femmes à vélo est quant à lui passé à 28 % (il avait chuté de 27 % à 16 % entre 2018 et 2021), et 29 % des vélotaffeurs utilisaient des vélos à assistance électrique.

Parmi les raisons de pédaler évoquées par ces navetteurs, il y avait la durée du trajet (bien moins longue qu'en bus) ou la délivrance de ne plus subir le cauchemar des embouteillages et de la recherche d'une place de stationnement. Les bénévoles du GRACQ Herstal ont eu la chance de rencontrer trois femmes qui inauguraient leur premier trajet à vélo vers leur lieu de travail.

Le vélo se présente visiblement comme une solution pour Liège, où 40 % des ménages vivent sans voiture, et Herstal (30 %, mais une proportion qui monte à 60 % dans certains quartiers) ... pour autant que la sécurité des usagers vulnérables soit garantie.

M. MURZEAU

Louvain-la-Neuve : bienvenue au Cyclokot

CRÉDIT : CC BY-DEE

"Rouler à vélo représente vraiment un super gain de temps pour les étudiants de Louvain, quand on habite d'un côté de la ville et qu'on a cours de l'autre côté". **Pour Elian, l'image du vélo auprès des étudiants est en train d'évoluer :** ***"beaucoup se rendent compte de l'avantage que ça présente, et nous on veut ouvrir encore plus les yeux des étudiants pour qu'ils l'utilisent sur le campus mais aussi chez eux dans leur ville d'origine".*** **Le dernier "Kot Vélo" de Louvain-la-Neuve avait vu le jour il y a près de trente ans (!) avant de disparaître cinq ans plus tard.**

Il y a deux ans, Elian, son frère et quelques amis se mettent à rêver d'un "KAP", un kot à projet, sur le thème du vélo. Ces logements étudiants organisés autour d'un projet commun bénéficient du soutien de l'Université. L'explosion de la pratique du vélo et des préoccupations liées au changement climatique donnent à ces étudiants l'envie de s'investir dans la mobilité active à Louvain-la-Neuve. *"On était cinq à en rêver en 2021-2022. On a déposé un dossier de reconnaissance pour l'année suivante, qui n'est pas passé, mais on ne s'est pas laissé dégonfler".* Super motivée, la team du Cyclokot cherche alors à convaincre les étudiants, le personnel et les habitants de Louvain-la-Neuve de faire une place au vélo en organisant divers événements. Cette année, leur dossier de candidature est accepté.
En contact avec le GRACQ d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, le groupe d'étudiants souhaite porter la voix des étudiants auprès de l'UCL et de la commune. L'idée est de mettre en place un formulaire pour consulter les étudiants sur leurs besoins en termes de cyclabilité, et de rencontrer trimestriellement les responsables mobilité de la commune et de l'UCL.

"La cohabitation avec les piétons est un aspect important de la situation des cyclistes à Louvain-la-Neuve souligne Elian. Il y a deux grands axes sur lesquels l'Université, la Commune et le Cyclokot souhaitent sensibiliser les cyclistes afin qu'ils adaptent leur vitesse ou qu'ils optent pour un cheminement alternatif. Ensuite il y a la question du stationnement qui doit être développé des deux côtés de la Ville : côté centre sportif et côté auditoires."

L'ambition du Cyclokot ne se limite pas à la représentation des cyclistes : leur calendrier est plein d'activités ludiques et pratiques à destination de toutes les catégories de Néolouvanistes : notamment des sorties à vélo, une conférence, un service de location de vélos à petit prix (sur le modèle des "récupérothèques" en place dans plusieurs universités) et une journée mobilité sur la Grand-Place en collaboration avec le GRACQ. Les Cyclokotteurs seront également présents à notre consultation prévue autour des besoins des jeunes cyclistes en préparation des élections de 2024.

C. REMY

ORGANISATION D'UNE COURSE VIRTUELLE PAR LE CYCLOKOT

Bruxelles Nord-Ouest : jeunes capitaines du “schoolpeloton“ mis à l’honneur

Le 23 juin dernier, la Ministre bruxelloise de la Mobilité accompagnait à vélo le dernier trajet de l’année du “schoolpeloton“ (peloton scolaire ou vélobus) de l’école Unesco de Koekelberg et du Collège du Sacré-Cœur de Ganshoren. Ce fut l’occasion pour la Ministre de remettre un diplôme de réussite aux douze enfants du peloton, ainsi qu’un brassard de “capitaine de route“ aux cinq capitaines du “schoolpeloton“.

Cela fait maintenant deux ans que les parents de ces deux écoles ont lancé le “schoolpeloton“ du vendredi avec l’appui du Fietsersbond et du GRACQ Bruxelles Nord-Ouest. Le principe du ramassage scolaire à vélo est simple : les enfants roulent à vélo et en groupe, accompagnés par des parents sur un itinéraire défini et sécurisé comprenant des points d’arrêts fixes et un horaire précis.

Le tracé démarre du centre de Berchem-Sainte-Agathe, rejoint ensuite l’école Unesco de Koekelberg et se termine au Collège du Sacré-Cœur de Ganshoren pour un trajet d’une longueur d’environ trois kilomètres.

Depuis ce printemps, les cinq enfants les plus âgés participant au peloton ont décidé de passer à l’étape suivante : chaque vendredi, et à tour de rôle, ils assument la fonction de capitaine de route. Le ou la capitaine guide le groupe des grands et veille à ce que tout le monde se rende à l’école en sécurité. Cela représente une grande responsabilité pour ces enfants de neuf ans qui l’assument maintenant tous les vendredis depuis trois mois avec brio ! Un grand bravo à elles et à eux !

Giulia, qui a dirigé le peloton le matin du 23 juin, explique : *“Le peloton scolaire est amusant, mais on doit aussi rester sérieux. Il faut bien regarder et faire des signaux aux autres enfants du groupe qui me suivent. Heureusement, nous pouvons rouler en sécurité dans la rue scolaire et sur la piste cyclable“.*

“Ce projet n’est pas seulement amusant pour les enfants, c’est aussi un processus éducatif qui leur apprend à faire du vélo en toute sécurité en groupe et dans la circulation, ajoute Maarten Coertjens, parent et coordinateur du GRACQ Bruxelles Nord-Ouest. *Le vélo est plus qu’un simple plaisir, c’est aussi la garantie d’une meilleure santé et de meilleurs résultats scolaires !“.* Il a en effet été prouvé que la pratique d’une activité physique sur le chemin de l’école augmente la capacité de concentration des enfants.

