

GRACQ *mag*

Élections
**Actions, constats,
analyses**
pp. 3-4

Festivals
**Le GRACQ
à la fête !**
p. 10

Futur Mag
**Votre avis nous
intéresse**
p. 22

PP. 16-19
DOSSIER

**VÉLO,
BOULOT,
DODO :
LE VÉLOTAF
EN BELGIQUE**

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

Déline 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

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RÉLECTEURS

Élodie Mertz
Sophie Vermeyen
Geneviève Mariscal
Philippe Lederer
Philippe Degand
Bernard Gabriel
Muriel Vercheval

NOS SOUTIENS



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

Et s'il fallait maintenant pédaler le vent de face ?



2024, année électorale exceptionnelle où tous les scrutins ont lieu en quatre mois, semble marquer un tournant en matière de mobilité. Lors des cinq dernières années, nous avons vécu en Wallonie et à Bruxelles une quasi lune de miel : les deux Régions et de nombreuses communes avaient des plans clairs et des ambitions en matière de mobilité durable. Citons le plan Wallonie Cyclable et le plan Good Move. Au niveau local, de nombreuses communes ont réaménagé l'espace public en faveur des modes actifs. Après des décennies d'aménagements lar-

gement dédiés à la voiture, un nécessaire rééquilibrage de l'espace public était amorcé. Parfois timidement, parfois franchement – profitant d'une dynamique enclenchée sous les précédentes législatures – les pouvoirs publics ont donné plus de place aux piétons et aux cyclistes.

Et si en 2024 ce mouvement de rééquilibrage se ralentissait, voire revenait en arrière ? Lors de cette campagne électorale (toujours en cours au moment d'écrire ces lignes), on a entendu des discours visant à confondre liberté individuelle et intérêt collectif. Les objectifs défendus par le GRACQ pour une mobilité durable et respectueuse de chacun ont ainsi reçu de très nombreux coups de canif. Et ça m'inquiète.

Au GRACQ, nous sommes des gens de terrain qui faisons avancer les choses de façon concrète et réaliste, mais cela ne nous empêche pas de porter sur le monde une vision enthousiaste et optimiste. Le climat en faveur du vélo nous a portés et nous a rendus heureux. Il nous a également rendus moins attentifs au risque réel que la cause cycliste puisse à nouveau être menacée, voire détricotée. Pourtant, ce que nous considérons comme un acquis hier est à nouveau à défendre aujourd'hui. Le détricotage (annoncé) de Good Move et le report (annoncé) de la zone de basses émissions à Bruxelles, la suppression (effective celle-là) du principe STOP en Wallonie ne sont plus de la simple rhétorique mais un programme politique. Et ça m'inquiète.

Le GRACQ fêtera bientôt ses 50 ans. J'aurais tellement aimé qu'après 50 ans, notre association n'ait plus de raison d'exister car tous ses objectifs auraient été remplis. Chers membres, amis cyclistes quotidiens, en 2024, le vent a tourné : on l'a de face. Le GRACQ est nécessaire comme jamais pour défendre nos acquis et continuer à défendre nos droits... Mais comme nous sommes optimistes, nous savons que nous allons y arriver !

MIKAËL VAN EECKHOUDT
Membre de l'Organe d'Administration

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.



Velo-city : le palmarès gantois

Cette année, la conférence internationale du vélo a eu lieu dans notre pays, à Gand. Le GRACQ était évidemment présent pour faire le plein d'inspiration et de rencontres. Si des bonnes pratiques des quatre coins du monde ont été présentées, partagées et débattues, la ville de Gand a elle aussi su séduire nos permanents et bénévoles présents sur place.

L'implémentation du nouveau plan de circulation de la ville en 2017 avait suscité de très vives oppositions, au point de devoir recourir à une protection policière pour l'échevin de la mobilité qui le mettait en place. Malgré cela, il a été plébiscité par les citoyens qui ont réélu le bourgmestre et sa majorité communale aux élections suivantes.

Nicolas Selfslagh

Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, les services d'urgence à Gand ne s'opposent pas du tout aux nouveaux plans de circulation. Leur seule demande, c'est qu'une même rue ne soit pas coupée en deux avec un filtre modal (poteaux, gros bacs à fleurs), histoire de ne pas se retrouver bloqués devant le n°36 quand il faut intervenir au n° 54, par exemple. Gand modifie donc parfois le nom d'une partie de la rue pour installer un filtre modal : techniquement, ça devient deux rues différentes avec deux noms distincts... et c'est tout à fait ok pour les pompiers !

Florine Cuignet

Un nouveau stade de foot a été construit à Gand, à plusieurs kilomètres de la gare et à la sortie de l'autoroute. La route est saturée par les voitures les soirs de match, et rien n'a été prévu pour accueillir les cyclistes. Un des organisateurs a alors recommandé aux cyclistes de garer leurs vélos contre les parois vitrées du stade afin de rendre le problème très visible. Aujourd'hui, les cyclistes disposent d'un grand parking vélo et il existe aussi une page Facebook "Velo Buffalo" qui rassemble les supporters à vélo. Les jours de beau temps, cela représente plus de 3000 cyclistes (1 supporter sur 4). Preuve que les citoyens aussi ont le pouvoir de faire évoluer les choses.

Florine Cuignet



Le GRACQ a quitté X

"Y être ou ne pas y être ?", telle pourrait être la question de la présence d'une association comme la nôtre sur les réseaux sociaux. Si ceux-ci nous permettent d'être mieux vus et entendus à la fois des citoyen-ne-s et des pouvoirs publics, ils sont également un lieu où la liberté d'expression et le respect de l'autre sont souvent injuriés. Le constat peut être fait sur de nombreuses plateformes, mais X (anciennement Twitter) a pour sa part largement exprimé son souhait de ne pas combattre son penchant le plus sombre, voire de l'encourager.

Le rachat de la plateforme à l'oiseau bleu par Elon Musk à l'automne 2022 et le licenciement d'une importante partie de son personnel, en particulier de ses équipes de modération, ainsi que le retrait de X du code européen des bonnes pratiques contre la désinformation en mai 2023 ont poussé le GRACQ à envisager de prendre un autre envol.

En tant qu'association œuvrant pour une société plus égalitaire, plus respectueuse de son environnement et de ses habitant-e-s et où les intérêts collectifs sont remis au centre des préoccupations, le GRACQ ne peut cautionner ces pratiques et a donc décidé de quitter la plateforme. Il est toujours présent et actif sur Facebook, Instagram et LinkedIn, en s'assurant que ses pages restent des endroits où les échanges d'idées se font dans le respect de chacun-e.

L. LEWALLE

ÉLECTIONS

À l'heure d'écrire ces lignes, les élections communales n'ont pas encore dévoilé leurs résultats. Par ailleurs, aucun accord de gouvernement n'a été trouvé pour Bruxelles, ni pour le fédéral. Ces derniers mois et ces dernières semaines, le GRACQ était sur le terrain pour sensibiliser les citoyennes et citoyens à prendre leur pouvoir démocratique en main et pour rencontrer les candidates et candidats de tous les partis. Il a également analysé les annonces faites par les vainqueurs des scrutins de juin. Il sera encore présent après les élections d'octobre pour s'assurer que les déclarations de politique intègrent les enjeux de la mobilité vélo. Ce travail est essentiel si l'on veut que les cinq prochaines années soient dirigées vers une société plus sûre et plus saine pour tous.

Des bénévoles impliqués pour leur commune

Si les décisions politiques aux niveaux fédéral et régional peuvent apporter de réelles solutions pour promouvoir le vélo, le pouvoir local est souvent perçu comme la base de la démocratie et de la vie citoyenne. Pour une association comme le GRACQ, répartie en groupes de bénévoles actifs sur plus de 160 communes à Bruxelles et en Wallonie (73 groupes locaux actifs sur 120 communes, et 42 points de contact), ces élections communales revêtent une grande importance.

Les groupes locaux du GRACQ se sont impliqués à fond pour faire remonter le vélo en haut des préoccupations des futurs élus et élues. Certains ont rédigé des mémorandums pour rappeler les besoins essentiels des citoyens qui roulent à vélo et renseigner les endroits où des problèmes ont été identifiés, avec des solutions concrètes à apporter. Ils ont également distribué des cartes postales à

envoyer aux candidates et candidats pour leur rappeler que leur commune a beaucoup à gagner à encourager et faciliter les déplacements à vélo. D'autres, comme à Liège, ont même organisé un débat politique afin que le vélo fasse réellement partie des préoccupations des futurs élus, d'autres encore comme à Auderghem ont mis en selle les candidates et candidats en selle pour les sensibiliser à la réalité vécue par les cyclistes dans la commune. Bravo et merci !



Low Emission Zone : un report au nom de la justice sociale ?

Un report de deux ans de l'échéance 2025 de la zone de basses émissions (LEZ). En pleine négociation pour la formation d'un gouvernement bruxellois, l'annonce conjointe du MR, du PS et des Engagés a fait l'effet d'une véritable bombe. Les discussions sont en cours au parlement bruxellois et nombre de citoyen-ne-s se mobilisent pour infléchir une décision qui semble déjà actée.



