

GRACQ *mag*

Speed pedelecs ⇒
Que peuvent-ils
faire ?
pp 8-9

SNCB ⇒
Vers des trains
sans vélos ?
p.10

Économie ⇒
Les livreurs
s'organisent
p.12

France ⇒
Ils ont un plan
vélo national
p.13

DOSSIER
Les dessous
de la publicité
automobile
p.14



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@inoctavo.be

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

RELECTEURS
Elodie Mertz, Philippe Lederer,
Philippe Degand

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 ➔

2019 à nos portes...



L'organisation de notre traditionnelle campagne "éclairage" a été, comme chaque année, l'occasion de constater sur le terrain l'incroyable énergie qui anime les bénévoles de notre association. En 2018, une trentaine de groupes locaux ont organisé leur propre action pour rappeler aux cyclistes, à l'occasion du changement d'heure, l'importance de rester visibles.

Cette année, poussée par votre enthousiasme et votre envie de soutenir l'adoption de politiques ambitieuses en matière mobilité active, notre association a été particulièrement dynamique. Outre nos activités habituelles, nos groupes locaux ont en effet pesé de tout leur poids pour parvenir à mieux intégrer la pratique du vélo dans les politiques locales de demain. Rédaction de mémorandums, organisation de café-débats et d'actions de terrain, interpellation des candidats : la liste des événements organisés dans le cadre des élections communales est impressionnante. Félicitations à tous !

Les élections de l'année 2019 sont un autre défi que nous relèverons ensemble. Européennes, fédérales, régionales : les échéances qui s'annoncent seront déterminantes pour la politique de mobilité menée dans notre pays. Chacun de ces niveaux de pouvoir dispose en effet de puissants leviers d'action qui devront être utilisés au mieux pour encourager les alternatives aux transports polluants. Ces élections représentent pour notre association une belle opportunité de dresser des constats, de proposer des solutions et surtout de faire entendre avec conviction la voix des cyclistes au niveau politique, afin de construire ensemble une mobilité plus durable en Belgique.

Je vous souhaite d'ores et déjà d'excellentes vacances de fin d'année et vous donne rendez-vous à la rentrée, plus motivés que jamais pour représenter ensemble la cause cycliste !

LUCAS DEMUELENAERE



Beaux retours dans la presse
Ici : interview du GRACQ Le

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.



Sécurité routière ⇒

Éclairez-vous / Be bright !

Le 9 novembre dernier se clôturait notre traditionnelle campagne éclairage. Depuis onze ans, les bénévoles du GRACQ sensibilisent les cyclistes à l'importance d'être vus. À l'approche de l'hiver et avec le changement d'heure, nombreux sont ceux qui se font encore surprendre par l'obscurité, ou qui ne sont simplement pas conscients que voir n'équivaut pas à être vu.

Au total, plus de 30 groupes locaux ont mené des actions de sensibilisation à Bruxelles et en Wallonie. Ils distribuaient des lampes LED aux cyclistes mal éclairés (nouveau cette année : les lampes étaient équipées d'un chargeur USB) et des chocolats aux "bons élèves".

Si la campagne éclairage est finie, l'hiver, lui, ne fait que commencer. Amis lecteurs, sachez vous en souvenir au moment de monter en selle !

20 m 50 m 150 m



Dans l'obscurité, un cycliste est visible à 150 mètres s'il porte des habits réfléchissants et plus encore s'il est éclairé. Par contre, cette distance chute à 50 mètres à peine s'il est vêtu d'habits clairs et à 20 mètres si les vêtements sont sombres, ce qui est largement insuffisant quand on prend en considération le temps de réaction d'un automobiliste et la distance de freinage du véhicule. Rouler éclairé à la tombée du jour est une obligation du code, mais c'est surtout une question élémentaire de sécurité.



Action éclairage à Charleroi.



À Tournai, deux étudiants ont décidé de se mettre au vélo, les voici maintenant équipés.



Un vélo de course bientôt éclairé.



se pour nos groupes locaux.
euzé.



À Gembloux la zone de police Orneau-Mehaigne profite de l'action éclairage pour graver les vélos, en prévention contre le vol.



Ce sera un chocolat pour cette cycliste bien éclairée.



Aurélié Willems, notre secrétaire générale, en pleine interview (avec un journaliste de RTL à vélo !).



Politique ⇒

Entre deux périodes électorales

C'EST UN BON MOMENT POUR INFLÉCHIR LA POLITIQUE DE VOTRE COMMUNE.

Améliorer la situation du vélo dans sa commune, c'est une motivation importante pour nombre de membres du GRACQ. Pas étonnant dès lors d'avoir vu ceux-ci investir avec tant d'énergie la campagne électorale en vue des élections communales. Au travers d'actions et d'interpellations, ils ont su placer le vélo au cœur du débat politique. Ils ont communiqué leurs priorités pour le vélo et ils ont demandé aux futurs élus un positionnement clair. Et maintenant quoi ?

Les majorités sont faites, et les compétences sont attribuées. Bien sûr, nous serons particulièrement attentifs aux compétences "phare", telle que la Mobilité, ou les Travaux Publics, mais la pratique du vélo peut être encouragée via d'autres compétences communales.

En fonction des réalités de terrain et des priorités déterminées, les groupes locaux du GRACQ vont maintenant cibler leur action vers des interlocuteurs particuliers, élus, et en charge de responsabilités politiques au niveau communal. Ils rappelleront les engagements qui ont été pris durant la campagne, lorsqu'ils n'étaient encore que simples candidats.

Si vous n'êtes pas encore actif dans votre groupe local, c'est un bon moment pour lui prêter main forte et infléchir la politique de votre commune, le niveau de pouvoir le plus proche du citoyen. ●

📄 www.gracq.org/groupes



Bravo et merci au GRACQ ! On est reparti pour un cycle, mais vous en connaissez un rayon. Restez en selle, continuez à bien suivre nos élus, et tirez la sonnette d'alarme s'ils se dégonflent ! On est toute une chaîne pour vous prêter main-forte si quelque chose ne cadre pas, ou en cas de coup de pompe =)



En 2019, on remet ça !

Le grand chantier de la vie politique communale vient de commencer et déjà s'annoncent d'autres scrutins et d'autres enjeux. Les partis politiques ont un œil fixé sur les élections de mai 2019. Régionales, fédérales et européennes, il y en aura pour tous les goûts. Le GRACQ s'invitera également dans cette joyeuse dynamique. Active au niveau européen en tant que membre de l'ECF (Fédération Européenne des Cyclistes), notre association agira par ailleurs aux niveaux fédéral et bruxellois en collaboration avec le Fietsersbond, ainsi qu'au niveau wallon.

Nous orienterons notre message autour d'objectifs clairs et de priorités à mettre en œuvre au plus vite, et ce pour chaque niveau de pouvoir.

Nous orienterons cette campagne autour de six points :

- > faire rentrer un maximum de nos demandes dans les programmes ;
- > visibiliser nos priorités auprès du grand public et des médias (trois objectifs et cinq priorités par niveau de pouvoir). Nous consacrerons un article à ce sujet dans le prochain GRACQ Mag ;
- > demander aux partis de se positionner sur ces priorités ;
- > diffuser ces priorités à un maximum de candidats :
 - via nos groupes locaux (militance collective) ;
 - via nos sympathisants (militance individuelle) ;
 - via chaque citoyen cycliste (militance individuelle) ;
- > sensibiliser concrètement les candidats au vélo ;
- > assurer la présence du vélo dans les débats électoraux.

Nous espérons ainsi maintenir le vélo au centre des préoccupations. ●

École ⇒

Roulez jeunesse : douze idées à mettre en pratique

Parce que se déplacer à vélo peut (et devrait) se faire très tôt, le GRACQ souhaite être présent dans l'engagement associatif des étudiants durant leur parcours scolaire.



© SIMON IMAGE

Que vous soyez en fin d'études secondaires, à l'université ou aux études supérieures, les idées énumérées ci-dessous vous donneront des idées de projets à mettre en place pour promouvoir la mobilité active dans votre établissement scolaire. Parents et grands-parents qui lirez cet article, n'hésitez pas à en parler à vos enfants et petits-enfants !

FAIRE BOUGER LES
CHOSSES DANS SON
ÉTABLISSEMENT
SCOLAIRE, C'EST
POSSIBLE !

- 1 Organiser un parrainage scolaire à vélo.** S'inspirant du projet "Génération Tandem Vélo" initié par l'ASBL Empreintes il y a quelques années, cette action vise à accompagner d'autres (plus) jeunes sur le chemin de l'école. Un jeune d'une école secondaire supérieure peut ainsi encadrer à vélo un enfant d'une école primaire voisine sur son trajet domicile-école. Le même type de projet peut voir le jour entre élèves du secondaire et étudiants dans le supérieur si la distance entre les établissements le permet.
- 2 Réclamer un parking vélo de qualité** (couvert et sécurisé) et la mise à disposition d'une pompe. Des documents avec des conseils concrets sur la quantité, la qualité et les emplacements souhaités existent. Contactez-nous, nous vous renseignerons !
- 3 Sensibiliser au vol de vélo** peut également permettre d'éviter ce fléau. Nous disposons de brochures que nous pouvons vous faire parvenir.
- 4 Proposer un défi vélo aux enseignants et étudiants.** Objectif : se rendre aux cours à vélo durant un laps de temps déterminé (2 jours, 1 semaine ou

2 semaines). Enregistrer les déplacements avant, pendant et après cette action permettra d'évaluer le changement de comportement.

