

GRACQ *mag*

LOCK DOWN
**L'heure
du choc**
p.4

CORONAPISTES
**Le temps
des solutions**
p.10

ET DEMAIN ?
**Craintes
et perspectives**
p.19

NUMÉRO
SPÉCIAL

Le vélo
au temps du
coronavirus

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique dont l'objectif principal est la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions.

PRÉSIDENT
Geoffrey Usé

Le bulletin de liaison GRACQ Mag est publié quatre fois par an. Sauf mention expresse, la reproduction des articles est bienvenue, à condition de citer la source.

MISE EN PAGE
In-Octavo : pe@inocavo.be

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS
Philippe Lederer
et Michel Dechamps

NOS SOUTIENS



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

Imprimé sur papier recyclé

Vous souhaitez collaborer à la rédaction de votre magazine ? Nous sommes toujours ravis d'accueillir de nouvelles plumes ! Contactez le secrétariat de rédaction du GRACQ Mag.

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

Créativité, responsabilité et enthousiasme



Chers fidèles lecteurs et lectrices du GRACQ Mag,

Avant toute chose, nous espérons que vous et vos proches avez surmonté le mieux possible les nombreux challenges de ces derniers mois et que la pratique du vélo vous a aidé à garder une certaine forme physique et mentale.

En cette période de déconfinement progressif sous le soleil estival, nous vous invitons à découvrir ce numéro spécial, dédié à l'impact qu'a eu le COVID 19 sur les questions de mobilité.

Comme beaucoup de choses ces temps-ci, ce numéro sort un peu de l'ordinaire, puisqu'il abordera uniquement la question de la mobilité au temps du coronavirus, mais rassurez-vous, dès la prochaine édition, notre magazine retrouvera sa forme initiale. Voilà au moins une garantie de retour à la normale !

Je tiens à souligner comment, en cette période inédite, le vélo s'est une fois de plus révélé être le moyen de transport idéal, prouvant, s'il en était encore besoin, son incroyable pouvoir d'adaptation aux circonstances les plus imprévisibles et sa longévité dans un monde changeant. En toute logique, la bicyclette et ses utilisateurs ont été au cœur des débats sur la mobilité au temps du coronavirus, tandis que nombre de personnes ont pu en redécouvrir les avantages, y compris au sein d'une population jeune. De futurs membres du GRACQ en perspective ?

De son côté, notre asbl, ses membres et son équipe permanente n'ont pas ménagé leurs efforts pour continuer à faire avancer les choses dans la bonne direction, faisant preuve d'une réactivité et d'une capacité d'adaptation qu'on ne peut que saluer ! Les mois qui suivent vont être essentiels pour continuer à faire valoir la cause du vélo et demander des infrastructures durables et adaptées au-delà de la gestion de crise.

Malgré des avancées encourageantes, la pérennisation des mesures COVID n'est pas encore gagnée, c'est pourquoi je vous incite à rester mobilisés avec créativité, responsabilité et un enthousiasme sans cesse renouvelé.

ANOUSHKA DUFEIL
ADMINISTRATRICE AU CA

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



“Le COVID et le vélo,
cela a été une affaire étonnante.”^{1/}

ISABELLE PARMENTIER – VÉLOCISTE ET VICE-PRÉSIDENTE
DU GROUPEMENT DES PROFESSIONNELS BELGES DU VÉLO

^{1/} COVID-19 : le succès fou des vélos provoque la pénurie de cycles et de pièces détachées – RTBF info, 23 mai 2020



Lock down

L'heure du choc

Confinement, lock down, mise à l'arrêt du pays : on arrête tout, que personne ne bouge. Cela semble n'avoir jamais été autrement. Nous nous sommes (presque) habitués à ce drôle de quotidien, à la distanciation sociale, au télétravail, au gel hydroalcoolique et au port du masque. Pourtant, les 12 et 17 mars 2020, et malgré que des mesures similaires avaient déjà été prises chez nos voisins français, espagnols et italiens, l'annonce du confinement dans notre pays est un choc. Même si nous l'attendions, rien ne nous avait préparé à vivre un changement si radical.

En s'attaquant aux personnes qui nous sont chères, le virus meurtrier met aussi en évidence les failles de notre société. Le plus révélateur d'entre tous, notre système de santé, se montre efficace et volontaire, mais aussi fragile et sous-équipé. D'autres fissures vont également apparaître au grand jour. Parmi les piliers de notre société moderne, notre modèle de mobilité lui aussi vacille. Dans ce paysage irréel d'autoroutes vides et de métros désertés, le vélo, une fois encore, montre sa grande résilience et sa capacité à répondre à nos besoins en toute circonstance.

Ailleurs, dans le monde

L'Italie est le premier pays européen à fermer ses frontières. La paralysie du pays se fait de façon brutale, entraînant ses habitants à vivre une situation inédite durant plusieurs mois. Les Italiens réalisent alors qu'ils s'apprentent à leur tour à vivre le même quotidien angoissant que les habitants de Wuhan quelques mois auparavant : hôpitaux surchargés, psychose de la contagion, limitation de leurs libertés... Même s'ils refusent encore de l'admettre, les autres pays d'Europe doivent se faire à l'idée qu'il leur faudra prendre eux aussi des mesures similaires. Et, rapidement, les dominos tombent : l'Espagne, la France, la Belgique...

Mais une mise à l'arrêt total est impossible. Si le mot d'ordre est bien de rester chez soi, certains déplacements demeurent indispensables. Considéré dans de nombreux pays comme un objet de sport ou de loisir, le vélo va alors souffrir de son statut hybride. C'est sans surprise dans les pays où la culture du vélo comme mode de déplacement est la plus basse que la stigmatisation des cyclistes quotidiens sera la plus grande.

En **Italie**, les ateliers de réparation de vélo par exemple restent fermés. Le code Ateco (une liste de secteurs d'activité économique), assimile effectivement la réparation de vélos à *"la réparation d'articles sportifs et de matériel de camping"*. Non essentiel donc. Les ateliers de réparation des autos et motos, quant à eux, restent ouverts. Une incohérence incompréhensible pour les associations de défense du vélo en Italie. *"Le vélo est un mode de transport pour de nombreuses personnes, parfois le seul"* explique Simona Larghetti, présidente de la Consulta della Bici di Bologna. *"Parmi elles, il y a des médecins et des infirmiers qui nous écrivent préoccupés en cette période. Et le vélo est un instrument de travail pour beaucoup d'autres, par exemple les très nombreux livreurs à vélo. Retirer à ces catégories de travailleurs l'assistance mécanique est un grave manquement."*

Pas mieux lotis, les usagers du vélo en **Espagne** se plaignent rapidement de la discrimination dont ils sont victimes. Les associations de défense du vélo s'inquiètent de la quantité de témoignages relatant des arrestations et verbalisations abusives. Pour la police espagnole, un cycliste serait-il forcément quelqu'un qui fait du sport en plein confinement, outrepassant l'interdiction ? Certaines vidéos de cyclistes interpellés deviennent virales. *"Non monsieur l'agent, je ne fais pas du sport, je me rends à mon travail."* La plus spectaculaire d'entre elles a d'ailleurs été relayée par la police elle-même sur les réseaux sociaux. On y voit deux policiers à cheval, en plein Madrid, partir au galop à la poursuite d'un cycliste qui passait par là. En guise de commentaire, la police annonce fièrement *"Nous n'arrêterons pas de poursuivre la conduite de cette minorité irresponsable qui met en danger la majorité"*. Les autres usagers visibles sur la vidéo (des automobilistes, un motard et un piéton) ne sont quant à eux pas inquiétés le moins du monde.

En **France** aussi, le manque de clarté des consignes aboutit à des incompréhensions de la part des citoyens et des forces de police. Nul ne peut sortir sans attestation mentionnant la raison de sa sortie et, si la pratique du vélo pour faire ses courses est autorisée, les sorties sportives sont limitées à une distance d'un kilomètre autour de son domicile, durant une heure maximum. Certains cyclistes se voient alors invités par la police à faire leurs courses en voiture si leur supermarché est situé à plus d'un kilomètre ! *"Comme souvent, une confusion s'installe entre sport et transport : les messages et interprétations sont contradictoires"*, rap-

pelle sur Twitter la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) qui se lance alors dans un recensement de témoignages dont certains sont abrupts, comme celui de Stephanie, à Reims : *"Le policier a ouvert sa vitre et m'a dit sur un ton sec et autoritaire : 'le vélo c'est interdit, fini le vélo, fini le vélo'"*. La FUB finit même par saisir le Conseil d'État pour faire reconnaître le vélo comme moyen de transport légitime¹.



A contrario, là où l'émergence du vélo préexistait à la crise, on comprend rapidement les avantages qu'il est possible de tirer de ce mode de déplacement. Souvent, ce sont les grandes villes qui montrent l'exemple.

