TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
Printemps 2018
28
bpost
PB-PP | B-31061
BELGIE(N) - BELGIQUE
NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

GRACQ mag

Festival ➪
Un avant-goût de vacances
p.5

Trafic ➪
Les embouteillages s'allongent
p.9

Vol ➪
Le Velo-Pass arrive
p.11

Étranger ➪
Luxembourg Ville : le réveil du vélo
p.13

Notre dossier ➪
Liberté, égalité, vélocité
p.14

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

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

PRÉSIDENTE
Hélène Moureau
—

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
Philippe Degand, Philippe Lederer, Elodie Mertz
—

NOS SOUTIENS

Wallonie
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Banque Triodos
La banque durable

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.

PHOTO DE COUVERTURE : © DAVID MARCU

Édito ⇨

Ce vélo qui nous émancipe

Apprendre à rouler à vélo est une étape importante de l'enfance, qui marque une prise d'autonomie, stimule la confiance en soi et permet la découverte d'un plaisir sans cesse renouvelé, celui de rouler le nez au vent.

Cependant, certains d'entre nous n'ont accès à cette découverte qu'à l'âge adulte ; ce fut notamment mon cas. En effet, je n'ai tenu en équilibre sur un vélo qu'à l'âge de 25 ans, et j'ai commencé à vraiment rouler à 31 ans seulement !

Chaque histoire est particulière, mais il demeure que beaucoup de femmes adultes, en Belgique ou ailleurs, n'ont jamais appris à rouler à vélo. Pourtant, le vélo peut changer la vie (j'en témoigne !). Il permet une autonomie dans l'accès à l'emploi et la gestion de son temps, et pourrait donc avoir un impact significatif sur la vie de nombreuses femmes. Certaines d'entre elles sont issues de pays où la pratique du vélo au féminin est peu encouragée, voire très limitée. Les formations vélo pour adultes qui accueillent un public quasi exclusivement féminin semblent apporter un début de réponse concret à cette problématique.

Pourquoi des pays continuent-ils d'interdire aux femmes de rouler à vélo ? Vous découvrirez dans notre dossier de ce mois-ci que la pratique du vélo par les femmes a, chez nous aussi, connu de nombreuses résistances à ses origines.

Aujourd'hui, en Belgique, chacun est libre de rouler à vélo. Pourtant un déséquilibre réel demeure : les femmes représentent 35 % des cyclistes à Bruxelles et à peine 30 % en Wallonie. Qu'en est-il au GRACQ ? Les différentes instances de notre association représentent-elles suffisamment les femmes ? C'est un des nombreux chantiers qui nous attendent dans les années à venir et que je porte entre autres au sein de notre conseil d'administration.

Nous souhaitons que davantage de femmes s'investissent dans notre association afin que leurs besoins et leurs points de vue soient mieux entendus et relayés en cette année électorale ! Car n'oublions pas que la moitié des électeurs… sont en réalité des électrices !

ANOUSHKA DUFEIL

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 l'écriture inclusive, c'est uniquement pour des raisons de lisibilité et de fluidité de lecture.

Secrétariat général

Renforcement du pôle animation

L'année 2018 commence bien : l'équipe du secrétariat général, composée jusqu'alors de sept personnes salariées (6 ETP) se voit renforcée par l'arrivée en février d'une nouvelle recrue. C'est un réel "pôle animation" qui se crée avec maintenant un trinôme d'animatrices (Séverine, Alexandra et Céline). Leurs principales missions : former et outiller les bénévoles pour leur permettre de mettre en place des actions collectives en faveur du vélo, susciter les partages d'expériences entre les groupes, accompagner les dynamiques existantes, en faire naître de nouvelles, coordonner les actions nationales...

Pour rappel, le GRACQ est une association citoyenne au sein de laquelle s'engagent plusieurs centaines de bénévoles. Regroupés, ils agissent collectivement dans un but commun : permettre à chacun de rouler à vélo dans les meilleures conditions. Le GRACQ rassemble, en Wallonie et à Bruxelles, 38 groupes de bénévoles au niveau communal, quelques groupes thématiques et un groupe régional wallon.

Alors que la nouvelle venue, Céline, reprendra le suivi de la dynamique des groupes à Bruxelles et dans le Brabant wallon, Séverine s'attellera à accompagner les groupes des autres provinces wallonnes (Hainaut, Liège, Namur et Luxembourg). Quant à Alexandra, elle se concentrera plus particulièrement sur le développement du programme de formation, la mise sur pied de campagnes clé sur porte, la concrétisation de nos projets d'éducation permanente, la création d'outils et l'évaluation de notre action. Une nouvelle aventure qui commence donc, pour un meilleur accompagnement de nos bénévoles !

A.WILLEMS

Élections

Rencontres avec les partis politiques

Dans le cadre des élections communales 2018, le GRACQ est parti à la rencontre des principaux partis francophones cet automne, afin de faire rentrer un maximum de nos propositions cyclistes dans les programmes électoraux.

Même si les programmes élaborés maintenant ne sont que des cahiers d'inspiration où les candidats locaux peuvent puiser, il est important que les mesures en faveur du vélo y figurent en bonne place. C'est principalement les centres de recherche des partis qui sont chargés de la rédaction de ces programmes (CEPESS, IEV, Etopia, Jean Gol...).

Nous sommes donc allés à leur rencontre, pour leur présenter les revendications principales des cyclistes à l'échelon communal :

> infrastructures cyclables (y compris sens uniques limités, B22/B23...) ;
> sécurité routière (diminution des vitesses en agglomération...) ;
> stationnement vélo (voirie, immeubles, gares...) ;
> répression et lutte contre le vol ;
> éducation et formation au vélo ;
> sensibilisation positive ;
> intermodalité ;
> exemplarité des communes et des élus.

Nous avons été bien reçus dans les différents partis et, lorsque nous avons découvert les programmes définitifs, nous avons eu l'agréable surprise de voir certaines de nos préoccupations bien reprises dans leurs cahiers respectifs.

Nous ne comptons bien évidemment pas en rester là. Nos groupes locaux rencontrent maintenant les principaux partis dans leur commune et poursuivent les discussions sur les enjeux cyclistes locaux. Le but final est d'arriver à faire entrer le vélo non seulement dans les textes, mais surtout dans la tête de tous.

L.GOFFINET

Belgique ⇨

J'ai dix ans !

© CBAQUIRAN

Cette année, l'action éclairage du GRACQ fêtait ses 10 ans. Pas moins de 900 kits d'éclairage ont été distribués aux cyclistes mal éclairés, ainsi que 1500 chocolats pour récompenser ceux qui roulaient bien éclairés. Ce sont 24 groupes locaux du GRACQ à Bruxelles et en Wallonie qui ont participé à cette action cette année. Nouveauté : les points de distribution étaient connus à l'avance du public, ce qui a permis d'augmenter l'impact de l'événement, notamment dans les endroits où les cyclistes sont encore peu nombreux. L'événement "Be bright, use a light" à Bruxelles a contraint certains groupes locaux à décaler la date de leur événement, mais sans entamer leur légendaire motivation !

Et l'action éclairage éclaira Liège...

"Mais oui, mais oui, j'avais une lampe rouge derrière, mais on me l'a volée." "Ah ? La bande argentée sur ma roue, ce n'est pas réfléchissant, c'est juste ma jante ?" "Ah bon ? C'est obligatoire et je pourrais recevoir un PV de 55 euros ?"

Le groupe local de Liège était partant, comme chaque année, pour mener cette action qui sensibilise les cyclistes à être éclairés pour être vus. Nous étions situés à un lieu de passage, sécurisé et calme, pour se poser, discuter, communiquer.

Passe une dame : "*Ah, c'est bien de faire ça, parce que, les vélos, on ne les voit pas. Quand on est en voiture, ça fait peur*". Puis viendront les cyclistes. On ne les a pas "interceptés" cette fois-ci, car le lieu et l'heure avaient été communiqués à l'avance. Les cyclistes se dirigeaient spontanément vers nous. Des familles, des personnes parfaitement éclairées, d'autres avec rien du tout ou une partie d'éclairage. Certains étaient membres ou sympathisants du GRACQ, d'autres en avaient entendu parler, beaucoup ne connaissaient pas, beaucoup posaient des questions, voulaient savoir ce qu'on faisait et où était notre local.

Encore une fois, un moment d'une parfaite convivialité. Ah, que ça fait plaisir de se sentir membre d'une même communauté ! Le dernier cycliste venu me dira, en parlant des automobilistes : "*Ils sont tous excités ce soir !*". On ne sait pourquoi ? Peut-être parce qu'il y avait un air de printemps ? Jamais nous n'avions bénéficié d'un temps aussi doux, sans pluie, durant nos actions éclairage.

L.PIPERS

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le principe du générateur électrique qui a permis d'éclairer des générations de cyclistes a été inventée par Zénobe Gramme, un électricien de la Province de Liège. En 1887, il construit la première dynamo à courant continu (dynamo Gramme), c'est le point de départ de l'industrie électrique moderne. L'avantage premier de cette invention, c'est sa réversibilité : elle peut fournir de l'énergie mécanique à partir d'énergie électrique et donc servir de moteur. Elle peut aussi fournir de l'énergie électrique à partir d'énergie mécanique (et donc servir d'éclairage pour les vélos). Aujourd'hui, seuls quelques nostalgiques roulent encore avec des lampes fonctionnant au moyen d'une dynamo. Le frottement du mécanisme implique pour le cycliste un plus grand effort et les lampes led à batteries, parfois rechargeables, proposent au cycliste un éclairage permanent, même quand le vélo est à l'arrêt.