Le report de calendrier de la zone de basses émissions à Bruxelles suscite énormément d'inquiétudes du côté de la société civile. Au-delà de la gifle politique, les conséquences d'une telle décision risquent de s'avérer bien plus néfastes que le bénéfice à court terme.

Les chiffres le démontrent : la qualité de l'air s'est améliorée ces dernières années grâce à la zone de basses émissions, dont le calendrier avait été fixé en 2018, à l'initiative de la ministre de l'Environnement de l'époque, Céline Fremault (Les Engagés – anciennement CdH). Mais le travail est loin d'être achevé : la majorité des Bruxellois reste encore exposée à des niveaux de pollution supérieurs aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).



Les Bruxel'Air et le GRACQ organisent une cérémonie funèbre symbolique en hommage à la LEZ et, plus globalement à la qualité de l'air dans la capitale.

Protéger les plus fragiles

Les trois partis francophones invoquent leur volonté de protéger "les plus fragiles". Alors peut-être n'est-il pas inutile de le rappeler : à Bruxelles, les quartiers les plus défavorisés sont aussi les plus exposés à la pollution de l'air, et la majorité des ménages n'ont pas de voiture. Ce sont donc les populations les plus précarisées qui paient le plus lourd tribut, et en particulier les enfants, leur organisme en développement étant plus vulnérable aux polluants.

Dans une carte blanche signée par de nombreux acteurs du monde de la santé, dont la Société Scientifique de Médecine Générale ou encore les Mutualités Libres, les professionnels tirent la sonnette d'alarme. Ils constatent au quotidien l'impact de la pollution de l'air sur leurs patients : des enfants, des personnes âgées, des sportifs, des personnes atteintes de troubles respiratoires. Quant à la littérature scientifique, elle n'en finit pas d'en démon-

trer les dangers sanitaires : augmentation des risques de maladies cardiovasculaires, d'accidents vasculaires cérébraux, d'accouchements prématurés, de troubles de l'attention chez l'enfant, de risques de démence chez les personnes âgées, de certains types de diabète, de dépressions ou encore de certains cancers.

En 2020, on estimait à plus de 900/an le nombre de Bruxellois mourant prématurément à cause de cette mauvaise qualité de l'air. Soit plus de 2 décès par jour et plus de 10 % de la mortalité dans la capitale, toutes causes confondues¹.

Un report qui pourrait se payer cher

Face à l'argument financier, la vraie question n'est-elle pas de savoir comment accompagner au mieux la transition, plutôt que de repousser une nécessaire échéance ?

La pollution de l'air se paie déjà cash. En 2018, le coût a été évalué à 1,6 milliards €² en région bruxelloise, soit 1 400 € par Bruxellois-e pour cette seule année.

Et le report envisagé pourrait encore alourdir la facture : 19 millions € en permis d'émissions, selon un rapport de Bruxelles Environnement³. Car Bruxelles ne serait alors plus en capacité de tenir ses engagements en matière climatique et de qualité de l'air lorsque l'Union européenne renforcera ses valeurs limites.

F. CUIGNET

1 Andrieux J., Eggen M., Bouland C., *État des connaissances sur les liens entre environnement et santé en Région de Bruxelles-Capitale*, Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale, 2020.
2 *Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport*, Delft, CE Delft, Octobre, 2020.
3 <https://www.lesoir.be/623416/article/2024-09-18/bruxelles-reporter-la-lez-peut-faire-derailier-les-objectifs-climatiques-et-de>

Une nouvelle politique wallonne vraiment cyclable ?



Le nouveau gouvernement wallon a publié son catalogue d'intentions pour les cinq prochaines années. Les acquis de la législature précédente, comme le réseau cyclable structurant et les subsides communaux, semblent maintenus. Mais peu de nouvelles mesures sont relevées en termes de sécurité routière. L'ambition de l'exécutif wallon ne se révélera aussi réellement que dans les (futurs) budgets accordés au vélo.



On se réjouit tout d'abord de lire dans la nouvelle *Déclaration de politique régionale* (DPR 2024-2029) que le gouvernement reprend à son compte la vision FAST 2030 (= 5% de déplacements à vélo en Wallonie à cet horizon). Plusieurs points importants se retrouvent dans la DPR, comme la concertation des usagers, la sécurité, l'inclusivité, le stationnement ou encore le réseau structurant à finaliser. Par contre, le principe STOP¹ qui figurait dans l'ancienne DPR a disparu.

Le Gouvernement wallon annonce aussi "revoir les exigences techniques des infrastructures [cyclables] en tenant compte de la réalité communale". La formulation est intéressante, mais ambiguë. On sait que les communes wallonnes doivent actionner pas mal de leviers financiers pour arriver à construire leur infrastructure cyclable, ce qui demande beaucoup de temps, d'énergie et de ressources humaines. Rationaliser les sources de financement n'est donc pas en soi une mauvaise chose. Par contre, un contrôle de qualité par le Service Public Wallon (SPW) doit être maintenu, pour éviter les dérives que l'on constate parfois dans le chef de certaines communes (aménagement inadaptés pour le vélo).

Vers une multimodalité facilitée ?

Les quelques lignes de la DPR 2024-2029 sur la multimodalité rejoignent pas mal de nos demandes récurrentes. Le Gouvernement veillera à la sécurisation et l'amélioration des cheminements piétons et cyclables vers les gares, mobipôles, mobipoints et arrêts de bus, ainsi que l'installa-

tion d'équipements vélo sécurisés et mobiliers urbains aux abords de ceux-ci. Il annonce également vouloir favoriser l'autopartage et le cyclopartage, notamment en facilitant l'implantation de ces services par des investisseurs privés, en ce compris dans les zones rurales et les périphéries des villes.

Quid de la sécurité routière ?

Le nouvel exécutif s'inscrit dans la "vision zéro" (morts) pour 2050. Il compte y parvenir en "mettant l'accent sur le changement durable des comportements sur nos routes". Si l'intention est bonne, la mesure phare préconisée par tous les experts en sécurité routière, à savoir la réduction des

vitesse à 30 km/h en agglomération et 70 km/h en dehors, ne s'y trouve pas. On évoque juste des "vitesses dynamiques adaptées aux conditions climatiques, moments et circonstances".

Pire, la seule mesure évoquée pour les cyclistes est de "plaider auprès des autorités fédérales en faveur du port de la casque pour les cyclistes et trottinettistes". En résumé, c'est à l'utilisateur vulnérable de se protéger, pas aux véhicules – de plus en plus lourds, massifs et puissants – de lever le pied ! Une philosophie dommageable qui revient à entériner la loi du plus fort sur nos routes.

Nous ne pouvons que déplorer que les vitesses réduites, qui contribuent au succès du vélo en Flandre et à Bruxelles, soient oubliées par la nouvelle DPR. La sécurité du cycliste est renvoyée aux "bons comportements des usagers" et à ses "équipements de protection".

Le GRACQ a déjà rencontré le nouveau ministre de la Mobilité, de la Sécurité Routière et des Travaux Publics, François Desquesnes (Les Engagés), pour s'assurer d'une politique vélo efficace et de moyens suffisants pour y arriver.

L. GOFFINET



¹ Le principe STOP opère une hiérarchisation des modes de transports, en mettant prioritairement l'accent sur les modes les plus universels et les plus durables : marche > vélo > transports publics/partagés > voiture privée.



L'électrification du parc automobile, un sujet aux multiples facettes

En Wallonie, communes et instances publiques constatent une demande accrue d'installation de goulottes de câbles au niveau des trottoirs. La raison ? Un besoin croissant des propriétaires de véhicules électriques ne disposant pas de garage de recharger leur véhicule devant leur domicile. Cette tendance, à laquelle s'ajoute le développement des bornes de recharge installées par les communes, interroge sur notre usage de l'espace public et sur les limites de l'électrification du parc automobile.

publiques et l'installation de **bornes de recharge**. De plus en plus de communes installent ces bornes, parfois même gratuites d'usage, et bien souvent dans les quartiers centraux. Dans une volonté de reconquête de l'espace des hypercentres au bénéfice des modes actifs (marche, vélo), et plus largement dans une ambition de recréer des espaces conviviaux et de rencontre, l'installation de ces bornes bloque l'opportunité d'apaiser nos centres (villes, bourgs et villages).

L'électrification globale du parc automobile actuel n'est pas une réponse aux problèmes de mobilité, tout au plus une réponse énergétique et de pollution atmosphérique. Il faudra donc plus largement réfléchir à une manière de réduire le nombre et la taille des voitures et rationaliser leur usage si l'on veut réellement influencer sur la mobilité automobile.