Déclarée en situation de lockdown le 19 mars, **Bogota** fait à ce titre figure de moteur. La capitale colombienne a créé (en une nuit seulement) 22 km de pistes cyclables temporaires. Le jour suivant, les 22 km deviennent 117 km. Rapide ? Oui, car la capitale colombienne dispose déjà d'une expérience en la matière : chaque dimanche, l'événement Ciclovía fait la part belle aux modes actifs en fermant plusieurs grandes artères à la circulation automobile. Fortement médiatisé, ces "corona bike lanes" colombiennes serviront rapidement d'exemple pour d'autres villes : Mexico, New York, Berlin. ●

G. DE MEYERE

(traduction articles italiens : C. Rémy)

DESSIN © FREEPIK

1/ www.fub.fr/fub/actualites/fub-obligee-saisir-conseil-etat-faire-reconnaitre-velo-moyen-transport-legitime



Un confinement plus souple en Belgique

Par rapport à son voisin français, la Belgique bénéficie de mesures plus souples. Si les Belges sont appelés à rester chez eux, ils bénéficient néanmoins d'une autorisation de sortir s'aérer et faire du sport. Les sorties à vélo sont permises, même en compagnie d'une tierce personne (toujours la même).

Cette souplesse est sans doute nécessaire car le confinement révèle des grandes inégalités sociales : rester chez soi est plus aisé dans une maison avec jardin que dans l'appartement exigu d'une tour d'immeuble. Les acteurs sociaux expriment d'ailleurs rapidement leurs inquiétudes quant à la recrudescence des violences intrafamiliales. Permettre aux gens de sortir, en particulier pour les publics plus fragiles, leur permet de lâcher la pression si celle-ci venait à être trop forte.

L'autorisation officielle de circuler à vélo semble donc être une bonne idée. On évite ainsi les contrôles arbitraires vécus par les Français ou les Espagnols. Un flou

subsiste cependant sur la durée et la distance autorisée car, s'il est permis de faire du sport, le message principal reste de ne pas sortir de chez soi. Un cycliste peut-il parcourir 90 km à vélo sous couvert de sortie sportive ? Est-ce autorisé ? Est-ce responsable ? Un policier bruxellois affirmera même à un cycliste qu'une sortie ne peut se faire que jusqu'au parc le plus proche, une interprétation des mesures gouvernementales qui ne trouve pas de fondement légal, mais qui illustre bien que tout reste sujet à appréciation et que les sensibilités de chacun occupent une grande place dans cette période de crise.

Autre bémol : en Wallonie, certains parcs et RAVeLs trop fréquentés sont fermés par les communes dont les services de police ne peuvent pas assurer la surveillance du respect des règles de distanciation sociale. Si la justification est compréhensible, la décision porte préjudice aux usagers respectueux des consignes en fermant des itinéraires utiles et en renvoyant les cyclistes vers des voies moins sécurisées.

Malgré cela et malgré certaines craintes de voir les mesures durcies, le confinement "souple" à la Belge sera maintenu. ●



Dans le petit monde du vélo



Entre télé-sitting et baby-travail, l'équipe des permanents du GRACQ fait au mieux, au vu des circonstances. L'annonce du confinement ne bouleverse pas fondamentalement l'activité de l'association et les dossiers sur lesquels avancer sont nombreux. L'actualité "vélo" se révélera d'ailleurs bien plus riche que ce qu'on aurait pu imaginer. Même si elles doivent s'adapter à une situation inédite, les missions principales du GRACQ continuent (représentation, interpellation, information et sensibilisation).

Les formations vélo-traffic, par contre, sont mises entre parenthèses. Autre victime non négligeable des mesures de confinement : l'agenda, vidé de toute sa substance pour cause d'activités annulées. L'action Clap au vélo est rapidement reportée, puis annulée. Les groupes locaux du GRACQ aussi font les frais de cette crise sanitaire. La troisième édition du festival du voyage à vélo "En Roue Libre" organisé par le GRACQ Watermael-Boitsfort est un des premiers événements à tomber, à quelques heures à peine du coup d'envoi. Les autres groupes locaux ayant prévu des réunions, des actions et des activités se plient également aux mesures de confinement, soucieux de faire baisser la courbe de propagation du virus au plus vite.

Mais dans le monde du vélo, d'autres sont plus à plaindre. Pour les Ateliers de la rue Voot, asbl qui organise des ateliers de réparation vélo à Bruxelles, le confinement a marqué l'arrêt ou le report de presque toutes ses activités. Comme le témoigne Jean-Philippe Beckers, "la situation a amené une distanciation physique incompatible avec notre pédagogie et notre approche dans l'apprentissage de la mécanique vélo. Nous avons dû modifier notre manière de travailler et nous concentrer sur les réparations, en allégeant notre attention à la pédagogie."

Chez Cyclo, autre asbl de mécanique vélo, la fermeture de tous les ateliers ainsi que des formations socio-professionnelles entraînent une mise au chômage technique pour certains employés, tandis que d'autres travaillent à domicile.

L'absi Pro Velo, qui propose des formations vélo en entreprise et dans les écoles, des visites guidées etc. voit son agenda de réservations s'annuler juste avant la haute saison... et à une vitesse exponentielle ! Perdant 85 % de ses activités du jour au lendemain, elle est contrainte de recourir à du chômage temporaire pour une partie de son personnel. Toutes ses implantations sont fermées. Une situation difficile à laquelle elle s'adapte au mieux en proposant des formations ou des conseils spécialisés à distance. Malgré cela, Pro Velo estime avoir perdu entre 20 et 25 % de son chiffre d'affaire annuel durant le confinement.

Que dire encore des vélocistes, contraints comme beaucoup d'indépendants de fermer leur commerce en attendant des jours meilleurs ? ●

#Prête ton vélo

Bonjour le GRACQ. Une amie infirmière va commencer lundi prochain à travailler en Unité COVID à Saint Pierre. Elle recherche une solution de vélo pour se rendre au travail." C'est suite à cette demande que le GRACQ lance l'initiative des "vélos solidaires".



L'appel à la solidarité invite les personnes disposant de vélos à les prêter, le temps du confinement, au personnel continuant à se rendre sur son lieu de travail, permettant ainsi à celles et ceux qui le souhaitent d'éviter les transports en communs, où de profiter des rues apaisées pour se (re)mettre en selle.

Fonctionnant grâce à une publication Facebook recensant les offres et demandes, l'initiative s'inspire des "Vélos pour l'hosto", un système similaire qui avait déjà vu le jour en France.

D'autres acteurs de la mobilité comme Pro Velo, Villo ! ou la startup bruxelloise Billy Bike se montrent solidaires en prêtant leurs vélos ou en rendant le service de location gratuit pour le personnel des secteurs dits indispensables.

Vélo Résilience

Le vélo a montré son efficacité dans d'autres crises que celle que nous connaissons. Comme par exemple lors du tremblement de terre de Mexico en 2017. Alors que l'accès à certaines zones était devenu impossible pour cause de routes impraticables, de nombreux cyclistes s'étaient portés volontaires pour porter secours dans les zones impactées en transportant de grandes quantités d'eau et de vivres.

Pour illustrer cette résilience historique, Frédéric Héran, économiste et urbaniste, rappelle dans un article du The Conversation quelques points saillants, déjà évoqués dans son livre "Le retour de la bicyclette".

1979

SECOND CHOC PÉTROLIER. Copenhague doit renoncer à ses projets de rocade autoroutières trop onéreuses. La crise financière pousse les élus à se lancer plutôt dans la construction de pistes cyclables.

1995
2019

DEUX GRÈVES DU MÉTRO À PARIS obligent les citadins à privilégier le vélo. La pratique du vélo à Paris triple en 1995 et double encore en 2019.

AVEC LA CRISE DU CORONAVIRUS, le vélo prouve encore sa grande résilience en permettant aux gens de se déplacer en respectant les distances physiques nécessaires pour éviter la propagation du virus.

À chaque crise, le vélo tire son épingle du jeu et voit sa pratique augmenter. Crise financière ? Le vélo est économique. Crise pétrolière ? Le vélo n'a pas besoin de carburant. Crise sanitaire ? Le vélo permet de se déplacer en assurant sa propre sécurité et celle des autres. Enfin, face à la crise écologique dont nous commençons à peine à entrevoir les premiers effets, le vélo dispose aussi d'atouts indiscutables. En selle, tout le monde !

Source : "Le retour de la bicyclette", Frédéric Héran, Éditions de la Découverte, 2015.

1914-18

PREMIÈRE GUERRE MONDIALE. Neutres, les Pays-Bas subissent le blocus de l'Allemagne et du Royaume-Uni. Cette crise qui induit une baisse des importations de véhicules et de carburant décide les Hollandais à développer une industrie du vélo et, avec elle, la "culture vélo" qui fait aujourd'hui leur réputation.