- 5 Organiser une action éclairage** et remettre des kits éclairages aux cyclistes mal éclairés sensibilisera à l'importance d'être bien visible à vélo.
- 6 Clap au vélo** : chaque 21 mars, le GRACQ participe, aux côtés du Fietsersbond, à cette action nationale visant à encourager les cyclistes en les applaudissant. Une action positive et énergisante très simple à mettre en place.
- 7 Nommer un responsable "Mobilité" au sein des associations estudiantines** et demander qu'il puisse assister aux rencontres avec le pouvoir décisionnel de l'établissement scolaire. Définir ensemble les objectifs et les attentes, et assurer une communication régulière entre le responsable et les étudiants.
- 8 Réaliser une carte des itinéraires vélos** les plus adéquats aux abords de l'établissement scolaire. Les itinéraires recensés peuvent ensuite faire l'objet d'une carte imprimée qui sera remise aux étudiants qui le souhaitent.
- 9 Encourager son école à réaliser un plan de déplacement scolaire** (en Région bruxelloise).
- 10 Demander une séance vélo-traffic** grâce à l'octroi d'un budget de l'établissement scolaire. Cette formation d'une demi-journée a pour but de transmettre les bons réflexes pour circuler à vélo dans le trafic en toute confiance.
- 11 Organiser une bourse aux vélos** pour permettre à chacun d'acquérir un vélo. Un atelier mécanique peut également se tenir au moment de la bourse.
- 12 Créer un groupe "jeunes GRACQ"** dans votre établissement scolaire, et faire changer la mobilité de votre école/campus sur le long terme.

Une de ces actions vous parle ? Vous avez envie de la mettre en œuvre ? Vous trouverez plus d'infos sur notre site, ainsi que des liens utiles vers des expériences similaires qui ont déjà vu le jour. Par ailleurs, un groupe local existe peut-être déjà dans votre commune. Renseignez-vous et n'hésitez pas à le contacter pour mettre en place des actions ou collaborer sur des campagnes (tous les contacts figurent au dos de ce magazine).

S. VANHEGHE

✉ severine.vanheghe@gracq.org
🌐 www.gracq.org/roulez-jeunesse



Association ⇒

Rencontre des membres : échanges et projets

Pour faire avancer le mouvement cycliste, il faut aller à la rencontre des gens... Sans oublier pour autant d'organiser des rencontres internes qui permettent un échange de savoir et une émulation aussi intéressants que nécessaires.

Près de 30 personnes étaient présentes pour assister à la traditionnelle rencontre des membres wallons qui a eu lieu fin octobre. Cette journée d'échange des bonnes pratiques est toujours un moment fort apprécié. D'une part, ce rendez-vous permet de (re)découvrir les anciennes et nouvelles têtes du GRACQ. D'autre part, l'évènement est stimulant, encourageant, et renforce l'engagement des membres présents au sein de l'association.

À Bruxelles, ils étaient dix, pour la plupart déjà membres actifs dans un groupe local, à se retrouver pour ce moment convivial et collaboratif. Parmi eux également, des membres de l'EUCG (European Union Cycling Group), et notre président Geoffrey Usé (aussi présent lors de la rencontre wallonne). Les élections communales sont encore fraîches dans les mémoires des bénévoles du GRACQ. Pourtant, un autre scrutin approche. À Bruxelles, les échanges ont essentiellement tourné autour de la prochaine campagne régionale. En mode "brainstorming", les idées ont été lancées, malaxées, reformulées... Certaines ont été écartées, d'autres encouragées. En Wallonie, afin de faire avancer la cause cycliste dans le débat électoral de 2019, les membres ont orienté leurs idées autour de quatre thématiques : la militance individuelle, la communication, la sensibilisation du politique et les actions. Un exercice qui permettra au secrétariat d'élaborer une stratégie et de concevoir des actions concrètes adaptées aux besoins des cyclistes.

Si les rencontres des groupes locaux permettent aux bénévoles de marquer la dynamique collective pour les projets à venir, elles offrent aussi l'occasion de partager les expériences de chacun. Parmi les actions et projets inspirants menés par nos groupes locaux wallons, retenons les fameux "Tchinois" liégeois, où les cyclistes étaient invités à recenser les endroits problématiques pour le vélo à Liège, mais aussi les vélos décorés durant la Semaine de la Mobilité à Huy et Wavre, la commission vélo créée et coordonnée par le GRACQ Leuze, les rencontres apéritives pré-électorales dans la Basse-Meuse...

Bien qu'un tel partage d'expérience n'était pas à l'ordre du jour lors de la rencontre des membres bruxellois, rappelons tout de même quelques belles initiatives : le "Véloce d'Uccle", une sortie cycliste de 420 élèves de 6e primaire co-organisé par le GRACQ Uccle et la commune, le cycle d'apéro-vélo à Forest sur le thème des vacances, ou encore une journée d'étude à Gand rassemblant des membres du GRACQ et du Fietzersbond de Jette avec le bourgmestre et la cellule mobilité. ●

S. VANHEGHE ET C. REMY

Association ⇒

Dialogue, sourires, débats, partage...

Notre association se réunissait à Braine-l'Alleud pour son Assemblée Générale



La journée est grise et pluvieuse. La météo n'est pas au rendez-vous. Pourtant, venus des quatre coins de Bruxelles et de Wallonie, les membres du GRACQ ont fait le déplacement et remplissent rapidement la petite salle paroissiale louée pour l'occasion par le GRACQ Braine-l'Alleud. L'Assemblée Générale de leur association est sur le point de commencer.



L'ordre du jour aborde certains sujets de fond, tels que le positionnement du GRACQ par rapport aux Masses critiques ou l'adoption d'un nouveau Règlement d'Ordre Intérieur.



Comptage des votes. La démocratie interne est au rendez-vous.



Mons, Namur, Bruxelles, Liège, Leuze, Hannut, Rixensart... Toute la Belgique francophone semble au rendez-vous.



Le GRACQ compte désormais 5 nouveaux membres effectifs.



Les discussions se poursuivent de façon plus informelle...



Les groupes locaux présentent en quelques mots certaines de leurs réalisations particulièrement réussies. Inspirant.



Applaudissements mérités.



Balade autour de la gare pour observer les aménagements cyclables. De quoi constater qu'en matière d'infrastructure pour les vélos, les communes devraient toujours consulter les associations cyclistes au préalable...



Speed pedelecs →

Connaissez-vous les règles qui s'appliquent aux speed pedelecs ?











Si vous en possédez un, vous aurez certainement vu passer l'information. Depuis le 10 décembre 2018, tous les speed pedelecs doivent être immatriculés.



Considérés depuis 2016 comme des cyclomoteurs (cyclos de classe "P"), les speed pedelecs se retrouvent réservés aux détenteurs d'un permis de conduire AM (cyclomoteur) ou B (voiture), et suivent les mêmes règles du code. Un speed pedelec doit donc être valablement immatriculé pour circuler sur la voie publique, sous peine d'une amende de 116 €. Cette immatriculation s'obtient auprès de la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules), comme pour les autres véhicules en Belgique.

Les speed pedelecs se distinguent donc clairement des vélos à assistance électrique "classiques" (VAE), qui étaient définis depuis 2002 par une directive européenne.

Qu'est-ce que cela signifie concrètement ? D'abord que ces utilisateurs ne sont pas des simples cyclistes aux yeux de la loi. Ils doivent donc changer leurs automatismes (nombre d'entre eux étaient cyclistes auparavant) et ne peuvent plus rouler aux endroits qui leur étaient réservés lorsqu'ils enfourchaient leur ancien vélo.

		VÉLO ET VÉLO ÉLECTRIQUE	SPEED PEDELEC
	Contresens cyclable	Je peux l'emprunter.	Je n'ai pas le droit de l'emprunter, sauf si un panneau additionnel avec un logo de cyclomoteur m'y autorise.
	D7	Je suis obligé de l'emprunter.	Je suis obligé de l'emprunter sur les voiries dont la vitesse est supérieure à 50km/h et j'ai le choix en dessous.
	D9	Je suis obligé de l'emprunter.	Je n'ai pas le droit de l'emprunter.
	D10	Je suis obligé de l'emprunter.	Je n'ai pas le droit de l'emprunter.
	B22	Je peux tourner à droite au feu rouge, mais je ne suis pas prioritaire.	Je dois m'arrêter au feu rouge, ce panneau ne me concerne pas.
	B23	Je peux continuer tout droit au feu rouge, mais je ne suis pas prioritaire.	Je dois m'arrêter au feu rouge, ce panneau ne me concerne pas.
	Sas vélo	Cet espace m'est réservé.	Cet espace m'est réservé.
	C9	Ce panneau ne me concerne pas.	Interdit pour les speed pedelec.
	C3 excepté circulation locale	Je peux l'emprunter.	Je n'ai pas le droit de l'emprunter.
	Feu vert cycliste	Je peux passer.	Je ne peux pas passer.