A. HAGENMULLER



Si installer une goulotte de câble devant chez soi ne signifie nullement que la place de stationnement soit réservée pour son véhicule, la multiplication de ces goulottes dans l'espace public crée néanmoins un risque de sanctuarisation. Dans nos villes en pleine mutation, où la mobilité et l'aménagement doivent être repensés, donner aux propriétaires d'un véhicule électrique la possibilité de le recharger librement devant chez eux participe à privatiser d'autant plus cet espace commun. On individualise de facto l'usage de l'espace tout en brouillant la frontière entre espace public et propriété privée.

Même si la commune pourra bien entendu suspendre l'accès à des bornes de rechargement dans le cadre d'un aménagement, la levée de boucliers de la part des riverains risque d'être d'autant plus importante et virulente. Et si l'opposition ne vient pas des riverains, ce sont les autorités publiques qui risquent de se censurer et de bloquer toute évolution de l'espace, de

peur d'entraver l'essor de cette mobilité électrique déclarée propre et vertueuse.

Un argument d'équité est également avancé par les partisans de ces installations de goulottes : selon eux, cela favoriserait l'accès à une voiture électrique pour les personnes qui ne bénéficient pas d'un garage ou d'une allée où stationner leur voiture. Les chiffres font pourtant balancer cet argument d'équité entre citoyens dans un autre sens : en Wallonie, dans les villes de plus de 100 000 habitants, plus du tiers des foyers ne disposent pas de voiture¹. À Bruxelles, c'est plus de la moitié des ménages². On peut dès lors s'interroger sur les modalités de partage de l'espace public entre les citoyens qui ont une voiture et ceux qui n'en disposent pas.

Si nous évoquons ici le stationnement latéral à la chaussée et l'installation de goulottes, il en va de même pour les **places**

1 Catalogue des indicateurs statistiques - WALSTAT (iweeps.be)
2 Source : Statbel

En région bruxelloise : interdiction partielle ?

À Bruxelles, la Commission Régionale de Mobilité s'est prononcée pour "une interdiction de recharge privée des véhicules électriques qui implique le passage de câble sur l'espace public". Ainsi, même la solution de la goulotte enterrée n'est pas préconisée. Seules les bornes de recharge publiques et celles installées dans l'espace privé "doivent être autorisées". La Commission ajoute que cette interdiction doit s'accompagner d'un mécanisme de contrôles et de sanctions ; et recommande d'améliorer la communication envers les particuliers et les entreprises sur l'installation de ces bornes et les interdictions existantes.

Code de la route : à vélo aussi

S'il ne doit pas disposer d'un permis de conduire pour circuler à vélo, le cycliste n'est pas dispensé de respecter le code de la route et les règles qui le concernent spécifiquement. En attendant que le nouveau Code de la voie publique entre en vigueur (septembre 2026), le GRACQ et Vias vous proposent une nouvelle édition de la brochure "Les cyclistes et le code".

Vous y trouverez toutes les règles qui concernent le vélo. Où rouler quand il n'y a pas d'infrastructure cyclable ? Quand peut-on rouler à deux de front ? Qui a priorité dans un sens unique limité ? Jusqu'à quel âge peut-on rouler sur un trottoir ? Connaître ses droits et ses devoirs est non seulement utile pour ne pas commettre d'infraction, mais aussi pour rouler de façon plus confiante.



La brochure, à mettre entre toutes les mains, est uniquement disponible en ligne. Découvrez-la sur : www.gracq.org/codede-laroute

Wallonie Cyclable : un tout nouveau portail



Cà y est, la Wallonie a (enfin) son portail vélo citoyen qui rassemble sur un seul site de nombreuses informations utiles : primes à l'achat, réseaux cyclables wallons, registre vélo MyBike, etc., avec un tas de liens vers des sites plus complets et un agenda unique pour tous les événements vélos en Wallonie.

Lancé dans le cadre du Plan Wallonie Cyclable, ce portail est un outil pratique qui centralise l'info vélo en Wallonie. Il a été conçu en partenariat avec de nombreux acteurs de la mobilité wallonne, dont le GRACQ, et simplifiera la vie de celles et ceux qui recherchent de l'info vélo.

<https://cyclable.wallonie.be>

Locky s'installe à Bruxelles

Nouveau venu dans la capitale, Locky est un dispositif de stationnement vélo avec système de verrouillage intégré. Il est équipé d'une alarme, et les utilisateurs bénéficient d'une garantie de remboursement en cas de vol. Le système fonctionne sur la base d'une application mobile qui permet de localiser les stations, de (dé)verrouiller le système et de recevoir une alerte en cas de tentative de vol. Si Locky entend répondre à un manque d'offre de stationnement public sécurisé, le GRACQ souhaite toutefois que l'accès au système ne soit pas exclusivement réservé aux détenteurs d'un smartphone connecté.

Ce nouveau système de stationnement n'est pas appelé à remplacer les arceaux vélo gratuits et accessibles à tou-te-s ni le stationnement sécurisé, disponible pour du stationnement long terme et qui assure une certaine protection contre les intempéries et le vandalisme. Il s'agit d'une offre supplé-

mentaire qui s'adresse plus particulièrement aux personnes qui n'osent pas se rendre à vélo dans certains lieux par peur de se faire voler leur deux-roues.

Deux ans pour convaincre

Locky dispose d'une période test de deux ans pour faire ses preuves. La réussite du système reposera notamment sur la couverture territoriale – et donc sur l'accueil que les communes réserveront à ce nouveau type de stationnement vélo.

À l'heure actuelle, 32 emplacements ont été installés sur 10 sites. L'objectif de Locky est de déployer 150 stations, soit 300 emplacements, d'ici la fin de l'année, et d'atteindre 300 stations (600 emplacements) d'ici l'été prochain.

F. CUIGNET

www.locky.bike



Infos pratiques :

Le service est actuellement facturé à l'usage (0,89 €/h – 4,45 €/24h – 15 premières minutes gratuites), mais un abonnement mensuel devrait être prochainement disponible. Les membres cotisants du GRACQ bénéficient de 15 heures offertes aux bornes Locky (contactez pascaline.lits@gracq.org). De quoi tester l'infrastructure et s'offrir quelques soirées resto/ciné/théâtre/concert l'esprit tranquille !



Quel avenir pour le système de vélos partagés Villo ?

La concession Villo! arrivant à son terme en 2026, Bruxelles Mobilité s'est posé la question de l'avenir du service public bruxellois de vélos en libre-service (VLS)¹. Sans grande surprise, Villo! se situe en queue de peloton parmi 20 métropoles européennes passées à la loupe. Là où les services les plus performants affichent une utilisation moyenne de 6,4 locations/vélo/jour (Paris, Barcelone), celle-ci est de 0,55 location/vélo/jour pour Villo!

La sous-performance du Villo! résulte d'une combinaison de facteurs, à commencer par le poids des vélos, peu compatible avec le relief bruxellois. Le système de batterie accessoire, lancé fin 2019, s'est avéré très peu convaincant. L'état des vélos est aussi pointé du doigt, tout comme les stations trop éloignées les unes des autres (400 m en moyenne). Ajoutons à cela un modèle de financement décrié ("vélo contre pub") et un opérateur bien peu concerné par la mobilité.

Si la fin du contrat liant JCDecaux et la Région peut être l'opportunité de faire évoluer le système de VLS, il est légitime de s'interroger sur sa pertinence à l'heure du *free floating* (sans stations fixes). Rappelons-le, les sociétés Bolt, Dott et Voi ont obtenu des licences de 3 ans pour déployer 7 500 vélos en *free floating* sur le territoire bruxellois.

De l'analyse régionale, il ressort qu'un système public conserve son intérêt, à condition d'y aller "plein pot", ce qui nécessiterait un investissement annuel évalué à 16 millions d'euros (soit l'entièreté de l'enveloppe actuellement dédiée à la politique cycliste). Le rapport recommande également le développement, en parallèle, d'un système de location longue durée, à l'image des *Vélocité* à Liège ou des *Véligo* à Paris, pour répondre à des besoins différents de ceux couverts par le VLS.

Un des enjeux majeurs pour le GRACQ sera l'inclusivité du futur système, inclusivité



Un des enjeux majeurs pour le GRACQ sera l'inclusivité du futur système

que l'on ne rencontre pas avec les systèmes en *free floating* actuels gérés par des opérateurs privés. En effet, si en théorie ces vélos peuvent être utilisés sur l'ensemble du territoire, leur répartition géographique très inégale concentre les usages dans certaines zones de la région et, en pratique, certaines communes ne sont pas desservies. Contrairement à un système public, il n'y a pas de maîtrise de la tarification et pas de garantie non plus de la pérennité du système : un opérateur privé peut, du jour au lendemain, cesser son activité comme cela s'est déjà vu par le passé. Enfin, l'utilisation des systèmes en *free floating* reste exclusivement conditionnée à la possession (et à la maîtrise) d'un smartphone connecté. Cela en restreint de facto l'accessibilité, d'autant plus quand on sait que 17% des Bruxellois-e-s n'utilisent pas ou rarement internet pour leurs déplacements².