EN ROUE LIBRE
LE FESTIVAL DU VOYAGE À VÉLO

Festival du voyage à vélo ⇨

En Roue Libre : un avant-goût de vacances !

© TRISTAN GLEN

L'équipe ultra-motivée du GRACQ Watermael-Boitsfort s'est lancée dans un projet un peu fou : proposer le premier festival du voyage à vélo à Bruxelles. À quelques mois des vacances d'été, c'est l'occasion de repenser notre façon de voyager.

Samedi 17 mars
de 10h30 à 21h
Maison Haute
et Vénerie/écuries
Place Antoine Gilson 3
1170 Bruxelles

La démocratisation (jusqu'à l'absurde) des prix des billets d'avion et la présence de la voiture jusque dans les ménages les plus modestes nous ont fait oublier que le trajet méritait lui aussi de faire partie du voyage. Aujourd'hui, on se déplace plus qu'on ne voyage. On se rend d'un point A à un point B avec pour seule anecdote sur notre trajet l'attente à l'aéroport pour cause d'un avion en retard ou l'hygiène approximative des WC des aires d'autoroutes. Pas de rencontre improbable, pas de détour inattendu débouchant sur un paysage merveilleux, pas de place pour l'aventure.

Voyager autrement…

À vélo par contre, l'aventure est présente dans chaque kilomètre parcouru. Les souvenirs du périple s'inscrivent d'autant mieux dans la mémoire des voyageurs qu'ils sont gravés à la force du mollet, parfois contre les éléments. Ils nous obligent à réinventer notre rapport aux distances, à l'autre, mais aussi à nous-mêmes, à nos capacités et à nos propres limites. Autre avantage : malgré une économie de bagages et de moyens, le voyage à vélo ne connait pas de frontière, et c'est cela aussi qui le rend tellement inspirant.

Pour une première édition, *En Roue Libre* propose déjà un programme complet et varié, susceptible de séduire tant les simples curieux que les plus passionnés. La sélection de films vous fera faire le tour du monde : Amérique (du nord au sud), Asie centrale, en passant par la méditerranée et les Cornouailles… de beaux paysages en perspective. D'autres documentaires plus proches de chez nous démontrent que la grande aventure n'attend pas le nombre de kilomètres et qu'elle s'invite aussi volontiers dans nos régions. Des rencontres sont également prévues pour échanger des trucs et astuces avec des voyageurs à vélo et découvrir quelques initiatives qu'ils ont mises en place au retour de leur périple. Ateliers et stands d'information vous aideront également à organiser votre propre voyage à vélo. Les vacances ne sont finalement pas si loin !

www.enrouelibre.be

Court-St-Étienne ⇨

À vélo, on vole, mesdames !

L'aventure commence lorsque Lidia Rodriguez Prieto, coordinatrice du monde selon les femmes, répond à un appel à projet du ministère fédéral Mobilité et Transports en vue d'encourager les femmes utiliser davantage le vélo. Elle réunit alors différents partenaires : Le Monde selon les femmes, le GRACQ Court-St- Étienne, la coopérative Quatre Quarts, Court en Transition, le Point vélo de la gare et Vie féminine Brabant wallon et crée l'événement "*À vélo, on vole, mesdames ! Pas que du sport, mais aussi du transport*", qui a eu lieu le 18 novembre dernier.

Les femmes représentent environ 30 % des cyclistes en Belgique francophone. L'objectif de la journée est donc clair : dépasser ensemble les obstacles à la mise en selle. Cela passe par réparer son vélo soi-même et le décorer pour lui donner une identité personnelle. Une formation pour les plus novices est également prévue, pour circuler en sécurité dans le trafic, ainsi qu'un test de vélos permettant le transport des enfants. Hiver oblige, les membres du GRACQ Court-St-Étienne abordent ensuite la question de l'éclairage. Une fois rassuré et bien équipé, le peloton s'élance dans la circulation pour une balade ponctuée de diverses étapes : contes, récits de vie, tables rondes...

Au cours de cette journée de rencontres et d'échanges, les participantes ont pu aborder certains tabous et démonter des idées reçues. Les conseils et témoignages auront donné du courage à certaines et des idées nouvelles à d'autres. Car, si les femmes et le vélo c'est une histoire d'émancipation qui dure depuis bientôt deux siècles, il convient de le rappeler : à vélo, on vole, mesdames. À méditer !

C.LIENARD

Visé ⇨

Le GRACQ Basse-Meuse récompensé du prix de la citoyenneté

Le Prix de la Citoyenneté 2017 de la commune de Visé a été attribué au GRACQ Basse-Meuse afin de saluer son travail effectué depuis vingt ans en faveur d'un environnement responsable. Le moment choisi n'est pas le fruit du hasard puisque que le réseau de vélotourisme à points-nœuds "Au pays des vergers" est en train d'être balisé par la Fédération Touristique de la Province de Liège. Projet qui, pour rappel, avait été initié en 2005 par les bénévoles du GRACQ !

La motivation du GRACQ Basse-Meuse pour permettre à ce réseau d'exister lui a permis de dépasser de nombreuses difficultés. Ainsi, quand la Province a annoncé en 2010 une étude de faisabilité qui allait durer plusieurs années, le groupe local a mis en place sans attendre une série de balades thématiques : la balade des poiriers en 2012 (avec Visé, Dalhem et Blegny), la balade des pommiers en 2014 (avec la Maison du Tourisme de Herve), la balade des cerisiers en 2015 (avec la Maison du Tourisme de la Basse-Meuse et la commune d'Oupeye), et la balade des sureaux en 2016 (avec la Maison du Tourisme du Pays de Herve).

À côté de ce projet de vélotourisme, les membres de la locale lancent régulièrement des campagnes de sensibilisation en vue de développer la pratique du vélo au quotidien.

Depuis vingt ans, le GRACQ Basse-Meuse a également encouragé la mise en place de nombreuses voies cyclables. Rien que sur le territoire de la commune de Visé, on peut citer les cheminements entre Richelle et Lorette, au quai de halage, entre Lixhe et Lanaye, en-dessous du pont d'Argenteau... sans compter des abaissements de bordures, des pistes marquées, la mise en place de parkings et de balisages. Un prix largement mérité, donc.

B.GABRIEL

Région de Bruxelles-Capitale ⇨

Cyclistes et communes : comment bien collaborer ?

Comment impliquer les cyclistes locaux dans le développement d'une politique cycliste communale ? C'était la thématique abordée en janvier dernier lors du 2e "Brussels Bypad Forum", qui a fait la part belle aux groupes locaux du GRACQ.

© TRIDÉE

IL EXISTE MILLE ET UNE MANIÈRES DE CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT D'UNE POLITIQUE VÉLO AU SEIN DE SA COMMUNE.

Grâce aux audits BYPAD, les communes bruxelloises ont eu l'opportunité d'évaluer leur politique cycliste et d'ainsi jeter les bases d'une dynamique vélo communale. C'est précisément pour pérenniser cette dynamique que la Région a lancé l'idée des "BYPAD Forum" : des moments privilégiés pour rassembler autour d'une même table les échevins, les fonctionnaires communaux ou régionaux et les représentants de bureaux d'étude.

Après une première journée consacrée aux itinéraires cyclables communaux, c'est le partenariat cyclistes/communes qui a été abordé lors de ce second forum. Quelques exemples inspirants ont été évoqués :

> à Jette, une commission vélo, bien qu'informelle, permet aux cyclistes du GRACQ et du Fietsersbond de dialoguer avec la commune depuis plus de 15 ans ;
> les cartes postales réalisées par le GRACQ Ixelles ont permis de rendre visible la demande en stationnement vélo et se sont avérées un argument de poids pour convaincre le Collège de multiplier les arceaux et box vélo ;
> le Vélopinion du GRACQ Forest/St-Gilles a lui aussi été mis à l'honneur, puisque cet impressionnant travail d'évaluation de la cyclabilité des deux communes a initié les bases d'un dialogue entre cyclistes et autorités communales ;
> les comptages vélo réalisés annuellement par le GRACQ Schaerbeek contribuent à justifier les investissements consentis pour le vélo.

En fonction des envies de ses membres, des compétences et des énergies disponibles, de l'écoute qu'il perçoit ou non chez ses interlocuteurs, il existe mille et une manières, pour un groupe local du GRACQ, de contribuer au développement d'une politique vélo au sein de sa commune.

Et si, du côté des communes, la bonne volonté est une condition nécessaire, elle est malheureusement loin d'être suffisante ! Tout convaincus qu'ils puissent être, les échevins et fonctionnaires communaux font face à certaines difficultés, dont les attentes des usagers s'accommodent parfois difficilement : manque de moyens (financiers, humains), volonté politique pas toujours présente, lenteur des procédures administratives, multiplicité des acteurs concernés…

Ce deuxième BYPAD Forum a généré des échanges particulièrement instructifs, sur lesquels les acteurs communaux sont à présent invités à s'appuyer pour développer, à leur échelle, une véritable collaboration "sur mesure" avec les cyclistes locaux.

F.CUIGNET

UN BY… QUOI ?

Le BYPAD (*Bicycle Policy Audit*) permet d'évaluer la politique cycliste d'une commune en mettant autour de la table des représentants des cyclistes, de l'administration et du politique. À Bruxelles, des financements régionaux ont permis aux 19 communes de réaliser cet audit. Les recommandations émises à l'issue de ces BYPAD doivent idéalement déboucher sur l'adoption, par chaque commune, d'un plan vélo destiné à guider la politique cycliste locale durant les prochaines années.