QU'EN PENSE LE GRACQ ?

Bien qu'assimilés à des cyclomoteurs de classe B, une étude néerlandaise révélait en 2016 que les speed pedelecs étaient utilisés différemment et de façon moins dangereuse que les scooters. Ils permettent de remplacer les déplacements en voiture sur des distances plus longues (en moyenne 21 km) que les vélos classiques. Les speed pedelecs semblent bien mal nommés puisque, contrairement aux idées reçues, leur vitesse de croisière effective serait plutôt de 35 km/h (au lieu du chiffre de 45 km/h souvent avancé), et un peu moins en agglomération.

Pour le GRACQ, les speed pedelecs sont une réelle alternative à la voiture. Une alternative qu'il conviendrait d'encourager. Ranger simplement le speed pedelec dans la catégorie "cyclo B", c'est y ajouter des contraintes (permis, assurances, immatriculation, pas d'usage des contresens cyclables) qui vont fortement en limiter l'usage.

Depuis 2017 les speed pedelecs ont droit à l'exonération fiscale de l'indemnité vélo pour les déplacements domicile/travail. C'est un premier pas salué par le GRACQ, mais il en reste d'autres à accomplir pour que les speed pedelecs soient réellement encouragés

- > couverture par l'assurance RC (Responsabilité Civile) familiale et pas par une assurance véhicule automoteur supplémentaire (nécessité d'un texte légal qui le garantisse) ;
- > octroi du statut d'utilisateur vulnérable (comme les cyclistes et les piétons) ;
- > réduction d'impôt de 15% (accordée à l'achat d'une moto électrique à 2, 3 ou 4 roues mais pas aux vélos électriques) ;
- > des règles du code de la route similaires aux vélos (sens uniques limités, cédez-le-passage aux feux...), plutôt que d'être autorisés au comptegoutte via des panneaux additionnels. Avec une nuance importante : l'utilisation des aménagements cyclables doit rester facultative pour ces vélos plus rapides, afin de limiter les conflits avec les autres usagers moins rapides qu'eux.



JEU DES 7 ERREURS : CONNAISSEZ-VOUS LES PARTICULARITÉS DU SPEED PEDELEC ?

	VÉLO ÉLECTRIQUE	VÉLO MOTORISÉ	SPEED PEDELEC
Puissance	<= 250W	<= 1000W	<= 4000 W
Assistance limitée à :	<= 25 km/h	<= 25km/h	<= 45 km/h
Âge minimal	/	16 ans	16 ans
Casque obligatoire	Non	Non	Oui (casque vélo ou cyclomoteur)
Permis de conduire	Non	Non	Oui (AM Cyclo ou B voiture)
Immatriculation et plaque	Non	Non	Oui
Règles de circulation	Vélo	Vélo	Cyclomoteur



SNCB ⇒

Votre vélo dans le train, bientôt fini ?

Depuis toujours, le GRACQ défend une mobilité efficace et respectueuse de l'environnement. Cela passe par le vélo bien sûr, mais aussi par une conception multimodale de nos trajets. Pour les distances plus importantes, le train est un allié précieux du cycliste. Le projet d'interdiction d'embarquer son vélo dans les trains aux heures de pointe en période scolaire est donc perçu par les associations cyclistes comme un (très) mauvais signal.



Pour justifier sa proposition, la SNCB invoque des raisons de manque de place aux heures de pointe, ainsi que des retards dus à l'embarquement des vélos, qui gêneraient aussi les passagers en stationnant sur les plateformes. Vraiment ?

Les cyclistes essayant d'embarquer leur vélo en pleine heure d'affluence sont en fait assez peu nombreux. L'opération est stressante et fastidieuse, et les quelques usagers qui s'y aventurent occasionnellement le font surtout pour un usage professionnel ou utilitaire. Nous sommes donc loin du cliché du cycliste souhaitant faire une excursion récréative au détriment du confort des autres usagers. De plus, il semble difficile d'imputer des défaillances de ponctualité de la compagnie ferroviaire par une pratique aussi restreinte que celle-ci. D'autres causes sont certainement à trouver ailleurs.

Premier constat : si l'embarquement d'un vélo peut effectivement prendre du temps, la faute en incombe avant tout au matériel roulant qui empêche bien souvent le cycliste de monter dans le train sans intervention du contrôleur. Ensuite, l'absence de signalement clair amène régulièrement les cyclistes

à se retrouver au mauvais endroit avec leur vélo, loin de la voiture appropriée. Ils montent donc où ils peuvent, ce qui peut gêner les autres passagers. À titre de comparaison, les chemins de fer suisses indiquent depuis longtemps l'emplacement du compartiment vélo où le cycliste peut attendre et monter rapidement et facilement dans le train. Même aux heures de pointe les vélos ne portent donc pas atteinte à la légendaire ponctualité helvète. Les chemins de fer néerlandais mènent quant à eux une politique assez restrictive en la matière puisqu'ils interdisent déjà les vélos non-pliants durant les heures de pointe. Toutefois, cette mesure est compensée par un service horaire plus étendu, par la mise à disposition de vélos partagés dans plus de 200 gares, par des parkings sécurisés, etc. Tant de choses qui font encore défaut chez nous, particulièrement dans le sud du pays. Une telle restriction chez nous pénaliserait les usagers des gares les plus éloignées.

Le GRACQ déplore que la SNCB choisisse de revoir sa politique de transport des vélos, plutôt que de rénover intelligemment ses rames en les dotant d'espaces multi-fonctionnels (vélos, poussettes, chaises roulantes) accessibles sans intervention d'un tiers, et clairement annoncés avant embarquement. Sans compter que cette mesure est aussi en contradiction avec un projet de nouveau règlement européen, qui prévoit d'imposer huit emplacements vélo dans tous les trains circulant en Europe.

Les associations cyclistes sont soutenues par François Bellot, ministre fédéral de la Mobilité, qui s'est positionné clairement contre ce projet de la SNCB, dès que celui-ci a fuité dans les médias. ♦

L. GOFFINET

UNE TELLE MESURE
PÉNALISERAIT LES
USAGERS DES GARES
LES PLUS ÉLOIGNÉES.

Qualité de l'air ⇒

Révolution'Air : le premier festival pour un air pur



Il n'est aujourd'hui plus nécessaire de rap- peler l'impact néfaste de la pollution de l'air sur la santé. L'Agence européenne de l'Environnement estime en effet que, chaque année, plus de 10 000 personnes décèdent prématurément suite à la mau- vaise qualité de l'air respiré en Belgique. Tout cela sans compter la réduction de la qualité de vie et les pertes économiques liées aux maladies qui en résultent.

Le 7 octobre dernier, soit une semaine tout pile avant les élections, le groupe citoyen Bruxsel'AIR (soutenu par le GRACQ) a or- ganisé le premier festival de la qualité de l'air belge, afin de demander des mesures ambitieuses en faveur d'un air pur. Mu- sique, jeux pour enfants, démonstration d'alternatives de mobilité durable (vélo, autopartage, etc.) et animations diverses : tout était prévu pour passer un bon mo- ment en famille.

Organisé en partenariat avec Greenpeace et Filter Café Filtré, cet événement a réuni plus d'un millier de personnes et a eu un bel impact médiatique, quelques jours avant les élections communales. Pour démontrer l'importance du vélo en tant que moyen de transport "zéro pollution", plusieurs centaines de personnes ont

même rejoint le festival à vélo depuis An- vers, faisant de cet événement une initia- tive véritablement nationale.

Une belle reconnaissance pour ces béné- voles qui s'investissent sans compter de- puis maintenant plus de deux ans. Bravo à eux !

L. DEMUELENAERE

Handicap ⇒

Un sommet mondial du tourisme accessible : "Destination pour tous"



Pour sa deuxième édition, le sommet mondial du tourisme accessible s'est tenu à Bruxelles début octobre et a rassemblé plus de 400 acteurs venus des 5 continents. L'objectif ? Partager les bonnes pratiques en matière d'accessibilité pour les touristes à besoin spécifique (per- sonnes en situation de handicap intellec- tuel, sensoriel ou moteur).

Plusieurs points étaient à mettre en évi- dence par les participants :

- > le développement de produits touris- tiques inclusifs ;
- > les bonnes pratiques en matière d'ac- cueil et de services à la clientèle ;
- > l'adaptation de services d'hébergement ;
- > la mise en place de supports technolo- giques ;
- > des solutions en matière de mobilité.