1929

CRISE FINANCIÈRE MONDIALE. Malgré les difficultés vécues par la population, la bicyclette vit un boom important. Le parc français s'accroît de 30 % pour atteindre les 9 millions de vélos en 1939.

1939
1945

SECONDE GUERRE MONDIALE. Silencieux et discret, le vélo sert pour le ravitaillement de la population urbaine et sert à la résistance. Malgré les pénuries, chacun apprend à bricoler son vélo avec les moyens du bord. Au sortir de la guerre, les vélos sont malheureusement associés aux pénuries et son image en ressort dégradée. La pratique s'effondre partout en Europe et les automobiles envahissent l'espace public.

2020

LE PREMIER CHOC PÉTROLIER révèle la fragilité d'une économie fondée sur le "tout automobile". Des "dimanches sans voiture" sont organisés dans plusieurs pays d'Europe pour économiser le carburant, laissant la place aux piétons et cyclistes.

Fin
1973

Des voitures moins nombreuses, mais elles roulent plus vite

Les hôpitaux ont assez de boulot. Pensez à ralentir.

© AWSR

Confinés, les Belges semblent se découvrir une passion soudaine pour le footing ou le vélo. Il faut reconnaître que les rues désertées par le trafic automobile se révèlent plus rassurantes que jamais. Les cyclistes néophytes comme les parents de jeunes enfants osent enfin s'approprier une voirie plus humaine et moins menaçante. Mais malgré l'autorisa-

tion gouvernementale et même l'encouragement à pratiquer le vélo, les cyclistes sont encore perçus par certains comme des irresponsables qui ne respecteraient pas les règles. Le constat d'entorses au code de la route par certains (néo-)cyclistes est, pour le GRACQ, une occasion supplémentaire de rappeler l'importance de former la population à la pratique du vélo dès le plus jeune âge et de disposer d'infrastructures sûres et cohérentes.

D'un autre côté, l'absence de trafic automobile incite certains automobilistes à rouler plus vite. Selon Vias, "les données collectées par les systèmes de navigation des voitures indiquent que les vitesses moyennes pratiquées ont augmenté de 6 % sur les longs trajets et de 8 % dans les

ruelles de Bruxelles". En ces temps de crise on roule donc... plus vite ! L'AWSR rappelle pour sa part que "dans 90 % des cas, l'accident résulte d'une erreur de comportement et que la vitesse y contribue fortement". Alors que les urgences sont mises à contribution pour sauver des vies face à une pandémie, il est impératif de tout faire pour ne pas surcharger leurs services. "Les hôpitaux ont assez de boulot. Pensez à ralentir". Le message de la campagne de sensibilisation de l'AWSR est clair. Le constat est d'ailleurs identique dans d'autres pays, comme en Angleterre où, dans une lettre ouverte parue dans le Times, une centaine de médecins demande une réduction immédiate des limites de vitesses maximales autorisées des véhicules à moteur.

Vélocistes Une réouverture anticipée ?

En début de confinement, le GRACQ s'était félicité que les vélocistes soient autorisés à poursuivre les réparations d'urgence. Mais cette exception a bien vite montré ses limites, en plein "boom" du vélo.

Alors que bricos et jardineries étaient à nouveau autorisés à ouvrir leurs portes pour rendre le confinement "plus soutenable", notre association, aux côtés du Fiestersbond et de Traxio, s'est étonnée que cet assouplissement des règles ne s'applique pas également aux vélocistes.

Se déplacer à vélo est une excellente manière de pratiquer une activité physique, ce qui s'avère profitable tant pour le bien-être physique que mental. Le confinement a d'ailleurs incité bon nombre de citoyens à se (re)mettre en selle. Les nombreuses demandes, émanant de personnes à la recherche d'un vélo ou d'un réparateur, ont rapidement fait apparaître un réel manque en la matière.



© TIM MOSHOLDEN - UNSPLASH

La réouverture anticipée des vélocistes, moyennant le respect strict des précautions sanitaires, est donc rapidement apparue incontournable : à la fois pour des questions de sécurité (qui passe également par un vélo en bon état de marche), mais aussi pour préparer la mobilité d'après-confinement, en soutenant activement cet engouement pour le vélo.

La demande n'aura malheureusement pas été entendue : ce n'est que le 11 mai que les vélocistes ont officiellement repris leur activité. Mais la véritable prise d'assaut des magasins de vélos dès leur ouverture n'a pu que confirmer la pertinence de notre revendication.



Coronapistes

Le temps des solutions

I l n'existe bien sûr aucune frontière nette séparant divers moments du confinement. Appliquer un chapitrage relève forcément du subjectif. Durant cette période, les journées se ressemblent (et pour cause !) et se succèdent au rythme des infos venant de médias bien en peine de trouver de nouveaux angles d'accroche à ce sujet d'actualité unique, omniprésent, et diablement long.

Toutefois, une fois passé le choc et l'acceptation collective des mesures d'urgence prises par le gouvernement, on observe une remise en question plus profonde du système dans lequel on vit. On prend le temps de prendre du recul et, surtout, on commence à s'interroger plus concrètement sur

"l'après". Tout le monde sait que le déconfinement finira par arriver, et il ne s'agirait plus d'être pris au dépourvu. Le temps qui nous semblait si long commence à se faire plus pressant. Pour la mobilité, c'est le temps des "corona bike lanes", de l'urbanisme tactique, mais souvent aussi celui du déni ou de la désinvolture. Malgré les efforts fournis par la Stib, par De Lijn, les Tec et la SNCB, les transports en communs sont les grands perdants de ces périodes de crise (terrorisme hier, COVID aujourd'hui). Faute d'alternatives crédibles, leurs usagers pourraient bien reprendre leur voiture et augmenter les embouteillages et la pollution avec les conséquences désastreuses que l'on imagine. Le temps presse, et certaines associations, comme le GRACQ, sont là pour le rappeler.

Ailleurs, dans le monde

Le mouvement commence sans doute avec les très médiatisés 22 kilomètres de pistes cyclables temporaires apparues en une nuit à Bogota (lire p.6). Au total, 117 km de pistes temporaires seront créés dans l'espoir de réduire la congestion automobile.

Les grandes villes suivent l'exemple colombien. Mexico City, connue pour ses embouteillages monstres, annonce vouloir se doter à son tour de 130 km de pistes cyclables temporaires. Minneapolis, Vancouver, New York, Calgary..., toutes décident en urgence d'interdire l'accès aux voitures sur certains axes ou de supprimer une bande de circulation au bénéfice des déplacements actifs. En quelques heures, les villes se voient transformées par quelques traits de peintures, quelques barrières ou bloc de bétons. Place à "l'urbanisme tactique".

En Europe aussi, les mesures d'urgences prises pour empêcher la propagation du virus vont dans le même sens, parfois sous la pression de citoyens qui ne savent pas comment respecter les consignes de distanciation sociale sur l'étréitesse des infrastructures existantes. Ainsi, en Allemagne les citoyens se mobilisent dans plus de 130 villes pour réclamer la création de pistes cyclables "pop-up"¹. Une motivation également poussée par une inquiétude légitime, car une étude suggère alors que la propagation du virus pourrait être en lien avec la qualité de l'air. Un lien de corrélation a effectivement été établi : les zones les plus polluées sont également les plus impactées par le COVID. Barcelone crée 21 km de pistes cyclables (une augmentation de 10 %) et ferme 51 rues à la circulation entre 9h et 21h, dans l'espoir d'encourager un changement structurel auprès de la population catalane². Le déconfinement, en Espagne et ailleurs, amène en outre la question des terrasses, impossible à rouvrir sans élargir les trottoirs : il faut donc prendre de la place au stationnement automobile.

D'autres solutions, moins visibles, sont aussi envisagées par les municipalités pour garantir la mobilité des citoyens : certaines automatisent leurs feux de signalisation pour éviter que les piétons n'aient à appuyer sur le bouton, d'autres rallongent le temps de passage pour les piétons afin d'éviter les rassemblements au feu rouge. Los Angeles et Detroit suspendent le tarif des bus, Londres et Glasgow celui des systèmes de vélos partagés.³

En France, une volonté nationale de rendre au vélo ses lettres de noblesse semble vouloir profiter de cette crise pour changer les habitudes des habitants. Cumulée au volontarisme de la mairie de Paris, le changement sera particulièrement perceptible dans la capitale française.