© TRIDÉE

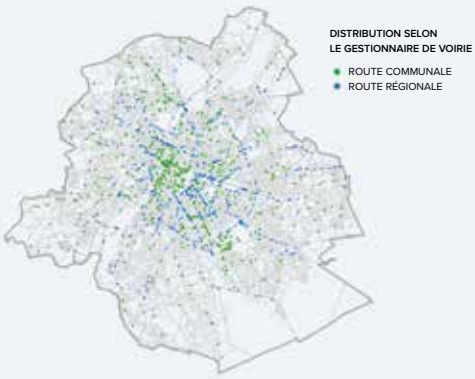
Sortie de terrain lors du 1er BYPAD Forum.

Région de Bruxelles-Capitale ⇨

Derrière les chiffres d'accidentologie

Une meilleure compréhension des accidents impliquant des cyclistes permet d'apporter des solutions adéquates. Dans cette perspective, l'analyse des accidents corporels survenus entre 2010 et 2013 en région bruxelloise permet de dégager certaines tendances.

LOCALISATION DES ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN CYCLISTE (2010-2013) SELON QUE L'ACCIDENT S'EST PRODUIT SUR ROUTE COMMUNALE OU SUR ROUTE RÉGIONALE (N=1340)



SOURCE : SPF ÉCONOMIE DG STATISTIQUE – DONNÉES SPATIALES ET INFOGRAPHIE : IBSR

Quand on analyse les chiffres d'accidentologie cycliste, la prudence est de mise. Outre le fait que ces données datent de plusieurs années déjà, les accidents cyclistes souffrent très clairement d'un sous-enregistrement (généralement, les accidents les moins graves ne sont pas enregistrés), et les procès-verbaux ne permettent pas systématiquement une analyse claire de l'accident.

Premier constat : on observe une hausse du nombre absolu d'accidents corporels impliquant des cyclistes, mais ce nombre a augmenté parallèlement à celui des cyclistes. Le risque d'accident est donc resté stable par rapport à 2005.

On relève également que la gravité des accidents impliquant un vélo est relativement faible par rapport aux autres modes de déplacements. Rappelons qu'au niveau national, les cyclistes constituent la seconde catégorie d'usagers la plus soumise au risque d'accident (après les motards), mais que ce risque reste tout à fait relatif : on déplore un blessé grave par 2,7 millions de kilomètres (67 fois la circonférence de la terre) et un tué par 37 millions de kilomètres (925 fois la circonférence de la terre).

Typologie des accidents

C'est sur les voiries régionales que le risque d'accident est plus élevé. Ce sont des voiries où la circulation est plus dense et les vitesses généralement plus élevées. Certains axes ressortent comme plus accidentogènes, lorsque la circulation dense se double d'autres problèmes : stationnement en double file, rails de tram, revêtement en mauvais état, aménagement cyclable inexistant ou inadapté.

Les accidents les plus fréquents sont :

> les accidents en carrefour, lorsque le cycliste et l'opposant circulent sur des voiries sécantes,
> les accidents avec ouverture de portière,
> les chutes de cyclistes "seuls". Cette dernière catégorie concerne aussi bien la perte de contrôle du vélo que des chutes causées par un revêtement en mauvais état ou glissant, par la présence d'un obstacle, d'une bordure ou encore de rails de tram.

L'infrastructure est rarement la cause première des accidents, mais elle constitue toutefois un facteur contributif. Les premières conclusions de l'étude concernent donc, avant même la répression des comportements dangereux et la sensibilisation des usagers, le volet infrastructurel (notamment la réduction du trafic et la modération de la vitesse).

À ce titre, l'étude souligne l'efficacité de mesures ayant permis de réduire certains types d'accidents ou leur gravité : la généralisation des zones avancées pour cyclistes (ZAC), la suppression de pistes cyclables marquées en bordure d'anneau dans les ronds-points ou encore le respect d'une "zone tampon" pour le marquage des pistes cyclables en chaussée. Un constat qui plaide clairement pour le respect des recommandations contenues dans les guides d'aménagements cyclables en région bruxelloise, encore trop souvent ignorées.

F. CUIGNET

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CYCLISTES, DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN CYCLISTE ET DU RISQUE D'ACCIDENT POUR LES CYCLISTES, RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SOURCE : SPF ÉCONOMIE DG STATISTIQUE & PRO VELO – INFOGRAPHIE : IBSR

Belgique ⇨

Des files qui rallongent chaque année

© PIXABAY

Selon le baromètre des files de Touring Mobilis, le nombre d'heures d'embouteillages sur le réseau routier belge a continué à augmenter en 2017. Il y aurait eu plus de 1 400 heures d'embouteillages de longueur cumulée d'au moins 100 km sur le sol belge l'an dernier !

Le club automobile note donc qu'il y a saturation de notre réseau routier et que celle-ci gagne les routes secondaires et les heures creuses de la journée. S'il constate "qu'en automne, le trafic a été fortement perturbé par des périodes de précipitations hivernales", il se garde cependant de pointer du doigt le phénomène qui en est la cause principale : la croissance soutenue du parc de véhicules en Belgique. Chaque année, le parc automobile belge s'accroît de 65 000 unités, ce qui correspond à une file de véhicules de Bastogne à Ostende (284 km).

Mais ce qui est encore plus préoccupant, et qui est relevé par nos collègues d'Inter-Environnement Wallonie, c'est "*l'évolution du parc vers des véhicules sur lesquels les marges bénéficiaires sont plus importantes : plus lourds, plus puissants, de type SUV (plus dangereux et plus polluants que des voitures modestes)*" pour, au final, aboutir à "*une augmentation du parc automobile qui oblige les pouvoirs publics à consacrer d'importants budgets à ce mode de transport au détriment des modes plus durables (transports en commun, vélo, marche)*".

Quand on sait, selon le baromètre ACERTA, qu'un employé sur cinq dispose désormais d'une voiture de société pour aller travailler, l'inquiétude est de mise. Sans action énergique des pouvoirs publics, la croissance du parc automobile, de son utilisation, et de la congestion qui va avec a de beaux jours devant elle.

L.GOFFINET

Région de Bruxelles-Capitale ⇨

L'élargissement du Ring, c'est non !

La qualité de l'air a un impact significatif sur la santé des Belges. Selon l'Agence européenne de l'environnement, celle-ci causerait plus de 10 000 décès prématurés dans notre pays et ce sans compter la réduction de la qualité de vie et les pertes économiques liées aux maladies qui en résultent.

À Bruxelles, en seulement une année d'existence, le groupe citoyen Bruxsel'AIR (soutenu par le GRACQ) a organisé trois actions citoyennes sur le sujet : placer des masques sur une centaine de statues bruxelloises, organiser une parade de poussettes pour souligner l'impact de la pollution de l'air sur nos enfants, et réunir plusieurs centaines de Bruxellois pour soutenir l'action en justice menée contre le gouvernement bruxellois en raison de son manque d'ambition sur ce dossier.

Depuis peu, Bruxsel'AIR dénonce également le projet d'élargissement du Ring de Bruxelles, qui progresse sans faire parler de lui. Ce projet va fortement impacter l'afflux de voitures dans notre capitale et, par définition, la qualité de l'air respiré par ses habitants. Le collectif a donc démarré une pétition pour s'y opposer et demande à nos élus de prendre position sur ce dossier.

L.DEMUELENAERE

Pour plus d'infos et signer la pétition :
www.facebook.com/bruxselair/

Belgique ⇨

Vélos et véhicules autonomes : une cohabitation pas simple

© MOBILITY LAB (ARLINGTON)

S'il est relativement facile pour les nouveaux véhicules autonomes (VA) de détecter un obstacle fixe ou un autre véhicule en mouvement, il ne leur est pas aisé de discerner les cyclistes. Les vélos sont en effet des véhicules assez fins, de tailles et de formes très différentes (vélo couché, vélo-cargo, vélo classique, fontes, paniers...), et prédire leur trajectoire est un problème informatique assez épineux à résoudre. Uber reconnait d'ailleurs lui-même un "souci" dans la façon dont ses VA pilotes franchissent des pistes cyclables lors de tests menés à San Francisco.

Pour éviter les accidents avec les nouveaux VA, il faudra accepter que le freinage automatique se déclenche systématiquement lorsque, par exemple, un cycliste est détecté comme pouvant entrer en collision avec le véhicule, même si celui-ci avait bien anticipé la trajectoire de la voiture.

Certains ingénieurs pensent que, pour être efficace à 100%, il n'y aura pas d'autre solution que d'équiper tous les vélos d'émetteurs ou d'éléments détectables facilement, afin que les voitures puissent capter leur présence. Une solution peu commode qui ferait de nouveau reposer sur le cycliste la charge d'un équipement pour se protéger d'un danger dont il n'est pas responsable.

Il existe cependant des aspects positifs au développement des futurs VA : respect des limitations de vitesse, des distances de dépassement, meilleurs réflexes, pas d'alcool ni de fatigue, conduite souple et écologique programmée... Des facteurs qui pèseront, eux, positivement dans la balance de l'accidentologie.

L.GOFFINET

La voiture tue

Chaque jour on entend parler des embouteillages, des accidents de la route, de la mauvaise qualité de l'air. Pourtant, chaque année, on accueille avec ferveur le Salon de l'Auto. La publicité à cette occasion devient incontournable, plus abrutissante encore, plus inaudible et plus indigeste. La voiture devient synonyme de liberté, de modernité, de sécurité, de silence ! Argh ! C'en est trop !

Cette année, quelques groupes d'activistes ont – contre la loi, mais avec bonne foi – recouvert les panneaux publicitaires aux effigies des SUV, familiales, citadines, Jeep et autres véhicules de toute marque d'une banderole au message simple et vrai : "La voiture tue".