Pour la Belgique, ce fut l'occasion de pré- senter "La Wallonie à vélo", un projet pour lequel l'ASBL Access-i a été chargée d'identifier des circuits vélo wallons qui peuvent être empruntés par des per- sonnes à besoins spécifiques.

Pour distinguer le niveau de difficulté de ces circuits, Access-i les a organisés en deux catégories : les circuits verts qui cor- respondent à un niveau "accessible pour tous", et les circuits orange qui corres- pondent à un niveau "sportif". Au final, sur onze circuits audités, six ont été retenus : Liège-Esneux ; Namur-Dinant (la Meuse à vélo) ; Rivage-Esneux ; Herve-Fléron ; Ni- velles-Ottignies-Louvain-la-Neuve (Céroux- Mousty) ; et Thuin-Landelies

Pour s'assurer de la diffusion des circuits auprès des personnes à besoins spéci- fiques, toute l'information a été mise en ligne sur leur site internet :

www.access-i.be

A. CHARLIER



Économie ⇒

Un service coursier à vélo en Wallonie, ça roule !

Si les services à vélo se retrouvent sous toutes les formes, la plus courante est sans doute celle de coursier, livreur, transporteur. Jérôme Robert s'est lancé en 2011 à Namur et a été rejoint en 2013 par Olivier Bringard à Mons, ils forment désormais une coopérative appelée : Coursier Wallon. Voici une interview de Jérôme qui nous explique son métier.



> Quels sont les bénéfices de faire ces livraisons à vélo ?

< Un des avantages principaux reste la vitesse. Les études montrent que la vitesse moyenne d'une voiture en ville est de moins de 20 km/h, il est donc facile d'être rapide à vélo. Le second avantage se situe dans l'accès aux zones piétonnes ou aux zones faibles en stationnement. Le vélo peut faire du vrai porte-à-porte peu importe le lieu. De plus, nous pouvons être beaucoup plus flexibles à vélo qu'en camionnettes...

> Quel est le potentiel de livraison dans les villes ?

< Le potentiel est énorme. On estime à 25 % le nombre de livraisons qui pourraient être réalisées par un vélo. Ce mode de transport correspond parfaitement avec la montée de l'e-commerce : des petits colis aux nombreux destinataires. Si on prend une ville comme Namur, on pourrait facilement employer 10 à 20 ETP pour réaliser les livraisons. Pour le moment, nous ne sommes que ± 2 ETP, il reste donc de la place...

> Quels sont les freins qui empêchent l'épanouissement complet des livreurs à vélos ?

< Le premier problème est que nous sommes une petite structure. Si nous voulons avoir plus de colis à livrer, nous devons nous associer avec les grands transporteurs camionnettes et cela nécessite d'autres moyens logistiques. La première chose à faire est d'automatiser, via un outil de gestion informatique, la prise en charge des colis. Ce n'est pas encore le cas mais ça ne va pas tarder !

L'autre problème est la gestion des livreurs camionnettes. En effet, les grandes sociétés travaillent souvent avec des indépendants et mettent la pression pour réduire les coûts, ce qui fait encore chuter le prix au colis. Par ailleurs, on voit trop souvent les livreurs s'arrêter n'importe où et mettre les feux de détresse pour faire une livraison sans qu'ils ne soient verbalisés. Si on intégrait les coûts réels des livraisons en camionnette (infractions, gestion du stationnement...), le prix de la livraison à vélo serait comparativement plus avantageux. Même chose pour le piétonnier, il y a tellement de dérogations possibles que de nombreux véhicules rentrent facilement dans le centre.

> Quelles sont les perspectives ?

< Nous sommes en train de créer une Fédération appelée la Belgian Cycle Logistics Federation, avec d'autres acteurs de la logistique vélo en Belgique (Dioxyde de Gambette à Bruxelles, Rayon 9 à Liège, Cargo Velo à Gand et ViaVélo à Deinze). Prévue pour décembre 2018, celle-ci nous permettra de nous rassembler et de mutualiser les outils (informatiques entre autres) et de proposer une offre de services commune. Le but est de positionner le vélo de transport comme LA solution la plus efficace en ville, et pas uniquement comme un choix éthique et volontaire. ●

INTERVIEW RÉALISÉE PAR P-A RAPPE

www.coursierwallon.be

ON ESTIME À 25%
LE NOMBRE DE
LIVRAISONS QUI
POURRAIENT ÊTRE
FAITES À VÉLO.



France ⇒

Nos voisins ont un plan vélo national

Depuis le 14 septembre dernier, la France a un plan national “vélo et mobilités actives”. Celui-ci était réclamé depuis longtemps par l’association des cyclistes français (FUB), et marque une étape importante dans la reconnaissance hexagonale du vélo comme mode de déplacement. Son objectif est ambitieux : 9 % de déplacements à vélo en 2024.



Quelles sont les mesures phares de ce plan ?

Un fonds national d’un montant de 350 millions € (sur 7 ans)

Ce fonds national “mobilités actives” peut sembler modeste (50 millions par an, dilués sur toute la France), mais c’est un premier pas intéressant. Il vise à soutenir, dès 2019, les projets de création d’axes cyclables via les collectivités locales. Il cible non seulement les discontinuités d’itinéraires, mais aussi les sas vélo aux feux, les doubles sens cyclables sur l’ensemble de la voirie urbaine en agglomération, etc.

Un apprentissage systématisé du vélo avant l’entrée au collège

Cette mesure devrait contribuer au développement d’une culture vélo dès le plus jeune âge. La FUB s’inquiète néanmoins de la mise en place pratique de ce dispositif, les moyens n’étant pas forcément disponibles au niveau du ministère de l’Éducation nationale.

Cela fait aussi partie d’un ensemble plus large de mesures, comme les plans de mobilité scolaires et la prescription d’activité physique sous forme d’heures de marche ou de vélo, dont on attend de connaître les modalités concrètes.

La mise en place d’un marquage généralisé des vélos

Cette mesure fait partie d’un plan plus global de lutte contre le vol. Il ne s’agira pas d’une “carte grise” ou d’une “immatriculation des vélos”, contrairement aux rumeurs qui ont enflammé les réseaux sociaux, mais plutôt d’identifier chaque vélo en France via un numéro unique, inscrit dans un registre national centralisé, avec les coordonnées de son propriétaire. Dans un premier temps, seuls les vélos neufs seront concernés, ensuite les vélos d’occasion.

Cette mesure permettra un contrôle policier plus efficace et compliquera la revente d’un vélo volé. Cela va amplifier le travail que la FUB a déjà entamé depuis 2004 avec son Bicycode (400 000 vélos déjà marqués). Cet effort, dans l’idéal, devrait être prolongé au niveau européen.

Une indemnité vélo pouvant aller jusqu’à 400 € par an

Concernant la mise en place de mesures fiscales incitatives, c’est la création d’un forfait mobilité durable pour tous les salariés d’ici 2020 qui retient le plus l’attention. Cette indemnité sera de 200 €/an pour les salariés (400 €/an pour les fonctionnaires). Elle simplifie les choses car elle n’est plus proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus. Le seul hic, mais de taille, reste toutefois son caractère facultatif pour les entreprises.

Du côté des vélos électriques, le dispositif actuel de prime s’est révélé assez restrictif et devrait être assoupli.

Faut-il se réjouir pour nos voisins français ?

Oui ! Mais, comme le signale la FUB, le vélo est au centre d’un système. Pour qu’il se développe bien, il faut que tous les éléments de ce système soient traités par l’État, ce qui n’est pas encore le cas :



Précisons que ce plan est le résultat d’une mobilisation forte depuis plus d’un an, via la plateforme “Parlons Vélo” orchestrée par la FUB, pour obtenir un plan vélo “sincère et financé” de l’État. La pression citoyenne reste donc indispensable, et elle porte ses fruits !

L. GOFFINET

LE VÉLO EST AU CENTRE D’UN SYSTÈME. POUR QU’IL SE DÉVELOPPE BIEN, IL FAUT QUE TOUS LES ÉLÉMENTS DU SYSTÈME SOIENT TRAITÉS PAR L’ÉTAT, CE QUI N’EST PAS ENCORE LE CAS.



Les dessous de la publicité automobile

Omniprésente, elle étale ses couleurs chatoyantes, ses messages simples et séduisants aux consommateurs que nous sommes. Elle nous vante les mérites de ses produits avec un seul objectif : nous les faire acheter. Il s'agit d'une arme puissante qui freine de manière non négligeable les efforts réalisés pour le développement d'une mobilité plus durable.

Les montants dépensés par les différentes marques dans le secteur publicitaire sont colossaux. Les techniques utilisées sont largement inspirées par l'économie, la sociologie et la psychologie. Le format est réduit (quelques secondes pour un spot en radio ou en télé, une seule image en affiche) et contraint les publicitaires à recourir aux messages courts. Ça tombe bien, il ne s'agit pas d'expliquer le produit, mais de lui coller un slogan. La publicité pour les voitures ne déroge pas à la règle.