Impossible de faire le catalogue complet des avancées pour le vélo pendant cette

crise sanitaire. Impossible aussi de prédire quelles sont les mesures prises qui resteront. Difficile, enfin de déceler les réelles avancées des effets d'annonce, chaque pays regardant les autres d'un regard envious. À ce petit jeu, notre capitale ne passe pas inaperçue et est citée en exemple dans divers journaux étrangers. Principalement là où la situation des cyclistes est particulièrement mauvaise, mais pas seulement : fin avril, le journal français "Les Inrockuptibles" ira même jusqu'à titrer "À Bruxelles, la "vélorution" commence", une emphase nous rappelant sans doute que nul n'est prophète en son pays. ♦



Théorisé par l'urbaniste américain Mike Lydon, le concept d'urbanisme tactique repose sur trois principes : des interventions à petite échelle, du court terme et du low-cost.



1/ www.theguardian.com - 13 avril 2020
2/ www.eldiario.es - 19 mai 2020
3/ www.citylab.com - 3 avril 2020



En Belgique, le GRACQ met des solutions en avant

La quasi-absence de trafic sur les routes est propice à la réalisation d'interventions légères et rapides, et réversibles au besoin : une occasion unique de tester de nouvelles configurations de l'espace public qui prennent mieux en compte les besoins des cyclistes et des piétons. Des exemples originaux nous viennent de l'étranger, le GRACQ agit pour que la Belgique s'en inspire.

En Région bruxelloise, les demandes citoyennes s'articulent autour du Plan Régional de Mobilité. Aux côtés d'autres mouvements citoyens, le GRACQ plaide, par exemple, pour la concrétisation de quartiers apaisés, notamment via l'instauration de zones de rencontre. Limitées à 20 km/h et permettant aux piétons de circuler sur l'ensemble de la voirie, elles répondent à

un enjeu de sécurité routière tout autant que sanitaire. Si la démarche est expérimentale, cette première expérience de quartiers apaisés sera sans conteste pleine d'enseignements pour la concrétisation future des 50 mailles apaisées prévues par le Plan Régional de Mobilité. D'autres demandes sont également exprimées par le GRACQ, comme la réalisation d'infrastructures cyclables sécurisées sur les axes principaux, en récupérant de l'espace dévolu au trafic automobile, et le développement de parkings "car2bike" aux entrées de la région, à destination des navetteurs.

En Wallonie, les aménagements de voirie ou la simple pose de panneaux routiers se heurtent à des procédures administratives assez longues. Une bonne raison de ne rien faire ? Pas pour le GRACQ, qui rappelle que les autorités communales disposent d'outils pour agir rapidement sur leur territoire, même sur les voiries régionales. Les arrêtés de police, ordonnances temporaires de circulation routière et ordonnances du bourgmestre permettent de surmonter les lenteurs administratives au moins de façon temporaire. À condition de se montrer proactif. ●



© BRAL

- ① Zones résidentielles : www.gracq.org/actualites-du-gracq – 20 avril 2020
- ① En Belgique : www.gracq.org/actualites-du-velo – 13 mai 2020
- ① Le temps presse : www.gracq.org/actualites-du-gracq – 28 avril 2020

Puis-je quitter la piste cyclable ?

La désertion des transports en commun engendre un trafic plus important sur les trottoirs et pistes cyclables. Comment faire alors pour y respecter les distances physiques ? L'article 91.2 du code de la route mentionne que "les pistes cyclables sont d'usage obligatoire, pour autant qu'elles soient praticables". Pour le GRACQ, dans les circonstances du confinement, une piste cyclable qui imposerait aux cyclistes d'enfreindre la distanciation physique imposée par les pouvoirs publics n'est pas nécessairement "praticable". Si la piste est trop fréquentée, rouler sur la chaussée constitue un "geste barrière" et n'est en aucune façon une infraction au code de la route. La situation permet en outre pour le GRACQ de rappeler que les infrastructures disposent rarement de largeurs suffisantes, les recommandations d'usage n'étant souvent même pas appliquées.

Premières mesures à Bruxelles : programmation des feux

Troisième semaine de confinement. Bruxelles Mobilité annonce qu'une centaine de carrefours à feux de la capitale sont désormais programmés pour mieux fluidifier les déplacements à pied et à vélo.

Moins de temps d'attente au feu rouge, cela signifie moins d'agglutinement aux carrefours et donc un meilleur respect de la distanciation de rigueur. Cette mesure, sanitaire avant tout, a pu être adoptée en raison de la réduction drastique du trafic automobile sur les routes bruxelloises (entre 55 % et 75 %).

Bruxelles Mobilité prévoit de constituer une "task force" pour étudier la situation "post-confinement". Les feux de circulation sont l'héritage d'une politique passéiste d'optimisation du flux automobile. Alors que les infrastructures cyclables se développent, assurant plus de sécurité et de confort, les temps d'attente parfois interminables aux feux réduisent l'efficacité des trajets à vélo et représentent, à chaque redémarrage, une dépense d'énergie supplémentaire pour le cycliste. Pour le GRACQ, la régulation des feux "post-confinement" devra donc tenir compte non plus uniquement du flux motorisé, mais aussi de la nécessité de rendre les déplacements à pied et à vélo plus compétitifs. ●



Bruxelles 40 km de pistes supplémentaires

"Rue de la Loi : une bande désormais réservée aux cyclistes". Explosion de joie chez les cyclistes, et plus encore chez les membres du GRACQ : c'est une revendication majeure qui vient d'être exaucée. Cette piste fait partie des 40 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires promis par la Région bruxelloise. Si l'annonce s'est faite à la veille du déconfinement, le projet s'inscrit toutefois dans le cadre du Plan Régional de Mobilité Good Move adopté le 5 mars dernier.



La mobilité post-confinement est un défi d'envergure, d'autant plus dans des villes déjà saturées en temps normal par la pression automobile. Dans la mesure où les transports publics ne pourront pas fonctionner à pleine capacité pour une période incertaine, il est important de capitaliser sur le changement d'habitudes induit par le confinement : nombreux sont celles et ceux qui ont redécouvert leur quartier au guidon d'un vélo, dans des conditions de circulation tout à fait propices.

Emboîtant le pas à de nombreuses villes, Bruxelles a donc logiquement annoncé la création de 40 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires pour encourager un report modal vers le vélo, plutôt que vers la voiture individuelle. La réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue de la Loi, en lieu et place d'une des quatre bandes de circulation, en est l'illustration la plus symbolique.

Des aménagements "temporaires" ?

Si ces aménagements sont temporaires, ce n'est assurément que dans leur mise en œuvre. Les tracés prioritaires par la Région ne l'ont pas été au hasard : ils se calquent sur le réseau "vélo PLUS" (réseau vélo structurant) du plan Good Move et correspondent à la volonté du gouvernement d'équiper les grands axes d'infrastructures cyclables sécurisées.

Projet de 40 km de pistes cyclables supplémentaires en région bruxelloise



Peinture et blocs de béton devront, à terme, faire place à des infrastructures plus conséquentes. Mais leur préfiguration à l'aide d'aménagements légers et réversibles (urbanisme tactique) permet déjà d'expérimenter une nouvelle organisation de l'espace public, dont les enseignements seront précieux en vue d'une concrétisation définitive.

Aménagements cyclables : où et comment ?

Si l'on connaît les tracés sur lesquels la Région concentre ses efforts, on n'a en revanche que peu d'informations sur le détail de leur mise en œuvre. Les cyclistes du GRACQ découvrent donc les aménagements au fur et à mesure de leur concrétisation et ne peuvent formuler de commentaires qu'a posteriori.

En dépit de l'urgence, notre rôle de représentation des usagers cyclistes conserve pourtant toute sa pertinence : on peut craindre qu'un manque de cohérence, un déficit de sécurisation ou des aménagements étiqués, peinent à convaincre un nouveau public à adopter le durablement le vélo. Nul doute que certains regretteront un manque d'ambition en cette période tout à fait décisive pour la mobilité. On aurait pourtant tort de sous-estimer l'importance de cette première étape : la réallocation de l'espace public en faveur des modes actifs reste, plus que jamais, un véritable combat. ●

F. CUIGNET

Réseau "Vélo PLUS"
Plan régional de mobilité Good Move





Aménagements temporaires ou définitifs, pourvu qu'ils soient sûrs !

Certains se diront qu'il aura fallu attendre une crise sanitaire sans précédent pour que le monde politique s'intéresse enfin au vélo. Si ces décisions viennent parfois de décideurs politiques déjà convaincus par la petite reine, c'est souvent le travail de terrain mené par quelques citoyens qui permet de faire bouger les lignes.

Dans le cadre des mesures de (dé)confinement, bon nombre des groupes locaux du GRACQ prennent contact avec leurs échevins. Pour rappeler des revendications de longue date mais aussi pour appuyer des demandes spécifiques destinées à faire face aux impacts "mobilité" de la crise sanitaire. Les solutions avancées se basent sur des observations qui n'ont rien de neuf (pistes trop étroites

ou inexistantes, réseau incomplet...) mais, cette fois, les interlocuteurs ont l'oreille plus attentive.