En plus de ces avantages, organiser un vélobus c’est aussi permettre à un plus grand nombre d’enfants de gagner en autonomie, de découvrir leur quartier en faisant le trajet vers l’école à vélo, et favoriser des moments d’échanges avec les copains et copines qui ne sont pas nécessairement dans la même classe. Enfin, cela renforce les liens entre les familles participantes et les parents peuvent être libérés des trajets vers l’école lorsque ce n’est pas leur tour d’encadrer le vélobus.

R. STANER

PHOTOS : PHOTOTHEQUE\GRACQ\ACTIONS & EVENEMENTS\BRUXELLES\2023\20230623 - BXL NORD OUEST - SCHOOLPELOTON.

Namur : vélos et téléphérique

Voici deux ans que la Ville de Namur a inauguré le téléphérique de la Citadelle. Après deux ans de demandes, le GRACQ Namur se réjouit qu'un parking vélo pour les usagers du téléphérique ait (enfin) été installé. Plusieurs habitants du haut de Namur peuvent ainsi rejoindre le centre de la capitale wallonne sans avoir recours à la voiture.

Oui mais voilà... malgré les demandes incessantes du GRACQ Namur, la Ville n'a pas jugé utile de le consulter au préalable. Résultat : ce parking est situé loin du bâtiment, derrière le parking des voitures, il n'est pas couvert et aucun panneau n'indique son emplacement. Ce parking vélo n'est donc presque pas utilisé car les usagers de la petite reine préfèrent continuer à attacher leur vélo sur les poteaux du téléphérique, bien plus visibles et sécurisants.

Le GRACQ Namur comprend bien les difficultés pour trouver un espace autour du pavillon mais une collaboration aurait permis d'obtenir un compromis satisfaisant tout le monde. Les bénévoles du GRACQ Namur n'ont pas dit leur dernier mot et souhaitent relancer le débat pour aboutir à un changement d'emplacement.

S. VANHEGHE

Rochefort : cinq mois, cinq balades

Le GRACQ Famenne a lancé sa série de balades festives de sensibilisation "Le vélo c'est maintenant !" sur la commune de Rochefort. Chaque mois, de mai à septembre, une balade familiale reliait le centre de Rochefort à un village périphérique (Havrenne, Han-sur-Lesse, Jemelle, Wavreille et Marloie.

Si l'idée première était d'occuper les routes pour demander aux responsables politiques qu'une place adéquate soit accordée aux cyclistes quotidiens, le GRACQ Famenne en a profité pour recueillir des informations sur ces itinéraires pratiques et fonctionnels. Un état des lieux des aménagements existants a été dressé, permettant ainsi de proposer des solutions aux problèmes rencontrés.

Les itinéraires ont été choisis en fonction du kilométrage, du dénivelé et des gros axes dangereux à emprunter pour se rendre dans les villages. Grâce à ces balades, une analyse globale de la situation pourra être faite, permettant d'établir des priorités en matière d'aménagements sécurisés. À l'issue de ces promenades, le GRACQ Famenne déposera un rapport complet aux pouvoirs publics.

Une première analyse a déjà été remise à la commune, et les journalistes de Matélé ont réalisé un reportage, permettant de renforcer la visibilité de ces balades de sensibilisation auprès du grand public, mais aussi des pouvoirs politiques.

N. NGUYEN

Prochaine (et dernière) date :
Jemelle – Marloie :
Dimanche 17 septembre (en partenariat avec Kick/Proximity et le GAL Romana pour la semaine de la mobilité). Départ à 10h, rue de Préhyr, 12a à Rochefort – Pause au village (collation/discussion) – Retour – Pique-nique partagé pour ceux qui le souhaitent.

Bruxelles à vélo à 360°

Il s'appelle Stéphane De Greef et a mené des projets de cartographie aux quatre coins du monde. Son expérience a notamment permis la découverte de douzaines de temples engloutis par la jungle au Cambodge ! De retour en Belgique, ce membre du GRACQ a cumulé 4 500 km à vélo dans les rues de Bruxelles, soit 333 heures en selle équipé d'une GoPro pour créer sur Mapillary la première carte 360° complète de notre capitale.

Quelle est la différence entre Mapillary et Google Street View ?
Stéphane De Greef : Google a commencé récemment à faire le piétonnier du centre avec des personnes portant des caméras sur sac à dos, mais pas les pistes cyclables, ni les autres zones inaccessibles en voiture, comme la forêt de Soignes. La carte de Bruxelles sur Mapillary est donc beaucoup plus complète ! Par ailleurs, les images hébergées sur Mapillary sont sous licence Creative Commons. Tout le monde peut utiliser mes images pour n'importe quel usage (privé, public, commercial ou pas) en citant simplement l'auteur, la source et le type de licence.

Tout le monde peut donc "alimenter" ce projet de cartographie ?
Oui ! Mapillary repose sur un modèle participatif (open data). OSM (OpenStreetMap) met même des caméras GoPro Max à disposition des contributeurs en Belgique, si quelqu'un veut se prêter au jeu.

OpenStreet Map et Mapillary, c'est la même chose ?
Non. OSM est un projet collaboratif de cartographie en ligne, un peu comme le Wikipedia des cartes. Mapillary est une plateforme collaborative de partage des photos. OSM n'a pas de plateforme pour stocker les images en ligne. Elles sont donc stockées sur Mapillary, mais utilisées par OSM.

Quel est l'intérêt d'un tel projet participatif ?
Ces images sont utilisées pour que le public puisse découvrir virtuellement de nombreux endroits, mais surtout pour améliorer la cartographie des lieux traversés, notamment par l'incroyable équipe d'OpenStreetMap Belgium (osm.be) qui met à jour toute la carte de Belgique, tous les jours. Les images sont observées une par une pour cartographier de nouveaux éléments, ou passées en revue par une intelligence artificielle qui identifie les panneaux de signalisation, les pistes cyclables, les arceaux, les poteaux, et bien d'autres infrastructures utiles aux cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite.