En tant qu'association représentant les usagers cyclistes, le GRACQ milite pour une réduction de la pression automobile. À Bruxelles, 90 % des personnes se déplaçant à vélo estiment que cette pression est trop forte sur leurs trajets. C'est également un frein considérable à la pratique du vélo. Développer les alternatives à la voiture individuelle et encourager les personnes vers ces alternatives apparaît comme une nécessité pour répondre aux nombreux enjeux de mobilité, de sécurité et de santé publique. Le message semble d'ailleurs porter ses fruits : le nombre de cyclistes sur nos routes ne fait qu'augmenter, à Bruxelles et en Wallonie. Pouvons-nous en conclure que nous sommes sur le bon chemin ? Pas sûr car, de son côté, la courbe du nombre de voitures dans notre pays ne décline pas, que du contraire. L'année 2017 a vu le nombre d'immatriculations s'élever à près de 550 000, "une des meilleures années de l'histoire" selon le Moniteur Automobile¹.

1/ www.moniteurautomobile.be

Associations ou multinationales : des leviers différents

Vélo et auto n'usent pas des mêmes stratégies pour augmenter leurs nombre d'usagers.

La pratique du vélo est vantée avant tout par les associations cyclistes et environnementales. Si celles-ci s'inspirent parfois de techniques de communication issues de la publicité, comme le *storytelling* (l'art de raconter une histoire), leur discours s'appuie sur des preuves factuelles. Pour porter leur message, elles mènent aussi des actions de terrain, organisent des manifestations, écrivent des articles... Elles savent leurs moyens limités, parfois dérisoires, mais heureusement, l'imagination est gratuite, et certaines initiatives originales marquent les esprits.

Solidement ancrée dans notre quotidien, l'industrie automobile peut compter quant à elle sur la lenteur qu'implique tout changement de comportement (ainsi que sur la lenteur d'apparition d'infrastructures adaptées à la pratique du vélo). Bien que régulièrement pointée du doigt pour ses émissions polluantes, ses scandales et ses propres limites en matière de mobilité, elle continue de tirer son épingle du jeu. Loin d'être mise à genoux par les accusations qui lui collent à la carrosserie, elle détourne habilement l'attention du consommateur, car elle dispose d'une arme redoutable qu'elle a appris à manier à la perfection (ou presque) : la publicité.²

Ainsi, quand le vélo compte sur le militantisme et sur un lobbying associatif fait de budgets que l'on connaît, la voiture bénéficie pour sa part du lobbying de multinationales fait de budgets si importants qu'on ose à peine les imaginer. Philosophies différentes et moyens financiers différents pour deux modes de transports qui partagent la même route au quotidien.

Quand l'automobile aguiche

Reconnaissons-le, dans la publicité pour automobile, le vélo n'apparaît généralement qu'en guise de faire-valoir, de décor en arrière-plan d'une rue italienne, pour vanter l'espace du coffre capable d'accueillir les vélos des enfants ou encore fixé sur le toit pour appuyer la thématique "évasion, voyage, liberté" qui lui est si chère.

Il arrive aussi que son rapport avec le vélo s'apparente à une réelle histoire d'amour. C'est le cas du constructeur Skoda, sponsor officiel du Tour de France, qui affiche un attachement très particulier au vélo. Un site au nom sans équivoque (skodawelovecycling.fr) propose des challenges à destination

des cyclistes sportifs, mais aussi des reportages sur des exploits faits à vélo, comme la traversée de l'Himalaya par exemple. Le constructeur automobile s'est par ailleurs lancé dans la production de vélos en 2014 et organise en Belgique le "Skoda Spa Cycling", une course d'endurance sur le mythique circuit automobile. Alors, Skoda, meilleur ami de la bicyclette? S'il faut reconnaître que le constructeur tchèque investit énormément l'univers du vélo, c'est essentiellement le vélo sportif qui est mis en avant et moins le vélo comme mode de transport. En 2017, le Tour de France attirait 2 000 journalistes. La course était diffusée dans 190 pays.³ Le sponsoring semble donc payant pour le constructeur automobile qui bénéficie d'une visibilité exceptionnelle. De plus, cela lui permet de renforcer son message publicitaire puisque le consommateur effectuera un transfert émotionnel des valeurs inhérentes au vélo sportif (le dépassement de soi, la liberté, l'esprit d'équipe) vers le véhicule. Comme dans toute publicité, la promesse dépasse de loin la réalité du produit.

Si on s'intéresse au lieu d'affichage, on constate que la réclame pour les voitures s'installe à peu près partout. Il serait faux de penser que cette publicité s'adresse uniquement aux personnes intéressées par les voitures. Les navetteurs attendant leur train contemplant malgré eux des annonces vantant les qualités du dernier modèle de SUV de telle ou telle marque. Le piétonnier de Bruxelles a vu récemment une attraction de glisse aquatique destinée aux jeunes et sponsorisée par une marque d'automobile en pleine Semaine de la Mobilité.

^{2/} La publicité vélo existe aussi, mais reste tout à fait marginale et n'apparaît encore que dans les revues spécialisées. Elle est inexistante à la télé, radio, ou dans les campagnes d'affichage.

^{3/} www.letour.fr



Gare de Bruxelles-Luxembourg, devant le parking vélo.





Récemment, le fabricant Volkswagen faisait les frais d'une publicité au message plus inventif et complexe qu'il n'y paraît à première vue. Lors d'une rencontre de foot France/Pays-Bas, leur slogan "On ne va pas laisser un pays de cyclistes nous barrer la route" jouait sur plusieurs niveaux. Le sentiment d'appartenance (patriotisme), le stéréotype, l'opposition France/Pays-Bas (et voiture/vélo), et aussi le double langage ("barrer la route" réfère au chemin de la victoire pour les Bleus, mais rappelle aussi que le vélo est incapable physiquement de barrer la route d'une voiture, ce qui illustre la thématique de puissance de l'auto). Sans surprise, la publicité s'est attiré les foudres de nombreux cyclophiles, et le constructeur a dû formuler des excuses. Regrettant que son message qui se voulait *humoristique* n'ait pas été compris, il en a profité pour réaffirmer son attachement à la cause cycliste. Hum.

Un autre exemple vient d'un service de voitures électriques partagées. Moov'in à Paris, affichait fièrement le slogan : "5 fois plus écolo qu'un vélo", faisant référence au nombre de places disponibles dans l'habitacle, en comparaison avec l'usage souvent individuel qui est fait du vélo. Si nous passons sur la douteuse écologie des voitures électriques, il est à nouveau intéressant de remarquer que le message vise à pousser les nouveaux usagers vers ce système de voiture partagée *au détriment* du vélo. Une fois encore, le message est mal passé. Moov'in a rapidement présenté ses excuses et a assuré que la campagne de pub serait retirée dès le lendemain.⁴

Les deux exemples cités laissent à penser que la publicité est parfois maladroite. Mais s'il y avait autre chose ? Lorsque les annonceurs présentent leurs excuses et crient au malentendu, on peut les croire... ou se demander s'il n'y avait pas tout de même un objectif assumé derrière.

Certains penseront que c'est accorder trop d'importance au vélo que d'imaginer que le secteur automobile s'en préoccupe. Pourtant, des exemples

^{4/} Dans un même esprit, une campagne publicitaire des voitures partagées Autolib' à Paris, s'adressait aux piétons. La photo montrait un passant au parapluie retourné par le vent. Le slogan mentionnait "Vous seriez pas mieux en Autolib' ? Prenez une Autolib' pour vous déplacer au sec". l'annonce a également suscité de vives réactions.



Dans le parking de la gare de Braine-l'Alleud, à destination des navetteurs.

Comble du cynisme, un constructeur est même parvenu à exposer une voiture lors de la première édition du salon du vélo Bike Brussels ! Pour un annonceur, tout piéton, tout cycliste, est un automobiliste qui s'ignore.

Que la voiture tente de séduire le cycliste (ou le piéton) ayant choisi consciemment son mode de déplacement peut agacer... Quand elle raille ou décrédibilise le vélo, même sous le couvert de l'humour, cela ressemble à un coup bas dans un combat déjà déloyal.

Quand l'automobile attaque

Le discours publicitaire doit être court et percutant. Il joue pour cela sur les stéréotypes, la double lecture, le sentiment d'appartenance, l'humour, l'opposition ("Si je vous échange deux barils de lessive X contre un seul de cette marque, que choisissez-vous ?" ou, dans l'autre sens, "Des clients ont testé pour vous le yaourt d'une grande marque et celui de notre marque moins chère..."). Le secteur automobile valorise en particulier la puissance, la sensation de liberté (y compris le plaisir et le fun), la sécurité, le confort et la connectivité du véhicule.

Baucoup d'annonces se contentent d'un message ultra basique mais, quand la recette est maîtrisée et que l'on jongle avec les ingrédients, on peut obtenir des bijoux d'inventivité, pour qui sait les apprécier.