F. CUIGNET



¹ BEROUD B., VAN ZEEBROECK B., PEDUZZI E., *Quel avenir pour le service public bruxellois de vélo en libre-service ? Synthèse de l'étude préparatoire pour le VLS de la Région de Bruxelles-Capitale en 2026 : Benchmark et recommandations*, [Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité], Avril 2024.

² Baromètre de la Mobilité – Enquête 2021, Bruxelles Mobilité.

Les festivals à vélo

Comme tous les étés, la Belgique a vibré aux sons et aux ambiances de nombreux festivals. Ces grands rassemblements soulèvent toutefois des questionnements logistiques et sociétaux liés à la gestion des déchets et aux émissions carbone. Les aspects de durabilité et donc de mobilité font partie des enjeux sur lesquels les organisateurs se penchent de plus en plus. Comme au GRACQ on aime la fête, mais qu'on aime surtout pouvoir s'y rendre à vélo, les groupes locaux sont de plus en plus souvent impliqués dans l'organisation d'événements de ce type pour proposer des solutions, une présence, un soutien.



Le Festival LaSemo à vélo... et en musique !

"L'équipe de l'asbl Pastoo, organisateur du festival LaSemo côté durable, nous a contactés par mail vers avril/mai, nous confirme Alexandra Garin du GRACQ Enghien. Nous avons été quelques membres du GRACQ Enghien disponibles et motivés pour encadrer un groupe de cyclo-festivaliers aller et retour Bruxelles-Enghien. Nous avons déjà participé à l'encadrement les années passées." Malgré la pluie estivale, l'ambiance du convoi était assurée par une remorque musicale, et une pause avec en-cas et boissons avait été prévue à mi-parcours, de quoi mettre les festivaliers dans l'ambiance au plus vite. La logistique bagages était assurée par

une camionnette déposant les affaires au camping du festival à l'aller, et à la gare du Midi au retour. Sur place, le parking vélo était protégé par des barrières, de quoi rassurer les cyclistes.

En marche depuis 2012, le festival de Ronquières proposait pour la première fois un "festival by bike", voyant les choses en grand avec, notamment, un T-shirt du festival offert aux festivaliers ayant fait le déplacement à vélo. "Nous avons déjà pris contact avec les organisateurs du festival en 2023, sans réponse de leur part, nous confient le GRACQ Nivelles et le GRACQ

Braine-le-Comte. Mais en 2024, le bénévole en charge des parkings vélo nous a contactés. C'est la première année que nous participons et le bilan est super positif. L'année prochaine, nous proposerons également la tenue d'un stand et d'un atelier vélo." Au total, le parking vélo a accueilli plus de 2 000 festivaliers. Une première édition auréolée d'un succès incontestable, preuve que la demande existe.

À Esperanzah, même bilan enthousiaste pour le GRACQ Namur qui assure le parking vélo depuis plusieurs années. "Nous étions bien situés, à l'entrée principale du festival. Nous avons fait la promotion de nos activités avec nos flyers et brochures, se réjouit Denis Lobet, du GRACQ Namur. Des dizaines de festivaliers sont venus chaque jour, et quasi une centaine le dimanche ! Il faut dire que c'est très agréable de venir à vélo le long de la Sambre."

Si quelques festivals font figure de pionniers en matière de durabilité, d'autres semblent malheureusement encore trop peu concernés par les questions d'accessibilité à leur site et d'offre de stationnement vélo sécurisé pour leur public. Gageons que les exemples des bons élèves sauront les inspirer.



Les cyclistes sont bien accueillis au festival Esperanzah.



Première action pour le GRACQ Fagnes Haute-Ambève

Dans le cadre du Festival Vibrations 2024, un événement qui vise à promouvoir la musique et l'essor de jeunes artistes, quelques bénévoles ont géré et animé, en collaboration avec la commune de Malmedy, un parking vélo gratuit et surveillé au cœur de la ville, à quelques pas de la cathédrale.

C'était la toute première action du nouveau groupe local GRACQ Fagnes Haute-Ambève qui a pour ambition de défendre et porter la voix de celles et ceux qui se déplacent à vélo dans les communes de Malmedy, Stavelot,

Stoumont, Trois-Ponts, Waimès et Lierneux. Le stand a permis de présenter l'association et de nouer des contacts enrichissants avec des passionnés de vélo.

C. RENIERS



Visé : les enfants donnent l'exemple



Traversée de la Meuse en bac, un moment attendu par les jeunes cyclistes.

En mai dernier, le GRACQ Basse-Meuse encadrait plus d'une centaine d'enfants et enseignants lors du Cycloncotour, un projet de sensibilisation autour du vélo mené par l'Espace+ du CHC-Liège, une plateforme de professionnels et bénévoles qui accompagnent des patients adultes et enfants atteints d'un cancer.

Un circuit d'une vingtaine de kilomètres devait permettre aux jeunes participants de 5e et 6e primaires de réaliser une boucle interfrontalière autour de la Meuse au départ de la clinique de Hermalle-sous-Argen-

teau. Hélas, si les premiers encadrants du GRACQ arrivent bien au départ à 8h30, les écoles hésitent à venir, car la météo s'annonce difficile.

Un briefing avec les organisateurs et les écoles s'improvise. Le bulletin météo donne une fenêtre de 4 heures maximum avant le retour en force de la pluie. On discute, on modifie le timing, les groupes, le tracé, mais on décide d'y aller et de maintenir le passage sur la Meuse par le bac de Lanaye. C'est en effet un endroit stratégique pour se retrouver aux Pays-Bas, et cette traversée est très attendue par les enfants.

L'incroyable détermination de tout le monde dompte alors la météo pendant quelques heures.

Les enfants assurent parfaitement les tracés et terminent heureux et enchantés. L'humoriste belge Isabelle Hauben, présente elle aussi, soutient les participants par sa gentillesse. À peine le dernier circuit terminé, le ciel s'assombrit de nouveau et les bénévoles du GRACQ raccompagnent un groupe jusqu'à son école, car la traversée de Visé à vélo est difficile et le ciel menace sérieusement.

Un grand bravo aux enfants, enseignants, organisateurs et encadrants du GRACQ Basse-Meuse, qui n'ont rien lâché et ont permis aux enfants de vivre une belle aventure à vélo !

V. BERNIER



Le soleil de Marseille dans les bureaux du GRACQ

Contacté par Cyclotopia, une toute jeune association dont l'objectif est de rendre plus accessible la pratique du vélo à Marseille, le GRACQ a rencontré les représentantes de l'association marseillaise dans le courant du mois de mai. Créée en 2021, leur jeune équipe souhaitait partir à la rencontre d'associations actives dans le monde du vélo dans le but de s'inspirer et développer leurs actions de sensibilisation, de formation et d'accompagnement.

Bénéficiant du programme européen Erasmus+ proposé aux organisations actives dans les domaines de l'éducation, la formation, la jeunesse ou le sport, Cyclotopia a pu partir à la rencontre d'autres initiatives

européennes. La délégation a ainsi posé ses valises à Barcelone, et ensuite à Bruxelles où le GRACQ l'a accueillie et a partagé avec elle divers contacts d'associations partenaires. Un moment riche en échanges où les deux équipes ont pu s'interroger notamment sur les différentes manières d'impliquer davantage de femmes et de personnes issues des minorités au sein d'associations vélo. Les représentantes de Cyclotopia ont ensuite assisté à une formation "À vélo dans le trafic", tandis qu'une plus petite délégation est revenue en juillet pour passer une après-midi entière en compagnie de Florine Cuignet, chargée de politique bruxelloise au GRACQ, pour mieux comprendre certaines questions d'aménagement à Bruxelles.



Une expérience enrichissante qui ouvre des portes sur de potentiels futurs projets... Et si le GRACQ partait également explorer ce qui se fait ailleurs en Europe pour le vélo ?

A. JIMENEZ

Apprendre à créer son itinéraire vélo



Alors que les cigales entamaient leur chant estival et que nos guiboles commençaient à sérieusement démanter, le GRACQ organisait début juillet l'atelier "Je crée mon itinéraire vélo sur Komoot".

Que ce soit pour créer des itinéraires utilitaires, de petites excursions ou de grands voyages, Komoot est une application qui offre de multiples fonctionnalités, même dans sa version gratuite. Il est possible de partir d'itinéraires existants, les améliorer ou en créer de toutes pièces.

C'est Katia, mieux connue sur les réseaux sociaux sous le nom de "la Nomade Sédentaire", qui a animé l'atelier et a permis à la dizaine de participantes et participants de se familiariser à l'outil. De la totale découverte de l'application à l'envie de peaufiner ses connaissances, toutes et tous partageaient un désir commun : l'escapade à vélo.

Reconnu en Éducation Permanente en Axe 1 (participation, éducation et formation citoyenne), le GRACQ programmait cet atelier dans la droite ligne de la thématique "Mobilité durable : pour la fin du tout à la voiture". "Je crée mon itinéraire vélo sur Komoot" invitait en effet à questionner nos modes de déplacement vacanciers et à se conscientiser sur notre capacité d'action. Une belle manière d'inviter les citoyennes et citoyens à se mettre en mouvement pour transformer la société !

