

GRACQ *mag*

Rendre piétons les
abords d'écoles ?

p. 7

Liège veut réaliser
un REV

p. 8

En Italie aussi,
on défend le vélo

p. 11



ÉLECTIONS 2024
METTRE LE VÉLO À
PORTÉE DE TOU·TE·S

p 12



**BAROMÈTRE
CYCLABLE WALLON**
RÉSULTATS
ET ANALYSES

p 19

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

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

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

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

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

Le cycle sous toutes ses formes



En passionnée de la petite reine, c'est sous le signe du cycle que je souhaite placer cet édito.

Le cycle annuel des saisons, grâce à laquelle une météo plus plaisante nous permet désormais de mieux profiter de nos trajets à vélo.

Le cycle en tant que rond, telle la forme d'un baromètre, outil précieux pour sentir l'atmosphère. Dans ce numéro, nous reviendrons en effet sur le fantastique travail de notre permanent Luc et de notre stagiaire Victor autour du baromètre cyclable wallon. Saluons aussi la participation de cyclistes de toute la Wallonie (près de 12 000 !) pour nous offrir un panorama – malheureusement pas toujours réjouissant – de leur réalité cycliste. Les politiques cyclables de près de 86 communes ont ainsi pu être analysées.

Le cycle de la démocratie, ensuite : ce printemps annonce aussi l'intensification d'une campagne électorale déjà bien entamée. L'occasion pour nos groupes locaux d'interpeller les responsables et candidats politiques sur leurs positions en matière de mobilité.

Dans la vie associative, pilier de la démocratie, il est bon également que les mandats tournent, que les énergies se renouvellent et que le changement vive au sein de nos groupes. Cet édito est aussi l'occasion pour moi de vous annoncer mon départ prochain de l'Organe d'Administration du GRACQ (OA). La nostalgie et la fierté coexistent en écrivant ces lignes : voir notre association grandir, se connecter avec d'autres personnes enthousiastes et désireuses de créer du changement sociétal via la mobilité active, développer des compétences et des savoirs spécifiques... Tout ceci a vivement enrichi ma vie ces six dernières années.

Je laisse ma place l'esprit serein, sûre que les membres présents et futurs de l'OA sauront continuer à relever les défis en bonne intelligence avec l'équipe permanente et tous les bénévoles qui s'impliquent dans nos groupes, nos actions, notre Assemblée Générale.

Vous me retrouverez bien sûr lors de moments conviviaux et engagés autour de la bicyclette !

Au plaisir de continuer ce bout de piste, différemment, avec vous,

ANOUSHKA DUFEIL
Vice-présidente

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.

Clap au vélo : inscriptions ouvertes



Bloquez la date ! Le lundi 3 juin, à l'occasion de la Journée mondiale de la bicyclette, le GRACQ et le Fiettersbond initient une fois de plus **Clap au vélo**. Le principe ? des supporters et supportrices se placent le long de la route, au petit matin, et applaudissent les cyclistes. L'objectif ? Célébrer tout-e-s celles et ceux qui font le choix du vélo, du nord au sud du pays !

Vous pouvez participer en tant qu'école, employeur, commune, association de parents, groupe du GRACQ ou groupe de potes ! Cette action toute simple à mettre en place vous dynamisera tout autant que les cyclistes qui recevront vos *clap clap clap*!

www.gracq.org/agenda/clap-au-velo-2024

Vélo-traffic : des vidéos à relayer sans modération !

À l'heure d'écrire ces lignes, trois vidéos de promotion de nos formations À vélo dans le trafic sont en cours de finalisation. Diffusées sur nos réseaux sociaux, elles adopteront un ton décalé et humoristique. Elles aborderont trois situations particulières : le dépassement d'un bus, l'engagement dans un rond-point et le croisement dans un sens unique limité (SUL). Pour chacune d'entre elles, un journaliste sportif commentera la

fluidité et la grâce de la performance. De quoi apporter le sourire tout en passant un message important : dispensées par des monos motivés et compétents, nos formations donnent des ailes aux participants qui peuvent ensuite intégrer le trafic en toute sérénité.

Faites bon accueil à ces vidéos et partagez-les sans modération !



N4 : premiers coups de pelleuse

On aurait presque envie de crier victoire... Le chantier de cyclostrade sur la N4 a (enfin) démarré, entre Wavre et Louvain-La-Neuve !

Le GRACQ se réjouit que la cyclostrade bidirectionnelle dispose de quatre mètres de largeur et soit bel et bien séparée de la chaussée et éclairée, ce qui répond ainsi aux standards de qualité. Il regrette cependant que ses suggestions n'aient pas été prises en compte pour minimiser les risques liés aux nombreuses traversées au niveau des commerces et voiries transversales ainsi que pour limiter drastiquement le nombre de potelets présentant des risques graves de chutes. Idem pour les traversées de ronds-points imposant aux cyclistes de nombreuses traversées non prioritaires, certaines avec deux bandes de circulation. Ces traversées ne respectent pas les caractéristiques de base des cyclostrades et le principe STOP selon lequel les modes actifs devraient être privilégiés par rapport aux véhicules à moteur.

Le GRACQ se réjouit de la concrétisation de ce réseau et restera proactif pour améliorer la qualité des aménagements futurs via ses contacts avec l'administration wallonne, notamment en participant de manière constructive aux diverses commissions liées à ces projets.

Article complet sur notre site : www.gracq.org/actualites-du-velo/cyclostrade-n4

Nicolas Selfslagh : rencontre avec un permanent bénévole

Le GRACQ est composé à 99 % de bénévoles qui portent la voix des cyclistes dans leur commune et qui y mènent des actions de terrain. Le pourcent restant, ce sont les permanents, c'est-à-dire les salariés de l'association qui coordonnent ces formidables énergies. Nicolas se trouve lui un peu entre les deux. Arrivé il y a trois ans au sein de l'équipe en tant que "permanent-bénévole", il s'est rapidement investi dans des dossiers complexes et techniques permettant au GRACQ d'avancer et de se positionner sur des aménagements vélos en Wallonie.



Quel est ton rapport au vélo ?

Je suis né à Louvain, dans la région où la petite reine est "roi", ce qui explique sans doute en partie mon amour pour le vélo... Et ma préférence pour la Stella Artois qui y est brassée.

J'ai grandi à Bruxelles où j'ai rapidement enfourché un vélo pour aller à l'école en traversant chaque jour le square Montgomery, rond-point qui comptait quatre bandes de circulation, et pour aller en ville en empruntant la rue de la Loi sans piste cyclable et avec quatre bandes de circulation. Rappeler cela permet de réaliser le chemin parcouru ces dernières années...

Après des études d'ingénieur, je suis devenu pilote de ligne et j'ai volé pour différentes compagnies en étant basé à Bruxelles, Londres et finalement Paris. Malgré cette profession à l'opposé des modes actifs sur l'échiquier des moyens de transport, j'ai continué à me déplacer à vélo durant mes temps libres et même en allant à vélo de Bruxelles à Londres pour suivre une formation de perfectionnement en tant que pilote.

Comment es-tu arrivé au GRACQ ?

Prépensionné à 57 ans, je voulais continuer à utiliser les compétences acquises durant mes études et ma carrière et à en faire bénéficier des ASBL ou des ONG. J'ai proposé mes services et collaboré avec diverses associations sans vraiment trouver une fonction motivante et en rapport avec mes compétences. Fin 2019, j'ai proposé ensuite mes services au GRACQ et Aurélie Willems, alors directrice de l'association, m'a proposé de les rejoindre pour travailler sur les fiches thématiques pour les groupes locaux. Je travaille maintenant depuis trois ans à mi-temps comme "permanvole", contraction de permanent et bénévole. Je participe aux réunions d'équipe, je fais des visites de terrain et j'assiste à diverses réunions de l'administration wallonne.

Tu travailles donc sur des aspects assez techniques...

Oui. J'ai eu la chance de suivre la passionnante formation de conseiller en mobilité organisée par la Région wallonne. Cela me permet d'avoir une certaine légitimité

lorsque je m'adresse à des administrations communales ou régionales.

Je rédige des avis techniques basés sur les recommandations disponibles sur le site de la sécurothèque¹ ou d'autres organismes officiels, et j'aide les groupes locaux consultés dans le cadre de projets ou confrontés à des aménagements ne respectant pas les recommandations.

Après trois années auprès de nous, quelles conclusions tires-tu ?

Même si je m'efforce de rester objectif et constructif dans mes avis et courriers, ce travail reste ardu et ne délivre que peu de résultats. Ce support est pourtant fort apprécié des groupes qui peuvent discuter en connaissance de cause avec les aménageurs. Je reste persuadé qu'à terme cela permettra d'améliorer la qualité des aménagements réalisés. Je cherche cependant à développer d'autres projets plus motivants pour moi et utiles pour faire avancer l'association et la cause du vélo.

Un mot de la fin ?

Malgré ses moyens humains et financiers limités, grâce au travail et aux actions des bénévoles et permanents, le GRACQ a acquis une expertise et une légitimité reconnues par les organismes en charge de la mobilité et de la sécurité. À travers le GRACQ, je suis fier d'apporter ma modeste contribution pour la promotion du vélo depuis maintenant trois ans.

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

1 <https://securotheque.wallonie.be/home.html>



Et si le GRACQ changeait de nom ? : conclusions d'une mission d'exploration.

Qu'est-ce qu'un bon nom pour une association ? Le GRACQ est-il connu des publics qu'il vise ? Le GRACQ est-il un nom qui reflète ce qu'est l'association aujourd'hui et ce qu'elle pourrait être demain ? Notre association pourrait-elle s'appeler autrement ? Si nous avons déjà quelques éléments de réponse, nous n'avons à l'heure d'écrire ces lignes, pas encore répondu à cette dernière question.