Hyundai devient "Hyundai motor France" ou "comment jouer sur le sentiment d'appartenance à l'approche de l'Euro 2012 ?"

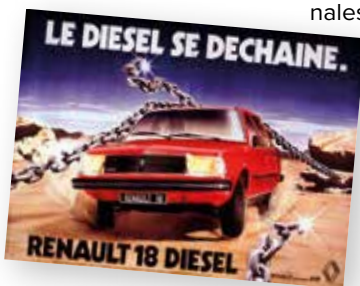
existent dans d'autres secteurs. Le reportage "Après-demain" de Cyril Dion nous montre un grand PDG de Danone s'inquiéter de l'intérêt croissant de la population pour une consommation locale et durable, et décider de pousser la multinationale vers une voie plus verte. Sa décision est on ne peut plus stratégique : récupérer des parts de marché, ne plus en perdre davantage, se positionner avant les autres concurrents. Si petit soit-il, le vélo peut aussi apparaître comme un concurrent potentiel à l'hégémonie automobile.

Quand l'automobile ment

Bien que toute puissante financièrement, la publicité auto doit se soumettre à certaines règles légales.

Elle doit **respecter le code de la route** (tout le monde attache sa ceinture) et ne peut pas, par exemple, montrer une conduite sportive (accélération brusque, dérapage...) ou inconsciente. De même, une voiture ne peut pas rouler "hors route" dans un spot publicitaire. Ces règles n'existent pas dans tous les pays, et internet nous permet de voir des annonces étrangères qui ne s'encombrent clairement pas de ces contraintes.

Elle ne peut être **ni mensongère ni trompeuse**. Cependant, son caractère créatif et volontairement excessif rend parfois la définition de ces termes difficile. Nous savons par ailleurs que la publicité s'adapte aux tendances de son époque. Elle doit donc de nos jours composer avec la mouvance écologique. Exercice difficile quand on est responsable de 39% des émissions (NOx et particules fines)⁵. Vanter une voiture qui respecterait l'environnement, n'est-ce pas déjà franchir la limite ? Ah, si les annonceurs devaient vanter la pratique du vélo, leur tâche serait plus aisée !



Renault 18 (1978-1986). La publicité sait s'adapter aux tendances de son époque.

5/ www.moniteurautomobile.be

6/ www.iew.be

7/ À voir aussi : la fausse publicité Citroën "conforme à la réalité" de Copenhagenize. Le constructeur français a fait pression pour que les images soient supprimées du site Copenhagenize.com. Mais sur internet, rien ne se perd jamais vraiment.

Une Directive européenne oblige les annonceurs à indiquer les émissions de CO2 et la consommation de carburant de façon "aussi lisibles et visibles que l'information principale de la publicité". Cela ne concerne que la publicité papier mais ce n'est pas toujours respecté. En 2012, la marque Peugeot était attaquée par l'association française Respire et par l'Observatoire Indépendant de la Publicité car elle ne respectait pas cette directive⁶. Portés par le contexte environnemental actuel certains souhaiteraient aller plus loin et voir afficher sur les publicités automobiles un affichage informatif beaucoup plus clair concernant l'impact écologique de chaque véhicule, à l'instar de ce qui se fait pour le certificat PEB de nos maisons.

D'autres, plus radicaux encore, souhaitent voir ces publicités disparaître comme ont disparu les publicités pour le tabac à partir de 1999. Lors du Salon de l'auto 2018, plusieurs activistes avaient d'ailleurs surcollé les affiches publicitaires de voitures par un rectangle blanc rappelant celui figurant sur les paquets de cigarettes mentionnant sans équivoque "La voiture tue".⁷

"Heureusement, la publicité n'exerce aucun pouvoir sur moi". Vraiment ?

Il est temps de rappeler les trois objectifs principaux de la publicité : 1. Faire connaître un nouveau produit, 2. Vendre un produit, 3. Améliorer l'image de la marque. La pub incite les automobilistes à changer de voiture pour un modèle plus spacieux, plus puissant, plus cool... Mais elle recherche aussi à accrocher une nouvelle clientèle. S'il s'avère improbable de faire renoncer un cycliste "quotidien" à son vélo au bénéfice (ou plutôt au détriment) d'une auto, la "part de marché" que les multinationales peuvent espérer atteindre reste grande.

Chaque personne que la publicité parviendra à mettre derrière un volant sera plus difficile à convaincre à utiliser des modes de transport alternatifs.

Un reportage de France 2 mentionnait une équipe de 80 personnes chargées du marketing et un montant de "plusieurs centaines de milliers d'euros" pour réaliser un spot publicitaire pour une voiture. Derrière, se cachent encore les frais de diffusion de l'annonce. À titre indicatif, diffuser une publicité sur la Une juste après le journal télévisé coûte 7 300 €/semaine. Mais les publicités ne peuvent pas se contenter d'une seule semaine si elles veulent matraquer leur message... ni d'une seule chaîne de télé, d'ailleurs. En 2015, les investissements publicitaires en France étaient estimés à 9,3 milliards € nets. Dans le top 10 des

"LA PUBLICITÉ NE PEUT ÊTRE NI MENSONGÈRE, NI TROMPEUSE."
VANter UNE VOITURE QUI RESPECTERAIT L'ENVIRONNEMENT, N'EST-CE PAS DÉJÀ FRANCHIR LA LIMITE ?





“ON N’ACHÈTE PAS UNE VOITURE DU JOUR AU LENDEMAIN. ON FAIT DES RECHERCHES, ON S’INFORME EN LIGNE. EN TANT QUE MARQUE, ON A SUFFISAMMENT DE TEMPS POUR INFLUENCER LE SENTIMENT DU CONSOMMATEUR AVEC DU MARKETING DE CONTENU, POUR FAIRE DU ROMANTISME.”

Gavin Green

Spécialiste de l'industrie automobile (in Custo.be)

annonceurs, on retrouve trois constructeurs automobiles qui représentent ensemble 9 % des investissements⁸.

Outre le fait que ces montants astronomiques se retrouvent *in fine* dans la facture d'achat du consommateur, ce rappel nous suggère qu'avec de telles sommes mises en jeu, rien (ou presque) n'est laissé au hasard. Ni l'image sophistiquée et élégante, ni le slogan. La sémiologie de l'image dont parlait Roland Barthes dans son article "Rhétorique de l'image" se trouve maîtrisée en tout point.⁹ La machine est bien huilée et se penser au-dessus de la mêlée, imperméable aux publicités, peut paraître présomptueux.

Si certains affirment ne pas les regarder, il est impossible de pouvoir s'en prémunir totalement. Calculer le nombre de publicités auxquelles nous sommes soumis quotidiennement est un exercice difficile. Ce chiffre pourrait varier, selon la méthode de calcul et selon la définition du mot "publicité", entre 350... et 15 000 !¹⁰

Bien sûr, la majorité des stimuli publicitaires auxquels nous sommes confrontés ne sont pas consciemment mémorisés mais, si l'on en croit les principes de neuroscience "Le simple fait de voir une marque à plusieurs reprises nous fait préférer cette marque d'autant plus que l'exposition est inconsciente"¹¹. Lorsque nous analysons une publicité avec la partie consciente de notre cerveau (le cortex préfrontal), il nous est possible de la contre-argumenter. Cette disposition variera selon notre âge ou notre niveau d'éducation. Par contre, une publicité aperçue distraitement aura une influence plus émotionnelle, moins rationnelle et moins consciente. Son effet dès lors plus pernicieux sera encore accentué si un stimulus plaisant est associé à la marque (un beau paysage par exemple). Ce qui explique pourquoi l'esthétique des publicités est si travaillée.



Quand la pub joue sur le double langage

Non à la pub, oui à la promotion

La profession d'annonceur publicitaire n'a pas d'âme. Elle vend une voiture et vendra demain du saucisson, au gré des contrats qu'elle négocie. Elle maîtrise et utilise toutes les ficelles du métier. Pas de quoi lui en vouloir. À côté, l'industrie automobile a engrangé des profits énormes et a les moyens de se payer ce qui se fait de plus efficace en termes de marketing. Elle serait folle de s'en priver.

Cela n'empêche qu'il y a des raisons de se plaindre de cette publicité, de la dénoncer, voire de s'y opposer farouchement. Tellement intégrée dans notre quotidien, nous en sommes venus à considérer l'omniprésence de ces réclames comme quelque chose de normal, et nous oublions sa redoutable efficacité au moment d'influencer nos choix.

Un jour, la publicité automobile sera interdite. Les gens continueront à rouler en voiture, mais celle-ci ne sera plus synonyme de "liberté sauvage" ou encore de "plaisir de la ville" ni d'aucun slogan du genre. Elle sera ce qu'elle est réellement : un véhicule à moteur avec quatre roues destiné au transport de personnes. Ce jour-là, nous aurons franchi un grand pas pour la promotion du vélo. ●

G. DE MEYER

Vendre du rêve, peu importe la probabilité de ce qui est affiché.