La Fédération Inter-Environnement Wallonie a profité de cette action pour rappeler quelques chiffres : "*732 personnes ont perdu la vie sur les routes belges en 2015 (et 4 201 y étaient gravement blessées, dont la plupart garderont des séquelles à vie). Plus de 2 400 personnes décèdent chaque année des suites de la pollution de l'air (et des milliers en souffrent quotidiennement, comme les personnes atteintes de maladies respiratoires). L'exposition au bruit routier induit plus de 200 morts par an (et dégrade fortement la qualité de vie de milliers de personnes). C'est donc à plus de 3 500 morts par an que s'élève le nombre de victimes du système de transports actuel – ceci sans compter les effets délétères du manque d'activités physiques qu'induit une utilisation excessive de la voiture*."

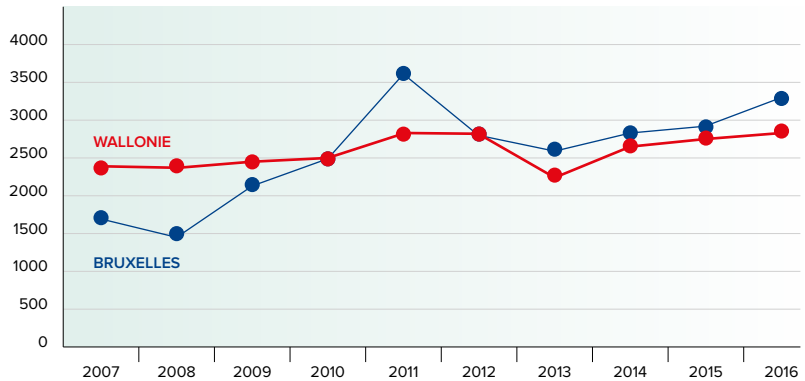
Pour l'anecdote, il se chuchoterait que de nombreux cyclistes quotidiens ont également participé à cette action percutante... mais chuuut, tout ceci n'avait rien de légal !

G.DE MEYERE

De la gravure au Velo-Pass ?

Système d'identification unique des vélos couplé à une base de données, Velo-Pass pourrait remplacer à terme le système actuel de gravure afin de décourager la revente de vélos volés.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PLAINTES POUR VOL DE VÉLO



En 2016, la Belgique a enregistré plus de 34 000 plaintes pour vol de vélo. On observe toutefois une légère tendance à la baisse ces dix dernières années… du moins au niveau national : en Wallonie et surtout à Bruxelles, les chiffres traduisent au contraire une recrudescence des vols déclarés.

LE NOUVEAU SYSTÈME SÉDUIT LES VÉLOCISTES, ASSUREURS ET ZONES DE POLICE.

Sensibiliser les cyclistes à attacher correctement leur vélo avec un cadenas de qualité, multiplier l'offre en stationnement vélo (sécurisé notamment), poursuivre et punir les auteurs des vols, etc. sont autant d'actions à mettre en œuvre pour lutter contre le vol de vélo. Enrayer la revente des vélos volés fait aussi partie de la panoplie de mesures.

La gravure des vélos à l'aide du numéro de registre national du propriétaire, telle que proposée actuellement, comporte des limites : le même numéro peut-être gravé sur plusieurs vélos et il n'existe aucun répertoire des vélos gravés. De ce fait, il est impossible pour un acheteur potentiel de vérifier si un vélo d'occasion a été volé ou non. Sans compter que certains fabricants considèrent la gravure comme une altération du cadre et annulent, à ce titre, la garantie.

Un système d'identification unique

Développé par Traxio sur le modèle du Car-Pass, le Velo-Pass est un numéro d'identification unique, couplé à un code QR, à apposer sur le cadre. Ce numéro est associé à une base de données permettant d'identifier le vélo : type, marque, année, caractéristiques…

Le propriétaire d'un vélo enregistré peut ainsi signaler le vol de sa monture, et l'acheteur peut facilement vérifier qu'un vélo disponible à la vente n'a pas été répertorié comme volé. Mais l'accès à la base de données et l'enregistrement d'un vélo à l'aide d'un Velo-Pass ne peut se faire que via du personnel agréé. La centralisation des données devrait aussi faciliter l'enregistrement d'une plainte en cas de vol.

L'avantage de Velo-Pass est qu'il bénéficie du soutien de nombreux vélocistes (ce qui permet d'enregistrer les vélos neufs directement au moment de l'achat), mais aussi d'assureurs, d'associations cyclistes, de zones de police, etc. Des démarches ont également été entamées auprès des trois régions. Et c'est précisément cette large adhésion qui pourrait bien faire la différence par rapport à d'autres systèmes lancés précédemment, sans grand succès.

Les premiers Velo-Pass devraient être commercialisés dès le mois de mars, au prix de 10 € environ, mais ils pourraient être proposés gratuitement par certains assureurs (à la souscription d'une assurance vélo) et vélocistes (à l'achat d'un vélo neuf).

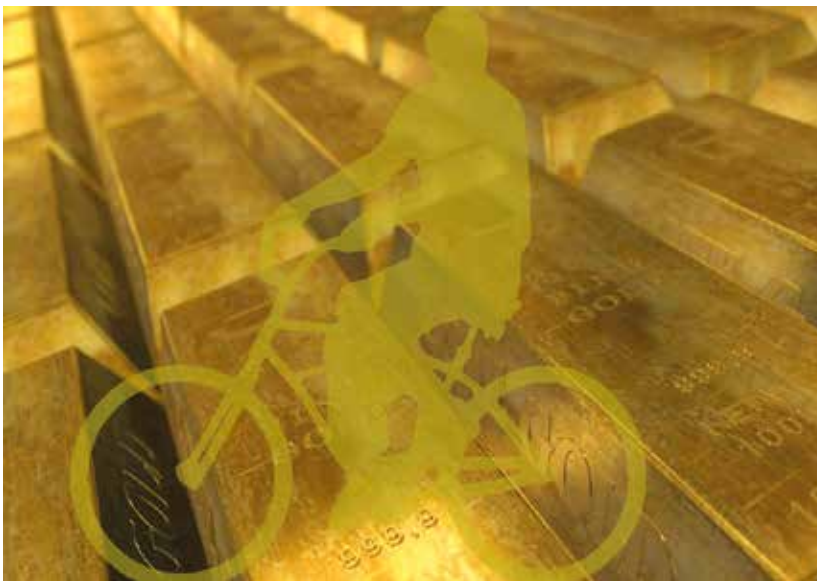
F.CUIGNET

VELO-PASS, UNE ASBL ?
Pour assurer un maximum de transparence et répondre au mieux aux attentes des usagers comme des professionnels, une asbl sera prochainement constituée pour gérer Velo-Pass. L'idée est de réunir en son sein une série d'acteurs du vélo, représentant tant le secteur public que privé, sans oublier l'associatif. Le GRACQ pourrait intégrer cette asbl, bien que rien ne soit encore décidé à l'heure actuelle.

Belgique ⇨

Des millions pour le vélo

Un peu partout en Europe fleurissent des promesses financières pour le vélo : 100 millions € par-ci, 770 millions £ par-là… Si l'on est bien sûr ravis de ces parts de gâteau, c'est peu par rapport aux sommes investies dans les autres modes de transport. Et, surtout, insuffisant pour que le vélo devienne un mode de transport de premier choix partout.



EN WALLONIE, 90 MILLIONS € SONT CONSACRÉS CHAQUE ANNÉE AUX AÉROPORTS CONTRE 20 MILLIONS € POUR LE VÉLO.

Prenons le cas des Pays-Bas, où l'on apprend que 100 millions € supplémentaires ont été prévus pour le vélo dans la déclaration du nouveau gouvernement batave. Cela peut sembler beaucoup, mais cette somme provient en fait d'une enveloppe de 2 milliards réservée pour de nouvelles infrastructures de mobilité. Soit seulement 5 % d'une manne qui va aller à de nouvelles infrastructures lourdes (routes, rail, cours d'eau…).

Le Fietsersbond néerlandais rappelle à ce sujet que, si l'on veut décongestionner les Pays-Bas via, entre autres, une croissance de 20 % des déplacements à vélo dans les 10 prochaines années, on devrait investir 700 millions € par an pour y arriver. Soit sept fois le montant annoncé.

En France, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, après avoir annoncé "*qu'il faut arrêter de regarder le vélo avec condescendance en considérant que c'est un sujet mineur*", propose d'investir 100 millions € pour le vélo sur une période de quatre ans. C'est un bon début, mais c'est seulement la moitié de ce que l'association des cyclistes français (FUB) préconise. Et surtout, cela ne représente que 0,50 € par an et par habitant !

En Belgique, ce sont les régions qui investissent dans les infrastructures vélo. Pour la Flandre, même si les sommes investies peuvent sembler élevées (100 millions € annuels pour 6 millions d'habitants), la Cour des comptes a cependant constaté qu'à ce rythme, il faudra 50 ans pour terminer le réseau cyclable supra-local au nord du pays.

En Wallonie, si on met bout à bout les sommes dépensées pour le vélo, on aboutit à 20 millions € annuels pour le vélo (dont la moitié affectée au RAVeL et ses liaisons). Cela est à comparer aux 90 millions € consacrés aux aéroports, aux 450 millions € des TEC, et aux 600 millions € réservés au réseau routier.

Pour terminer sur une note positive, on notera tout de même la volonté exprimée en 2016 du maire de Londres d'investir 770 millions £ pour le vélo durant cinq ans. Ceci représente un montant de 17 £ par habitant par an, ce qui, pour une fois, est au-delà de la somme minimale de 10 £, en dessous de laquelle une politique vélo ne peut décoller durablement. Et sans que ça ne grève les finances publiques, puisqu'il ne s'agit que de 5 % du budget des transports londoniens.