A. JIMENEZ

Bon à savoir : Les membres cotisants du GRACQ bénéficient d'un pack région de leur choix dans l'application Komoot. Pour en bénéficier, écrivez à pascaline.lits@gracq.org.



Burgdorf, une ville suisse conviviale

C'est l'histoire d'une famille belge qui a fait le choix de s'expatrier sans voiture dans une bourgade de Suisse alémanique. Son vœu : y vivre, avec leur enfant, une mobilité douce effective. Après une expérience de presque deux ans, ils témoignent de la douceur de vivre qu'ils ont ressentie dans le milieu urbain apaisé de Berthoud/Burgdorf.

Comment avez-vous déniché cette ville, peu connue ?

Violaine Crutzen-Meurens : Nous avons comme critère d'habiter dans une petite ville prévue pour la marche et le vélo au quotidien, à deux pas d'un environnement naturel que nous pourrions explorer librement. Nous aimons les paysages de montagne, mon mari pour les parcourir et moi, parce que je les trouve inspirants. Le contexte suisse a rapidement orienté notre recherche. Burgdorf, bourgade de ± 15 000 habitants dans le canton de Berne, a été élue plusieurs fois la ville la plus cyclophile de Suisse. Notre choix était fait.

Pourquoi Burgdorf est-elle une ville modèle pour vélos et piétons ?

VCM : C'est le fruit d'un long et judicieux processus soutenu par le slogan "Langsam, freundlich, sicher" (lente, accueillante, sûre). Dans les années '90 est née la volonté de créer une nouvelle culture de la mobilité à Burgdorf. Une grande campagne de communication et de sensibilisation a été lancée par la ville, en proposant une collaboration active – "Machen Sie mit !" (Participez !) – aux habitants, associations de quartier et commerçants. Il était question de mettre l'accent sur la mobilité non-motorisée, de créer des zones de trafic apaisé, ainsi qu'une "Flanierzone" (zone à priorité piétonne) au centre-ville. Le scepticisme de départ évacué, le succès du programme reconnu, le plan de mobilité douce a été élargi à d'autres zones et la vitesse maximum est même passée de 30 à 20 km/h. Une vélostation à dimension sociale a pris place à côté de la gare principale. En partenariat avec les supermarchés, elle propose, par exemple, un service de livraison de courses à domicile (projet de réinsertion pour un public fragilisé).

Comment avez-vous vécu cette mobilité douce au quotidien ?

VCM : Les Suisses allemands ont une culture de l'extérieur, un rapport étroit à la nature. En tant que parents, nous avons été séduits par l'importance pour les plus jeunes (dès quatre ans) de pouvoir se rendre à l'école de leur quartier et aux activités extra-scolaires en toute autonomie : à pied, en trottinette ou à vélo. De cette culture émergent un respect pour le bien commun et une gestion durable de l'espace public. Notre fils rentrait de la garderie pieds nus (!), les ados évoluent sur leur vélo par tous les temps, la charrette enfant est un objet commun dans le décor urbain. Un réseau de voies secondaires piétonnes et cyclables parcourt aussi la ville et mène rapidement aux deux gares dont elle est pourvue. Mon employeur architecte mettait à disposition de l'équipe un vélo électrique. Les rues libérées de l'encombrement des voitures laissent ainsi la place belle à la végétation et aux jeux des enfants. Grâce à un marquage au sol créatif et peu coûteux, les carrefours et les



rues à priorité piétons-vélos sont clairement identifiés. Enfin, le trafic ralenti agit sur le confort auditif des habitants. Nous n'y avons jamais senti la nostalgie de la voiture.

Le mot de la fin ?

VCM : Il faudrait voir défiler à Burgdorf des délégations belges qui viendraient s'inspirer de ce modèle économe en moyens mais riche en convivialité. Là-bas, la cohabitation harmonieuse des usagers n'est plus une utopie.



Les Olympistes parisiennes

© CANVA

Pour atteindre son objectif de réduire de moitié les émissions polluantes liées à l'organisation des Jeux Olympiques à Paris, les organisateurs ont fait la part belle au vélo. Pistes cyclables, stationnement sécurisé, Vélib' supplémentaires... La promesse de faire de Paris "les premiers JO 100% cyclables" a été en grande partie tenue, et les associations cyclistes s'en réjouissent.

VILLE DE PARIS



Un réseau de pistes cyclables est aménagé afin de relier les principaux sites des épreuves olympiques. Ici le pont du Carrousel à Paris. (Visuel Ville de Paris)

Des sites 100% accessibles à vélo ? C'est le pari inédit des Jeux de Paris 2024. Mais cette ambition n'aurait sans doute pas pris corps sans l'action inlassable des associations de cyclistes¹. Cet extrait du journal "Le Parisien" rappelle assez bien qu'en France comme ailleurs, les associations vélo dont la force est essentiellement bénévole font avancer les choses concrètement.

Rassemblant 42 associations, le Collectif Vélo Île-de-France s'est mobilisé pour que les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 soient une opportunité pour le vélo. Depuis le début de la campagne, le Collectif portait trois demandes pour des Jeux cyclables : des itinéraires cyclables continus et sécurisés pour accéder aux sites ; du stationnement sécurisé en quantité suffisante aux abords des sites de compétition et un nombre conséquent de

vélos à la location pour les spectateurs. L'ensemble de ces réalisations étant destinées à être pérennisées ou redistribuées sur le territoire parisien au terme des JO.

Comme partout, demander est une chose, être entendu en est une autre. Le Collectif a donc mené une action d'interpellation baptisée "Flamme Olympique". Sous la forme d'un relais de flamme entre les sites olympiques, l'action avait pour objectif d'interpeller les décideurs publics sur la résorption des coupures cyclables afin d'accéder aux sites olympiques. Six mois après l'action "Flamme Olympique", le Collectif a de nouveau interpellé les pouvoirs publics en réalisant un classement des sites olympiques en fonction de leur niveau d'accessibilité à vélo, selon trois critères : la continuité cyclable aux abords du site, le stationnement disponible et la présence de vélos en libre-service².



Un Collectif Vélo impliqué

Partie prenante du groupe de travail sur le vélo de la Délégation Interministérielle aux Jeux Olympiques et Paralympiques (DI-JOP), le Collectif Vélo Île-de-France a participé aux réunions rassemblant toutes les collectivités concernées et a plaidé pour des itinéraires cyclables directs et sécurisés vers tous les sites. Ceux-ci sont des lieux emblématiques de la Ville : la Place de la Concorde, la Défense, la Tour Eiffel, le Stade de France... Le Collectif est également intervenu au Comité interministériel



© CANVA



riel stratégique des mobilités pour les Jeux olympiques et paralympiques³.

Une opposition ordinaire

Repenser la mobilité en ville et imaginer de nouveaux aménagements cyclables ne convainc pas tout le monde. L'apparition rapide de pistes cyclables en irrite même certains. En banlieue parisienne, des voix s'élèvent pour demander la suppression de certaines de ces nouvelles pistes cyclables réalisées en vue des JO. La rhétorique des pétitions est la même que chez

nous : "anti-écologiques et anti-démocratiques", ces pistes entraîneraient une "insécurité routière croissante qui dégrade les conditions de circulation pour tous les usagers de la route"⁴. Une ritournelle lassante qui semble apparaître partout où on décide de supprimer une voie de circulation automobile ou une place de stationnement sur une voie publique encore largement favorable à la voiture.

Des pouvoirs publics volontaires

Depuis quelques temps déjà, Paris a pris un virage ambitieux en termes de mobilité, jusqu'à devenir un exemple pour de nombreuses autres capitales européennes. Au-delà de cette tendance positive, divers facteurs ont poussé les autorités publiques à faire preuve d'exemplarité au moment d'organiser ces JO : les accords historiques de Paris sur le climat en 2015, par exemple, ont donné à la ville-lumière un statut particulier à maintenir. Le fait que l'organisation d'un tel événement mondial soit un coup de projecteur énorme a aussi sans doute renforcé la volonté des élus d'en faire un maximum.

Dans ce contexte favorable, les demandes des associations cyclistes ont pu être entendues, pour le plus grand bonheur des cyclistes parisiens qui pourront, longtemps encore après la clôture des jeux, bénéficier des investissements réalisés.

Un résultat pérenne

Si tout n'a pas pu être réalisé comme l'aurait souhaité le Collectif Vélo Île-de-France, le résultat final semble malgré tout représenter un héritage majeur pour les Parisiens. Sans entrer dans le détail des chiffres (nombre de kilomètres de pistes cyclables, de passerelles, d'arceaux vélo ou de vélos partagés supplémentaires), l'aperçu des réalisations effectuées dans un timing si serré laisse effectivement rêveur. Le Collectif Vélo Île-de-France déclare d'ailleurs avec enthousiasme que le vélo est le grand gagnant de ces jeux : "[...] tout n'est pas rose [...] mais on est enthousiastes car, [...] grâce aux Jeux, les cyclistes francilien-ne-s ont gagné une bonne trentaine de kilomètres de nouvelles pistes et des passerelles fort utiles pour les déplacements du quotidien !"⁵

G. DE MEYERE

1 Paris 2024 : "Les Jeux olympiques seront la vitrine de la politique cyclable de la France", Sebastian Compagnon, in Le Parisien, 23/05/24

2 L'action "Flamme Olympique" n'est pas sans rappeler le passage de relais réalisé par les bénévoles du GRACQ pour demander des infrastructures sécurisées le long de la N4, tandis que le classement des sites olympiques rappelle quant à lui le classement des communes par le baromètre cyclable réalisé en France par la FUB, et en Wallonie par le GRACQ .