① PAR SOUCI DE LISIBILITÉ, SEULES LES ADRESSES GÉNÉRALES DES SITES ONT ÉTÉ MISES EN RÉFÉRENCE. SI VOUS SOUHAITEZ DISPOSER DES LIENS EXACTS, N'HÉSITÉZ PAS À NOUS CONTACTER.

8/ www.automotive-marketing.fr

9/ www.scienceshumaines.com

10/ www.etopia.be

11/ idem



Éclairage ⇒

La nuit vous appartient !

La campagne éclairage du GRACQ est terminée mais l'hiver, lui, n'a pas encore commencé. Les journées continuent de raccourcir et qui dit obscurité dit éclairage obligatoire, pour encore quelques mois. Quel équipement choisir ?



Adieu la dynamo ?

La dynamo telle qu'on la connaît est en voie d'extinction. En matière d'équipement fixe, les dynamos ont fait place aux roues à moyeu-dynamo, un système fiable et performant. Pour les nostalgiques de la dynamo "bouteille", Velogical conçoit des modèles au design rétro-moderne qui s'adaptent à

tous les vélos. Modernité oblige, certains d'entre eux (le modèle "Trekking") convient également pour des chargement divers (smartphone par exemple). Le prix dépasse les 150 €.

Éclairage amovible

Les lampes amovibles rencontrent beaucoup de succès, mais le consommateur se retrouve souvent perdu. Tant de prix, tant de choix. Nous privilégions évidemment les lampes rechargeables via un câble USB qui ne demandent pas de changer les piles. D'autant que sur certains modèles trop bon marché, changer les piles coûte plus cher que de racheter de nouvelles lampes ! Ainsi, la paire de petits phares à 3,25 € de chez Hema par exemple nécessite au total quatre piles plates d'un prix de plus de 3 € pièce ! Une aberration en termes de production de déchets.

Sensible à la question de l'éclairage, la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) s'est dotée récemment d'une Commission éclairage. Celle-ci réalise des tests sur différents dispositifs d'éclairage vélos avant et arrière. Basés sur l'agrégation de mesures en laboratoire et de tests d'utilisateurs, ces tests sont accessibles à tout public et permettent aux usagers du vélo de s'équiper dans une gamme de produits inférieure à 100 € et de choisir le matériel qui correspond à son profil d'usage.^{1/}

1/ Plus d'infos sur www.fub.fr (moi à vélo > ma sécurité > équipement > éclairage>tests éclairages FUB)



Pour qui en porte, le casque est un élément central de la visibilité car c'est le point le plus haut du cycliste. La plupart des fabricants proposent donc des modèles de casque avec lumières intégrées, comme le modèle de Lumos qui comporte également des clignotants (activés par une commande fixée au guidon) et un feu "stop" déclenchés par un accéléromètre qui perçoit le freinage du cycliste.

Mais encore...

À partir de là, les possibilités n'ont de limite que l'inventivité et la fantaisie des fabricants.

La marque Winglights a conçu des clignotants à fixer à chaque extrémité du guidon. Un accessoire non obligatoire, mais qui permet d'indiquer sa direction sans lâcher son guidon.

La marque Flectr propose quant à elle des modèles de catadioptr nouvelle génération, design, légers et plus réfléchissants que nos catadioptr classiques, alors que d'autres marques proposent des catadioptr à LED (effet garanti mais, de nouveau, gare à la production de piles !).



Attention toutefois à ne pas en faire trop, car les articles 29 et 30 du code de la route nous rappellent qu'on ne peut théoriquement disposer que d'un seul éclairage blanc ou jaune à l'avant, et d'un seul éclairage rouge à l'arrière (clignotant ou pas). Dans la pratique, tant que ce n'est ni trop fantaisiste (au point de distraire ou d'apporter de la confusion), ni éblouissant, la police ne s'intéressera sans doute pas à un petit surplus d'éclairage. Mais on se trouve davantage dans une forme de bienveillance et de tolérance adaptée à chaque situation que dans un régime d'autorisation générale.

B.DOS SANTOS



Savourer les fêtes autrement

Les fêtes de fin d'année approchent et, avec elles, leurs flots de cadeaux. Si on en profitait cette année pour bousculer un peu nos traditions ? Si on conjugait le plaisir d'offrir avec le respect de la planète ?

Nous savons tous que le plus difficile à changer, ce sont les habitudes. C'est vrai quand on parle de mobilité, ça l'est également dans d'autres domaines. En ce qui concerne le vélo, celui qui accepte ce changement découvre la vie autrement. Plus simplement, plus sereinement surtout. Le moment des fêtes combine le bonheur de se retrouver entre proches et une sorte de frénésie de courses, de cadeaux, de magasins bondés... Alors, comment fait-on pour augmenter le côté agréable des fêtes, et diminuer l'aspect stressant ?

La mouvance "zéro déchet" qui se développe un peu partout dans le monde nous laisse entrevoir d'autres façons d'envisager cette période si spéciale. Plus simplement. Plus sereinement surtout

(tiens, ça nous ramène au vélo !). Rappelons que "zéro déchet" n'est pas un concours de premier de classe. Ce qui compte, c'est la démarche, c'est changer de paradigme.

Les magasins nous enjoignent à acheter toujours plus et à susciter l'envie de posséder plutôt que de répondre à nos besoins réels. Achetez peu, achetez mieux. Les petits cadeaux gags ou mal choisis finiront soit à la donnerie, soit à la poubelle. Rappelons que les cadeaux ne doivent pas forcément être matériels. Un "bon pour" offrira un moment de plaisir qui saura être apprécié. Pour l'emballage, oubliez les papiers cadeau dont la durée de vie ne dépasse pas une soirée. Découvrez les plaisirs de l'emballage japonais : le furoshiki. L'idée est simple : emballer ses cadeaux dans des pièces de tissus, réutilisables à l'infini, ou presque. Boîte carrée ou rectangulaire, bouteille... rien ne lui résiste. Toutes les techniques se trouvent sur internet. ●

Idées cadeau vélo

Lecture

La lecture sur le vélo ne manque pas. Voici quelques exemples :

- > "Le pouvoir de la pédale", d'Olivier Razemon. Ouvrage léger et drôle sur le potentiel du vélo pour changer nos sociétés cabossées.
- > "Le retour de la bicyclette", de Frédéric Héran, une vision globale et critique de notre société et de la place qu'elle accorde au vélo.
- > "Tous à vélo", d'Alison Farrell. Pour les plus petits, un "cherche et trouve" rigolo où tous les animaux enfourchent des vélos de toute sorte.

Un moment

Proposez une balade vélo dans un coin de Belgique méconnu. Qu'importe si celle-ci est planifiée dans le courant de l'année, vous ferez durer les fêtes un peu plus !

- > Nos groupes locaux en organisent régulièrement, consultez notre agenda.
- > Pro Velo propose aussi des balades guidées, contactez-les.
- > Planifiez vous-même votre balade.

Un accessoire vélo

Un cadeau utile est toujours apprécié.

- > N'oubliez pas que nos vélocistes partenaires proposent des réductions aux membres du GRACQ.

Mais encore...

Certains cadeaux sont de l'ordre de l'engagement. Ils sont porteur de sens pour celui qui l'offre et celui qui le reçoit.

- > Offrir une affiliation au GRACQ si la personne est cycliste mais n'a pas encore franchi ce cap ? Pourquoi pas ? Elle recevra nos informations et soutiendra le mouvement cycliste.





En bref

Le GRACQ était présent à la Marche pour le Climat se déroulant le 2 décembre à Bruxelles. Pas encore de photo à l'heure de rédiger ces lignes, mais il y en aura !

Après avoir conquis plus de 30 villes, la startup hollandaise Swapfiets débarque à Bruxelles. Le concept : le client reçoit un vélo en prêt pour 17,5 €/mois (15 € pour les étudiants) ainsi qu'un cadenas. Réparations et assurance vol sont aussi comprises dans le forfait.

À Bruxelles, Villo ! équipera un tiers de sa flotte de vélos partagé de Villo ! électriques dans le courant de l'année 2019. Concrètement, JC Decaux louera aux utilisateurs les batteries électriques par abonnement de 50 €/an.

L'acteur français Jamel Debbouze (Le Fabuleux destin d'Amélie Poulain, Astérix et Obélix : Mission Cléopâtre, Indigènes...) est venu louer un vélo chez nos collègues et voisins de Pro Velo. Il s'est gentiment prêté à une session de photo devant la façade du GRACQ en nous précisant : "Moi aussi je suis membre actif d'une assoc' de cyclistes, à Paris sur les quais. Merci pour votre boulot!". Sympa !

Une étude d'Accident Analysis & Prevention démontre que les cyclistes sont de meilleurs conducteurs que ceux qui roulent exclusivement en voiture. Ils auraient un temps de réaction plus court et réagiraient donc plus vite en cas d'imprévu. L'expérience du vélo est également associée à une attention plus efficace des scènes de la route.