Les déclarations politiques se suivent donc, mais ne se ressemblent pas. Dans tous les cas, il faut une bonne calculette pour déceler la manne réelle de l'effet d'annonce… ●

L.GOFFINET

Luxembourg Ville ⇨

Le réveil du vélo

Qui aurait cru qu'une cité où les cyclistes avaient disparu au XX^e siècle, pourrait devenir une *success story* du vélo ? Avec une politique vélo énergique et les moyens de ses ambitions, la ville de Luxembourg passe en effet avec bonheur tous les caps de la ville cyclable émergente.

Espace cyclo-piéton sur le pont rouge, vers le plateau du Kirchberg.

Passage cyclable sous le pont Adolphe.

Trop vallonnée, pas de culture vélo, climat trop mauvais... En 2005, tous les poncifs habituels laissaient encore à penser que le vélo ne percerait jamais dans la capitale luxembourgeoise. Pourtant, par la volonté d'un élu, François Bausch, une politique cyclable ambitieuse y a été développée.

Même si l'objectif de 10 % des déplacements à vélo en 2015 n'a pas été atteint (on est en réalité au-delà de 5 %), on continue à mettre le grand braquet pour y arriver en 2020. Des compteurs vélo automatiques placés çà et là dans la ville attestent de l'augmentation annuelle des déplacements à vélo.

La potion cycliste luxembourgeoise

Outre une volonté politique sans faille, on consacre au vélo des enveloppes financières sérieuses. Vues de Belgique, les sommes dépensées semblent élevées pour une ville d'un peu plus de 110 000 habitants et 130 000 navetteurs, mais elles restent bien en dessous de ce que l'État luxembourgeois dépense pour ses routes et ses infrastructures ferroviaires.

Un système de vélo partagé (Vél'oh) permet de circuler en centre-ville. Une électrification de ces vélos partagés est annoncée en 2018 (30 % du parc), à l'occasion du renouvellement de leur contrat de gestion. Ceci aidera certainement à convaincre ceux qui ne sont pas encore tentés, vu le poids de ces vélos et le relief de la ville...

Pour compenser ce relief, on a aussi construit l'ascenseur du Pfaffenthal, qui permet de remonter de la vallée profonde de l'Alzette. Ces vallées entraînent aussi des passages obligés par des ponts étroits, où la place n'est pas toujours facile à trouver pour les vélos. Qu'à cela ne tienne, le pont Adolphe comporte depuis cet été un passage cyclable original sous son tablier. Un passage tellement beau qu'il est devenu en peu de temps une attraction touristique.

Tram et vélo, côte à côte

Quant aux quartiers, leur mise en zone 30 se généralise, ce qui les apaise sérieusement. Une solution qui se fait encore attendre dans pas mal de villes wallonnes.

Bien sûr, tout n'est pas entièrement rose et les cyclistes luxembourgeois ont encore pas mal de plaintes concernant les grands boulevards, où les aménagements sécurisants font défaut. Mais il a été décidé de profiter des travaux du nouveau tram, qui traverse la ville de part en part, pour y adjoindre une piste cyclable bidirectionnelle en site propre. Ainsi, d'ici 2020, la colonne vertébrale cyclable qui manque à la ville pour doper définitivement sa part modale vélo verra le jour ! ●

L.GOFFINET

Un des nombreux compteurs de la Ville de Luxembourg.

© AMSTERDAMIZED

Liberté, égalité, vélocité

Le vélo véhicule une image de liberté. Celle de se mouvoir aisément au moyen d'une mécanique simple, légère et ingénieuse. Une roue arrière actionnée au moyen d'une chaine et d'un pédalier, une roue avant dirigée par un guidon, quelques accessoires supplémentaires, mais guère plus. Rien de sexué donc, rien de polémique, rien de politique… Rien, vraiment ?

Le vélo ne cesse depuis sa création d'être un objet de revendication d'égalité et de liberté pour tous… et toutes. Il apparaît, bien malgré lui, comme un miroir reflétant l'état de nos sociétés en matière d'égalité homme-femme. Son histoire est ponctuée d'actes de résistance, allant parfois jusqu'à la bravoure, de femmes revendiquant d'utiliser elles aussi cette formidable invention humaine.

Un peu d'histoire

La relation privilégiée entre les femmes et le vélo commence vers 1850. À cette époque, les codes vestimentaires ne favorisent pas la mise en selle des femmes : corsets serrés et robes longues, chapeaux… tout les empêche de s'approprier cet engin. Si certains en concluent hâtivement que c'est bien là la preuve que le vélo n'est pas fait pour elles, d'autres retournent le problème, et estiment plus raisonnablement que c'est l'accoutrement des femmes qui n'est pas adapté à la pratique du vélo. Il convient donc de le changer.

Ce combat vestimentaire trouve écho dans les revendications plus globales des suffragettes de l'époque réclamant le droit de vote et militant aussi pour une tenue féminine moins encombrante. Dans les années 1850, aux États-Unis, apparaît le "Bloomer", un pantalon bouffant porté par les femmes cyclistes, qui s'immisce jusque dans les publicités pour le vélo. En 1880, Lady Haberton fonde la *Rational Dress Society* (Société pour un code vestimentaire rationnel) qui prône l'usage de vêtements plus pratiques et moins contraignants pour les femmes, leur assurant ainsi une plus grande liberté de mouvement. En France, le pantalon bouffant orné de dentelles dévolu aux femmes cyclistes est jugé si osé qu'on le voit même apparaître dans des numéros de music-hall[1].

Derrière le débat sur la longueur du tissu se devine l'inquiétude des hommes de voir leurs épouses et filles, plus mobiles, acquérir de l'indépendance et y prendre goût. Ce qui les inquiète également, c'est que la pratique du vélo porte atteinte à la virginité et la fertilité des femmes ou, pire encore, qu'elle puisse leur procurer un plaisir sexuel.

Cela n'empêchera pas de nombreuses femmes de monter en selle, et à certaines de participer à des épreuves sportives, bravant ainsi les idées reçues, les remarques et les tentatives d'intimidation. En 1869, la première course cycliste entre deux villes est organisée (Paris-Rouen, soit plus de 120 km). Parmi les 120 coureurs sur la ligne de départ, on retrouve deux femmes dont une franchira la ligne d'arrivée, sous les ovations du public. Un exploit sportif de taille à haute valeur symbolique pour cette cycliste inscrite sous le pseudonyme de "Miss America", quand on sait que seuls 32 participants ont été en mesure de terminer la course[2].

Lorsque les femmes militent pour obtenir l'accès au vélo, l'objet se transforme en symbole de l'égalité hommes-femmes et devient lui-même contesté. En 1897, lorsqu'il est question d'ouvrir les portes de l'université de Cambridge aux femmes, les étudiants les plus conservateurs n'hésitent pas à pendre devant la Maison du Sénat une effigie de femme sur un vélo, revendiquant sur leur banderoles une "université pour hommes"[3].

Aujourd'hui, bien que la pratique du vélo ne soit plus interdite aux femmes, et bien que les arguments de "santé" évoqués plus haut aient été battus en brèche, on constate que le vélo au féminin reste minoritaire. Pourquoi ? Sans doute parce que la pratique du vélo ne fait que refléter les inégalités de nos sociétés. On a fait du progrès, mais il est évident que le chemin à parcourir est encore long.

En Europe et chez nous

Le nombre de femmes cyclistes reste inférieur à celui des hommes pratiquant régulièrement le vélo. Les comptages de l'association belge Pro Velo indiquent par exemple qu'à Bruxelles en 2017, les femmes ne représentent que 34,15 % des cyclistes, contre 64,1 % d'hommes (et 1,75 % d'enfants).

La cause principale de ce déséquilibre se trouve dans la répartition sexuée des tâches et dans la socialisation différenciée des filles et des garçons. Les chiffres européens et belges indiquent que les femmes restent majoritaires dans les déplacements pour l'accompagnement de personnes (enfants, personnes âgées) et l'approvisionnement des ménages. Et ces rôles sont difficiles à remplir à vélo même si se répandent les remorques et autres solutions technologiques. En outre, dans tout le dispositif éducatif, familial, scolaire, institutions comprises, l'objectif implicite reste d'éloigner le plus possible les filles d'un espace public jugé dangereux – à moins que l'espace privé leur soit jugé plus judicieux pour les rôles d'épouse et de mère ! Elles se retrouvent donc moins expertes pour les déplacements extérieurs lorsqu'il s'agit de partir de la maison et de choisir un mode de déplacement. Ajoutons que les femmes cyclistes sont également moins mises en valeur dans les références historiques, dans le monde et les médias du sport, dans les activités de proximité organisées dans les communes.

Nous pourrions aussi analyser les associations cyclistes sous l'angle du genre et même examiner la nôtre. Le GRACQ présente une équipe professionnelle plutôt féminine, une porte-parole et une présidente, mais l'équilibre femmes-hommes n'est pas atteint au niveau des membres et le nom "Les Cyclistes Quotidiens" reste masculin. Bref, les exemples sont encore trop rares qui permettraient aux filles et aux femmes de se sentir tout à fait légitimes à vélo. À cela s'ajoute un climat trop sexiste dans des espaces publics que les hommes peinent à partager vraiment. Il conviendrait d'abandonner toute attitude mettant mal à l'aise les femmes qui s'y trouvent et s'y déplacent. On pourrait aussi évoquer les ateliers et autres magasins dédiés au vélo où un accueil plus égalitaire serait à envisager. Éducation, aménagement des espaces, qualité des relations sociales, autant de chantiers à poursuivre pour une société où être femme ou homme n'ait enfin plus aucune incidence négative y compris pour ce qui concerne l'usage du vélo !