Qui utilise ces cartes ?
La carte OSM est très populaire car elle est très complète, à jour et en accès libre (open data). Elle sert de fond cartographique pour de nombreuses autres applications de navigation, notamment Komoot, Bike Citizen, OSMand, Strava et Maps.me.

D'autres projets sont en cours ?
Je suis déjà coach volontaire pour la Bike Experience de ProVelo, membre actif du GRACQ Watermael-Boitsfort. J'aide aussi aux ateliers mécaniques après avoir pris des cours aux ateliers de la Rue Voot... Les projets ne manquent pas, mais si quelqu'un veut me recruter pour cartographier un autre endroit ou souhaite financer la cartographie des itinéraires vélo de Belgique ou des EuroVélo, ils peuvent me contacter !

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

www.stephanedegreef.com

Projet similaire dans la Province de Liège

Ce travail de cartographie n'est bien sûr pas sans rappeler celui de Pierre Serpe (membre du GRACQ également) qui, dans la province de Liège cette fois, met quelques GoPro 360° à disposition de cyclistes volontaires pour créer une cartographie "vélo" de cette région. En juillet dernier, le GRACQ Liège organisait un "Mapillary Challenge" au cours duquel près de 200 km ont été parcourus. Objectif : recenser les aménagements et proposer un vrai réseau structurant plutôt qu'un réseau "confetti". Infos: www.mapillary.com

France : un milliard pour le vélo

Cinq ans après son premier plan "mobilités actives", au bilan mitigé, la France en relance un second doté cette fois d'un budget de 250 millions € par an (soit 1,25 milliard € d'ici 2027). À l'échelle de la France, c'est peu, mais le gouvernement compte sur des investissements deux fois supérieurs de la part des collectivités locales.

Bilan du premier plan après quatre ans

En 2018, la France se dotait d'un premier plan national "vélo et mobilités actives", avec un objectif ambitieux : atteindre 9 % de déplacements à vélo en 2024 grâce à des mesures phares soutenues par un fonds national d'un montant de 350 millions d'euros sur sept ans

1. Un apprentissage systématisé du vélo avant l'entrée au collège
2. La mise en place d'un marquage généralisé des vélos
3. Une indemnité vélo domicile/travail pouvant aller jusqu'à 400 € par an

Si le bilan n'est pas entièrement négatif, la "part modale" du vélo n'est passée de 2-3% environ qu'à 3-4% en cinq ans. Pourquoi ? Olivier Razemon, journaliste mobilité au Monde, nous l'explique ici :

"Les réflexes ont la vie dure et une stratégie globale de la mobilité fait encore défaut. Alors même qu'une part considérable des courts trajets mobilise une voiture, le réflexe politique consiste à encourager cet usage. La leçon territoriale du mouvement des "gilets jaunes" n'a pas été tirée. Les projets routiers continuent de fleurir, et l'étalement urbain n'est pas vraiment stoppé, ce qui allonge les distances. Depuis le début de la guerre en Ukraine, alors que le prix du carburant a atteint des records, il faudrait aménager en urgence des pistes cyclables, comme on l'a fait au printemps 2020 après la première vague du covid. Non, le gouvernement a juste annoncé des remises sur l'essence."

Un nouveau plan "Marche et vélo 2023-2027"

Les trois ambitions du nouveau plan national "modes actifs" pour la France ont été présentées en mai 2023 : rendre le vélo accessible à toutes et tous dès le plus jeune âge et tout au long de la vie ; faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle ; et faire du vélo un levier pour l'économie en accompagnant les acteurs français de la filière.

Mesures phares du plan jusqu'en 2027 :

- 200 millions € par an pour atteindre 80 000 km de réseau cyclable sécurisé
- Des primes à l'achat maintenues et étendues à l'achat de vélos d'occasion
- La formation de 850 000 enfants par an au "Savoir Rouler à Vélo"
- 1,4 millions de vélos assemblés en France (2 millions en 2030)
- Augmenter l'indemnité vélo forfaitaire de 200 à 300 € dans le secteur public
- Faciliter l'arrêt et le redémarrage des cyclistes aux feux

La Fédération des cyclistes français (FUB) livre sur le projet cette première analyse :

"Ce montant historique d'investissement national pour les pistes cyclables était nécessaire pour rattraper le retard de la France qui dispose d'une infrastructure cyclable sous-développée. Mais il est encore loin des besoins réels qui remontent du terrain. Sur la durée du plan, c'est encore 1 milliard € de plus qu'il faudra pour créer le véritable "Plan Marshall" attendu par les acteurs du vélo. Pour que ce plan vélo soit une réussite, la FUB enjoint aussi le gouvernement à appuyer le développement du tissu associatif d'usagers, qui dispose d'une expertise d'usage unique et connaît les besoins locaux. Ceci permettra de garantir la qualité des infrastructures, tout en accompagnant la population à s'approprier le vélo et à le faire entrer dans ses habitudes."

Le GRACQ suivra donc avec attention ce qui se passe chez nos voisins et, particulièrement, l'évaluation des mesures de ce plan ambitieux visant 12 % des déplacements à vélo en 2030 !

L. GOFFINET

Article complet sur notre site : https://www.gracq.org/actualites-du-velo/plan-velo-france-2027

50e numéro : coup d'œil dans le rétro

Pour une association comme le GRACQ, proposer un magazine à ses membres, c'est une manière supplémentaire de faire du lien. *Verba volant, scripta manent.* Les paroles s'envolent, les écrits restent. Le temps s'envole aussi visiblement. 50 numéros, c'est un beau chiffre qui invite à jeter un coup d'œil dans le rétro.