L'aspect temporaire d'une grande partie de ces aménagements rassure aussi les échevins moins convaincus, mais pour les cyclistes quotidiens, même temporaires, de tels aménagements ne peuvent être une réussite que s'ils s'adressent à tous, y compris les cyclistes moins expérimentés. Il est donc essentiel que ces aménagements "tactiques" soient bien pensés et répondent à la principale préoccupation des personnes roulant ou désirant rouler à vélo : la sécurité.

Reste aussi l'espoir de voir certains de ces aménagement temporaires convaincre suffisamment de monde pour être pérennisés sur du long terme. ●

Voirie Régionale, initiative communale ?

Si les communes peuvent agir sur les voiries communales, elles sont souvent traversées par des axes plus importants, dépendant quant à eux de la Région dans laquelle elles se trouvent. Les questions de mobilité formant un tout, il est capital que Régions et communes travaillent main dans la main, en bonne intelligence.

À Bruxelles, les autorités régionales proposent aux communes un soutien pour l'installation temporaire de zones de rencontre, rues cyclables, ou toute autre solution permettant de créer davantage d'espace pour les piétons et les cyclistes. Outre la fermeture temporaire du bois de la Cambre au trafic motorisé, de parcs et de certains axes, tout le périmètre situé à

l'intérieur de la "petite ceinture" est mis début mai en zone de rencontre (20 km/h et les piétons sont prioritaires), ainsi qu'une série de rues dans le quartier de Cureghem à Anderlecht. Cette mesure permettra de sécuriser les nombreux usagers actifs qui continueront à y circuler au moment du déconfinement.

En Wallonie, c'est par le biais d'un courrier que le Ministre wallon de la Mobilité tente d'inciter les communes à agir sur leur territoire : *"Afin de vous soutenir dans de telles orientations qui conviendraient à votre situation spécifique, j'ai demandé au SPW Mobilité et Infrastructure d'avoir une attention particulièrement positive à vos*

éventuelles demandes de concertation en matière de fermetures de voiries régionales, et de vous apporter ses conseils en matière d'aménagements provisoires."

Encouragées par "en haut", il faut souvent que les communes soient également poussées par "en bas". L'action citoyenne s'avère souvent très utile pour faire bouger les lignes, encore faut-il que le citoyen sache quoi demander. Fin avril, le GRACQ propose quelques exemples d'aménagements "clé en main" qui, appliqués aux bons endroits, sont capables d'améliorer la mobilité de n'importe quelle commune wallonne, sur des voiries communales et régionales. ●

<https://www.gracq.org/actualites-du-gracq/amenagements-cyclables-temporaires>

L'expertise et l'originalité



© LONEL CAMPION

Watermael-Boitsfort : des citoyens plus autonomes ?

Le vélo reste le seul objet complexe (plus de 1 000 pièces !) qui soit encore presque entièrement réparable par l'utilisateur lui-même. Sur la base de ce constat, le GRACQ Watermael-Boitsfort propose à sa commune de mettre sur place sans tarder un atelier participatif de réparation de vélo afin que les habitants gagnent en autonomie. Les vélocistes de la commune sont débordés, et il serait dommage de "perdre" de potentiels cyclistes à cause d'un pneu crevé ou d'une selle mal réglée... La proposition du groupe local est appuyée par d'autres acteurs de la commune (centre culturel et Ateliers de la rue Voot) et est évidemment accompagnée de propositions d'aménagements en des endroits précis de la commune.

Pendant ce temps, tant à Bruxelles qu'en Wallonie, les groupes locaux du GRACQ s'appuient sur leur expérience et leur originalité pour faire profiter leurs communes de conseils utiles.

En Wallonie, un travail conséquent d'interpellation est réalisé par les groupes de Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Gembloux, Hannut, Jodoigne, Liège, Mons, Mouscron, Namur, Nivelles, Ottignies, et à Bruxelles par les groupes de Bruxelles-Ville, Ixelles, Jette, Molenbeek, Uccle, Watermael-Boitsfort... ou encore Forest-St-Gilles qui a compilé de manière très visuelle les propositions d'aménagements des membres du GRACQ sur une carte collaborative.

Mais d'autres types d'action sont également envisagées par nos groupes locaux, pour sortir de la crise par le haut.



Le dernier tronçon est un chemin de service d'Infrabel qui pourrait être aménagé facilement. Le GRACQ Tournai a donc pris contact avec la Ville de Tournai et Infrabel afin de trouver une solution. Il a souligné les nombreux avantages qu'un itinéraire complet aurait sur la mobilité de nombreux Tournaisiens vivant en bordure de ce pré-RAVeL. Afin d'appuyer sa demande, il a créé une pétition, n'hésitez pas à la signer !

PÉTITION

www.gracq.org/300-metres-petition

Pays de Herve : roulez, jeunesse !

À l'approche de la rentrée des classes post-confinement, le GRACQ Pays de Herve a mis l'accent sur la problématique des trajets scolaires. Trop de parents conduisent leurs enfants en voiture... et trop de voitures sur les routes incite les parents à ne pas laisser leurs enfants rouler à vélo ! Le groupe local a donc fait un travail de terrain auprès des écoles de la commune, pour qu'elles rappellent les bienfaits du vélo auprès de leur personnel et de leurs élèves. Conscient des difficultés en termes de sécurité aux abords des écoles et de stationnement vélo sécurisé, le GRACQ Pays de Herve a, en parallèle, interpellé la commune demandant davantage de mesures pour encourager les déplacements domicile-école à vélo. ●



© GRACQ HERVE - COLLÈGE MARIE-THÉRÈSE



Liège va-t-elle faire un bond de 15 ans ?

Pour faire bouger les lignes, le GRACQ Liège a l'habitude d'interpeler les décideurs politiques. Avec le confinement et la création de coronapistes partout dans le monde, c'est l'occasion de montrer que "c'est possible". Le groupe local en relaye de nombreux exemples au bourgmestre et aux échevins. D'autant qu'au-delà du déconfinement, les travaux du tram vont eux aussi engendrer des embarras de circulation qu'il convient d'anticiper. "À chaque rencontre, la commune se montre ambitieuse en matière de politique cyclable" précise Patrick Jacquemin du GRACQ Liège. "Hélas, cela ne se concrétise pas vraiment sur le terrain. On attend toujours certains aménagements promis et certains permis d'urbanisme et réfections de voiries ne prennent toujours pas en compte les besoins élémentaires des cyclistes". Et, si l'on en croit la note médiocre accordée par plus de 2 000 cyclistes à travers le baromètre cyclable de Liège¹, le chemin est encore long à parcourir.

Le GRACQ n'est pas la seule association à attendre un changement urbanistique. Urbagora, une asbl d'éducation permanente axée sur les questions d'urbanisme a diffusé une note d'analyse intitulée : "Pourquoi et comment il va falloir rendre Liège cyclable en un été"². Un texte sans équivoque qui mentionne : "Ne tournons

pas autour du pot : le vélo est, selon nous, le seul outil permettant d'apporter de l'air de façon significative dans les circonstances actuelles, en combinant capacité, vitesse suffisante et distanciation des corps."

Depuis, Urbagora et le GRACQ collaborent pour inciter la ville à mettre en place des aménagements provisoires dans le cadre du déconfinement. Un groupe Facebook est également créé pour récolter l'avis et les besoins des cyclistes. Preuve que la demande est là, en quelques jours, ce groupe est rejoint par plus de 2 500 cyclistes liégeois qui ont produit plus de 1 000 contributions.

Un plan ambitieux

Il faut attendre le 3 mai pour que la Ville de Liège présente son projet "mobilité" de déconfinement. Un projet ambitieux qui propose quelques mesures très intéressantes. Liège deviendrait une "ville 30", une vingtaine de rues cyclables sont annoncées, de nombreux feux seront enfin équipés de B22/B23 autorisant le cycliste à franchir le feu au rouge, sans compter

les 35 km de voiries qui seraient aménagés en faveur des modes actifs (piétons et cyclistes), afin de "faire des modes doux la priorité du déconfinement", comme le précise l'échevin de la Mobilité sur le site todayinliège.be.

De quoi se réjouir ? Certainement. "Si le plan présenté est appliqué, nous pourrions rattraper 15 ans de retard en termes de mobilité active, et la ville améliorerait son score par rapport au baromètre cyclable de 2019" souligne Patrick Jacquemin. "Le problème, c'est que le déconfinement est là et que, depuis le 3 mai, aucun aménagement n'a été mis en place. À ce jour, pas une seule goutte de peinture n'a été appliquée et aucun panneau ou aménagement installé. Cette lenteur nous étonne et nous laisse un peu perplexe. Or nous pensions qu'il y avait un consensus sur le besoin d'avoir des actions rapides, même symboliques, pour amorcer le mouvement". Cette lenteur qui fait craindre l'effet d'annonce laisse toutefois entrevoir un espoir : "Si tout est si lent, on peut espérer que ce qui sera fait sera pérenne, et pas seulement provisoire".