DERRIÈRE LE DÉBAT SUR LA LONGUEUR DU TISSU, IL Y A UNE INQUIÉTUDE, CELLE DE VOIR LES FEMMES ACQUÉRIR DE L'INDÉPENDANCE.

1/ "Deux roues, un avenir" ; Claire Morissette, éd. Ecosociété, 1994, pp. 155-172.
2/ https://en.wikipedia.org/wiki/Paris–Rouen_(cycle_race)
3/ http://www.sheilahanlon.com/?p=292 Photo : Cambridge Daily News, 21 May 1897

Notre société reste pour le moins insidieusement inégalitaire, et cela se reflète de façon naturelle dans notre pratique du vélo. Pourquoi le Tour de France est-il exclusivement réservé aux hommes? Cela vaut pour le cyclisme, le foot, le rugby ou n'importe quel sport : la compétition féminine est systématiquement moins médiatisée que celle pratiquée par les hommes (exception faite du tennis, où la présence de deux Belges sur les premières places du podium mondial a quelque peu changé la donne). Le vélo au quotidien ne déroge pas à cette règle. Malgré un discours égalitariste de la part d'une société se disant ouverte et progressiste, les femmes y restent sous-représentées. Signe évident que de nombreuses images mentales et barrières morales restent à déconstruire pour rebâtir un monde idéal sur des bases universelles et plus saines.

POURQUOI LE TOUR DE FRANCE EST-IL EXCLUSIVEMENT RÉSERVÉ AUX HOMMES ?

Ailleurs, dans le monde

Si le vélo n'a pas de sexe, il ne connaît pas non plus de frontière. Néanmoins, son usage reflète le degré de liberté et d'égalité homme-femme des pays dans lesquels il se pratique. C'est ainsi que le combat pour la pratique du vélo rejoint celui des femmes et de leurs mouvements.

En Arabie Saoudite, c'est en 2013 que la Commission de promotion de la vertu et de prévention du vice accorde aux femmes l'autorisation de faire du vélo. Cette permission est cadenassée par de nombreuses conditions : être accompagnée d'un homme de la famille et porter la robe noire traditionnelle. On le voit, la crainte historique des hommes de voir les femmes s'échapper de leur emprise se cristallise toujours sur la mobilité et l'habillement. De plus, l'autorisation n'est valable qu'à certains endroits de faible affluence, et uniquement dans une démarche sportive. Difficile, dans ces conditions, de voir les cyclistes quotidiennes envahir les rues du royaume.

© AMSTERDAMIZE

Les Saoudiennes saisissent toutefois l'opportunité et tentent de faire bouger les mentalités. Baraah Luhaid crée en 2016 le premier club cycliste ouvert aux femmes et aux hommes. Le *Spokes Hub* propose des itinéraires sportifs, mais aussi des formations pour apprendre aux femmes à rouler à vélo, montrant que la pratique du vélo et la condition des femmes doivent s'améliorer[4].

En Afghanistan, pays marqué par le régime taliban, une Américaine, Shannon Galpin, décide de soutenir en 2013 l'équipe cycliste féminine nationale et fonde *Mountain 2 Mountain*, une structure qui soutient les Afghanes dans leur pratique sportive. Outre la récolte de fonds permettant de fournir aux coureuses un matériel de qualité, un grand travail de médiatisation est mis en place. L'équipe afghane apparaît dans les médias, reçoit des prix honorifiques pour sa bravoure et son courage. Ici encore, comme pour la course Paris-Rouen de 1869, l'accès au vélo sur le terrain sportif apparaît comme un premier pas vers un accès à une pratique quotidienne. Cette action exemplaire ne suffit toutefois pas à vraiment changer les mentalités, et cela à tel point que la trentaine de coureuses se heurte encore à une opposition hostile. Masomah et Zarah Alizada,

4/ http://cheekmagazine.fr/societe/ce-qui-se-passe-ailleurs/baraah-luhaid-club-cyclisme-arabie-saoudite/

© FELIPE BRICENO

mettre en garde à vue par la police. Les femmes s'obstinent et en 2016, Shahindokht Molaverdi, la vice-présidente iranienne chargée des femmes et des affaires familiales, affirme que "*le vélo pour les femmes est autorisé à la condition que les coutumes religieuses soient respectées*". La réponse sans équivoque de l'Ayatollah Komenei met fin à cette ouverture quelques mois plus tard : "*Ceci est contraire à la chasteté des dames. Il est nécessaire de l'abandonner*"[6]. Une fois encore, de nombreuses femmes enfourchent leur bicyclette pour braver l'interdit et s'opposer à cette fatwa. Des arguments écologiques les confortent : de nombreuses municipalités ont entrepris des grands aménagements cyclables pour résoudre les problèmes de congestion et de pollution.

On le voit, le simple droit de rouler à vélo est loin d'être entièrement acquis pour les femmes, mais partout la résistance s'organise et persiste. Des femmes outrepassent les interdits, mettant en péril leur intégrité, conscientes de porter un message symbolique fort, clair et puissant.

C.LIENARD & G.DE MEYERE

EN IRAN, LE VÉLO EST "CONTRAIRE À LA CHASTETÉ DES DAMES. IL CONVIENT DE L'ABANDONNER."

© YVES DE BONTE)

les deux sœurs leadeuses de l'équipe, se sont vues contraintes de quitter leur pays et ont trouvé refuge en France. Leur objectif reste pourtant inchangé : participer aux Jeux Olympiques de Tokyo de 2020 et devenir les premières femmes afghanes médaillées de l'histoire[5].

En Iran, les femmes pouvaient profiter d'un flou juridique. La situation n'était pourtant pas facile et certaines femmes à vélo se faisaient agresser ou

À lire, voir, consulter...

- ***Deux roues, un avenir*** **; Claire Morissette, éd. Ecosociété, 1994**
- ***À tire d'elles – Femmes, vélo et liberté*** **; Claude Marthaler, éd. Slatkine, 2016**
- ***Elles font du vélo*** **: magazine web qui décortique le vélo (sportif mais pas seulement) au féminin (https://ellesfontduvelo.com)**
- ***Wadjda*** **; Haifaa al Maansour : film de 2013 qui relate l'histoire d'une fillette de 12 ans rêvant de s'acheter un vélo pour faire la course avec son ami Abdallah.**
- ***Genre et ville*** **; plateforme de recherche et d'action composée d'urbanistes, de sociologues, d'architectes et d'artistes dont l'objectif est de rendre les territoires égalitaires et inclusifs (www.genre-et-ville.org)**
- ***Womenability*** **(en anglais), poursuit le même objectif. (www.womenability.org)**

5/ http://www.leparisien.fr/sports/cyclisme/cyclisme-les-petites-reines-de-kaboul-debarquent-en-bretagne-07-05-2017-6923589.php
https://mountain2mountain.wordpress.com/afghanistan-womens-cycling/
http://www.aufeminin.com/news-societe/afghanistan-les-femmes-a-velo-pour-revendiquent-leur-liberte-s531865.html

6/ http://www.liberation.fr/planete/2016/09/22/en-iran-les-femmes-interdites-de-se-mettre-en-selle_1504129

Stabilité ⇨

Des vélos adaptés au 3e âge

© ZSTUPAR (PIXABAY)

Aux Pays-Bas, où la pratique du vélo est une véritable philosophie, on continue néanmoins d'innover pour que celle-ci soit accessible à tous. C'est ainsi que des chercheurs de l'université de Twente ont conçu Sofie, un prototype de vélo à la fois simple et ingénieux.

En diminuant la taille des roues et la distance entre celles-ci, Sofie est plus stable que les vélos classiques et réduit naturellement les risques de chute à faible vitesse, là où le risque d'être déséquilibré est le plus grand. Mais ce vélo mise également sur la technologie pour améliorer le confort, notamment lors des arrêts et des démarrages. En effet, outre l'assistance électrique qui donne la première impulsion au démarrage, on trouve chez Sofie une selle téléscopique qui descend automatiquement lorsque l'on ralentit et remonte dès qu'une vitesse suffisante est atteinte. Cela permet de pouvoir poser les pieds bien à plat à l'arrêt et d'écarter tout risque de tomber.

Avant tout destiné aux séniors, les propositions avancées par Sofie pourront peut-être intéresser les sociétés de vélos en libre-service qui pourraient y voir une manière d'élargir leur clientèle.

B. DOS SANTOS

Innovation ⇨

Un Cow-Boy électrique

Tanguy Goretti, Adrien Roose et Karim Slaoui, des Belges auparavant actifs au sein de Take Eat Easy lanceront prochainement COWBOY, un vélo électrique design et connecté.

Le futur de la mobilité urbaine, le vélo électrique traditionnel, "*moche, lourd et cher*" ne séduit pas assez de gens, et aucunement les jeunes. Inspirés par ce constat, les trois entrepreneurs ont conçu un vélo avec une batterie intégrée dans le cadre qui propose une assistance moteur automatique, des phares connectés, la détection du vol et la possibilité de localiser le vélo via le GPS ou encore la résolution de problèmes à distance. Avec un style simple et épuré, COWBOY est une monture "*qu'on est fier d'enjamber*", selon Karim Slaoui.

Le prix annoncé de 1 500 € s'explique par des choix stratégiques. Au lieu d'installer des kits électriques tout faits sur des vélos préconçus, le trio a élaboré son propre système de propulsion et a conçu le vélo en fonction de sa composante électrique. La vente exclusivement en ligne permet quant à elle d'économiser un tiers du prix de vente. Annoncés pour mars 2018, d'abord uniquement en Belgique, les premiers modèles assureront-ils la conquête du marché ?