Depuis longtemps, notre association se questionne sur son nom. Les Plans de Développement Stratégiques de 2007 et 2017 effleuraient déjà l'idée d'une mue. Si ces réflexions ont suscité peu de remous à l'époque, les choses ont pris un nouveau tournant en 2022. Cette année, l'assemblée générale donnait son accord et apportait son soutien à l'association pour explorer cette question. L'objectif : changer de nom ou pas, mais cesser les tergiversations. Plusieurs ateliers ont été menés, auprès des bénévoles actifs à Bruxelles et en Wallonie ainsi qu'auprès des employés de l'association pour tenter de comprendre les qualités et les défauts d'un nom, et pour identifier les cases que le nom "GRACQ" cochant ou ne cochant pas.

Présentés à nouveau devant l'assemblée générale, les conclusions de ces ateliers n'étaient pas une surprise. Pour résumer, "GRACQ" est un nom peu explicite en soi et dur à l'oreille. À la question de savoir s'il est connu du grand public, la réponse est malheureusement "non". Son point fort ? Il est connu des politiques et des pouvoirs publics qu'il interpelle ainsi que des journalistes.

Seconde phase du processus

Sur la base de cette base de réflexion, l'assemblée générale vote et soutient en 2023 la poursuite du processus : est-il possible de trouver un meilleur nom ? Pour aborder cette seconde phase, le GRACQ se fait accompagner par des professionnels du "naming". L'agence Coyote, dont la méthodologie et l'expérience étaient les atouts, remporte l'appel d'offre fin 2023. Un groupe de travail composé de volon-

taires est alors mis sur pied. Pendant trois jours, il malaxe le sujet, le nourrit de ses réflexions, ses idées et ses doutes. Car avant de trouver un nom, il fallait d'abord identifier ce que nous sommes, qui nous sommes aujourd'hui et qui nous voulons être demain.

Impliqué, enthousiaste et composés de personnalités différentes et complémentaires, ce groupe de travail aboutit à une liste de sept noms, desquels ils sélectionnent trois favoris. Les employés du GRACQ à qui l'on demandera plus tard de voter parmi la liste de sept noms (sans bien sûr révéler le podium du groupe de travail) retiendront... les trois mêmes !

Après deux ans de voyage passionnant, la mission d'exploration est donc clôturée et ce sont au total quatre noms qui seront présentés le 7 avril en assemblée générale : les trois nouveaux, découverts par le groupe de travail, ainsi que notre nom actuel, l'option de ne pas changer de nom restant une possibilité. Nous remercions encore chaleureusement celles et ceux qui se sont impliqués dans ce processus.

Oui mais alors quoi ?

Au moment d'écrire ces lignes, impossible de deviner quel sera le résultat du vote de l'assemblée générale. Ce qui est sûr, c'est que notre association continuera de s'appeler "GRACQ" pendant toute la période électorale (rappelez-vous, ce nom est connu des politiques et des pouvoirs publics ☺). Le nouveau baptême pourrait avoir lieu en 2025... pour les 50 ans de notre association !

G. DE MEYERE



Le groupe de travail retiendra au final trois noms possibles.



La synthèse du groupe de travail est présentée aux employés.



CRÉDIT : CANVA

Imposer du stationnement vélo dans les immeubles européens : on avance !

CC YEH XINTONG



Fin décembre 2023, l'Union européenne finalisait la révision de sa directive Performance énergétique des bâtiments (PEB). Elle imposera désormais du stationnement vélo dans les immeubles (2 places par logement et 10 % de la fréquentation pour le non-résidentiel), en plus de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Une véritable avancée pour les associations cyclistes européennes.

Cette directive, qui date de 2010, ignorait à l'époque totalement les enjeux de mobilité. Sa révision de 2018 suggérait juste aux États membres de se doter de "recommandations" à destination de leurs autorités locales pour le stationnement vélo dans les immeubles. Seuls quelques États membres, comme la France, ont imposé des mesures pour le stationnement vélo dans le cadre de cette directive, tandis que quinze États se sont uniquement pré-

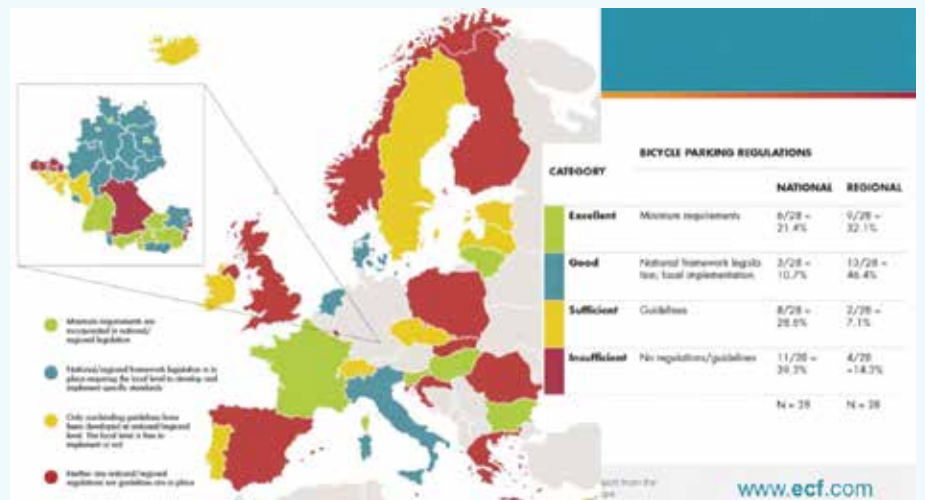
occupés d'un nombre minimal de places de voitures.

La version 2023 de la directive PEB est donc une formidable opportunité de pousser tout le monde à être plus ambitieux. Le GRACQ avait d'ailleurs répondu en ce sens à l'enquête publique européenne de juin 2021, en demandant l'insertion dans la directive d'un nombre minimum de places vélo par immeuble dans toute l'Union, tout en considérant que les États membres pouvaient aller plus loin et imposer, par exemple, un emplacement vélo par chambre (dans le cas d'un immeuble résidentiel).

Le texte final devrait être adopté en avril 2024. Il nécessitera une transposition par les États membres d'ici 2026. En attendant, la pression sur nos gouvernements reste toujours nécessaire pour assurer l'imposition, dès maintenant, de stationnements vélo dans tous nos immeubles.

Article complet sur notre site : <https://www.gracq.org/actualites-du-velo/leurope-stationnement-velo>

L. GOFFINET



CREDIT: ECF

Encourager l'autopartage : le GRACQ signe !

Le 6 février dernier, notre directrice Laurence Lewalle apposait sa signature au bas du *Green Deal Inclusive Carsharing* lors de la conférence Shared Mobility Rocks. Notre association rejoint ainsi une trentaine d'acteurs (communes, élu-e-s, associations, entreprises...) qui s'engagent à promouvoir et développer l'autopartage en région bruxelloise.

Le *Green Deal Inclusive Carsharing* a pour ambition de développer l'autopartage, mais aussi de le rendre plus durable et

plus accessible. Sont plus particulièrement visés certains groupes cibles tels que les seniors, les personnes à mobilité réduite, les ménages à faible revenu, les familles monoparentales...

Le GRACQ tenait à s'associer à cette initiative : plus d'utilisateurs de voitures partagées, c'est la perspective de réduire le nombre d'automobiles dans nos rues. Encourager les formules d'autopartage et les rendre plus accessibles à tou-te-s participe donc au rééquilibrage de l'espace public

dont le GRACQ a fait l'une de ses priorités en région bruxelloise. Notre association s'engage donc à partager son expertise, ainsi qu'à devenir ambassadrice de l'autopartage en informant ses membres et le grand public sur les différentes formules qui existent et sur les possibilités de combiner vélo et auto partagée.

Les membres cotisants du GRACQ bénéficient d'une réduction de 10 € lors de leur inscription chez Cambio.

F. CUIGNET



Des zones piétonnes aux abords des écoles ?

CREDIT : VILLE DE BRUXELLES



CREDIT : LES CHERCHEURS D'AIR



"En région bruxelloise, le trafic routier est responsable de 63 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), relève l'association. Or une part importante de cette pollution se retrouve dans les cours d'école, dont beaucoup sont exposées à des concentrations en dioxyde d'azote (NO2) supérieures aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Il est urgent de mettre en place des mesures qui permettent d'améliorer la qualité de l'air aux abords des écoles, car les enfants sont particulièrement vulnérables à la pollution de l'air."

À l'heure actuelle, seuls 7 établissements sur les 629 écoles maternelles et primaires que compte la région bruxelloise se situent dans une rue piétonne, et 36 profitent d'une rue scolaire. Selon les Chercheurs d'Air, ce sont pourtant près de 400 écoles qui pourraient potentiellement bénéficier de telles mesures de mobilité.

Qu'en pensent les Bruxellois-es ?

Selon le sondage commandité par les Chercheurs d'Air publié en janvier 2024 :

- 80 % des sondé-e-s se déclarent préoccupé-e-s par l'exposition des enfants à la pollution de l'air.

Convertir les abords d'écoles en zones piétonnes ? C'est "oui" pour 73 % des Bruxellois-es ! Un récent sondage de l'institut Dedicated, réalisé à l'initiative des Chercheurs d'Air, souligne le fort soutien de la population aux mesures destinées à réduire le trafic devant les établissements scolaires. C'est sous le prisme de la qualité de l'air aux abords des écoles et des crèches que l'association s'intéresse aux habitudes de mobilité.