3 Rapport d'activité 2022 – Collectif Île-de-France

4 "Suspension des pistes cyclables anti-écologiques et anti-démocratiques à La Courneuve !" par le Collectif Usagers VOIE PUBLIQUE

5 "Le vélo, grand gagnant des Jeux olympiques et paralympiques", Marie Wehner, 11/07/24, in <https://velo-iledefrance.fr>



Vélo, boulot, dodo : le vélotaf* en Belgique

"C'est plus rapide", "C'est moins cher", "Je maîtrise mieux mon temps de trajet"... Les adeptes du vélotaf sont unanimes : les petits inconvénients de météo ou de dénivelé ne briseront pas leur élan. Sont-ils nés sur un vélo ? Absolument pas. La majeure partie d'entre eux ont, un jour ou l'autre, "franchi le pas". À quoi ressemblent ces travailleurs et travailleuses ? Qu'est-ce qui les a décidés à troquer la voiture ou les transports en commun pour le vélo ? Quels étaient leurs appréhensions au départ ? Et surtout... est-il possible d'en convaincre davantage ?*



Selon une enquête Bemob réalisée sur la période 2022-2023¹, 32 % des Belges utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile-travail, que ce soit pour effectuer l'ensemble du trajet ou seulement une partie de celui-ci, afin de rejoindre les transports en commun par exemple. Si ce chiffre laisse rêveur, au quotidien, ce serait plutôt un Belge sur six qui vélotaffe sur son trajet complet. On constate également une disparité au niveau des régions avec, sans surprise, une région flamande largement en tête. Faire progresser ce chiffre est possible et la marge de manœuvre est grande, à condition d'analyser les freins à la pratique du vélo pour y apporter des solutions structurelles.

Vélotaf :

Mot de l'année 2022 en Belgique francophone, "vélotaf" trouve son origine dans le mot argotique "taf" qui signifiait au XIX^e s. "part du butin", puis "job, travail". Le verbe "vélotaffer" se conjugue à tous les temps (et toutes les météo) et signifie "se rendre au travail à vélo". Il ne s'applique donc pas aux travailleurs à vélo (livreurs à vélo). Anecdote intéressante : arrivé en seconde position, "cyclostrade" aurait pu être le mot de l'année 2023. La phrase "Nous voulons des cyclostrades pour vélotaffer !" pourrait-elle devenir la revendication de l'année 2024 ?



Des feins et des leviers

La distance, la météo, la crainte du vol sont autant de freins à la mise en selle. Dans le cas du vélotaf, certaines réponses peuvent être apportées par les entreprises, mais des décisions d'ordre politique sont également attendues pour encourager les Belges à se rendre au boulot à vélo.

► La distance

Si l'essor du vélo électrique permet d'abolir certaines appréhensions au niveau des distances, des infrastructures cyclables directes et sécurisées peuvent rendre attractifs les trajets les plus longs. La cyclostrade le long de la N275 entre la Hulpe et Bruxelles ou la future piste sécurisée le long de la N4 entre Wavre et Namur sont des exemples d'une mobilité vélo mieux prise en compte par les décideurs publics. Avec leurs tracés rectilignes, ces infrastructures sont le fruit de demandes répétées du GRACQ. Elles sont aussi le signe de mentalités qui évoluent et considèrent (enfin) le vélo comme un outil de déplacement, et non plus uniquement comme un objet de loisir ou de détente. Actuellement, si 50 % des déplacements se font à pied ou à vélo en dessous de 5 km, cette proportion tombe à 19 % entre 5 et 15 km alors qu'à

partir de 30 km de distance, l'usage de la voiture comme moyen de transport principal diminue au profit du train².

► La météo

Que ce soit par la pluie de l'automne ou la chaleur de l'été, arriver trempé au travail n'est agréable pour personne et cet inconfort est régulièrement pointé du doigt par les personnes qui n'osent pas vélotaffer. Offrir à ses employés un espace pour prendre une douche est donc un geste qui sera apprécié des vélotaffeurs et qui rassurera les néophytes, même si ce levier ne semble pas prioritaire pour encourager la mobilité vélo vers les entreprises. En 2016, le SPF Mobilité croisait les mesures en faveur des cyclistes prises par les entreprises avec leur part modale vélo ; de façon étonnante, les vestiaires et les douches, souvent réclamés, ne semblent contribuer que très peu à l'augmentation de la pratique du vélo... contrairement à l'indemnité vélo et à un parking vélo abrité.

► La crainte du vol

La crainte du vol reste une préoccupation majeure des cyclistes. Rien d'étonnant quand on sait qu'environ 80 vélos sont déclarés volés chaque jour en Belgique (30 000 par an), et que ce chiffre

ne représente qu'une petite partie des vols réellement commis. Ajoutons à cela le prix élevé de certains modèles, et on comprendra aisément la réticence à laisser son vélo stationné huit heures par jour dans un endroit non sécurisé. Offrir à ses travailleurs un stationnement couvert, sûr et simple d'accès est un levier essentiel pour améliorer la mobilité de son entreprise. Pour les trajets intermodaux, la solution se trouve à nouveau au niveau politique. Proposer du stationnement sécurisé dans les gares est indispensable pour encourager la combinaison train-vélo. L'enquête Bemob affirme d'ailleurs que les cyclistes francophones seraient prêts à payer en moyenne 10,5 € par mois pour en bénéficier (plus de 2 € de plus que la moyenne nationale). Preuve s'il en fallait que la problématique du vol préoccupe grandement les cyclistes.

► Les avantages financiers

Économique et efficace, le vélo dispose d'atouts indéniables pour le travailleur. Certaines décisions politiques parviennent cependant à rendre cet attrait financier moins grand. En donnant aux entreprises des avantages fiscaux considérables pour subsidier le système des voitures-salaires, la Belgique encourage depuis des années l'usage de

l'automobile. Si les entreprises y trouvent un moyen facile de réduire leurs coûts salariaux tout en améliorant leur attractivité sur le marché de l'embauche, notre système social paie quant à lui une double facture. Avec plus d'un demi-million de voitures-salaires recensées³, nos impôts servent à la fois à combler le manque à gagner fiscal et à payer le prix des externalités négatives : encombrement, insécurité routière et pollution. Autant d'effets qui, conséquence supplémentaire, portent préjudice à la pratique du vélo et alimentent une spirale négative.

Dans un rapport récent, le SPF a relevé que des voitures-salaires sont désormais accordées à 14 % des travailleurs, contre 7 % il y a 15 ans. Une explication, parmi d'autres, à la faible décroissance des déplacements en voiture en Belgique, voire à leur croissance en Wallonie. Au total, on estime le bonus fiscal profitant à la voiture entre 2 à 4 milliards d'euros par an.

À l'heure actuelle, le système des voitures-salaires s'est orienté vers la voiture électrique sans jamais être remis en question. Le GRACQ demande un système plus juste et plus vertueux pour tous : supprimer les voitures-salaires et rendre les déplacements à vélo moins pénalisants pour les travailleurs. Si des avancées importantes ont vu le jour ces dernières années, une indemnité vélo uniforme, obligatoire et sans condition n'est toujours pas de mise sur l'ensemble de la Belgique⁴.

Un accompagnement bienvenu

La sensation de gaspiller son temps enfermé dans les embouteillages, couplée parfois au souhait d'adopter une mobilité plus durable, ne sont pas toujours suffisants pour franchir le pas du vélotaf. Les freins mentaux sont solidement ancrés et le changement difficile à envisager. C'est souvent l'exemple d'un-e ami-e ou d'un-e collègue qui déclenchera un premier trajet domicile-travail à vélo. Un témoignage extérieur mais proche permet de bousculer ses fausses croyances et de transformer sa réserve par de l'envie et de la curiosité. D'autant qu'outre les conseils pour l'équipement et les itinéraires, les vélotaffeurs



Les freins mentaux sont solidement ancrés



convaincus communiquent souvent une énergie positive !