© E. MERTZ

Les B22-B23 deviennent la règle à Bruxelles, demandez-les en Wallonie !

Les B22 et B23, ce sont ces panneaux qui autorisent les cyclistes à franchir un feu rouge ou orange pour tourner à droite ou poursuivre tout droit, à condition de céder le passage aux autres usagers de la route. L'obligation de les placer est à présent inscrite dans le Moniteur belge. Une excellente nouvelle qui ne concerne toutefois, à l'heure actuelle, que la région bruxelloise.

"*Les panneaux de signalisation B22 et B23 doivent être placés à tous les feux de signalisation tricolores [...] excepté si c'est impossible pour des raisons de sécurité (visibilité, disposition des lieux).*"

Ces dernières précisions devraient prévenir les oppositions "de principe", considérant que la mesure constitue un danger en soi, un argument malheureusement encore utilisé par certaines communes pour ne pas appliquer l'obligation de convertir les sens uniques en contresens cyclables.

Si vous connaissez un feu rouge dont le franchissement (pour aller à droite ou tout droit) ne pose aucun problème de sécurité, nous vous proposons d'écrire au gestionnaire de voirie concerné pour lui demander le placement d'un panneau B22 ou B23 permettant le franchissement légal du feu par les cyclistes.

www.gracq.org/b22

Clap au vélo : je participe

Pour la troisième année, le GRACQ s'associe au Fietsersbond pour mener une action d'ampleur nationale : Clap au vélo ! Au premier jour du printemps, les cyclistes seront mis à l'honneur en recevant de chaleureux applaudissements.

Cette action clé sur porte est très facile à mettre en place : que ce soit avec votre groupe local, vos collègues, les parents de l'école ou les voisins de votre quartier, il suffit de former une équipe d'au moins cinq personnes motivées, se manifester sur le site du GRACQ et se laisser guider par notre marche à suivre. Votre touche créative rendra l'action d'autant plus festive : pancartes, banderoles, musique et accessoires de déguisement, tout est permis ! Ensemble célébrons le printemps, remercions les cyclistes, éveillons la curiosité des automobilistes et montrons aux autorités qu'investir dans des aménagements cyclables de qualité, ça vaut le coup.

Répandons l'information autour de nous et faisons de cette édition une belle réussite !

www.gracq.org/clapauvelo

Voyages ⇨

La force des rêves

I faut avoir des rêves assez grands pour ne pas les perdre du regard quand on les poursuit"[1]. Le rêve de Michel, un ingénieur en télécommunication belge âgé de 53 ans, c'était de traverser les États-Unis via la mythique route 66. Il a bouclé son périple en soixante jours. Pas en Harley ni en gros pick-up américain, non. À vélo.

Conscient qu'une assistance électrique lui serait nécessaire pour parcourir les 4 000 km qui séparent Chicago de Los Angeles, il a conçu lui-même son "vélo solaire". Trois panneaux de 600 watts lui donnant une autonomie de 160 km montés d'abord sur une remorque à kayak, puis sur une structure plus légère de sa fabrication.

Un défi sportif, mais surtout une aventure humaine et une démarche écologique revendiquée. Un véritable "slow-road trip" au travers de huit États : Illinois, Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, Nouveau-Mexique, Arizona, Californie.

L'aventure a évidemment commencé bien avant son départ effectif en août 2017. Résoudre les aspects techniques et logistiques, demander des conseils et parler de son projet à ses proches ont fait partie intégrante du voyage. Arrivé à destination fin novembre 2017, on peut imaginer que le souvenir de ce périple restera gravé, impérissable, dans sa mémoire. Preuve que les rêves ne meurent pas quand on les réalise, bien au contraire. ✪

www.solarbike66.com

1/ Jolie citation, attribuée tantôt à Oscar Wilde, tantôt à William Faulkner, tantôt à Francis Scott Fitzgerald. Si vous en connaissez l'auteur exact, merci d'en informer la rédaction

Librairie ⇨

Le GRACQ dans l'Almanach

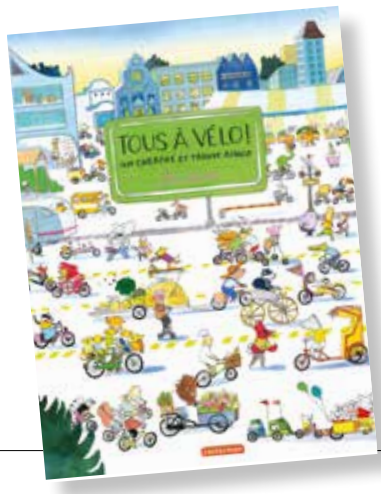
Diffusé en Belgique et dans les départements français voisins, voici 193 ans que le Grand Double Almanach, dit de Liège, existe. À l'intérieur, une série d'informations diverses et variées : calendrier lunaire, citations, conseils potagers… avec un parti pris dans l'air du temps, celui de promouvoir des solutions plus durables.

Nous avons le plaisir de constater que notre association cycliste fait fièrement son apparition dans cette édition modernisée de 2018, accompagnée de quelques conseils vélo et de citations d'Émile Zola, Sir Arthur Conan Doyle, ou encore, éditions Casterman oblige, de notre Philippe Geluck national. ✪

Le Grand Double Almanach belge, dit de Liège 2018, Casterman, 2017

Tous à vélo : "Un cherche et trouve" rigolo

Coup de cœur pour ce livre jeunesse. La grande parade de Véloville doit avoir lieu aujourd'hui, mais certains habitants n'ont pas encore reçu leur invitation, il faut donc aider le maire escargot à les retrouver avant que la fête commence.



L'illustratrice, Alison Farell, vit à Portland, dans l'Oregon, et ne se déplace qu'à vélo. Il s'agit donc d'un livre dessiné avec passion, qui ravira les petits et les plus grands, tant l'univers est frais et coloré. Les quartiers de la ville sont remplis d'animaux de toutes sortes chevauchant les vélos les plus variés, de la draisienne au triporteur, en passant par le vélo couché, le tandem ou le monocycle. Subtilité intéressante par rapport aux "cherche et trouve" classiques, c'est que celui-ci s'inscrit dans une histoire continue. Quarante pages de jeu d'observation à faire dès cinq ans, seul ou à plusieurs. Un ouvrage indispensable dans la bibliothèque de nos enfants ! ✪

Tous à vélo !
Alison Farell – Casterman
(sortie prévue le 11 avril en librairie)

Un peu de poésie ⇨

Un vélo calligraphe

Entre *slow life* et art de l'éphémère, le vélo calligraphe (*trike writer*), sorti de l'imagination de l'artiste canadien Nicholas Hanna, pourrait apporter dans nos villes une nouvelle façon de communiquer. Inspiré de la tradition chinoise où la calligraphie peut être tracée à l'eau claire sur le sol et ne demeurer que quelques instants visible, le vélo de Nicholas Hanna dispose d'un petit cerveau électronique, d'une réserve d'eau et d'une mécanique de tuyauterie permettant de projeter des goutelettes d'eau sur son passage. Les messages ont une durée de vie très limitée puisqu'ils s'effacent naturellement lorsque le sol sèche.

La formule pourrait séduire les publicitaires de tout bord, tant le passage de ce véhicule attire l'attention et inspire la sympathie. Dans une visée plus poétique et humaniste, on pourrait le voir disséminer des citations, voire même de simples messages de passants envoyés par SMS.

Inconvénient (de taille) pour notre pays, le *trike writer* ne peut fonctionner que par temps sec, mais une chose est sûre, nous adorerions voir ces poétiques tricycles parcourir nos centre-villes durant les chaudes journées d'été.

www.trikewriter.com

Un cinéma qui voyage

Silence, pédales, action ! Tel pourrait être résumé le projet Cinécyclo. Initié en 2014 par Vincent Henrion, Cinécyclo est un organisme à but non lucratif qui lie l'aventure au partage culturel et à la sensibilisation environnementale. Cette philosophie est matérialisée par une station de projection de films alimentée par la force du pédalage. Ce cinéma mobile peut ainsi parcourir des milliers de kilomètres grâce au courage d'un seul cycliste en complète autonomie.

Cinécyclo est déjà parti à la rencontre de ses spectateurs à travers le Sénégal, les Amériques et la France. Pour cela, le projet s'articule autour de plusieurs pôles : un pôle technique tout d'abord, au sein duquel sont développés les moyens technologiques permettant la diffusion autonome de films à n'importe quel endroit du globe, grâce aux efforts des cyclistes volontaires. Un pôle solidarité ensuite, par lequel Cinécyclo cible et réfléchit à la façon de porter ses actions, épaulé par des associations déjà engagées localement. S'ajoute à cela un pôle aventure, qui promeut et "associe le plaisir de voyager à celui de partager", à travers le goût de l'effort et de la découverte. Enfin, un pôle transmission permet à l'association d'organiser des ateliers pédagogiques destinés aux élèves de primaire, sur les thèmes solidaires et écologiques portés par les tournées Cinécyclo.

Fort de ces quatre piliers, Cinécyclo a déjà organisé près de 200 projections, le long de 21 000 km, faisant la joie de quelque 24 000 spectateurs. Ceux-ci ont ainsi pu contribuer en pédalant aux différentes projections de films et documentaires faisant bien sûr la part belle aux initiatives durables et à l'échange culturel. Les Cinécyclo Tours devraient reprendre dès le retour des beaux jours, et les images des précédentes éditions sont visibles sur leur site Internet.