À l'ère du numérique, des réseaux sociaux, et de l'info qu'on scrolle d'un geste du doigt, le format “magazine“ conserve de nombreux avantages. Quand les post et autres stories mettent volontiers l'accent sur l'immédiateté ou le sensationnel, quand on ne retient souvent d'un article lu en ligne que les gros titres, la lecture d'un magazine en revanche va de pair avec une envie de “prendre le temps“. Prendre le temps de plonger dans un article plus conséquent, de décortiquer une information, de revenir sur ses lignes si l'on a été distrait un moment. De la brochure photocopiée en noir et blanc du premier “Ville-à-Vélo“ au numéro 50 du GRACQ Mag que vous tenez dans vos mains (ou que vous lisez en ligne), trente années ont passé. Les sujets vélo se suivent, se ressemblent parfois mais ne lassent jamais celles et ceux qui s'intéressent aux questions de mobilité, de qualité de vie, de sécurité, de durabilité.

Ville-à-Vélo

Ville-à-Vélo est la première brochure du GRACQ. Elle paraît en janvier 1993. Le premier numéro avait la forme de deux feuillets A4 pliés en deux et imprimés en noir et blanc. Le Ville-à-Vélo paraissait tous les mois dans les boîtes aux lettres de ses affiliés grâce à un timbre de cinq francs. Le magazine évolue vite, puisque le troisième numéro compte déjà le double de page et est tiré à 850 exemplaires (contre 500 pour le numéro 1). De bonne augure pour la suite.

Parmi les revendications du GRACQ, on retrouve déjà la modération du trafic et les possibilités de stationnement pour les vélos. Autre grande revendication qui fait l'objet du “dossier“ de ce premier numéro : l'***“ouverture des contre sens unique“*** (on parle maintenant des SUL (sens unique limité)). Si la législation autorise ce dispositif depuis 1990, en pratique, les SUL sont globalement inexistants à Bruxelles et en Wallonie. Il faudra attendre 2014 pour que les communes soient obligées de mettre en contresens cyclable les sens uniques répondant à certains critères.

La **qualité de l'air** est également déjà pointée du doigt, avec la mention d'une étude de Greenpeace Angleterre constatant que les automobilistes étaient exposés à des niveaux de pollution 18 fois supérieurs par rapport aux cyclistes et piétons.

Le GRACQ Mag

Après près de 160 numéros, le Ville-à-Vélo tire sa révérence. Une enquête menée auprès de nombreux lecteurs et un engagement pris par le CA de l'époque poussent le GRACQ vers un outil de communication plus en phase avec son temps. Seize pages en quadrichromie, et une allure qui ne bougera presque plus jusqu'à aujourd'hui. La brochure devient magazine, le mensuel devient bimestriel (avant de passer à trimestriel et de revoir sa pagination à 24 pages de lecture). Seuls les sympathisants du GRACQ se trouvent lésés puisque le GRACQ Mag est désormais réservé aux membres cotisants de l'association.

Paru en juillet 2012, le premier numéro nous informe de l'adoption par la Ville de Namur des **Li Bia Vélo**, le système de vélos en libre-service proposé par JC Decaux. Nos rédacteurs relevaient déjà leur inquiétude face à un système “pub contre vélo“ qui était loin de faire l'unanimité. À Bruxelles, le système existe alors déjà depuis trois ans, mais ce n'est qu'en 2012 qu'un comité d'usagers est constitué dans la capitale. Le GRACQ en fait partie en informe ses membres.
La **Rue de la Loi** fera régulièrement couler beaucoup d'encore dans notre magazine. Si l'artère bruxelloise est déjà passée de cinq bandes de circulations à quatre depuis septembre 2003, la situation des cyclistes et des piétons qui doivent se partager un trottoir étroit y est toujours peu enviable. Le GRACQ Mag 01 relate les problèmes dus à la fermeture des tunnels Loi et Cinquantenaire menés en 2012 durant lesquels le trafic automobile est alors simplement reporté sur les voiries en surface. La situation des piétons et cyclistes est fortement impactée par la pression automobile qui s'accroit. Avec le Fietsersbond

RUE DE LA LOI - CREDIT CC P.LIETARA_A. HERNANDEZ

et EUCG (European Cyclist's Group), le GRACQ réclame l'installation provisoire d'une piste cyclable sur une des quatre bandes que compte encore la rue de la Loi à l'époque. Une revendication… entendue par les autorités qui installent une piste cyclable temporaire ! Pour le GRACQ, il s'agit d'un pied dans la porte pour prouver que cet axe de la capitale mérite mieux.

Il faudra toutefois attendre d'autres actions et d'autres interpellations pour que de réelles pistes cyclables pérennes voient le jour.

APÉRO CITOYEN, 2019

- En 2017, de nouveaux travaux ont lieu. Un pique-nique citoyen est organisé sur

une bande en travaux de la Rue de la Loi, rassemblant 400 personnes. En septembre de cette année, on avait dénombré 900 cyclistes par heure de pointe sur cet axe. D'autres associations se joignent aux demandes du GRACQ, du Fietsersbond et d'EUCG : La Masse Critique, GUTIB (Groupement des Usagers de Transport Public à Bruxelles), le BRAL, et Bruxsel'Air. Un compteur automatique est également installé sur cet axe pour objectiver le nombre de cycliste sur cet axe (plus de 6 000 cyclistes en juin 2023) .

- En 2018, les trois associations recueilleront plus de 1 000 signatures pour demander un meilleur partage de la route sur cet axe emblématique.
- En 2019, un apéro citoyen est à nouveau organisé sur une bande en travaux de la Rue de la Loi.
- En 2020, la Rue de la Loi s'offre (enfin) une bande cyclable bidirectionnelle séparée d'un trafic automobile réduit à trois voies de circulation.

2012, ce n'est pas encore le boom du **vélo électrique**, mais Inter-Environnement-Wallonie (maintenant Canopéa), la SNCB et Pro Velo lancent déjà une expérience pilote en dotant seize navetteurs de vélos électriques durant un an pour recueillir leur expérience. Les gares choisies sont Liège-Guillemins et Ottignies, toutes deux entourées de collines importantes.