1/ Réalisé en 2019 par le GRACQ Liège et d'autres acteurs de la mobilité active à Liège, le baromètre cyclable a accordé à la Cité Ardente la note "F". "A+" étant l'excellence, "G" la note la plus mauvaise possible. Détails : <http://liege.gracq.org/Barometre>
2/ <https://urbagora.be/interventions/notes-de-travail/pourquoi-et-comment-il-va-falloir-rendre-liege-cyclable-en-un-ete.html>

Le confinement Une occasion de se réinventer ?

Pour toutes les associations, la situation inédite est aussi l'occasion de chercher des solutions innovantes. Le GRACQ souhaite continuer à programmer des moments d'échange et de formations. Le format "visioconférence" implique quelques ajustements, tant de la part des orateurs que des participants. Trouver le meilleur support informatique n'est pas non plus évident. Entre systèmes fiables mais parfois controversés et systèmes libres de droits mais présentant des inconvénients techniques, il faut faire des choix. "C'était une opportunité pour tester les outils nous permettant de former nos

membres sans leur imposer de déplacements" précise Alexandra Jimenez, qui coordonne l'ensemble des formations au GRACQ. "Cela faisait plusieurs mois que nous souhaitions nous y mettre pour certaines thématiques spécifiques nécessitant peu d'interactions entre les participants. La situation nous a poussés à nous jeter à l'eau et ouvre ainsi le spectre des possibles".

Autre défi de taille : mener une Assemblée Générale en période de confinement. Tout en suivant les mesures gouvernementales, le GRACQ explore différentes manières de pouvoir mener à bien son AG ordinaire.

Permettre au plus grand nombre de participer, trouver un système efficace et sûr de collecter les votes, d'échanger avec les membres et d'assurer une cohésion au sein de notre communauté cycliste sont autant de défis sur lesquels se penchent le secrétariat général et le CA du GRACQ. "L'exercice n'est pas facile" précise Aurélie Willems, Secrétaire générale de l'association, "nous avons opté pour une procédure qui respecte le cadre légal et qui permet à chacune et chacun de s'exprimer malgré la distance".

Qualité de l'air



autoroutier a des effets immédiats sur la qualité de l'air que nous respirons ? Selon les spécialistes, il convient de nuancer cette observation car il est difficile de quantifier les effets qu'ont pu avoir d'autres facteurs, comme la météo ou l'arrêt des industries.

Alors que les voitures restent à l'arrêt et que les citadins semblent redécouvrir leurs quartiers, une étrange sensation de silence et d'air pur les surprend. L'agréable constat est confirmé par des images satellite très explicites qui font le tour du monde : la qualité de l'air est bonne durant le confinement. Largement partagées et commentées dans la presse et sur les réseaux sociaux, ces résultats (également observés en Belgique) seraient-il la preuve qu'un arrêt du trafic

La baisse avérée des polluants dans l'atmosphère permet pourtant de cibler ce qui ne va pas dans notre mode de vie : fin avril, le CREA (Center for Research on Energy and Clean Air) publie à ce sujet une étude révélant que les mesures de confinement ont conduit à une réduction de la production électrique venant du charbon de 40 %, et une réduction de la consommation de pétrole de près d'un tiers ! La baisse de pollution qui en résulte devrait permettre d'épargner 11 000 vies en Europe (principalement en Allemagne,

au Royaume-Uni, en Italie, en France et en Espagne), et éviter 6 000 nouveaux cas d'asthme chez les enfants.¹

Nous pouvons ergoter sur les pourcentages et sur les effets plus ou moins importants que la météo ou les vents venus de Scandinavie ont eus sur la dispersion des particules polluantes dans l'air. Certains le feront. Certains n'hésiteront pas à se servir de ce flou pour invalider un constat pourtant avéré : la mauvaise qualité de l'air est à l'origine de plus de 400 000 décès prématurés par an en Europe, et le transport est le principal secteur responsable.

1/ www.lalibre.be – 30 avril 2020



La solidarité des cyclistes et des couturières

À Rixensart, en partenariat étroit avec la commune, ce sont les cyclistes qui distribuent des masques aux 9 300 familles que compte le territoire. Le GRACQ Rixensart constitue pour cela une équipe de plus de 25 personnes. En-

semble, ils livrent près de 17 000 masques cousus par pas moins de 140 couturières bénévoles auxquelles ils livrent aussi le tissu nécessaire. Un modèle de solidarité également présent à Court-St-Etienne, où une trentaine de cyclistes effectue le même type de livraisons.

Les cyclistes bénévoles assurent la livraison des masques à Rixensart.

À Namur, un mouvement citoyen réunissant une cinquantaine de cyclistes est initié par le *Coursier wallon*, une coopérative de service de livraison à vélo à Namur et à Mons. En livrant les masques dans la région, les volontaires illustrent de la plus belle manière le fait que le transport de marchandises à vélo est une alternative réaliste et efficace. En temps de crise, mais aussi en temps normal.

Effectivement, selon la BCLF (Belgian Cycle Logistics Federation), dont fait partie le *Coursier wallon*, les livraisons à vélo pourraient (devraient ?) remplacer les livraisons en camionnette à hauteur de 25 % d'ici 2030. À titre d'exemple, 84 % des véhicules de livraisons à Bruxelles sont des camionnettes, un chiffre qui n'est pas sans incidence sur notre mobilité. ●

Ne dites plus “Maison de l'automobile”, c'est has been !

L'anecdote aurait pu passer inaperçue en ces temps difficiles, mais elle est amusante et mérite qu'on s'y attarde un peu. Jusqu'il y a peu, la FEBIAC (fédération de l'industrie de l'automobile et du Cycle) siégeait et louait des salles de réunions dans la “Maison de l'Automobile”... mais le lieu a changé de nom. Pourquoi ?

Selon Ellen Markman^{1/}, Professeure en psychologie à l'Université de Stanford, Californie, un enfant suppose qu'à chaque nom correspond une seule chose. Pour l'enfant, tout nouveau nom est, par défaut, considéré comme le nom d'une nouvelle chose. C'est un principe d'économie qui facilite l'apprentissage du lexique. Une autre théorie envisage que, même si l'adulte sait qu'un objet peut porter plusieurs noms, un prolongement de ce principe d'économie perdure néanmoins : “la page blanche”. En repartant d'une page

blanche, le nouveau nom n'équivaut peut-être pas à une nouvelle chose, mais bien à une impression de nouvelle chose, qui nous permet de créer un nouvel affect par rapport à cette chose.

Pendant le confinement, la “Maison de l'automobile” est devenue “W46 Event & Meeting Center”. Un nouveau nom encore plus long que le précédent (13 syllabes

quand même !) qui, en faisant référence à sa situation géographique (W46, au 46 du Boulevard de la Woluwe), perd surtout, comme par enchantement toute référence à l'automobile.

Nouveau nom, nouveau logo, campagne de comm'... Tout de même, qu'est-ce qu'on ne ferait pas pour une histoire d'affect ! ●

G. DE MEYERE

Pour les références bibliographiques et conseils, merci à GB, chercheur en philosophie du langage à l'École Normale Supérieure, Paris.



© WIKIPEDIA

1/ Markman, E.M., & Wachtel, G.F. (1988). Children's use of mutual exclusivity to constrain the meanings of words. *Cognitive Psychology*, 20, 121-157



Et demain ?

En paralysant le pays entier, la crise sanitaire a permis de remettre notre système de mobilité en perspective. Dans ce contexte, il faut admettre que le vélo a montré de nombreuses qualités. Pour de nombreuses bonnes raisons, certains auraient espéré une “vélorution” plus rapide et plus marquée, mais les mentalités évoluent à un rythme lent et les résistances sont encore énormes.

À l'heure du déconfinement et en espérant éviter la redoutée deuxième vague, rien n'est encore gagné pour la mobilité active en Belgique. Mais le vélo s'est invité dans tous les débats de mobilité et, avec lui, l'espoir de lendemains plus sûrs, plus conviviaux, moins bruyants et moins polluants.

Les associations vélo qui ont été durement impactées durant la crise du Coronavirus misent elles aussi sur un rebond durable pour le vélo. Aux Ate-

liers de la rue Voot, Jean-Philippe Beckers fait part de son optimisme : “Nous espérons que la place du vélo sera plus importante au sortir de la crise sanitaire. Nous espérons que le vélo continuera à jouer son rôle de moyen de transport économique, écologique et rapide pour toutes et tous”.