B. DOS SANTOS

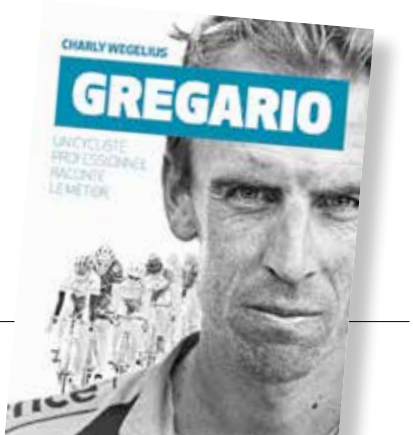
www.cinecyclo.com/fr/

La lecture du printemps ⇨ Gregario

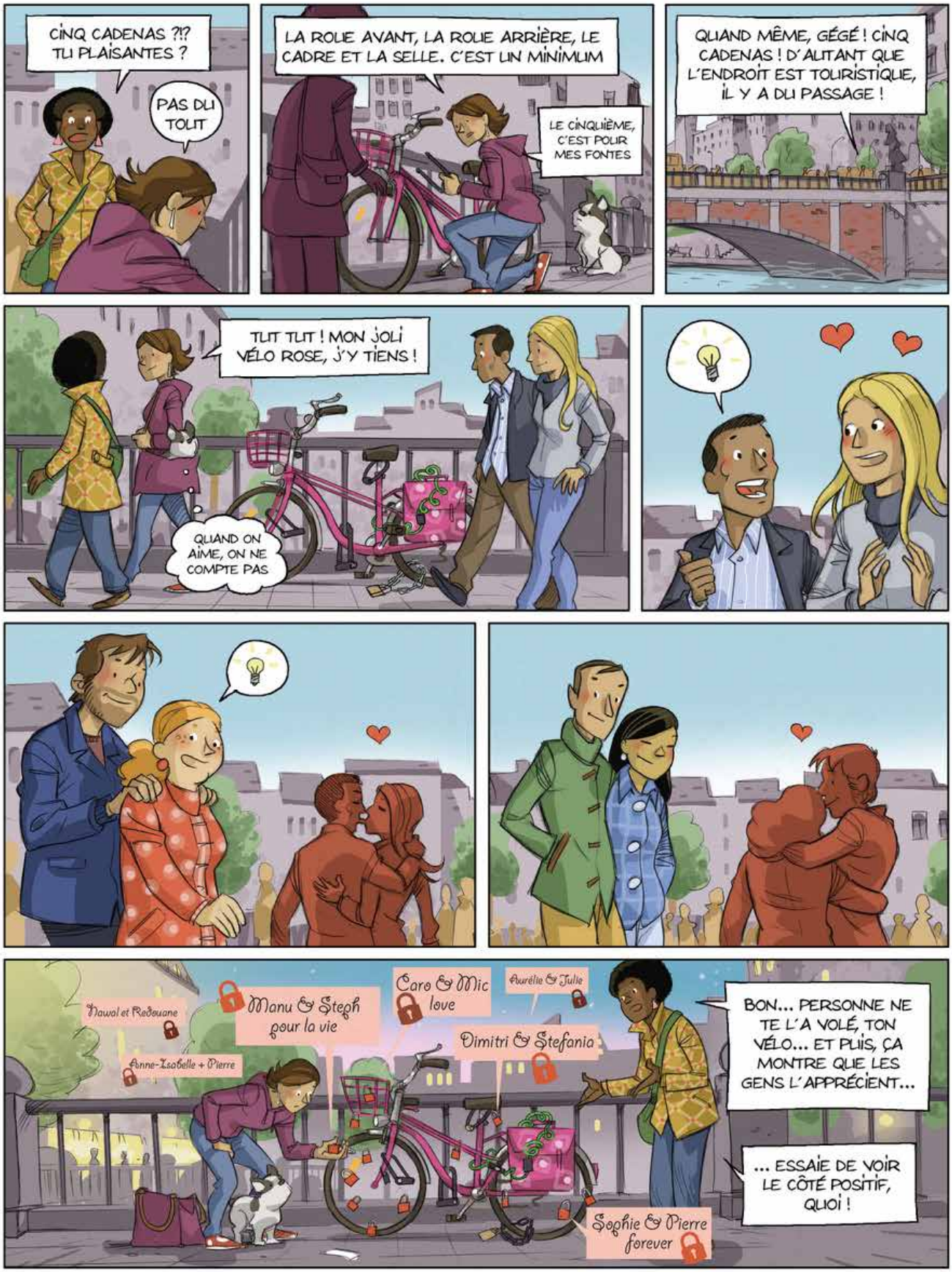
En cyclisme comme dans tous les sports, on ne se rappelle souvent que du nom du vainqueur. C'est probablement la raison pour laquelle si peu de gens connaissent Charly Wegelius. Cycliste professionnel dans les années 2000, il endossa toute sa carrière le rôle de "Gregario" (porteur d'eau) pour les plus grands champions. Payé pour prendre des coups, tout donner, et finalement laisser un autre l'emporter à sa place, son rôle est pourtant essentiel dans la hiérarchie d'une équipe cycliste de haut niveau.

À l'occasion de la publication de sa biographie, c'est à son tour d'avoir son moment de gloire. Dans son ouvrage, Wegelius raconte ses 11 ans de carrière et soulève partiellement pour nous le voile du quotidien d'un cycliste professionnel, de l'exaltation des grandes victoires aux profonds moments de solitude, d'effort et de pression auxquels nombre d'entre eux doivent faire face..

L.DEMUELENAERE



Un petit air de printemps



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

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Date de validité : voir verso

Agenda

Mars

BRUXELLES – SAMEDI 17/03
FESTIVAL "EN ROUE LIBRE"
Projections, rencontres et débats vous feront voyager en Chine, Amérique du Nord et du Sud et ailleurs. Une bonne façon d'envisager ses prochaines vacances.
ⓘ enrouelibre.be

BRUXELLES – SAMEDI 24/03
AG STATUTAIRE
Lors de cette assemblée générale, nous dresserons les grandes lignes de l'avenir de notre association. Atelier de réflexion sur le fonctionnement interne de notre association et AG statutaire sont au programme
ⓘ Julio Sanchez - julio.sanchez@gracq.org – 02 502 61 30

Avril

LIÈGE – SAMEDI 14/04
FORMATION "VERS UN AUTRE SYSTÈME DE MOBILITÉ"
Pour comprendre les grandes caractéristiques de notre système de mobilité et ses incidences environnementales et trouver des solutions à recommander à nos politiques.
ⓘ Alexandra Jimenez– formation@gracq.org – 02 502 61 30

BRUXELLES – SAMEDI 21/04
FORMATION "VÉLO TRAFIC"
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.
ⓘ Julio Sanchez - info@gracq.org - 02 502 61 30

BRUXELLES – SAMEDI 24/04
ATELIER "PROJETS D'AMÉNAGEMENT DES OUTILS POUR AGIR"
Un projet d'aménagement a lieu dans votre quartier et vous souhaiteriez pouvoir donner votre avis? Cet atelier vous donnera les outils pour agir auprès des autorités compétentes.
ⓘ Alexandra Jimenez - formation@gracq.org - 02 502 61 30

LIÈGE – MARDI 24/04
FORMATION "VÉLO TRAFIC"
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.
ⓘ Julio Sanchez - info@gracq.org - 02 502 61 30

Mai

BRUXELLES – SAMEDI 19/05
FORMATION "VÉLO TRAFIC"
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.
ⓘ Julio Sanchez - info@gracq.org - 02 502 61 30

BRUXELLES – SAMEDI 26/05
FORMATION "LECTURE DE PLANS"
Apprenez à décrypter un plan d'aménagement grâce aux explications éclairées d'une chargée de mission de Bruxelles Mobilité.
ⓘ Alexandra Jimenez - formation@gracq.org - 02 502 61 30

Juin

CHARLEROI – SAMEDI 02/06
FORMATION "CHANGEMENT D'ATTITUDE – SPÉCIALE ÉLECTIONS"
Explorez les différents mécanismes qui se cachent derrières nos attitudes afin de développer des actions efficaces qui respectent votre public.
ⓘ Alexandra Jimenez– formation@gracq.org – 02 502 61 30

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

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

Pro Velo, à votre service !
Location de matériel, petites réparations, formations, vélotours guidés, gravure du vélo, boutique, info et conseils : Pro Velo facilite le quotidien des cyclistes. Sur présentation de votre carte de membre du GRACQ, vous profitez en plus de 10 % de réduction sur tous les services.

www.provelo.org

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	Delphine Morel	T 0476 37 74 87
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 Henrion	T 02 614 71 09
Woluwe	Mihai Bâja	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	Yvan Capouet	T 0499 35 29 52
Court-Saint-Etienne	Xavier Marichal	T 0486 47 23 31
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	Francis Doignies	T 0497 54 82 70
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 02 653 10 07
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 Verboomen	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	Hélène Moureau	T 0498 72 09 35
Comines	Édouard Debelder	T 056 55 73 78
Courcelles	Laurent Lesage	T 071 46 40 54
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	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaudfontaine	Éric Villers	T 04 365 66 95
Donceel	Vincent Cardyn	T 019 33 12 65
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
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Theux	Koen Van der Geest	T 0473 41 80 67
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		
Assesse	Patrick Colignon	T 083 69 92 75
Ciney	François Bouchat	T 0473 68 05 35
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
La Bruyère	José Mabille	T 0498 23 91 02
Mettet	Francis Hance	T 071 72 82 12
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67

Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

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

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

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 de La Hulpe : *lahulpe@gracq.org*).

Éditeur responsable : Hélène Moureau – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X