Dossier de choc pour ce premier GRACQ Mag, puisqu'il propose sur six pages une excursion en Scandinavie. Les rédacteurs emmènent les lecteurs à Copenhague,

CREDIT CC MIKAEL COLVILLE-ANDERSEN

Stockholm et Trondheim, et en profitent pour croiser l'actu scandinave et belge. La capitale suédoise possède un péage urbain depuis 2006 : n'est-il pas temps que Bruxelles se dote d'un même dispositif alors qu'une telle mesure permettrait d'obtenir entre 10 et 15 % de transfert modal selon les études de l'époque ? Un autre parallèle, plus amusant cette fois, est fait entre le remonte-pente pour vélo de Trondheim (mis en service en 1993), et un projet similaire envisagé en 2008 pour soulager les cyclistes au Mont des Arts à Bruxelles. L'idée fait long feu dans la capitale mais elle réapparait à une trentaine de kilomètres de là, à Ottignies, où le projet d'un remonte-pente vélo entre la gare et l'avenue des Villas ainsi que dans le quartier du Stimont figure dans le plan cyclable de la commune. Un projet qualifié de “farfelu“ par le responsable local du GRACQ de l'époque qui rappelle le prix exorbitant du projet pour des bénéfices limités alors que d'autres priorités existent, comme développer un réseau cyclable de qualité ou améliorer l'offre de stationnement. On fait preuve, au GRACQ, d'un certain sens des réalités.

Les **voies centrales banalisées** sont en test en Wallonie, à Tinlot et Walhain[1]. À l'issue de ce test, l'IBSR est chargé de rédiger une fiche technique relative à ce type d'aménagement qui, s'il ne réduit pas la vitesse des voitures, assure en revanche un espace latéral minimal lors des dépas-

sements. Il entrera finalement dans le code de la route belge dix ans plus tard, en 2022.

Comprendre le passé, construire le présent et l'avenir

Plonger dans les archives, ça remue un peu. Cela met en perspective les ambitions et les dossiers sur lesquels les bénévoles du GRACQ travaillent depuis des années. Combien de temps, d'actions, de courriers, d'interpellations avant que les sens uniques limités aient enfin pu voir le jour (sans compter que certaines communes traînent encore la patte, malgré la législation) ? Combien avant qu'une piste cyclable sérieuse ait enfin pu être installée sur la rue de la Loi ?

Certains articles du premier Ville-à-Vélo écrits en 1993 ou du premier GRACQ Mag en 2012 auraient pu être écrits aujourd'hui. Les constats et les solutions sont déjà connus de tous, études et chiffres à l'appui. Alors pourquoi ce changement vers une mobilité plus sûre et plus durable pour toutes et tous met-il tant de temps à se mettre en place. Pourquoi tant d'aller-retours, d'opposition, de haine parfois ? Cela donnerait presque l'envie de se décourager, parfois. Mais les choses finissent par changer et les mentalités aussi. Plonger dans le passé doit effectivement nous permettre de mesurer le chemin parcouru et d'envisager l'avenir avec détermination et optimisme.

GAËL DE MEYERE

1 L'info apparaît dans le 2e numéro du GRACQ MAG, septembre-octobre 2012

RENTRÉE : à vélo, avec mes enfants

Que leurs enfants soient tout petits, ou déjà grands, les parents sont de plus en plus nombreux à tenter l'aventure du trajet à vélo avec, comme premier point d'attention, la sécurité. Pro Velo a mené une enquête sur le sujet de la mobilité vélo des familles, en adoptant une approche qualitative qui a donné la parole aux enfants mais aussi aux parents de dix écoles primaires.

Les pouvoirs publics ont évidemment une responsabilité de premier plan face à ce défi qu'est la sécurité routière. Mais en se basant sur les témoignages des parents et sur sa propre expérience de terrain, Pro Velo relève quelques petites stratégies pour optimiser la sécurité des déplacements à vélo avec un enfant.

- Rouler à gauche de son enfant permet de le séparer davantage des voitures qui dépassent (attention toutefois à ce que l'enfant garde une distance latérale de sécurité par rapport aux voitures en stationnement pour éviter l'emportiérage).
- Faire des détours pour éviter une route trop dangereuse. Il y a souvent moyen de trouver un autre itinéraire plus apaisé.
- Suivre une formation “parents enfants“ de Pro Velo permet de se sentir plus outillé au moment d'accompagner son enfant sur le chemin de l'école.

D'autres conseils sont encore donnés aux parents dont les enfants se lancent dans l'aventure de l'autonomie vélo, comme alléger le cartable et équiper le vélo d'un porte-bagage pour qu'il ne doive pas le porter sur son dos en roulant. Être à son écoute et lui faire confiance sont évidemment des clés essentielles.

S'associer avec l'école ou la commune est également un moyen d'offrir une mobilité sécurisée à son enfant. Demander l'installation d'une **rue cyclable**, un bon **parking vélo**, ou mettre sur pied un **vélobus** (un parent cycliste conduit les enfants en suivant un trajet et un horaire prédéfinis) sont des pistes à envisager. À Bruxelles, il est également possible de proposer à son école d'initier un plan de déplacement scolaire encadré par Bruxelles Mobilité. Pro Velo rappelle également le large panel de formations et de projets pour les enfants qu'il propose dans le cadre scolaire. Dans toutes les communes où il est présent, le GRACQ apporte bien sûr lui aussi sa pierre à l'édifice d'une mobilité scolaire plus sûre. Certains groupes organisent même des “GRACQ Kids“, formations spécialisées dans les déplacements à vélo en famille.

https://ecoles.provelo.org

Quelques chiffres

52 % des élèves interrogés déclarent préférer le vélo pour se rendre à l’école (devant 27 % pour la voiture, 11 % les transports en commun et 10 % la marche à pied).
85 % des parents interrogés estiment quant à eux que le vélo est un mode de transport efficace pour réaliser un trajet d’1 à 5 km.
92 % des parents interrogés qui rencontrent une rue scolaire sur le chemin de l’école estiment que cet aménagement contribue positivement à un environnement plus sécurisé et convivial aux abords de l’école.

Sur le trottoir ?