Le maire de Montpellier a provoqué le buzz en affirmant que "Faire une infrastructure pour qu'elle soit utilisée par deux personnes, c'est peut-être pas l'idéal". En réaction, les cyclistes postent des photos d'eux sur leur vélo, suivi du hashtag #JeSuisUnDesDeux, qui est rapidement devenu viral.

Our fêter ses 107 ans, Robert Marchand est remonté sur son vélo. Recordman de l'heure en 2017 dans la catégorie "105 ans et +", le vétéran n'a pas pu battre son propre record cette année, et pour cause : l'UCI n'a pas voulu endosser la responsabilité en cas de problème physique du coureur cycliste et n'a donc pas chronométré l'exploit.

Lecture et évasion

Un carnet d'aventures 100 % non motorisées

Partir à vélo vers la Nouvelle-Zélande, traverser les Cévennes en VTT, braver les glaces du Groenland en kayak, vivre sept ans à randonner autour du monde... sont autant de périples racontés dans le magazine "Carnets d'aventures" qui met à l'honneur les modes de voyage durables.

Le trimestriel regorge de brèves nouvelles et de beaux récits, écrits par les voyageurs eux-mêmes : itinérance dans la nature, découverte de soi et d'un coin du monde, défi fou ou simples vacances actives dans le respect de l'environnement... Sans oublier les tests de matériel (tentes, matelas, sacoches...) très instructifs, notamment pour les fans de bivouac, et indépendants des fabricants selon l'équipe de rédaction.

Le prix de l'abonnement – 33 € pour 6 numéros – est démocratique. Il est aussi possible de commander des anciens numéros tels que, par exemple, "À vélo avec ses marmots", "Voyager en solo au féminin", "Résilience, le voyage comme remède", ou des hors-séries à ne pas manquer pour bien préparer son voyage à vélo. Chaque numéro est aussi accessible en PDF pour 4 €.

Quand on y plonge, on a du mal à en ressortir et si on en ressort, c'est avec des nouveaux rêves plein la tête !

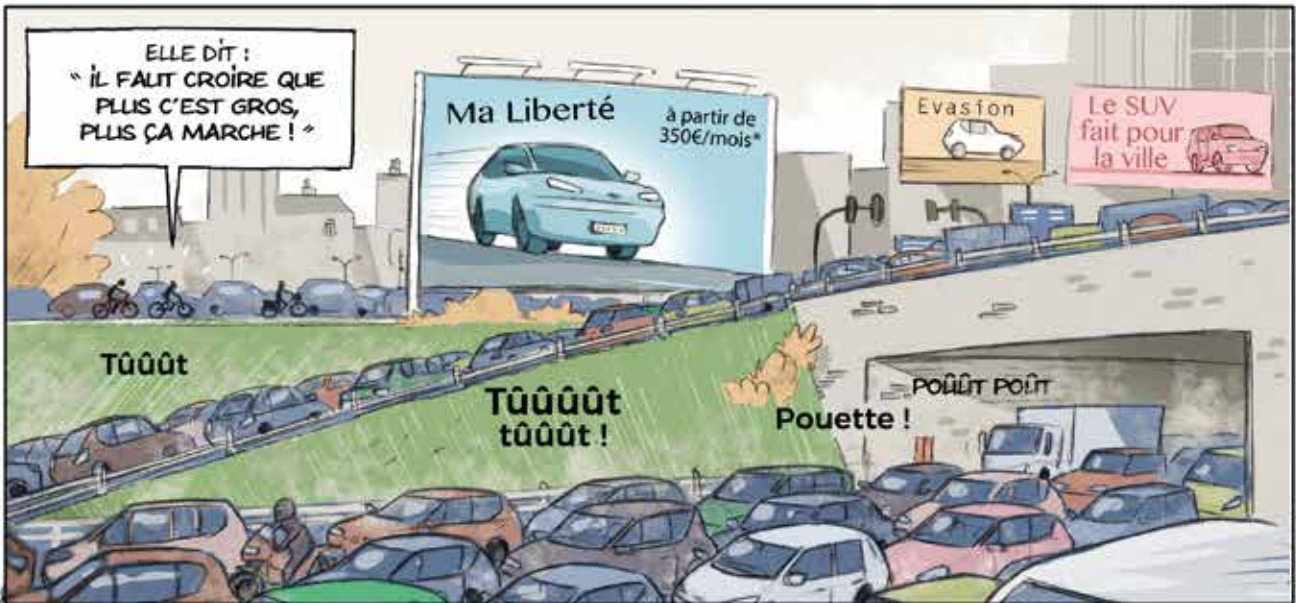
A. WILLEMS

www.expemag.com





La pub et moi



Coël de Meyere

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 ⇒

Décembre ⇒

BRUXELLES – MERCREDI 19/12 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 participez à notre réunion mensuelle !

amenagements-bxl@gracq.org

Janvier ⇒

BRUXELLES- SAMEDI 19/01 FORMATION “ARTIVISME”

L'art peut être un puissant outil de changement social. Le mettre au service de la protestation peut permettre d'envoyer un message fort et faciliter l'engagement citoyen tout en attirant l'attention des médias.

[Alexandra Jimenez – formation@gracq.org – T 02 502 61 30](mailto:formation@gracq.org)

Février ⇒

NAMUR – SAMEDI 2/02 FORMATION “COMMUNIQUER AVEC LES MÉDIAS”

De la rédaction du communiqué de presse aux trucs et astuces pour donner une interview... Découvrez comment fonctionnent les médias et comment les utiliser pour nos campagnes et actions locales.

[Alexandra Jimenez – formation@gracq.org – T 02 502 61 30](mailto:formation@gracq.org)

BRUXELLES- SAMEDI 9/02 FORMATION “LANCER SON GROUPE LOCAL”

Venez découvrir les outils que nous mettons à votre disposition, le panel d'actions pouvant être menées, les avantages et les engagements des groupes locaux ! Venez découvrir les outils que nous mettons à votre disposition pour vous organiser en groupes locaux.

[Alexandra Jimenez – formation@gracq.org – T 02 502 61 30](mailto:formation@gracq.org)

BRUXELLES – SAMEDI 16/02

Atelier “Et si on allait plus loin ? Le temps de l'évaluation”

Un regard rétrospectif et évaluatif permettra d'aborder la dimension qualitative de nos projets qu'il s'agisse d'actions de sensibilisation, de dossiers ou de formations.

[Alexandra Jimenez – formation@gracq.org – T 02 502 61 30](mailto:formation@gracq.org)

FORMATIONS VÉLO-TRAFIC

*Les formations Vélo-Trafic reprennent bientôt.
Retrouvez les dates de formation sur notre agenda en ligne.*



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

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ : FAITES UN DON !

- > Par virement bancaire sur le compte
BE65 5230 4042 2096
- > Avec en communication : votre nom,
votre prénom et la mention "don"
- > Fiscalement déductible à partir de 40 €

www.gracq.org/don

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 bruxelloise	Alexandra Jimenez	T 02 502 61 30
Régionale wallonne	Georges Martens	T 010 41 44 42
Bruxelles & env.		
Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
BXL quartier européen	Carolien Zandbergen	T 02 502 61 30
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Pierre-Yves Adnet	T 0495 19 08 40
Ixelles	Anoushka Dufeil	T 0488 23 38 55
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Isabelle Brachet	T 0485 34 86 38
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
Chamont-Gistoux	Yvan Capouet	T 0499 35 29 52
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
La Hulpe	Anne Larsimont	T 02 347 35 69
Lasne	Daniel Dekkers	T 02 633 47 59
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
Rebecq	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
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 Verboomem	T 0475 61 43 87
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42

Hainaut

Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0498 72 09 35
Comines	Édouard Debelder	T 056 55 73 78
Écaussinnes	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Fontaine-l'Évêque	Nicolas Ziolkowski	T 0474 41 29 15
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Grégory Vita	T 0473 93 52 56
Mouscron	Christophe Boland	T 0478 53 15 78
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
Seneffe	Philippe De Troy	T 0477 47 12 16
Soignies	Christian Degrave	T 0473 93 27 43
Tournai	Gisèle Roland	T 0476 25 67 50

Liège

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 087 56 03 71
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Seraing	Kevin Van Hauten	
Theux	Koen Van der Geest	T 0473 41 80 67
Vielsalm	Sven Breugelmans	-
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

Luxembourg

Arlon	Halinka Nagoda	T 0495 51 53 68
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57

Namur

Andenne	Martine Rölh	T 0474 78 01 76
Assesse	GRACQ Assesse	T 0478 80 79 53
Ciney	François Bouchat	T 0473 68 05 35
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeker	T 0476 61 60 55
La Bruyère	Annick Vandenwyngaert	T 0496 59 53 19
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Philippeville Région	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67

Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

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

Vous désirez envoyer un courrier électronique à une locale du GRACQ ? Toutes les adresses de contact sont sous la forme : locale@gracq.org (exemple : locale d'Uccle : uccle@gracq.org).