Chez Pro Velo, Christophe Winkel est également confiant : “Notre formation pour cyclistes débutant a affiché complet à peine mise en ligne. Nous remarquons en outre une augmentation significative de nos ventes de vélos et un écho similaire nous vient d'autres vélocistes.” Des perspectives réjouissantes après un passage difficile ? “Oui”, affirme-t-il, “car la crise a créé des “pré-cyclistes”. Il ne tient qu'à nous de les convaincre de rester en selle et de devenir des cyclistes quotidiens. Il y a du boulot, et c'est génial. Le message positif du secteur nous a permis de garder le moral durant la crise et nous permet maintenant d'envisager l'avenir avec confiance”.

Exit strategy

Lettre ouverte au CNS



Si il n'existe pas de mode d'emploi tout fait pour sortir de cette crise inédite, il apparaît certain qu'une vision d'ensemble est indispensable. Aux côtés d'urbanistes, d'architectes et de scientifiques, le GRACQ adresse début mai une lettre ouverte au CNS (Conseil National de Sécurité) afin que la mobilité ne soit pas oubliée dans la stratégie de sortie de confinement prévue par le gouvernement.

Car comment mettre en place une reprise économique sans prendre en compte le transport des personnes et des marchandises ? Les routes encombrées ne sont pas seulement un problème de mobilité, elles génèrent une chaîne d'effets négatifs dans plusieurs domaines : la santé, l'économie, la qualité de vie et la sécurité routière.

Le COVID-19 ayant bouleversé les équilibres existants et amené la population à se comporter et à se déplacer différemment, il convient de proposer une gestion spatiale rapide et décisive qui permette d'éviter le chaos et donne à l'économie et à la société toutes les chances de bien redémarrer.

Parallèlement, l'ECF (European Cyclist Federation) produit un guide de recommandations pour des rues plus saines et plus sûres après la crise du coronavirus.

Les recettes sont bien connues et ont porté leurs fruits dans d'autres pays et d'autres villes depuis longtemps. La remise en question générale de notre société est une occasion de les appliquer chez nous... ou pour le moins de rappeler qu'elles existent !

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/civicism_persist/contribute_images/Recommendations_for_post_COVID_cities.pdf

www.gracq.org/actualites-du-gracq/exit-strategy-la-dimension-mobilite

1/ www.elconfidential.com – 18 mai 2020
2/ www.canalc.be – 20 mai 2020
3/ www.usinenouvelle.com – 15 avril 2020
4/ www.lecho.be – 13 mai 2020
5/ www.rtl.be – 3 juin 2020

Les magasins de vélo pris d'assaut

Dès le moment où ils rouvrent leurs portes, les vélocistes sont pris d'assaut par une population à la recherche d'une nouvelle mobilité. Les ventes de vélos de tous types explosent, au point que les fournisseurs ne suivent plus et les demandes de réparations doivent passer par des listes d'attente.

La tendance se constate d'ailleurs jusqu'aux pays les moins "cyclistes" : *"Nous sommes comme au moment du papier toilette dans les supermarchés au début du confinement"* explique avec un certain humour un vélociste madrilène au journal El Confidencial¹. *"Nous avons reçu une quarantaine de demandes par jour, uniquement pour un vélo que nous avions en promotion, un vélo d'entrée de gamme"*. Un boom qui est même parfois encouragé par les gouvernements, comme la France qui octroie une prime de 50 euros à chaque français qui souhaiterait faire réparer son vélo.

En Belgique, les témoignages de la première semaine de réouverture indiquent une augmentation des ventes de vélo cinq fois plus importante qu'en temps normal, tant chez les vélocistes indépendants que dans les chaînes de magasin de sport². La désertion des transports en commun est certainement une raison de cet engouement, mais d'autres explications sont également avancées par les vélocistes selon qui la population, après avoir été confinée durant plusieurs mois, semble rêver d'un retour à une certaine liberté... liberté qui se matérialise par une remise en selle.

Dans le même temps, le marché automobile dévisse. "Pire chute en 30 ans des voitures neuves en Allemagne", titre la Libre Eco, le 3 avril. En France, les ventes de voitures neuves ont chuté de 88,8 % en avril. La chute vertigineuse est partout similaire et aucune reprise n'est espérée par le secteur en raison de la récession et des pertes d'emploi dûes à la crise.

Alors, nous dirigeons-nous vraiment vers une mobilité plus active ? Pas forcément. Si le secteur automobile prévoit une perte de 16 à 23 % au niveau mondial pour l'année 2020, ce chiffre ne devrait pas être insurmontable, quand on sait que le marché de l'automobile a survécu à la crise économique de 2009 avec une perte qui s'élevait alors à 35 %³. De plus, face à la crise, le secteur n'hésite pas à faire appel aux pouvoirs publics pour relancer l'économie automobile. La Febiac demande ainsi aux autorités *"une incitation financière significative à l'achat de véhicules"*.

N'empêche... un changement de mentalité de la part du consommateur pourrait bien finir par changer la donne. Relayée dans l'Echo⁴, une enquête relative aux choix de mobilité post-COVID menée par le bureau d'études Espaces-Mobilité et l'ASBL Maestro Mobile dévoile que 34 % des 3 130 sondés affirment qu'ils feront davantage de vélo ou de trottinette. Seuls 9 % déclarent qu'ils utiliseront davantage leur voiture. Une autre enquête menée pour le compte de la Febiac révèle que les intentions d'achat des automobilistes belges sont en recul de 31 %. Un chiffre qui va jusqu'à 47 % au sein des familles qui ont subi une perte de revenu durant la crise.⁵

Le mot de Geoffrey Usé, président du GRACQ

Le monde d'après" ... ce concept a été repris par les médias, les hommes politiques, les polémistes en tous genre, les épidémiologistes et même par votre tante lors de votre dernière vidéo-conférence familiale du dimanche après-midi. Mais sera-ce bien le cas ? Y aura-t-il vraiment un monde avant et après la crise du Coronavirus ?

Personnellement, je n'en ai pas la moindre idée. Au mieux nous pouvons l'espérer, au pire rien ne changera mais en tous cas, cette crise sanitaire aura quand même eu l'avantage de nous questionner sur notre mode de vie et de remettre au centre du débat toute une série d'enjeux sociaux et sociétaux.



Sur les questions de mobilité, la crise a mis en évidence la question majeure d'une meilleure utilisation de l'espace public et d'une meilleure redistribution de celui-ci entre les modes de déplacement. Le GRACQ ne peut que se féliciter des actions prises par les différentes villes et communes qui ont alloué plus d'espace pour le vélo par la création d'aménagements temporaires. Et cela s'est concrétisé dans les chiffres vu l'augmentation de l'utilisation du vélo durant le confinement. Mais plus encore, cela a permis de mesurer le chemin qu'il reste à parcourir afin de faire tomber les barrières mentales liées à l'utilisation des véhicules personnels et leur place dans nos villes.

Si je ne devais retenir une chose de cette crise du COVID-19, c'est l'extrême capacité de résilience de l'être humain et sa capacité à être solidaire dans les moments difficiles. Je suis intimement convaincu que le vélo est un outil de résilience incroyable qui a permis à des dizaines de milliers personnes de pouvoir s'évader de leur appartement le temps de quelques heures, d'aller faire des courses pour leur voisin-e de 90 ans qui ne peut plus se déplacer ou encore de permettre au personnel soignant d'aller sauver des vies.

Donc oui, plus que jamais, il faut continuer à se battre pour un monde plus juste où le vélo doit avoir une place centrale et devenir un instrument prédominant dans l'aménagement du territoire. Il nous faut espérer que les actions

prises pendant cette période particulière s'inscrivent dans la durée et induisent une vraie prise de conscience collective. Le GRACQ, plus que jamais, doit répondre présent et continuer de mener ses actions au quotidien.