D'après l'enquête de Pro Velo, certains parents reconnaissent laisser leur enfant rouler sur le trottoir quand la route à emprunter est trop dangereuse, et ce, même lorsque l'enfant a dépassé l'âge limite autorisé (10 ans). Si c'est contraire au code de la route, cela soulève toutefois des questions cruciales en termes de considération du droit de chacun à disposer d'un cadre sûr pour se déplacer.

CREDIT : PRO VELO

Pêle-Mêle
Vacances à vélo, enfants à bord !

Partir en vacances à vélo avec ses enfants, c'est une aventure familiale qui laisse un souvenir impérissable. Jean-Louis Marchand, musicien français vivant à Bruxelles depuis 12 ans et papa de deux enfants (9 et 6 ans) en est à sa deuxième expérience.

Quelle place occupe le vélo dans votre famille ?
On roule quotidiennement dans Bruxelles (courses, trajets école, détente). Les enfants ont donc l'habitude de rouler en ville. Durant le confinement, on avait pu profiter d'une ville sécurisée vu le peu de circulation.

Quand avez-vous fait votre premier voyage à vélo avec vos enfants ?
L'année passée : on avait décidé d'aller à la mer du Nord. C'était un voyage de douze jours et quasiment 300 km, en autonomie complète. Comme on rentrait en train de Knokke, on a pu prendre la remorque afin d'être à l'aise avec le matériel à transporter. Pour ce voyage-ci, il a fallu procéder autrement car depuis Paris, il était impossible de rentrer en train avec la remorque. Le transport des vélos dans les trains est d'ailleurs un vrai problème, mais c'est un autre sujet.

Quel est votre souvenir le plus marquant de ce premier voyage ? Les enfants ont-ils gardé un bon souvenir de l'expérience ?
Le souvenir le plus marquant est, je crois, l'arrivée sur la dernière dune avant la mer, on avait passé la frontière et on était donc aux Pays-Bas, une sensation extrêmement dépaysante ! C'était visiblement un très bon souvenir puisque les enfants ont décidé de la destination de notre nouvelle "aventure à vélo" : Paris.

C'est quoi le "petit plus" du vélo ?
Le positif, c'est le temps : le rythme du vélo nous permet de découvrir des choses impossibles à voir quand on va plus vite. Relier Bruxelles à Paris, ce n'est pas dire *"On va faire des vacances à Paris"*, mais plutôt *"Nos vacances, c'est le voyage pour arriver jusque-là"*. Une expérience fantastique !

Ça fait quoi d'arriver à Paris, à vélo ?
Ça fait pleurer ! Une émotion dingue, et une envie, finalement, de continuer.

Quels sont les points d'attention que vous donneriez à d'autres parents qui souhaiteraient tenter l'aventure eux aussi ?
L'équipement, la diversité des parcours, la gestion du planning et de la fatigue !

Avez-vous d'autres projets de voyage à vélo ?
Nous avons parlé de démarrer de Paris pour aller jusqu'à Nantes, on verra bien... D'ici là, je suis content de pouvoir partager ces expériences. Autour de moi, beaucoup de personnes sont incrédules : *"Non, ce n'est pas possible !"*, *"Seul avec deux enfants pendant trois semaines ?!"*, *"Et le petit, il roule aussi ?"*... Je suis immensément fier de mes enfants !

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

#velozerodechet : un vélo-loisir et sportif responsable

La FFBC (Fédération francophone belge du cyclotourisme et du VTT) est une association présente dans toutes les pratiques du sport de loisir : sportif, tourisme, famille, découverte, voyage, etc. Elle établit notamment les calendriers des courses et randonnées organisées par les différents clubs.

Soucieuse de la préservation de l'environnement, elle propose depuis trois ans à ses membres et partenaires des trucs et astuces pour que la pratique du vélo sportif et loisir produise moins de déchets. “La seule trace de notre passage“ est une campagne qui, depuis 2020, sensibilise les cyclistes à ne rien laisser d'autre derrière eux que les traces de leur pneu dans la terre.

Parmi les points d'attention, le ravitaillement bien sûr, pour lequel la FFBC enjoint ses membres de diminuer les emballages alimentaires et de privilégier les gobelets réutilisables, mais aussi le fléchage des parcours. Fini la peinture, fini les clous et les agrafes, la FFBC demande aux organisations membres que le fléchage soit réalisé avec des matériaux biodégradables ou réutilisables non toxiques (chaux, couleur écologique forestière...).

Lors d'une course à Houffalize réunissant près de 4 000 vététistes, 8 kg de déchets ont été récoltés par les “Brigades Vertes“ de la FFBC, soit... deux grammes de déchets par participant !

Le GRACQ, qui encourage également ses groupes locaux à mener ses actions de manière consciente et responsable, ne peut que saluer et encourager cette campagne #velozerodechet de la FFBC.

G. DE MEYERE

https://www.velo-liberte.be/wp-content/uploads/2020/03/VELOZERODECHET_DOSSIERWEB.pdf

Le projet de Laurent Jourquin de transformer son vélo-cargo en cinéma ambulant ne manque pas d'ambition. Écran, projecteur, sono, transats : tout y est pour offrir un moment pop-corn d'un genre nouveau. Cet été, Cycle &toile faisait ses premières sorties à Bruxelles.

“À ce stade, le vélo n'est pas encore autonome nous précise Laurent[1]*. Il n'est pas équipé de la batterie qui doit le faire fonctionner n'importe où, n'importe quand. Je dois donc projeter dans des endroits qui me permettent de me brancher sur secteur.“* Les premières projections ont eu lieu dans les Halles de Schaerbeek, au Centre culturel De Kriekelaar et au parc de Bruxelles. Trois autres sorties prévues ont malheureusement dû être annulées pour cause de mauvais temps. *“Chaque sortie est un apprentissage poursuit Laurent. Adapter sa programmation au public, commencer par la projection de courts métrages lorsque le public arrive au compte-goutte... La leçon générale, c'est qu'il faut tout anticiper“.*