- Parmi les sondé-e-s qui privilégient actuellement la voiture pour amener les enfants à l'école ou la crèche, 81 % des parents ou accompagnants souhaiteraient diminuer le recours à la voiture dans les prochaines années. Une des principales motivations concerne la sécurité de l'espace public, mais également les difficultés de stationnement, les embouteillages, le stress de la conduite et le coût d'un véhicule. Le fait de profiter du trajet pour pouvoir passer un moment agréable avec les enfants est également cité en bonne position.

- 73 % des sondé-e-s se déclarent favorables à la création de zones piétonnes devant l'entrée des crèches et des écoles primaires en région bruxelloise. Un soutien davantage marqué auprès des jeunes (18-34 ans) et des sondé-e-s avec enfants, et qui se justifie davantage pour des questions de sécurité et de convivialité que de pollution.

- Les sondé-e-s défavorables à une telle mesure pointent les bouchons que cela engendrerait à l'entrée et à la sortie de ces rues, et le fait que cela ne contribuera pas à la réduction de la pollution. Viennent

ensuite la gêne occasionnée pour les riverains de ces rues, et le fait qu'une telle mesure n'améliorerait pas la sécurité aux abords des établissements scolaires.

Zone piétonne vs rue scolaire ?

Une **zone piétonne** est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont admis si le panneau le spécifie, à l'allure du pas. Les riverains dont le garage est situé à l'intérieur de la zone peuvent également y accéder, et des autorisations spécifiques peuvent être prévues pour le trafic motorisé (par exemple les véhicules de livraison à certaines heures).

Une **rue scolaire** est fermée au trafic motorisé, mais de manière temporaire uniquement, durant les heures d'entrée et de sortie des classes. Les cyclistes y sont admis par défaut. Les conducteurs qui doivent sortir de la rue sont autorisés à y circuler, et il est également possible de prévoir des dérogations pour certains véhicules motorisés.

F. CUIGNET

Part des écoles avec rues scolaires existantes et potentielles en Région bruxelloise



CREDIT : LES CHERCHEURS D'AIR

Ath et Tubize : Saint-Valentin à vélo

Partager leur amour du vélo, c'est ce qu'ont fait les groupes de Tubize et d'Ath pour diffuser leurs revendications de façon originale.

Gare d'Ath. Il est six heures trente en ce matin de Saint-Valentin. Cinq bénévoles à qui l'amour pour la cause du vélo a donné des ailes distribuent des douceurs chocolâtées aux navetteurs venus à vélo. Étonnés par cette attention chaleureuse, ce sont 25 vaillants cyclistes qui sont ainsi montés dans leur train avec le sourire aux lèvres, félicités et encouragés pour leur choix de mobilité (et informés à propos de notre association) grâce à cette opération "Saint-Vélotrain".

Tubize. À une quarantaine de kilomètres de là, de joyeux lurons en chasuble rose interpellent avec cœur les passants devant

le chemin des Amoureux. Ils demandent la réhabilitation de ce sentier public, obstrué illégalement depuis une vingtaine d'années, et qui permettait de rejoindre le canal Bruxelles-Charleroi depuis la gare. *"Qu'ils fussent adolescents fougues, jeunes mariés romantiques, familles souriantes, retraités épanouis ou divorcés réconciliés, mais également célibataires assumés, cœurs brisés ou simples promeneurs-rêveurs, ils pouvaient emprunter, dans la nature, ce sentier de 600 mètres, qui partait du centre-ville pour rejoindre le chemin de halage du canal, en un clin d'œil"*, déclarent les cyclistes au journal L'Avenir qui est venu couvrir l'événement.

Malgré de nombreuses interpellations du GRACQ ces dernières années, la Ville préfère abandonner ce chemin au profit d'un projet de boulevard urbain, subsidié par le



Plan d'investissement Wallonie cyclable, et qui triplera la distance à parcourir : on parle de 38 minutes à pied au lieu de 11. D'où cette action qui se déploie sur tous les terrains, avec le soutien entre autres de *Tous à Pied* : lancement d'une pétition, d'un site internet dédié¹, et d'une magnifique vidéo au ton décalé et poétique pour les réseaux sociaux. Mettez-leur des cœurs et des pouces !

C. REMY

Liège rêve d'un Réseau Express Vélo



De nombreuses villes lancent la création de REV (Réseau Express Vélo) : Lyon, Nantes, Grenoble, Paris... À Liège, un collectif de cyclistes dont certains membres du GRACQ Liège revendique aussi la création d'un réseau d'infrastructures cyclables séparées des voitures et des piétons. Pour ce collectif, si cela se fait ailleurs, cela peut se faire à Liège !

Leur vision ? Proposer ce RÊVe aux acteurs de la société civile pour fédérer autour d'un projet mobilisateur. Ce RÊVe a donc été présenté à diverses organisations. Souhaitent-elles pour leurs membres

et leur public un réseau cyclable de qualité ? En quelques jours, une soixantaine d'organisations ont rejoint le mouvement : HELMO, le groupe CHC, Galler, des comités de quartier, des commerces, des personnalités...

L'ADN du collectif étant la mobilisation collective, ce sont des étudiants de Saint-Luc qui ont proposé une identité graphique, finalisée par le graphiste Olivier Debie. Les visuels ont été créés par l'illustrateur Jo tandis que le GRACQ a réalisé le site internet.

Ces valeureux Liégeois démarrent maintenant une campagne de signatures. L'invita-

tion est lancée à toutes et tous pour soutenir la pétition du premier REV de Wallonie !

LE COLLECTIF REV LIÈGE
<http://revliege.be>

Pour signer la pétition:
<https://www.petitionnligne.be/revliege>

Contact : revliege@gmail.com

Facebook : [REV Liège – Pour un Réseau Express Vélo à Liège](#)

¹ <http://www.chemindesamoureux.be>



Liège [NOUVEAU !] Atelier participatif de réparation



Une boisson chaude, un moment festif à la fin de la Masse Critique de janvier, beaucoup de monde et de vélos... C'était le cadre de l'inauguration de l'atelier d'autoréparation participatif et solidaire du GRACQ à Liège qui a eu lieu le 26 janvier dernier. Le résultat d'un beau travail de presque deux ans.

En 2022, le GRACQ lance un premier Labo

d'Idées (une soirée d'échange d'expériences et de compétences) sur la thématique des ateliers d'autoréparation vélo. Le constat est clair : il y a de l'intérêt. De la part des bénévoles du GRACQ qui souhaitent lancer ce type d'ateliers d'un côté, et de la part du public qui souhaite aller vers plus de vélonomie (autonomie à vélo) de l'autre. S'ensuit donc en 2023 une année "test" grandeur nature, avec l'organi-

sation de quatre ateliers ponctuels à Liège entre avril et août, ateliers qui rencontrent à chaque fois un succès certain.

Pour 2024, le GRACQ et ses mécanos bénévoles tentent alors le pari de lancer une permanence hebdomadaire dans un lieu fixe. En toute cohérence, c'est à l'Objetarium (une médiathèque d'objets) que le GRACQ installe son atelier permanent dès le mois de février.

Les congés de détente permettent ensuite de donner les premières conclusions de ce projet en termes d'envies des mécanos et d'attentes des visiteurs. L'ambition : proposer d'autres implantations d'ateliers participatifs à Liège, accueillir des nouveaux bénévoles et les aider à accroître leurs compétences grâce aux formations dispensées par ProVelo, et créer de nouveaux ateliers thématiques : atelier montage de vélo à partir d'épaves, fabrication d'une remorque à vélo, confection de sacoches faites maison...

Les projets ne manquent pas. Ça tombe bien, la motivation non plus !

A. HAGENMULLER



Verviers : une cyclostrade suscite le débat

La Vesdrienne, c'est l'une des premières cyclostrades wallonnes qui verra le jour, reliant Liège à Eupen en passant par Verviers, en suivant le cours de la Vesdre. Un projet ambitieux, pour lier via une voie vélo en site propre la vallée dense en population à ses gares et ses pôles d'activité. Les différents

groupes du GRACQ de la vallée (Chaufontaine, Theux, Verviers et Eupen) ont été activement intégrés dans la consultation autour de l'aménagement de cet axe. L'enquête publique, lancée au début du mois de février sur le tronçon Verviers-Dolhain (9 km), a néanmoins provoqué une levée de boucliers de certains riverains dont la contestation fut largement relayée dans les médias locaux. Le GRACQ Verviers, en soutien au GRACQ Liège, a rapidement réagi pour donner un autre son de cloche et mettre en avant l'avis des usagers actuels et futurs sur ce projet ambi-

tieux visant à offrir un axe sécurisé et de qualité pour les (futurs) cyclistes.

Ce droit de réponse a également permis au GRACQ Verviers de réagir à certaines interrogations des riverains concernant le projet et d'aborder l'évolution de la mobilité à Verviers et dans toute la vallée de la Vesdre. À l'issue de ce droit de réponse, un débat a été organisé sur ce sujet par la télévision locale VEDIA avec les riverains, le GRACQ, mais aussi la Région et la Commune.

A. HAGENMULLER

En Roue Libre : une 6^e édition réussie

Portée à bout de bras par une équipe de bénévoles surmotivé-e-s, la 6^e édition du festival En Roue Libre organisé par le GRACQ Watermael-Boitsfort a rassemblé plus de mille personnes ces 22 et 23 mars. Comme chaque année, le festival a offert du rêve en diffusant des films inspirants de voyages à vélo, et en donnant de nombreux conseils aux visiteurs souhaitant voyager de façon plus lente et plus consciente.