À côté de ces ambassadeurs vélo du quotidien, certains acteurs de la mobilité travaillent directement avec les entreprises pour permettre aux employés de franchir ce premier pas. Une association comme Pro Velo propose par exemple un accompagnement spécialisé pour diriger l'entre-

prise vers une mobilité plus durable. Elle identifie le nombre d'employés qui habitent à une distance accessible à vélo ainsi que les freins et les motivations de chacun pour définir le potentiel de l'organisation. Ensuite, elle détermine un plan d'action permettant d'atteindre les objectifs de l'entreprise, soit une liste d'outils visant à inciter à la pratique du vélo. Une indemnité vélo, du stationnement sécurisé ou des douches font partie des clés qui peuvent donner aux travailleurs le déclic nécessaire. Un volet communication permet enfin de répondre aux questions et soulever les points d'attention éventuels, tandis que les aspects pratiques sont également solutionnés par des offres de prêt de vélo ou de leasing.





En Wallonie, dans le cadre du plan "Wallonie Cyclable", l'opération Tous vélo-actifs est menée sur le terrain depuis 2017 par la Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises. Elle s'adresse aux organisations de plus de 100 personnes disposant d'un potentiel cycliste d'au moins 20 travailleurs habitant à moins de 15 km de leur lieu de travail. L'approche est sensiblement la même que celle proposée par Pro Vélo et permet l'octroi d'un label officiel "vélo-actif", remis sur la base d'une évaluation réalisée par un auditeur externe. À ce jour, plus d'une centaine d'institutions ont bénéficié du soutien de *Tous vélo-actifs*, dont Ethias, Engie, l'Université de Liège ou encore AG assurance.

En Flandre, le Fietsersbond a mis sur pied en 2009 le projet *Bike to Work*, un programme de motivation en ligne qui a poursuivi pendant 15 ans le même objectif de rendre les déplacements domicile-travail plus durables dans les entreprises, principalement au nord, mais aussi au sud du pays. *"En 2023, tous les utilisateurs de Bike to Work ont encore enregistré plus de 16 millions de kilomètres à vélo pour se rendre au travail, précise Thomas Deweer du Fietsersbond. Cela représente une économie de près de 3 000 tonnes de CO²."* Malgré ces chiffres enthousiasmants, *Bike to Work* ne sera plus relancé en 2024. *"Avec l'émergence des nombreuses applications "Mobility as-a-service" (MAAS) qui ont pris en charge la plupart des services, ce travail pionnier du Fietsersbond n'est plus nécessaire",* explique Thomas Deweer qui précise toutefois que le Fietsersbond restera un acteur important dans la mobilité vélo des travailleurs néerlandophones : *"Le Fietsersbond va bientôt réformer radicalement ses services et ses offres aux employeurs. Nous nous dirigeons vers une plus grande coopération avec les entreprises, où nous offrirons des conseils sur mesure et défendrons le vélo ensemble, en tant qu'alliés."*

La Flandre sous la loupe

En Flandre, le Fietsberaad (centre de connaissance pour la politique vélo) publie tous les deux ans le "Fiets DNA", un rapport largement basé sur une enquête menée auprès des cyclistes et des communes. Un puits d'informations dont est malheureusement dépourvue la Wallonie, qui ne peut compter que sur certaines enquêtes fédérales du SPF Mobilité et sur le baromètre wallon du GRACQ (où les trajets domicile-travail ne sont toutefois pas analysés spécifiquement). Le "Fiets DNA" nous apprend par exemple qu'au nord du pays, un navetteur à vélo sur 5 parcourt plus de 30 km par jour et que les raisons évoquées par les navetteurs d'utiliser le vélo sont loin des clichés du bobo idéaliste : l'avantage financier est présenté en premier atout, suivi par sa flexibilité qui simplifie le planning journalier. Enfin, la rapidité du vélo vient clore un podium où les préoccupations environnementales figurent au tout dernier rang avec les aspects santé ou détente. En Flandre, le vélo, c'est un moyen de transport économique, rapide et efficace. Punt.



Le GRACQ joue aussi un rôle concret dans la mobilité des travailleurs



Grâce au soutien du SPF Mobilité et Transport, le GRACQ joue aussi un rôle concret dans la mobilité des travailleurs au travers de son projet *Cycling to Work*⁵. Le projet a pour objectif de transmettre les bons réflexes à avoir pour circuler à vélo dans le trafic en toute confiance, mais aussi de rendre les vélotafeurs autonomes au niveau de la mécanique et de l'entretien de leur vélo. La force du projet repose sur l'accompagnement et la mise en action d'un réseau de citoyens-pédagogues bénévoles qui,

formés en amont, disséminent largement le projet en régions wallonne et bruxelloise. *"Avec le projet Cycling to Work, nous ciblons les personnes qui ne se sentent pas à l'aise dans leurs déplacements à vélo, précise Alexandra Jimenez, chargée de mission au GRACQ. Cela nous permettra de réaliser une analyse de l'impact de la formation."* Pour Renaud Staner, animateur des groupes bruxellois du GRACQ, l'objectif est de proposer des formations de base en mécanique vélo et en pédagogie dès novembre 2024. La philosophie est donc l'échange et le partage de connaissances puisqu'une fois formés, ces moniteurs donneront à leur tour des mini-formations en mécanique vélo à d'autres personnes.

G. DE MEYERE



1 <https://mobilit.belgium.be/fr/publications/bemob-les-deplacements-domicile-travail-en-2022-et-en-2023>

2 <https://mobilit.belgium.be/fr/news/enquetes-bemob-toujours-plus-de-belges-velo>

3 "Combien de voitures de société en Belgique, qui en profite et qui y perd ?", Guillaume Woelfle, 22/03/24, in www.rtf.be

4 Lire à ce sujet : <https://www.gracq.org/indemnité-velo>

5 <https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/appels-projets/cycling-work>

Matériel

SWEEL, l'appli qui comptabilise vos déplacements domicile-travail

Jean-Paul de Ville est un entrepreneur bruxellois. Business developer et concepteur d'applications pour smartphones, il a notamment créé l'application Covid pour le Gouvernement belge. Durant le confinement, son amour pour le vélo l'amène à réfléchir à une solution pour encoder ses déplacements professionnels à vélo comme notes de frais. L'application s'appelle SWEEL, et son concepteur nous en parle.



Jean-Paul de Ville : un cycliste convaincu

D'où vous est venue l'idée de créer SWEEL ?

Jean-Paul de Ville : Étant indépendant, je devais encoder manuellement chaque trajet à vélo. Mais quand on a beaucoup de rendez-vous clients, cela devient vite pénible et fastidieux. J'ai donc voulu créer une application qui puisse tourner en arrière-plan et de manière totalement automatique pour faire ce travail à ma place et consacrer mon temps à autre chose de plus intéressant.

SWEEL, c'est quoi exactement ?

JPdV : SWEEL s'adresse aux travailleurs et travailleuses à vélo, mais aussi aux entreprises qui encouragent la mobilité active. C'est une application mobile qui permet de recevoir des rapports kilométriques précis et conformes aux règles fiscales pour l'employeur de manière totalement automa-

tique. Une particularité de SWEEL est qu'il n'est plus nécessaire d'ouvrir d'application : le capteur de déplacement du téléphone et notre IA (intelligence artificielle) permettent l'enregistrement automatique des trajets à vélo. Il suffit donc de monter sur son vélo et SWEEL fait le reste du boulot !

L'application fournit donc un document récapitulatif ?

JPdV : Oui. Vous pouvez télécharger vos notes de frais dans les formats PDF, CSV et Excel. Nous avons facilité le respect des exigences de votre administration fiscale locale en vous permettant de personnaliser vos déclarations en conséquence. Pour les indépendants, l'application envoie même directement la note de frais dans leur comptabilité.

SWEEL est-il gratuit ?

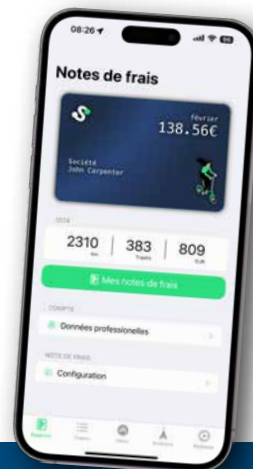
Après un certain volume de kilomètres encodés, une fenêtre pop-up s'affiche pour informer que l'application devient payante¹. Cela permet aux utilisateurs de tester le produit et de voir s'ils en sont satisfaits avant de commencer à payer. Les membres cotisants du GRACQ bénéficient par contre d'un code permettant de conserver la formule gratuite.

Quelle est la philosophie derrière le projet ?

JPdV : Mettre encore plus le vélo en avant dans le monde du travail. C'est un fantastique outil : il optimise votre temps de déplacement, il rend vos journées plus agréables, il vous fait bouger et il vous fait gagner de l'argent. Depuis 2024, on est passé à 0,35 €/km. Ça commence à faire

des sommes importantes : on peut maintenant déduire jusqu'à 3 500 €.