Le pari de la rencontre et de la surprise est pourtant réussi pour Cycle &toile. “*Le retour qui m'a le plus touché venait de ce couple de touristes anglophones qui sont venus me féliciter dans le parc de Bruxelles après la projection. Ils étaient enchantés d'avoir atterri là, sur un banc du kiosque, par le plus grand des hasards lors d'une promenade, attirés par le son et la lumière, pour découvrir un cinéma monté sur un vélo leur faisant découvrir un artiste qu'ils ne connaissaient pas. L'invention les a surpris et le film les a captivés. C'est exactement pour ça que j'ai construit ce dispositif.“*

Pour suivre le projet : cycle &toile, sur Facebook et Instagram

G. DE MEYERE

1 Une levée de fonds, menée en 2021 et relayée dans le GRACQ Mag, n'avait malheureusement pas abouti.

Un service traiteur... à vélo

C'est un traiteur belge, bio, local et de saison qui officie à Bruxelles depuis 2012 et qui, dans son objectif d'être toujours plus responsable, s'est lancé le défi (pas si fou que ça, puisqu'il y est parvenu) d'offrir un service traiteur à vélo. Devenant en 2023 le premier traiteur bruxellois à utiliser des vélos-cargos pour des événements avec service allant de 80 à 150 personnes, Belgobon ouvre la voie et donne un exemple qui, on l'espère, sera suivi dans et hors de la capitale.

Concrètement, lors d'un d'événement, Belgobon se rend sur place à vélo, et là, "clic-clac", ses remorques contenant boissons, vaisselle, préparations culinaires se transforment en plans de travail. Magique, non ? La magie repose aussi sur un partenariat malin avec Bilmo, l'entreprise (bruxelloise elle aussi) qui a conçu les remorques spécifiques de Belgobon.

Chic et durable, Belgobon a tout pour séduire les yeux, les papilles et les convictions. L'entreprise familiale propose aussi un service traiteur plus "classique" (mais toujours local, durable et de saison) à partir de 20 et jusqu'à 500 personnes.

G. DE MEYERE

https://belgobon.eu

Mobilité **active et inclusive**

L'IWEPS (Institut Wallon de l'Évaluation, de la Prospective et de la Statistique) se penche sur les déplacements des femmes à pied et à vélo dans les territoires de Namur, Liège et Gembloux.

Si vous vous déplacez quotidiennement à pied ou à vélo dans un de ces trois endroits, ou si vous souhaitez le faire, vous pouvez participer à un groupe de discussion, explorer votre quartier à pied ou encore réaliser une balade à vélo. L'objectif de l'IWEPS est d'améliorer les déplacements actifs (à pied ou à vélo) des femmes en Wallonie.

Les activités se dérouleront entre septembre et décembre à Namur, Liège et Gembloux et dureront environ deux heures.

Plus d'infos :

ou par mail à :
mobilitefemmes@iweps.be

Poupoupidou

"J'ai lu avec attention votre dernière Newsletter et en particulier l'article "Femmes et barrière au vélo". Un élément barrière pourrait être ajouté : la pratique du vélo en jupe ou robe. Eh oui, on n'a pas toujours envie de se vêtir de pantalon, bermuda ou short, ni de se changer pour aller faire une petite course au magasin du coin. Rouler à vélo en jupe pose le problème de la "découverture" de nos dessous.

Il existe un petit accessoire appelé Poupoupidou (pince à jupe aimantée) qui pallie ce problème : l'avant de la jupe est pris dans la pince à linge et l'accessoire aimanté est replié sous la selle sur les deux tiges métalliques. Personnellement il paraissait trop petit pour mon modèle de selle, donc j'en ai fabriqué un moi-même un peu plus grand.

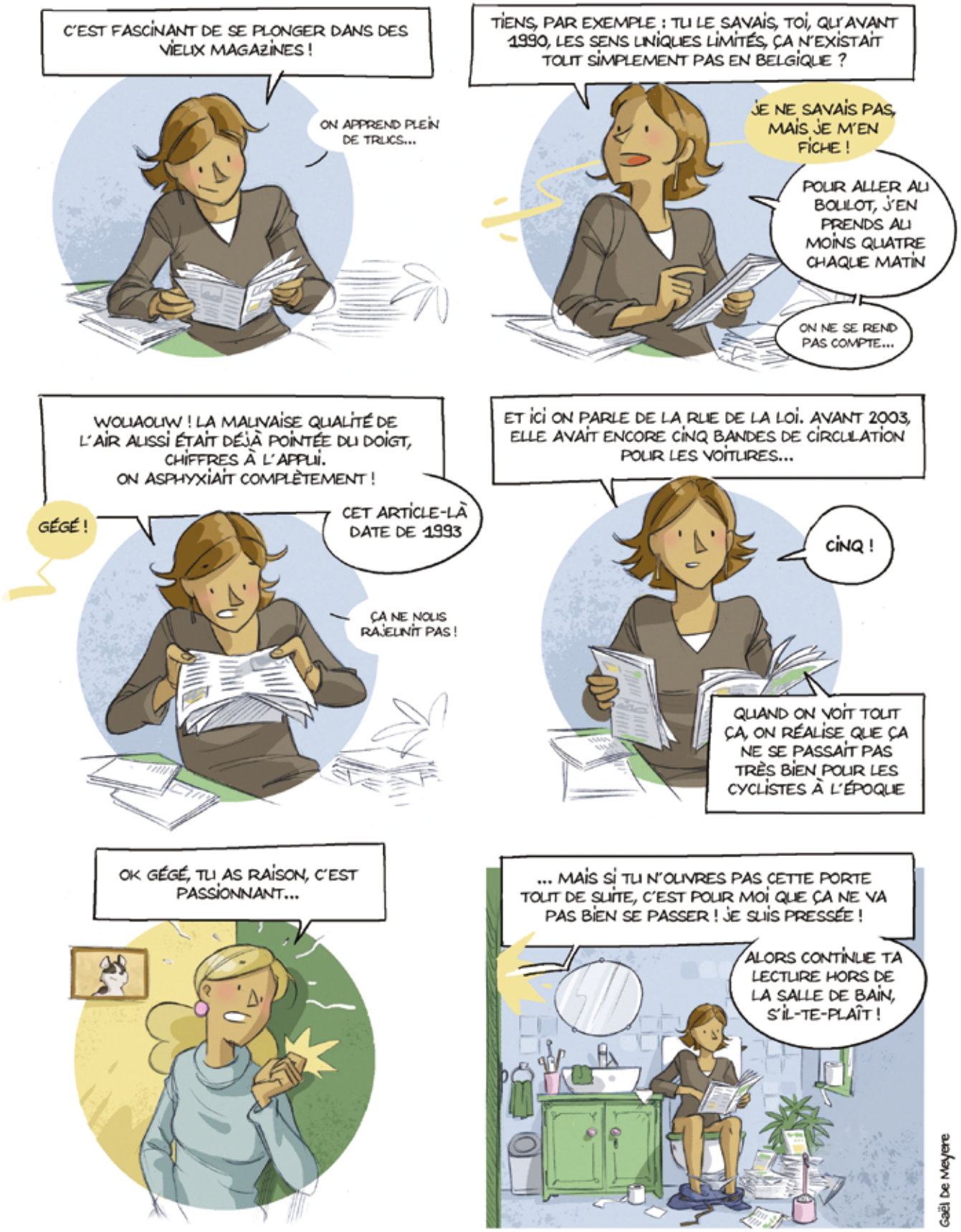
Je trouve que cela vaudrait la peine d'être plus connu dans la gent cycliste féminine. "Voici le lien vers l'officiel : https://lepoupoupidou.fr et ci-joint une photo de ma fabrication."