C'est un festival à part, où l'humain et l'échange sont placés au centre et où la simplicité et la bonne humeur côtoient des expériences hors normes, comme celle de ces jeunes d'un foyer molenbeekois qui se sont rendus au Maroc à vélo, celle de

cette famille passionnée de cinéma traversant Cuba à vélo ou encore celle de ces deux amis partis à vélo troquer une simple patate contre tout autre objet que les personnes sur leur chemin voudraient bien leur donner.

Qui dit festival dit remise de prix. Cette année, "Le grand voyage : Rome-Tokyo à vélo (ou presque)" de la famille Thonon-Schaar et "Roza", réalisé par Joy Lonchay sont les deux films qui ont retenu l'attention du jury. Le premier raconte le périple d'une famille à vélo, le second suit la chanteuse Roza en tournée sur les routes de Belgique et de France sur son vélo équipé de panneaux solaires.



G. DE MEYERE

Auderghem : première action enneigée

La vie des groupes locaux est souvent un phénomène cyclique et comment attirer de nouveaux membres actifs et de nouvelles énergies est une question qui se pose régulièrement.

À Auderghem, petite commune bruxelloise s'étirant du Rouge-Cloître au campus de l'ULB et empruntée par de nombreux-cyclistes, le groupe local du GRACQ n'était plus actif depuis quelque temps. Les forces vives cyclistes n'avaient néanmoins pas disparu et il ne restait plus qu'à raviver la flamme ! En septembre, une première rencontre informelle autour d'un verre est alors proposée à tous les membres auderghemois du GRACQ : une quinzaine de personnes répondent à cet appel. S'en suivent deux autres rencontres et la création d'un groupe de messagerie instantanée. Le groupe de bénévoles est à nouveau opérationnel.

Pour sa première action, l'équipe décide de mettre en place une sensibilisation à l'éclairage pour se faire connaître des cyclistes de leur commune ! Le froid et la neige ne seront pas parvenus à freiner l'énergie du groupe local, ni d'ailleurs celle

des cyclistes de la commune, et l'action est une belle réussite.

Merci aux membres actifs de tous les groupes locaux, sur le terrain par tous les

temps ; femmes et hommes prêt-e-s à porter la voix des cyclistes et à œuvrer pour un espace public plus sûr et apaisé pour toutes et tous ! C'est vous qui faites vivre notre association !

R. STANER





Napoli Pedala : en Italie aussi les choses bougent

Depuis quelques années, quelque chose est en train de changer dans la ville de Naples. Chaque fois que j'y vais, les cyclistes que je croise dans les rues sont de plus en plus nombreux. Pourtant, jamais je n'aurais osé utiliser un vélo dans la circulation chaotique de ma ville natale. C'est donc avec une grande curiosité que j'ai rencontré Luca Simone, directeur du Napoli Bike Festival, et récemment nommé Bicycle Mayor de Naples par BYCS, une ONG mondiale basée à Amsterdam qui soutient les communautés cyclistes.

J'ai rencontré Luca devant la Bicycle House, située dans la magnifique Galleria Principe di Napoli, l'un des trésors cachés de ma ville. La Bicycle House n'est pas seulement un point de vente et de réparation de vélos, mais aussi le premier Bikecafé de Campanie, un lieu d'accueil, de détente et d'échange d'idées pour les citoyens, cyclistes ou non.

Comment est né Napoli Pedala ?

En mai 2012, un réseau d'acteurs locaux (citoyens, associations, entreprises, collectivités) a organisé la première édition du Napoli Bike Festival, qui fêtera cette année sa 13e édition. Deux ans plus tard, Napoli Pedala a été créée en tant qu'ASBL dans le but de promouvoir la culture de la mobilité durable et du cyclisme urbain, touristique et sportif.

Comment la culture du vélo à Naples a-t-elle changé au cours des dix dernières années ?

Lors de la première édition du Napoli Bike Festival, il n'y avait même pas un kilomètre de piste cyclable à Naples. Ce n'est que fin 2012 que la ville a inauguré un itinéraire cyclable de 16 km, entre Bagnoli et San Giovanni a Teduccio. Ces premières infrastructures ainsi que l'augmentation du prix des assurances et de l'essence, mais aussi l'émergence des Fat Bikes¹, mieux adaptés aux routes napolitaines, ont poussé les habitants à se déplacer différemment.

Outre le festival, quels sont les autres événements organisés par Napoli Pedala ?

La saison des événements 2024 débute

en mars avec la Cinquième Randonnée, une longue balade à vélo pour découvrir les beautés de Naples, et se terminera en octobre avec Napoli Obliqua en VTT. Dans les 60 hectares du parc Mostra d'Oltremare, où se trouve notre siège, Napoli Pedala propose des "bike party", une véritable chasse au trésor à vélo pour enfants. L'association propose également des cours d'"enlève-roulettes" pour apprendre à tout le monde à faire du vélo, enfant ou adulte, il n'y a pas de différence. Tout ce qu'il faut c'est un peu d'équilibre, de la force dans les jambes, beaucoup de confiance en soi et une incroyable envie de pédaler.

Quelles sont les difficultés auxquelles un cycliste napolitain est confronté aujourd'hui ?

L'urgence d'avoir plus de sécurité touche l'ensemble du pays et Naples est en troisième position dans le classement des accidents de la route. Il faut agir et prendre rapidement des mesures préventives importantes : introduire la limitation à 30 km/h et construire des pistes cyclables, notamment sur le Corso Umberto, ce qui permettrait aux navetteurs arrivant à la gare centrale de rejoindre le centre-ville et le reste de la piste cyclable en toute sécurité. Chaque nouveau cycliste sera une voiture de moins dans la circulation urbaine.

Quels sont les futurs projets de Napoli Pedala ?

En 2021, nous avons créé *La Casa Rider* en partenariat avec des syndicats : un lieu où les livreurs peuvent se reposer entre les livraisons et discuter de leurs droits.



Nous avons également initié une transition écologique en promouvant l'utilisation du vélo à assistance électrique (VAE), le meilleur moyen de transport pour l'économie et la santé, par rapport aux scooters qui sont aujourd'hui utilisés par les livreurs comme principal moyen de transport. Nous voulons insister sur la nécessité d'améliorer immédiatement les conditions de sécurité pour tous les usagers vulnérables de la route.

<https://www.napolipedala.it/>

PROPOS RECUEILLIS PAR A. PICCIALLI

¹ Fat Bike : vélo équipé de roues larges.

Élections 2024 : le vélo à portée de tou·te·s

À quelques coups de pédale du scrutin de 2024, le GRACQ et le Fietzersbond identifient en une seule image huit besoins essentiels pour que le vélo devienne accessible pour toutes et tous. Les priorités pour une mobilité durable et inclusive sont défendues auprès de tous les partis politiques.

Le 9 juin, nous irons voter pour les élections européennes, fédérales et régionales. Pour une association comme la nôtre, cette période est cruciale : il s'agit de convaincre les futurs élus de l'importance du vélo, de rappeler les bienfaits de sa pratique en termes de santé (physique et mentale) de lutte contre les changements climatiques, d'économie ou encore de fluidité du trafic.

Dans une illustration unique, les deux associations identifient huit besoins essentiels à prendre en compte pour que le vélo soit à la portée de toutes et tous. Les pages qui suivent détaillent ces besoins. Vous les retrouverez sur notre site, ainsi que les mesures prioritaires dont le GRACQ et le Fietzersbond demandent la mise en œuvre à chaque niveau de pouvoir au cours de la prochaine législature.



« J'ai besoin d'infrastructures confortables »

La bonne infrastructure cyclable, c'est celle qui accueille tous les cyclistes de manière

sécurisée et confortable, et cela toute l'année. Peu importe leur âge, leur genre, leur origine, leur niveau d'expérience du vélo ou le type de vélo qu'ils utilisent...

La sécurisation des intersections, la cohérence du réseau cyclable, son entretien et son balisage sont autant d'éléments importants dans la construction d'un réseau vélo digne de ce nom.



« Nous avons besoin de nous sentir en sécurité »

La sécurité à vélo, ce n'est pas uniquement arriver entier à destination, c'est aussi se sentir en sécurité sur son trajet : une personne qui craint pour sa vie à chaque coup de pédale n'a aucune raison de se mettre en selle !

L'aménagement des lieux est probablement l'ingrédient le plus évident : le cycliste peut facilement cohabiter avec un niveau de trafic faible et lent (voiries de quartier), mais il a par contre besoin d'infrastructures propres sur les axes où la vitesse est plus élevée et le flux de trafic plus important. Avec une attention particulière pour l'aménagement des endroits fréquentés par les plus jeunes : écoles, parcs, plaines de jeux...

Mais la sécurité passe aussi par le comportement des usagers, et donc par leur formation, par des mesures de sensibilisation,

par un système efficace de contrôle-sanction sur nos routes pour veiller au respect des règles, en particulier vis-à-vis des usagers plus vulnérables.

Enfin, vélos et poids lourds ne font pas bon ménage : des mesures spécifiques doivent donc être prises pour lutter contre le risque accru que représentent les véhicules plus volumineux et plus lourds, notamment – mais pas exclusivement – les poids lourds et les trams.



« J'ai besoin de garer mon vélo en sécurité »

Une fois que le cycliste met pied à terre, il doit pouvoir trouver facilement un endroit où stationner son vélo (avec un solide cadenas). Qu'il s'agisse d'un vélo classique ou d'un vélo-cargo. Pour une minute ou pour une heure. Pour une nuit ou davantage. Dans la rue, mais également dans les bâtiments au sein desquels il faut encourager la création de parkings vélos.