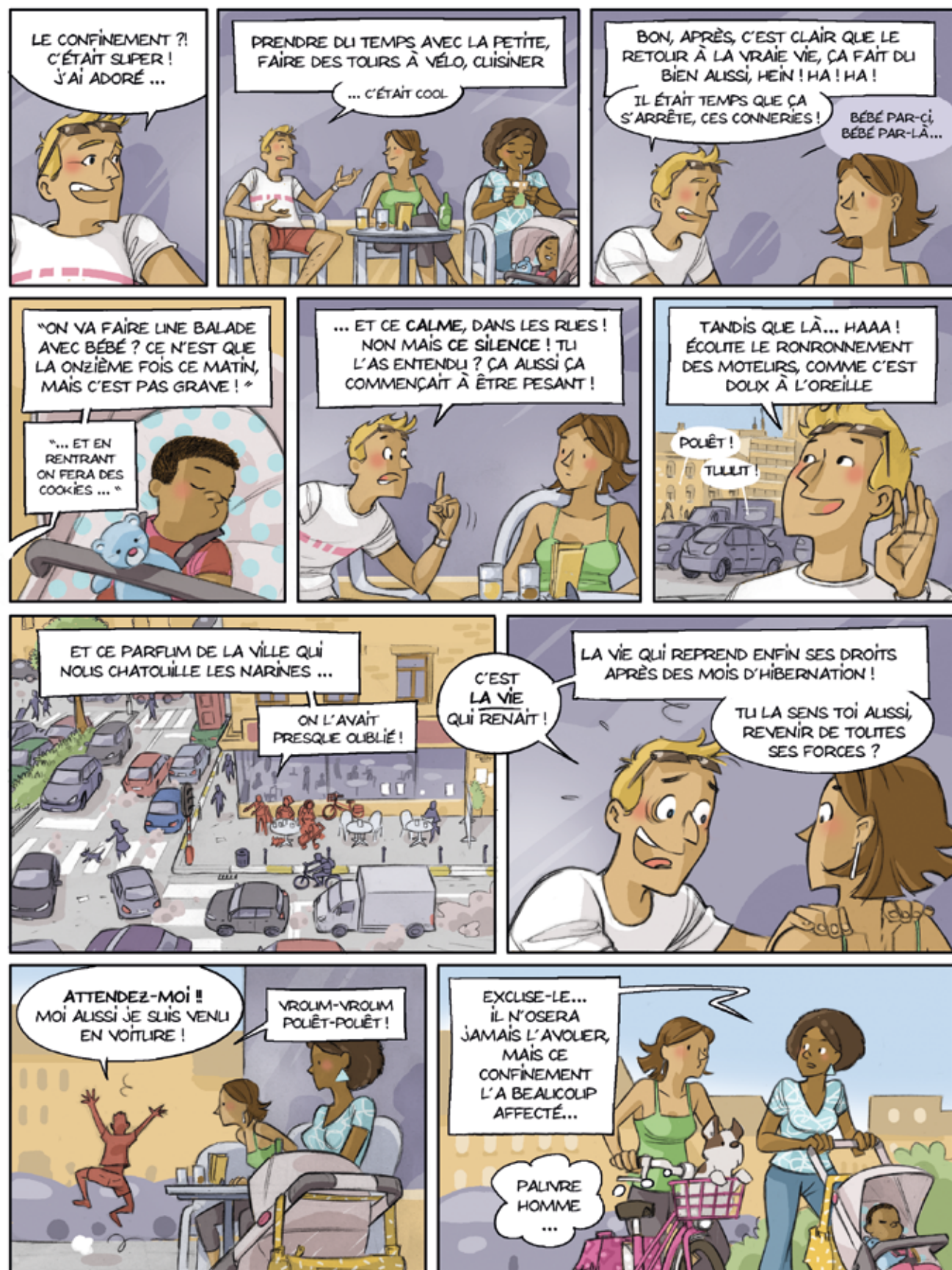
Et quant à la réponse à cette question du "monde d'après", si jamais il ne devait jamais arriver, on ne pourra pas nous reprocher de ne pas avoir essayé...

GEOFFREY USÉ
PRÉSIDENT DU CA DU GRACQ

RÉDACTEURS : Florine Cuignet, Anoushka Dufeil (édito), Gaël De Meyere, Luc Goffinet et Geoffrey Usé (conclusion)

Certains articles de ce Mag proviennent de notre site où vous pouvez les lire en intégralité : www.gracq.org

Retour à l'anormal



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

CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

AGENDA

JUILLET-AOÛT-SEPTEMBRE

FORMATIONS "VÉLO-TRAFIC"

Vous savez rouler à vélo mais vous ne vous sentez pas à l'aise au milieu de la circulation ? Profitez des mois d'été pour vous remettre en selle ! La Vélo-Trafic est une formation d'une demi-journée encadrée par des formateurs bénévoles expérimentés. Elle vous aidera à acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo dans le trafic en toute confiance. Elle se déroule en petit groupe et alterne exercices pratiques et rappels théoriques.

INFO COVID : Nous avons mis en place une série de mesures afin de respecter les recommandations liées à la pandémie actuelle. Nous vous demandons de les consulter et de les mettre en application lors de votre participation.

ANDENNE – 12/07

📍 Séverine Vanheghe – velotrafic@gracq.org

BRUXELLES – 18/07

📍 Julio Sanchez – info@gracq.org

BRAINE-L'ALLEUD – 01/08

📍 Julio Sanchez – info@gracq.org

ANDENNE – 09/08

📍 Séverine Vanheghe – velotrafic@gracq.org

BRUXELLES – 22/08

📍 Julio Sanchez – info@gracq.org

NAMUR – 12/09

📍 Séverine Vanheghe – velotrafic@gracq.org

BRAINE-L'ALLEUD – 12/09

📍 René Decreme – brainelalleud@gracq.org

ANDENNE – 16/09

📍 Séverine Vanheghe – velotrafic@gracq.org

BRUXELLES – 19/09

📍 Julio Sanchez – info@gracq.org



© FRANÇOIS BROUCKAERT

MAIS AUSSI :

BRUXELLES – 09/09**RÉUNION DU GROUPE "AMÉNAGEMENT"**

Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables à Bruxelles ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Alors rejoignez le groupe "aménagements".

📍 amenagements-bxl@gracq.org

16/22 SEPTEMBRE**SEMAINE DE LA MOBILITÉ**

Cette année, la Semaine de la Mobilité aura une saveur particulière. Tenez-vous au courant des activités prévues dans votre commune, le groupe local du GRACQ y participe peut-être, n'hésitez pas à aller à leur rencontre !

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

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 €

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

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq



Régionale wallonne	Georges Martens	T 010 41 44 42
Bruxelles & env.		
Anderlecht	Bruno Louis	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Berchem-Ste-Agathe	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Bruxelles-Ville	Pierre Henriot	–
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
Evere	Bernard Dehay	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Pierre-Yves Adnet	T 0495 19 08 40
Ixelles	Armande Coquerez	T 0484 08 15 74
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Kraainem (Flandres)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Laeken	Gérard Hospied	–
Molenbeek	Simon Bos	T 0472 13 54 32
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	–
Schaerbeek	Tanguy Ollinger	–
Uccle	Patricia Duvieusart	T 0478 33 38 72
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
Woluwe	Mihai Băja	T 0498 06 42 58
Brabant wallon		
Braine-l'Alleud	Alain Tison	T 0477 58 07 25
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Chaumont-Gistoux	Serge Denis	T 0474 02 79 29
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
Ittre	Christian Fontaine	T 0475 80 02 15
Jodoigne	J.-S. Tyberghein	T 0474 41 55 41
La Hulpe	Julia Shewry	T 0473 86 32 55
Lasne	Charles Ullens	T 0485 39 95 72
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	GRACQ Nivelles	T 0477 74 91 68
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	GRACQ Ottignies	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rixensart	Bernard Bourgeois	T 0478 45 38 00
Tubize	Marie Deprez	T 0485 43 64 66
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Jean-Louis Verboom	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37
Hainaut		
Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Binche	Aurélien Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0473 43 54 88
Courcelles	GRACQ Courcelles	T 0474 94 21 33
Écaussinnes	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Enghien	François Poncelet	T 0472 33 06 76

Erquennes	Stephane Pirard	–
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Thibault Gaillez	T 0485 72 23 93
Mont-de-l'Enclus	Denise Cobben	T 0484 58 04 10
Mouscron	Christophe Boland	T 0478 53 15 78
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
Seneffe	Philippe De Troy	T 0477 47 12 16
Soignies	Christian Degrave	T 0473 93 27 43
Silly	Sebastien Hubert	T 0478 97 98 81
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17

Liège		
Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Donceel	Anne-Sophie Gard	T 0471 73 22 51
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Mehdi Bouacida	T 0499 34 71 09
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmans	–
Verviers	Rémi Gueuning	T 0498 45 58 82
Waremmes	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

Luxembourg		
Arlon	Xavier Bouvy	T 0487 46 90 39
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57
Rendeux	Laurence Labeye	T 0486 67 09 73
Tellin	Rémi Latine	T 0494 24 07 66
Vielsalm	Sven Breugelmans	–
Virton	Etienne Hubert	T 0479 59 54 84

Namur		
Andenne	Martine Rölh	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Collignon	T 0485 19 07 51
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
La Bruyère	Annick Vandenwyngaert	T 0496 59 53 19
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	–
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

Fietstersbond : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois brussel@fietstersbond.be T 02 502 68 51

Vous désirez envoyer un courrier électronique à un groupe local du GRACQ ? Toutes les adresses de contact sont sous la forme : commune@gracq.org (exemple : groupe local de Evere : evere@gracq.org).