Claire

Merci beaucoup, Claire, pour ce conseil. Poupoupidou avait déjà été mentionné dans un de nos magazines, mais un petit rappel n'est jamais inutile, et le "do it yourself", on adore ! :)

Le GRACQ

Un moment pour tout



Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur www.gracq.org/agenda

SEPTEMBRE

17 SEPTEMBRE – TUBIZE-BRUXELLES

La plus longue chaîne cycliste

Ensemble, nous tenterons de créer la plus grande chaîne cycliste. Symbolique oblige, elle reliera les trois régions de notre pays pour demander que chacun et chacune puisse bénéficier d'infrastructures de qualité lorsqu'il ou elle se déplace à vélo. Rejoignez-nous pour ce moment incroyable !

ℹ p.3 de ce mag, et sur www.lapluslonguechainevelo.be

16-22 SEPTEMBRE

Semaine de la Mobilité

Activités, sorties, balades... La Semaine de la Mobilité est l'occasion de découvrir sa ville et sa région autrement. Renseignez-vous auprès de votre commune, ou auprès de votre GRACQ local pour savoir quelles animations sont prévues.

15-30 SEPTEMBRE

"T'as le Code ?"

Partagez massivement le quiz/concours du GRACQ pour une meilleure connaissance du code de la route !

ℹ p.4 de ce mag, et sur https://www.gracq.org/campagne-tas-le-code

OCTOBRE

7 OCTOBRE – CINÉMA LE PARC (LIÈGE)

Festival À Bicyclette

Ne manquez pas la deuxième édition de ce festival haut en couleurs ! Projections, conférences, rencontres, animations... le festival du voyage à vélo de Liège (organisé notamment par le GRACQ !) vous invite à vous évader en bonne compagnie, à rêver, et à glaner trucs et astuces pour votre prochain voyage à vélo !

ℹ https://abicyclette.be

5-8 OCTOBRE

Ride the Tide

Ride the Tide, c'est un tour à vélo organisé par le Climate Express. Il se déroulera du 5 au 8 octobre 2023 de Poperinge à Anvers et visera à attirer l'attention des décideurs politiques sur une réelle action contre le réchauffement climatique. Rejoignez le mouvement !

ℹ https://climate-express.be/ride-the-tide-2023/

NOVEMBRE

11 NOVEMBRE

AG Extraordinaire

Bloquez la date, des infos suivront sur notre agenda !

DÉCEMBRE

3 DÉCEMBRE

Marche pour le climat

Bloquez déjà la date, plus d'infos arriveront. Le 3 décembre, nous marcherons dans les rues pour demander une plus grande prise en compte des enjeux climatiques par nos responsables politiques. La mobilité active fait partie des leviers à actionner, nous serons là pour le rappeler !

ℹ https://marcheclimat.be

Circuler à vélo dans le trafic

L'agenda est déjà bien rempli. Consultez-le pour trouver la date et le lieu qui vous conviendront.

ℹ www.gracq.org/formations-velo-dans-le-trafic

Non distribution ou
changement d'adresse
Secrétariat GRACQ
rue de Londres 15
1050 Bruxelles

Le GRACQ près de chez vous

Secrétariat général
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles
T 02 502 61 30
info@gracq.org

Secrétariat wallon
Mundo-n
Rue Nanon 98
5000 Namur
T 081 39 07 14
wallonie@gracq.org

Secrétariat Liège
Rue des Bayards, 67
4000 Liège
T 0477 03 59 62
alexandre.hagenmuller
@gracq.org
www.gracq.org

Groupes locaux

Retrouvez tous nos groupes locaux sur www.gracq.org/groupes

www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq
Instagram : GRACQ_
LeVeloCestMaintenant

Vous ne souhaitez plus recevoir le GRACQ Mag en version papier ? Faites-le nous savoir et recevez les prochains numéros de votre magazine préféré par mail en version numérique
info@gracq.org

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ
FAITES UN DON !

> **En ligne, sur www.gracq.org/don**

> **Ou par virement bancaire sur le compte BE65 5230 4042 2096 avec en communication : "Don" + "nom, prénom"**
> *Fiscalement déductible à partir de 40 €*

S'INVESTIR DAVANTAGE ?

Le GRACQ, ce sont des centaines de bénévoles qui s'investissent pour rendre la pratique du vélo plus sûre et plus confortable dans plus de 120 communes, dont peut-être la vôtre ?

Rejoignez-les pour participer vous aussi à ce changement. Retrouvez toutes les communes où le GRACQ est présent sur www.gracq.org/groupes.Toutes les adresses de contact sont sous la forme : commune@gracq.org (exemple : marche-en-famenne@gracq.org).

N'hésitez plus !

Éditeur responsable : Delphine Morel de Westgaver – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X