Pouvoir stationner son vélo en toute sécurité est d'autant plus important que les vols de vélos sont monnaie courante... au point que certains renoncent tout simplement à acquérir un vélo. Nos pouvoirs publics doivent organiser une lutte efficace contre le vol, en encourageant l'identification de tous les vélos (système MyBike) et en renforçant l'action de la police et de la justice.

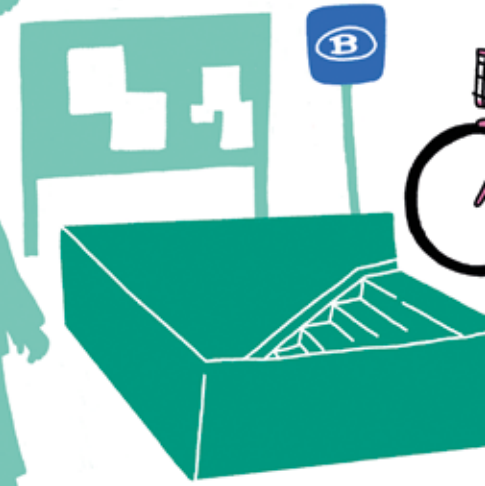
Affichez à votre fenêtre ce poster détachable ! Cela nous aidera à montrer que le vélo à portée de tou-te-s est une solution durable et réaliste qui attend du monde politique des réponses rapides et concrètes. Vous n'habitez pas au rez-de-chaussée ? Pas grave, même de plus haut les passant reconnaîtront l'illustration ☺ Merci déjà !



J'AI BESOIN DE
GARER MON VÉLO
EN SÉCURITÉ



J'AI BESOIN
DE COMBINER
TRANSPORTS & V



J'AI BESOIN
D'UNE
FORMATION



J'AI B
D'UN V



J'AI BESOIN
D'UN PETIT
COUP DE POUCE
POUR ME METTRE
EN SELLE



J
D'IN
CO



Odile
BREC

**Rouler à vélo, c'est agréable, simple et
... ou du moins, ça devrait l'être !**

LE VÉLO À LA PORTÉE DE TOU·TE·S



NOUS AVONS BESOIN
DE NOUS SENTIR
EN SÉCURITÉ À VÉLO

T'AI BESOIN
D'INFRASTRUCTURES
CONFORTABLES



JE TRAVAILLE
À LA POLITIQUE VÉLO

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Fietsersbond
voor fietsers, door fietsers

t efficace.

Découvrez ici l'ensemble de nos priorités pour mettre le vélo à la portée de tou·te·s.

www.gracq.org/elections





« J'ai besoin d'un vélo »

Un cycliste sans monture... n'est pas un cycliste ! Avoir un vélo à disposition n'est pourtant pas une évidence pour tou-te-s, car chaque cycliste a ses besoins propres et variables au gré des circonstances : vélo S ou XXL, vélo pliant, vélo familial ou VTT, vélo neuf, d'occasion ou de location, vélo, vélo à soi ou partagé, bon marché ou plus coûteux. Démocratiser l'accès au vélo, c'est donner à chacun-e la possibilité d'accéder à un vélo, adapté à ses besoin et en bon état de marche. Cela nécessite aussi la mise en place d'un réseau de services vélo : vélocistes, ateliers vélos, bourses vélos, bornes publiques de réparation, systèmes de vélos partagés, locations et systèmes de leasing, formations pour être autonome dans la réparation de son vélo...



« J'ai besoin d'une formation »

On connaît tous l'expression "C'est comme rouler à vélo, ça ne s'oublie pas". Mais tout le monde n'est pas égal face à l'apprentissage du vélo ! Pouvoir se former et s'exercer à la conduite du vélo est pourtant essentiel : c'est non seulement maîtriser son vélo et connaître les règles de circulation, mais c'est aussi acquérir les bons réflexes et les gestes de sécurité. Et au final, mieux com-

prendre les difficultés de la route auxquelles sont confrontés les cyclistes permet aussi de cohabiter plus harmonieusement, lorsqu'on se retrouve derrière un volant.



« J'ai besoin de combiner transports et vélo »

Le vélo est un complément idéal aux transports publics : pour rejoindre son arrêt de bus, pour rallier sa destination au sortir du train... Favoriser la combinaison "vélo" et "transports publics", c'est avant tout assurer l'accessibilité à vélo des stations et des arrêts avec la possibilité d'y garer son vélo. C'est aussi prévoir la possibilité d'embarquer son vélo à bord du train, du tram, du métro ou de certains bus. C'est enfin proposer des services vélo qui facilitent la vie du voyageur cycliste : location de vélos, petites réparations, vente de petit matériel...



« J'ai besoin d'un petit coup de pouce pour me mettre en selle »

On connaît les nombreux avantages du vélo... mais on connaît tout autant les idées reçues qui découragent parfois le simple fait d'essayer le vélo : "Je vais arriver en sueur !", "Bien trop dangereux !", "Il pleut tout le temps !"...

Pourtant, il suffit parfois d'un petit coup de pouce pour encourager les indécis à s'essayer aux plaisirs du vélo : un bon conseil, un accompagnement, une aide financière... D'autant plus à certains moments de notre vie propices à un changement de mobilité : un nouveau job, un déménagement, l'arrivée d'un enfant...

À côté des campagnes et des projets de promotion du vélo, n'oublions pas la fiscalité, qui constitue un outil très efficace pour orienter les choix de mobilité : pour encourager les modes les plus durables – dont le vélo – mais aussi bien sûr pour rationaliser l'usage de la voiture.



« Je travaille à la politique vélo »

Une vraie politique cycliste, ça ne s'improvise pas ! Pour être efficace, elle doit s'appuyer sur des chiffres, des études, et sur la consultation des premiers concernés : les cyclistes eux-mêmes ! Nos pouvoirs publics doivent accorder les moyens humains (personnel formé) et les budgets nécessaires à sa planification, à sa mise en œuvre, sans oublier à son évaluation ! Enfin, étant donné la répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir, il faut également veiller à la cohérence des politiques cyclistes fédérales, régionales et communales et à la bonne collaboration entre les divers acteurs publics.



Nos priorités :

En Belgique, chaque niveau de pouvoir a ses propres compétences. Dans le cadre des élections du 9 juin 2024, le GRACQ et le Fiet-sersbond ont donc identifié ensemble les mesures prioritaires à mettre en œuvre aux niveaux fédéral et bruxellois, les priorités wallonnes ont quant à elles été déterminées par le GRACQ seul.



FÉDÉRAL

Développer des axes cyclables le long des voies de chemin de fer.	Infrastructures
Mettre en œuvre le permis à points en Belgique.	Sécurité
Enregistrer un maximum de vélos dans le nouveau registre national MyBike (obligation d'enregistrement lors de l'achat, utilisation du registre MyBike par toutes les zones de police, campagnes de promotion).	Vol
Fixer à 6% la TVA sur l'achat et la réparation des vélos.	Accès au vélo
Développer le stationnement vélo aux gares et points d'arrêts SNCB (abrité, à contrôle d'accès, accessible à différents types de vélo, pour un usager régulier ou occasionnel).	Multimodalité
Planifier la sortie du système de "voitures salaires" .	Shift mental et modal
Adopter un plan vélo national " BeCyclist 2.0 " (avec budget associé et évaluation annuelle).	Politique efficace et cohérente



BRUXELLES

Développer le réseau de pistes cyclables sécurisées sur les axes à plus fort trafic.	Infrastructures
Pour assurer à court terme de bonnes conditions de sécurité, nous demandons de réaliser où c'est possible des infrastructures rapides à mettre en œuvre et peu coûteuses , en attendant la réalisation d'aménagements plus conséquents.	Infrastructures
Rééquilibrer l'espace public afin de libérer de l'espace pour les modes actifs / les espaces verts / les activités urbaines.	Sécurité
Créer un réseau de parkings vélo à contrôle d'accès aux différents lieux de fréquentation. (zones commerciales, lieux culturels, entreprises...) facilement accessibles.	Vol
Lutter contre la précarité mobilité : garantir l'accès à un vélo aux publics plus précarisés.	Accès au vélo
Systématiser l' apprentissage du vélo et la formation à la sécurité routière au sein des écoles primaires et secondaires.	Formation
Développer le stationnement vélo sécurisé au niveau des gares.	Multimodalité
Stimuler l'usage du vélo comme solution logistique .	Shift mental et modal
Doter les différentes administrations régionales du personnel formé nécessaire à la mise en œuvre de la politique cycliste et prévoir les budgets en conséquence.	Politique efficace et cohérente



WALLONIE

Concrétiser rapidement le réseau cyclable wallon structurant prévu dans le décret Wallonie Cyclable.	Infrastructures
Faire du 30 km/h la vitesse par défaut en agglomération (et du 50 km/h l'exception).	Sécurité
Définir des normes minimales de stationnement vélo pour les immeubles.	Vol
Soutenir la création et le fonctionnement d' ateliers vélo citoyens participatifs et solidaires (mise à disposition de lieux, aide financière au lancement, aide à la formation des encadrants bénévoles).	Accès au vélo
Systématiser l' apprentissage du vélo et la formation à la sécurité routière au sein des écoles primaires et secondaires.	Formation
Développer le stationnement vélo aux gares et aux points d'arrêts du TEC.	Multimodalité
Mettre en œuvre une taxe kilométrique intelligente , dont la tarification serait modulée en fonction du type de véhicule utilisé et de son usage (rural/urbain, heures creuses...).	Shift mental et modal
Adopter un plan vélo régional " Wallonie cyclable " 2030 (avec budget associé et évaluation annuelle).	Politique efficace et cohérente



Baromètre cyclable wallon : les résultats



Le GRACQ a lancé en novembre 2023 sa deuxième grande enquête de satisfaction sur les politiques cyclables communales wallonnes, après celle de novembre 2021. Quiconque se déplace un tant soit peu à vélo a été invité à évaluer la sécurité, le confort, les services et l'écoute des cyclistes par sa commune. Environ 11 630 personnes ont participé.