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE



SWEEL en quelques lignes :

- Enregistrement automatique de vos trajets à vélo, même sans ouvrir l'application.
- Accès à un rapport personnalisable de vos trajets, téléchargeable en format PDF, CSV ou Excel, prêt à remettre à votre employeur.
- Vos notes de frais sont prêtes en temps réel et sont directement envoyées dans votre compte.
- Dashboard personnalisé avec votre musique, vos rendez-vous, un système GPS dédié au vélo... et plein d'autres fonctionnalités.
- Plus d'infos sur <https://app.sweel.com/fr/be/>

1 3,99 €/mois ou 29,99 €/an

Pêle-Mêle

Rencontre littéraire : Sofia Giovandetti

Autrice bruxelloise, Sofia Giovandetti publie "L'agence des miracles" en 2021 qui obtient le prix du roman bien-être suivi de "La stripteaseuse et le chasseur de nuages" en 2022. Cette année, elle revient avec "Comment j'ai résolu l'épineux problème du changement climatique (et trouvé l'amour)". Dans ce nouveau roman, Tina, victime d'éco-anxiété, décide de reprendre sa vie en main... Sans trop en dévoiler, cela passera entre autres par le vélo !

On devine dans votre livre une part autobiographique. Depuis quand faites-vous du vélo ?

Sofia Giovandetti : Petite confiance : dans mon couple, le grand amateur de vélo, c'est plutôt mon mari ! Il m'a même offert un vélo électrique il y a quelques années, car il en avait marre de me voir peiner dans les montées ! C'est lui qui m'a poussée à en faire... comme l'héroïne du livre, Tina. Mon mari et moi avons rejoint le GRACQ parce que nous rêvons d'une ville moins polluée et moins embouteillée.

Votre héroïne Tina se décide à enfourcher son vélo lors d'une grève des transports publics. Est-il difficile de changer ses habitudes sans contrainte ?

SG : Oui. On peut rouler en voiture ou prendre le bus toute sa vie sans se rendre compte de la liberté que le vélo procure. Parfois une grève fait la différence, et on se demande pourquoi on n'a pas commencé avant.

Tina n'est pas anti-vélo à la base, mais elle ne semble franchement pas à l'aise dans la circulation ni y trouver du plaisir. Quelle est votre opinion sur la pratique du vélo à Bruxelles ?

SG : Je suis exactement comme Tina ! Pas vraiment à l'aise. À Bruxelles, on ne peut malheureusement pas se sentir tout le temps en sécurité, même si beaucoup d'efforts ont été faits ces dernières années¹.

Les associations cyclistes disent souvent "Faites des infrastructures cyclables, les cyclistes viendront!". Dans votre roman,



Johan, cycliste convaincu, défend l'inverse et déclare "Les politiques, il faut leur prouver qu'on est prêts à changer". Faut-il selon vous incarner le changement au lieu de l'attendre ?

SG : L'objectif avec ce livre est de montrer qu'on peut être plus heureux en changeant ses habitudes, y compris en roulant à vélo plutôt qu'en prenant sa voiture. Ça, j'y crois dur comme fer. Mais c'est certain que les infrastructures cyclables jouent un rôle fondamental dans nos choix ! Si les cyclistes "hardcore" comme Johan (ou mon mari) feront toujours du vélo, on doit rendre la vie plus facile à des cyclistes comme Tina (ou moi). Si on se fait frôler par des voitures tous les dix mètres avenue Louise, on se rend naturellement moins compte du bonheur que c'est de rouler à vélo. La phrase de Johan, c'est surtout un appel à se mobiliser pour obtenir ce bonheur-là.

Votre roman est un voyage initiatique, mais la rencontre amoureuse semble se faire autour de cette question du vélo et de la mobilité. Était-ce une volonté de votre part ?

SG : Ce livre, c'est l'histoire d'un cheminement de l'éco-anxiété vers la "sobriété heureuse", traité avec humour et légèreté. La rencontre amoureuse se fait autour d'une volonté de s'entraider dans cette galère de l'éco-anxiété. Johan est déjà passé par là et c'est naturellement qu'il veut aider Tina à

s'en sortir. Il a opéré des changements qui l'ont rendu plus heureux. Ça concerne la nourriture, les voyages...et bien sûr le vélo.

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE



TROIS EXEMPLAIRES DÉDICACÉS DE CE LIVRE SONT À GAGNER !

Écrivez-nous un mail avec votre nom à mag@gracq.org. Les premiers à répondre seront les premiers servis.

"Comment j'ai résolu l'épineux problème du changement climatique (et trouvé l'amour)" est disponible en numérique sur toutes les plateformes au prix de 4,99 € (Fnac, Kobo, Club...) et dans sa version papier sur Amazon.fr au prix de 14,90 €.

¹ Si vous aussi, vous ne vous sentez pas à l'aise dans le trafic, les formations À vélo dans le trafic du GRACQ vous donnent des trucs et astuces concrets pour aborder la circulation en toute sérénité ! www.gracq.org/formations-velo-dans-le-traffic

Partagez votre avis sur le GRACQ Mag



Notre GRACQ Mag fera bientôt peau neuve. Aidez-nous à l'évaluer afin de vous proposer un nouveau magazine encore plus proche de vos attentes.

Je suis

- Un lecteur Une lectrice

J'ai :

- Entre 20 et 30 ans Entre 31 et 40
 Entre 41 et 50 Entre 51 et 60 + de 60 ans

Lecteur-trice fidèle :

je lis tout ou une grande partie du GRACQ Mag.

Lecteur-trice sélectif-ve :

je picore dans le Mag certains articles qui attirent mon attention.

Lecteur-trice occasionnel-le :

je lis le Mag quand je trouve du temps.

Il m'arrive de ne pas lire certains numéros.

FORMAT DU MAG :

- Le format (presqu'un A4) est pratique et agréable :

OUI – NON – Autre

- Le format de 24 pages me convient :

OUI – NON – préciser

- La lecture est facile et agréable :

OUI – NON – préciser

CONTENU DU MAG :

- Le GRACQ Mag est structuré en diverses thématiques (nouvelles d'ici, nouvelles d'ailleurs, un dossier thématique, matériel, pêle-mêle, BD, agenda)

- Cela rend ma lecture plus facile
 Certaines rubriques sont peu intéressantes, je ne les lis jamais

(préciser :))

- Certaines rubriques mériteraient d'être créées

(préciser :))

- Chaque numéro contient un dossier thématique de 3-4 pages

- Je lis rarement des articles de cette longueur
 J'apprécie les dossiers qui permettent d'aborder un sujet plus en profondeur, je le lis souvent

- Autre :

● Certains articles m'intéressent plus que d'autres :

Articles

- L'édito
- Les articles de fond (évolution code de la route, l'intermodalité...)
- Les articles politiques et sur les positionnements du GRACQ (militance)
- Les articles sur les actions des bénévoles du GRACQ
- Les articles sur l'actu à l'étranger
- Le dossier
- La rubrique matériel
- La rubrique pêle-mêle (témoignages, infos insolites, etc.)
- La BD
- L'agenda

Je les lis

Jamais – rarement – souvent – toujours

Jamais – rarement – souvent – toujours

Jamais – rarement – souvent – toujours

Jamais – rarement – souvent – toujours

Jamais – rarement – souvent – toujours

Jamais – rarement – souvent – toujours

Jamais – rarement – souvent – toujours

Jamais – rarement – souvent – toujours

Jamais – rarement – souvent – toujours

Jamais – rarement – souvent – toujours

D'autres commentaires ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Comment nous faire parvenir vos réponses ?

date limite le 1^{er} décembre 2024

- ✓ Prenez une photo de cette page complétée et envoyez-la à mag@gracq.org
- ✓ Découpez cette page complétée et faites-la parvenir à GRACQ, Rue de Londres 15, 1050 Bruxelles ou bien à GRACQ, Rue Nanon 98, 5000 Namur.

Merci !



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



© ODILE BRÉE

OCTOBRE

À vélo dans le trafic

À vélo dans le trafic est une formation d'une demi-journée qui vous aidera à acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo dans la circulation en toute confiance. Elle se déroule en petits groupes et alterne exercices pratiques et rappels théoriques.

📍 **inscriptions** : Alexandra Jimenez
formations@gracq.org

- 19/10 – Bruxelles – Cinquantenaire
- 26/10 – Bruxelles – Uccle
- 16/11 – Bruxelles – Cinquantenaire



2025

25/05/2025

50 ans du GRACQ !

Ce jour-là, notre association fêtera ses 50 années d'existence. L'occasion de faire peau neuve et de dévoiler son nouveau nom et ses nouvelles couleurs. Ne manquez pas ce moment unique et rejoignez la fête ! Plus d'infos à venir très prochainement.

NOVEMBRE

21/11

AG GRACQ

Bloquez la date et venez nombreux-ses ! Notre Assemblée générale est un moment incontournable pour se retrouver, échanger et célébrer les belles réalisations des bénévoles du GRACQ. Le rendez-vous se fera à Namur à Mundo-N et sera l'occasion de fêter les 30 ans de ce groupe local plein d'énergie. Nous dévoilerons également notre futur logo qui sera dévoilé au grand public lors de nos 50 ans (le 25/05/25) ! Au menu : détente, projets pour l'année 2025, bonne humeur et un catering aux petits oignons.

📍 **Plus d'infos** : www.gracq.org/agenda



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
Instagram : GRACQ_
LeVeloCestMaintenant

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 !

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