Via un questionnaire en ligne, 10 770 cyclistes wallons réguliers ou occasionnels ont donné leur avis sur tous les aspects de la politique du vélo de leur commune, tandis que 860 non-cyclistes nous ont éclairés sur leurs freins à l'usage du vélo.

Quels sont les freins à la pratique du vélo ?

Comme en 2021 on constate clairement que dans le top 5 des obstacles au vélo, quatre freins se situent du côté de la **sécurité routière** : pas assez d'infrastructures cyclables et des véhicules motorisés trop rapides ou trop nombreux.

FREINS AU VÉLO (POUR CEUX QUI N'EN FONT QUASIMENT PAS)	%
Pas assez d'aménagements cyclables	62%
Je ne me sens pas en sécurité à vélo	59%
Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	38%
J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	30%
Trop de véhicules motorisés	29%
Mauvaises conditions météo	25%
Je préfère utiliser ma voiture	24%
Le relief	22%
Peur de me faire voler mon vélo	19%
Je n'ai pas de vélo	17%
Complicé d'amener des enfants à l'école à vélo	16%
Pas de douche sur mon lieu de travail	11%
Je n'aime pas le vélo	8%
Raisons de santé	8%
Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	7%
Je préfère utiliser les transports en commun	6%
Trop lent	6%
Trop de pollution	4%
Coût élevé	3%
Je ne sais pas faire de vélo	2%
Je ne sais pas	1%
Faire du vélo est mal perçu dans mon entourage	0%



Évolution des profils et pratiques des répondants

Les répondants sont majoritairement des cyclistes avec un **profil mixte** entre les usages loisirs et utilitaires (60 %), et seule une minorité d'utilisateurs ont des usages purement sportifs ou de loisirs (22 %). 18 % ont une utilisation strictement "utilitaire" du vélo.

Les **femmes** sont un peu plus nombreuses (43 %) à avoir répondu au baromètre en 2023 qu'en 2021 (38 %). Notons que la proportion de femmes est de 61% pour la question des freins à vélo (répondants qui pratiquent peu ou pas le vélo).

Par rapport à 2021, on observe aussi une augmentation des réponses au baromètre émanant de **cyclistes plus réguliers**.

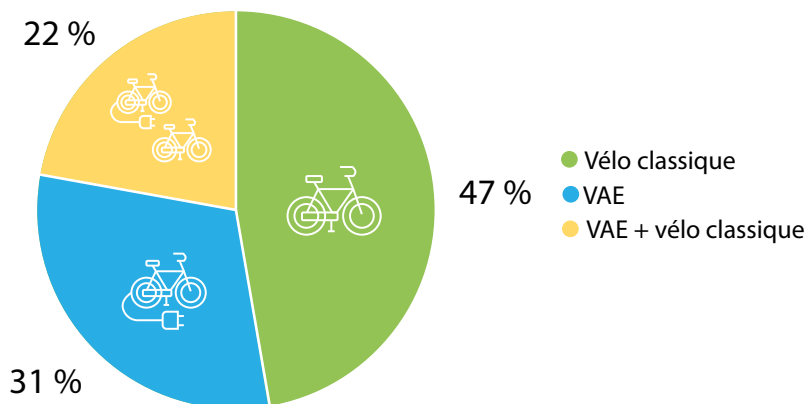
En outre, on constate que le **vélo à assistance électrique (VAE)** gagne du terrain pour les déplacements quotidiens en Wallonie.

Quant à l'utilisation du **vélo cargo**, elle semble avoir doublé depuis 2021.

Des cyclistes... multimodaux !

Environ 9 répondants sur 10 ont leur permis de conduire et **86 %** ont accès à un véhicule motorisé. En dehors de la voiture/moto, **46 %** utilisent le train, **27 %** les transports en commun (TEC ou STIB). Seuls **5 %** sont adeptes du partage de voitures et **3 %** des trottinettes électriques.

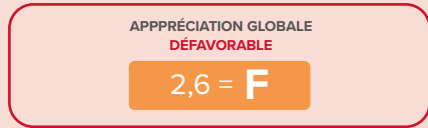
VÉLOS UTILISÉS (POUR CEUX QUI EN FONT TOUS LES JOURS OU PRESQUE)





Pour mieux visualiser le score global de la Wallonie et celui d'une commune, une **lettre** et un **code couleur** sont utilisés, sur le modèle de l'échelle des performances énergétiques des bâtiments.

La note moyenne pour la Wallonie est de **2,6** sur 6 ce qui situe la région en classe **F** = "climat défavorable au vélo". Elle était de 2,8 (**E**) en 2021.



Synthèse globale des avis exprimés

Comme en 2021, cette édition du baromètre livre un portrait très sévère sur le vélo en Wallonie : seuls **22 %** des sondés jugent positivement leurs conditions de circulation à vélo (de "bonnes" à "excellentes") dans leur commune.



Classement des communes

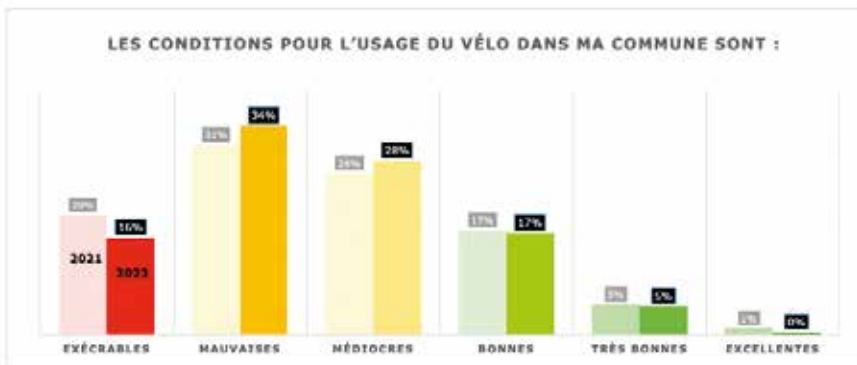
Pour qu'une commune wallonne soit prise en compte dans le classement du baromètre elle doit avoir récolté au moins 50 avis. C'est le cas de **86** communes pour cette édition.

Neuf communes font donc leur apparition dans ce baromètre : Tintigny, Bastogne, Aubange, Spa, Welkenraedt, Neupré, Étalle, Faimés et Saint-Nicolas. **23** autres ont disparu de notre radar faute d'avoir obtenu à nouveau 50 réponses.

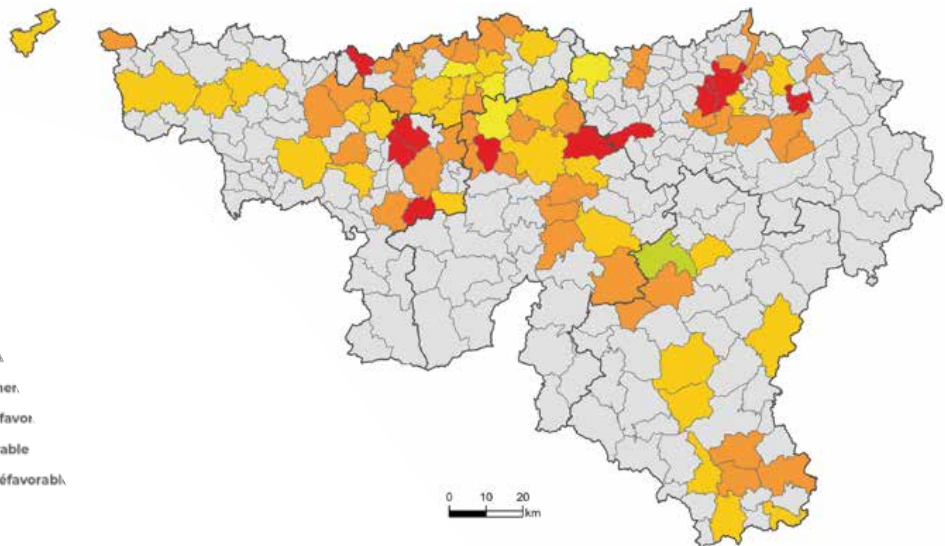
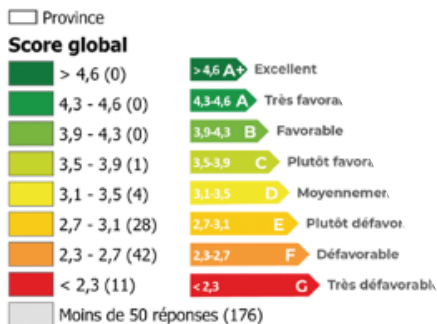
On ne retrouve cette année qu'une seule commune qui sort du lot et se classe comme "plutôt favorable" au vélo (**Marche-en-Famenne**), tandis que 4 autres (**Walhain, Ottignies-LLN, Gembloux et Hannut**) sont jugées "moyennement favorables". Viennent ensuite **28** communes classées **E** "plutôt défavorables" et 42 communes **F** "défavorables". **11** communes ferment la marche et sont jugées **G** "très défavorables", soit 9 de plus qu'en 2021.

Contrairement à la **France**, avec qui nous partageons le même modèle de baromètre, nous n'avons toujours pas de commune championne de la politique vélo ("excellente" ou "très favorable").

Enfin, **176** communes ne sont pas reprises dans notre classement. Ces communes qui sont en grisé sur notre carte, sont pour la majorité de communes rurales moins peuplées, où la pratique du vélo est encore peu développée.



Score global des communes - Baromètre cyclable 2023



Diminution du score depuis 2021

Comme notre questionnaire d'évaluation des communes en 2023 est le même que celui utilisé pour le baromètre de 2021, nous avons pu pour la première fois nous livrer à une **comparaison temporelle** des performances des communes wallonnes.

Seules **8** communes se sont améliorées depuis l'édition précédente du baromètre : Walhain, Hannut, Mont-Saint-Guibert, Binche, Chaumont-Gistoux, Villers-la-Ville, Braine-le-Château et Fleurus. C'est très peu !

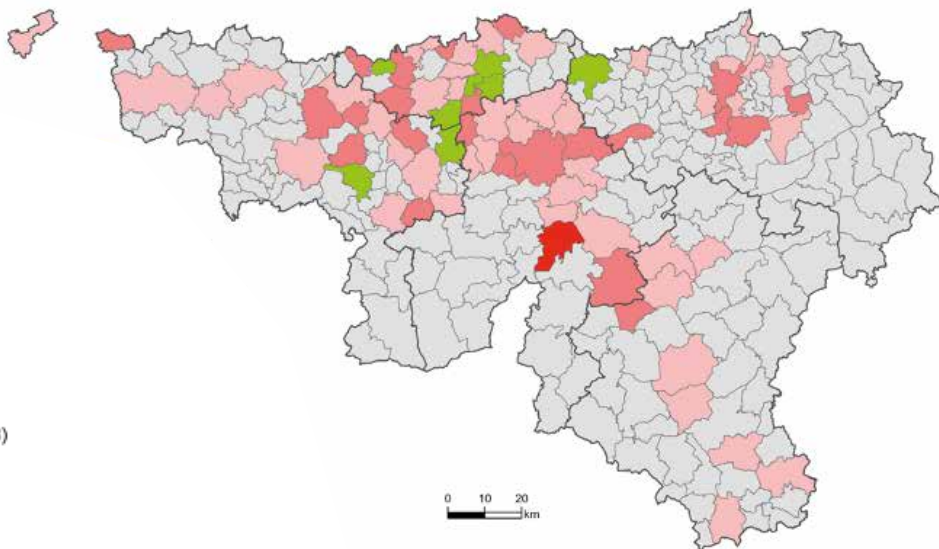
Par rapport au baromètre de 2021, **69** communes ont été jugées plus sévèrement par notre public. Certaines communes dégringolent d'une catégorie, notamment parmi les grandes villes, comme Namur, La Louvière, Seraing, Verviers et Liège.

Après analyse des réponses au baromètre et lecture des commentaires laissés à la fin de notre sondage, il ressort qu'un certain désenchantement se fait ressentir face au **manque d'améliorations significatives** des conditions de circulation à vélo dans pas mal d'endroits en Wallonie.

Des aménagements cyclables efficaces et confortables, ainsi qu'une vraie politique de sécurité routière tardent à se mettre en place un peu partout... Tout cela en plus d'un manque flagrant d'attention portée aux besoins particuliers des cyclistes dans la plupart des communes.

Enfin, l'augmentation des cyclistes quotidiens parmi les répondants, vraisemblablement plus sévères, est sans doute aussi un facteur de la baisse des notes.

Score global des communes - Evolution 2021-2023



Source : Gracq - Baromètre cyclable 2023 et 2021

Les podiums pour 2023

Dans le premier tableau des "grandes villes", **Tournai** émerge devant **Namur** et **Mons**. Ces trois cités mènent une réelle politique vélo depuis un certain temps, même si la note finale ne fait pas vraiment apparaître de conviction flagrante chez les cyclistes qui y vivent. Namur perd sa 1e place, certainement pénalisée par une politique vélo qui stagne.

Dans le tableau des "villes moyennes", on note la bonne tenue de la commune universitaire d'**Ottignies-LLN** malgré une chute de catégorie (C → D). On retrouve ensuite **Gembloux** et **Ath**, qui descend aussi d'une catégorie par rapport à 2021

La catégorie des "petites villes" met à l'honneur **Marche-en-Famenne**, qui mène une politique cyclable de longue date. On saluera également la percée de **Hannut**, 2^e de ce classement, qui mène une politique

cyclable discrète mais apparemment appréciée. On relèvera aussi la 3e place de **Comines-Warneton**, bien que descendue en catégorie E.

Pour les "petites communes" c'est **Walhain** qui se distingue devant **Gesves** (en léger recul de D → E), et **Mont-Saint-Guibert** (en progrès).

Les classements complets sont disponibles sur gracq.org/barometre



Classement des 86 communes par province

Ce classement provincial permet de comparer entre elles des communes voisines, et de voir quelles provinces comptent le plus de "bons élèves". Le **Brabant wallon** émerge du lot avec pas moins de 5 communes sur les 8 qui ont progressé depuis 2021.

PROVINCE DU BRABANT WALLON	Réponses	Score	Note	EVOLUTION 2021/2023
WALHAIN	75	3,30	D	
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	260	3,23	D	
MONT-SAINT-GUIBERT	63	3,00	E	
CHAUMONT-GISTOUX	60	2,83	E	
GENAPPE	102	2,82	E	
VILLERS-LA-VILLE	95	2,77	E	
COURT-SAINT-ETIENNE	110	2,75	E	
JODOIGNE	63	2,70	E	
LA HULPE	69	2,70	F	
BRAINE-LE-CHATEAU	56	2,63	F	
WAVRE	162	2,58	F	
GREZ-DOICEAU	59	2,57	F	
CHASTRE	62	2,52	F	
RIXENSART	263	2,51	F	
BRAINE-LALLEUD	252	2,49	F	
NIVELLES	303	2,43	F	
BEAUVECHAIN	57	2,40	F	
WATERLOO	133	2,31	F	
TUBIZE	83	2,19	G	

PROVINCE DU HAINAUT	Réponses	Score	Note	EVOLUTION 2021/2023
COMINES-WARNETON	118	3,030	E	
ATH	124	3,000	E	
ECAUSSINNES	67	2,950	E	
SENEFFE	59	2,930	E	
BINCHE	87	2,910	E	
GERPINNES	80	2,800	E	
LEUZE-EN-HAINAUT	60	2,730	E	
TOURNAI	172	2,710	E	
MONS	240	2,700	E	
FLEURUS	83	2,450	F	
CHARLEROI	254	2,410	F	
LA LOUVIERE	117	2,400	F	
SOIGNIES	91	2,370	F	
BRAINE-LE-COMTE	125	2,330	F	
MOUSCRON	280	2,300	F	
THUIN	58	2,300	F	
PONT-A-CELLES	52	2,130	G	
HAM-SUR-HEURE-NALINNES	58	2,100	G	
COURCELLES	62	2,080	G	

PROVINCE DE LIÈGE	Réponses	Score	Note	EVOLUTION 2021/2023
HANNUT	64	3,130	D	
CHAUDFONTAINE	85	2,880	E	
HERVE	63	2,830	E	
SPA	57	2,700	F	
ESNEUX	61	2,660	F	
WELKENRAEDT	63	2,650	F	
BLEGNY	63	2,590	F	
NEUPRE	94	2,500	F	
WISE	61	2,400	F	
FAIMES	87	2,380	F	
WAREMME	63	2,360	F	
HERSTAL	58	2,350	F	
THEUX	70	2,340	F	
SPRIMONT	55	2,330	F	
LIEGE	1061	2,250	G	
HUY	82	2,130	G	
SERAING	73	2,130	G	
VERVIERS	116	1,990	G	
SAINT-NICOLAS	64	1,510	G	

PROVINCE DE NAMUR	Réponses	Score	Note	EVOLUTION 2021/2023
GEMBLoux	234	3,120	D	
GESVES	53	3,090	E	
CINEY	68	2,920	E	
EGHEZEE	54	2,850	E	
NAMUR	554	2,710	E	
YVOIR	114	2,630	F	
SAMBREVILLE	59	2,600	F	
FLOREFFE	87	2,510	F	
ASSESE	56	2,510	F	
FERNELMONT	55	2,500	F	
LA BRUYERE	66	2,500	F	
ROCHFORT	114	2,500	F	
SOMBREFFE	60	2,360	F	
DINANT	59	2,350	F	
ANDENNE	67	2,240	G	
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	73	2,130	G	

PROVINCE DU LUXEMBOURG	Réponses	Score	Note	EVOLUTION 2021/2023
MARCHE-EN-FAMENNE	78	3,550	C	
VIRTON	70	3,000	E	
RENDEUX	63	2,960	E	
LIBRAMONT-CHEVIGNY	71	2,950	E	
TINTIGNY	59	2,860	E	
BASTOGNE	50	2,790	E	
AUBANGE	53	2,750	E	
NEUFCHATEAU	59	2,700	E	
ARLON	77	2,600	F	
NASSOGNE	67	2,590	F	
ETALLE	74	2,380	F	
TELLIN	63	2,330	F	
HABAY	63	2,310	F	



L. GOFFINET & V. LEYS

La course en tête du vélo électrique

une enquête du magazine Imagine



Découvrez l'intégralité de cette enquête signée Christophe Schoune dans le magazine "Imagine Demain le monde"



Les différentes catégories de vélos électriques ont détrôné le bon vieux vélo mécanique dans le palmarès des ventes en Belgique. La tendance est générale: le vélo à assistance électrique (VAE) a le vent en poupe dans toutes les catégories (e-bike, e-VTT, e-cargo, e-trottinettes, speed pedelec...). Passés devant les vélos muscu-

laire en 2023, ces VAE représentent désormais la majorité des ventes (51,2 %) des cycles à travers le pays. À Bruxelles, ils représentent 41 % des vélos en heure de pointe selon l'Observatoire du vélo, soit deux fois plus qu'il y a cinq ans.

Cette progression ne semble pas près de

s'arrêter si l'on en croit les résultats d'un sondage mené fin 2003 auprès de 2 000 Belges par Traxio, la fédération de la Mobilité. Dopé par une fiscalité plus avantageuse (0,35 € par kilomètre parcouru) et les "plans cafétéria" des entreprises, cet engouement pour le vélo électrique sur le chemin du travail s'appuie en bonne partie sur le leasing et la conversion d'une série d'entreprises très actives.

Plutôt favorables au développement des vélos électriques pour des raisons écologiques, économiques et sanitaires, les associations cyclistes (GRACQ, Pro Velo) rappellent toutefois que l'enjeu de la sécurité routière et du développement d'infrastructures adéquates doit devenir une priorité pour les pouvoirs publics.

C SCHOUNE

Pour rappel : en tant que membre du GRACQ vous bénéficiez de 20% de réduction sur toutes les formules d'abonnement à Imagine (code promo: gracq20).

Cyclodyssées : agence de voyage à vélo en Europe

Le tourisme à vélo se développe, et les initiatives permettant de rendre le voyage à vélo accessible se multiplient. Cyclodyssées est une agence de voyage à vélo familiale fondée en 2021. Leur mission ? Partager le plaisir de voyager à vélo, en offrant une alternative au tourisme de masse. L'agence propose des voyages de trois à douze jours à travers toute l'Europe (principalement aux Pays-Bas, en France, en Autriche, en Allemagne, en Espagne et au Portugal). Elle reçoit majoritairement des couples et des familles,

mais suggère différentes formules, adaptées à tous types de voyageurs.

Les prix de départ oscillent entre 200 € et 1000 €, dépendant du nombre de nuitées et de la destination. Leur service prévoit : les hébergements, les petits déjeuners, le transport des bagages (non-obligatoire), un roadbook, un fichier GPS, une assistance et plus encore, selon l'itinéraire choisi. La location de vélos (électriques ou non), les déplacements sur place et les visites personnelles sont en option. Pour les plus

exigeants, une option "confort" offrant une qualité de logement supérieure est aussi disponible, moyennant un supplément.

Leurs offres n'incluent pas les trajets depuis le domicile jusqu'au point de départ. Néanmoins, les fondateurs vous guideront pour rejoindre ce point de rendez-vous. Ces derniers garantissent que la destination soit accessible facilement en train (en 24h maximum à partir de Bruxelles).

<https://cyclodyssées.com>

V.LEYS



J'ai testé pour vous la sacoche Vario PS d'Ortlieb !



Sous son look un peu coursier et avec un beau choix de couleurs, le sac Vario PS allie le style à l'utile ! Premier atout : le sac est parfaitement imperméable. Le système de fermeture par enroulement se montre toujours aussi efficace pour préserver ses affaires de l'humidité, et il faut dire que ce ne fut pas un luxe cet hiver. Petit bémol, le tissu du système d'attache a tendance à s'effiloche avec le temps. Son volume (26 litres) est vraiment intéressant et on appréciera aussi beaucoup la poche extérieure fermée et le filet latéral pour ranger une gourde.

La force de la *Vario PS* réside incontestablement dans son côté hybride. C'est assez simple de passer du mode sacoche (avec le système d'attache au porte-bagage classique d'Ortlieb) à celui de sac à dos, il suffit pour cela de rabattre le "flap" (partie amovible) d'un côté ou de l'autre. Une manœuvre qui peut sembler un peu fastidieuse à première vue mais on se fait vite la main. La marque n'a pas fait l'impasse sur le confort : on ne sent presque pas le sac lorsqu'il est porté. Petit détail supplémentaire, utile dans certaines circonstances : le sac tient en place si on le dépose au sol.



Concernant la visibilité, on peut regretter l'absence d'un élément réfléchissant sur les deux côtés du "flap" pour une meilleure visibilité latérale en mode sacoche et arrière en mode sac à dos. Il y a bien la possibilité d'opter pour un rabat constitué de fils réfléchissants, mais le montant à ajouter n'est pas vraiment justifié.

Le sac n'est clairement pas à la portée de toutes les bourses, mais si vous êtes prêt-es à mettre le prix, vous profiterez d'une sacoche polyvalente, stylée et particulièrement adaptée pour le vélotaf.

R. STANER

EN BREF

La circulation automobile souffre-t-elle de l'essor du vélo ou plus simplement d'elle-même ? Une archive de 1970 (une époque où tout était conçu pour la voiture) confirme la seconde hypothèse. En s'imaginant 30 ans plus tard, l'auteur prédit : *"À la limite, et si la situation ne s'améliore pas, on peut estimer qu'il sera bientôt plus aisé et nettement plus rapide d'utiliser la bicyclette que la voiture, même de se rendre à pied au travail."*

"Les problèmes de la circulation à Bruxelles en l'an 2000", J. Quievy, Juillet 1970 – Institut Catholique des Hautes Études Commerciales.

Une tarification majorée pour le stationnement de gros SUV ? Les Parisiens ont voté "pour" à près de 55 %. La participation est cependant loin d'être significative, car seuls 5,68 % de la population s'est rendue aux urnes. La réflexion visant à diminuer la présence de ces véhicules lourds et encombrants se pose dans d'autres villes aussi, et avait même été abordée par les ministres européens des transports en... 1991 !

La start-up bruxelloise *Daurema* proposera bientôt des batteries de vélo reconditionnées... et réparables ! Pour y arriver, elle démonte les batteries déclassées et en récupère les cellules encore fonctionnelles pour les réassembler de façon mécanique (sans soudure, donc). D'après *Daurema*, entre 50 et 80 % de nos batteries déclassées pourraient encore servir. Inspirant.

Petit caprice de cycliste

Quelque part, en Wallonie...

VOUS NE VOLEZ PLUS RISQUER VOTRE VIE À CHAQUE FOIS QUE VOUS ALLEZ FAIRE VOS COURSES ? J'ENTENDS LA DEMANDE, CROYEZ-MOI !

... MAIS DE SON CÔTÉ, CE BRAVE MONSIEUR ME DEMANDE DE POUVOIR FAIRE VROLIM VROLIM EN VILLE À 50 OU 70 KM/H...

... ALORS, JE FAIS COMMENT, MOI, POUR CONCILIER LES PETITS CAPRICES DE TOUS MES ÉLECTEURS ?

HMM ?!





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

DÉBAT
POLITIQUE
22/05



Ateliers d'autoréparation

Envie d'entretenir son vélo ou de remplacer l'une ou l'autre pièce ? Envie de se faire à la main, de pratiquer par soi-même et d'apprendre ? Chaque mercredi, les bénévoles du GRACQ Liège vous conseillent pendant deux heures.

Tous les mercredis de 18h à 20h à l'Objetarium – 159c, Rue St-Gilles - 4000 Liège

Inscriptions via notre page agenda : www.gracq.org/inscription-ateliers-participatifs

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 – formation@gracq.org

- 20/04 – Namur
- 20/04 – Bruxelles – Cinquanteaire
- 21/04 – Tournai
- 27/04 – Bruxelles – Uccle
- 27/04 – Wavre
- 18/05 – Nivelles
- 18/05 – Namur
- 25/05 – Bruxelles – Cinquanteaire
- 25/05 – Bruxelles – Uccle
- 8/06 – Wavre
- 15/06 – Bruxelles – Cinquanteaire
- 15/06 – Namur
- 22/06 – Gembloux (spéciale **GRACQ Kids**, pour les parents qui souhaitent rouler à vélo avec leur enfant)
- 22/06 – Bruxelles – Uccle
- 29/06 – Verviers



Kidical Mass

Les Kidical Mass, ce sont des parades cyclistes festives pour les enfants et les familles, afin d'inciter davantage d'enfants (et de parents) à se déplacer à vélo. Les itinéraires sont sécurisés et la parade avance au rythme des plus petits.

Agenda sur : <https://www.kidicalmass.brussels>

MAI

22 MAI – 19H

Marche, vélo, sécurité routière

Près de la moitié des Bruxellois-es se déplacent principalement à pied ou à vélo/trottinette. Quelle place les différents partis politiques réservent-ils dans leur programme aux piétons, aux cyclistes et à la sécurité routière ?

À la veille des élections régionales, les associations d'usagers WALK, GRACQ, Fietsersbond et Heroes for Zero souhaitent creuser cette question à l'occasion d'un débat politique réunissant les principaux partis démocratiques en région bruxelloise.

Salle Bourgeois, Campus ULB, Flagey

Inscriptions sur notre page agenda : www.gracq.org/agenda/debat-politique-marche-velo-securite-routiere

JUIN

3 JUIN

Clap au vélo

À l'occasion de la Journée mondiale de la bicyclette, Clap au vélo célébrera toutes celles et ceux qui font le choix du vélo en applaudissant et félicitant les cyclistes sur leur trajet. Que vous soyez une école, un employeur, une commune, une association de parents, un groupe du GRACQ ou groupe de potes, cette action simple à mettre en place est à la portée de tout le monde !

Inscriptions en ligne : www.gracq.org/clap-au-velo-2024-interet

9 JUIN

Élections

Européennes, fédérales et régionales... le neuf juin sera le moment de voter pour des politiques volontaristes et ambitieuses pour notre mobilité. Rendons-nous aux urnes à vélo et, d'ici là, continuons de demander plus de sécurité pour les cyclistes. (voir dossier p. 12)



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

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 D'AVANTAGE ?

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 !