

GRACQ *mag*

Festivals ⇒
À vélo
et en musique
p. 4

GRACQ Kids ⇒
Accompagner votre
enfant à vélo
p.6

Rencontre ⇒
Katia, la nomade
sédentaire
p.7

Code de la route ⇒
Oui, mais
les cyclistes...
p.11

DOSSIER
Agressivité
sur la route
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
Michel Dechamps, 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.**

Édito ➔

Restons zen !



Ces derniers temps, beaucoup de personnes nous interrogent sur le code de la route et ses modifications entrées en vigueur depuis le 1er juin car elles concernent essentiellement les cyclistes. On ne peut que se réjouir de cette plus grande attention portée aux usagers vulnérables de la route, là où la législation s'est longtemps focalisée sur la voiture, qui reste prépondérante dans la conception et l'occupation de l'espace public.

En effet, les cyclistes (et les piétons) sont souvent les premiers à recevoir l'agressivité d'automobilistes coincés dans le trafic, ou à être perçus comme irrespectueux, alors que plusieurs études récentes ont démontré qu'ils ne commettent pas plus d'infractions que les autres usagers.

Or, l'augmentation récente de cyclistes sur les routes signifie aussi qu'on y retrouve de plus en plus de personnes peu ou pas habituées à circuler à vélo. Notre travail de sensibilisation reste donc plus d'actualité que jamais, en gardant à l'esprit que nous sommes tous tour à tour cyclistes, usagers des transports publics, piétons ou automobilistes, et que ces catégories ne sont jamais ni définitives ni exclusives !

Au GRACQ, nous sommes convaincus depuis toujours que la courtoisie sur la route est une responsabilité partagée et qu'une réelle prise en considération des conditions de circulation de chacun bénéficie à l'ensemble des usagers, en rendant les routes plus sûres et plus agréables. Il ne s'agit pas ici seulement de sécurité routière mais de l'instauration d'une atmosphère plus paisible dans un espace souvent perçu comme anxiogène.

Comment ? En adoptant des réflexes laissant la priorité aux usagers vulnérables, en faisant preuve de bienveillance et en refusant l'escalade en cas de conflit potentiel.

Vous trouverez donc dans ce numéro des pistes et des ressources pour partager sereinement la route, faire face à l'agressivité d'autres usagers pas encore convertis au plaisir de rouler à vélo et faciliter au mieux les déplacements de chacun selon ses contraintes et vulnérabilités.

Bonne lecture, et surtout restez zen !

ANOUSHKA DUFEIL – ADMINISTRATRICE

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.



Association →

Se rencontrer pour mieux agir

En coordonnant ses groupes locaux et en leur permettant de se rencontrer, le GRACQ soutient le travail de terrain effectué par ses bénévoles. Cette année, plus de 80 membres se sont retrouvés lors des "Rencontres des groupes locaux" pour échanger leurs bonnes pratiques.

L'association des Cyclistes Quotidiens compte de plus en plus de groupes locaux. Ceux-ci maîtrisent les réalités de leurs communes. Lobbying auprès des personnes politiques, actions de sensibilisation, remises d'avis, analyses et observations, sensibilisation etc., chaque groupe local du GRACQ participe concrètement à transformer le visage de sa commune.

Afin d'améliorer les échanges et les conseils entre ces groupes, le GRACQ a, cette année encore, organisé plusieurs rencontres. Une occasion, pour les membres actifs, de se tenir au courant de ce qui se fait ailleurs, de présenter à l'intelligence collective, ses questionnements ou ses défis, de s'inspirer les uns les autres... mais aussi de rencontrer des nouvelles têtes et de revoir les anciennes ! Cette année, les rencontres furent organisées par province afin de fédérer les groupes par zone géographique, et de minimiser ainsi les déplacements, tout en permettant la naissance de dynamiques conjointes.

Le GRACQ a aussi récolté les besoins et les attentes des bénévoles vis-à-vis du secrétariat général. Se sentent-ils bien soutenus ? Le secrétariat

Tout seul, on va plus vite,
ensemble, on va plus loin.



peut-il mieux les accompagner ? Comment ? Une demande est arrivée en priorité : disposer d'un outil informatique qui serait un lieu de partage entre les groupes locaux. Celui-ci faciliterait les échanges virtuels entre les membres actifs, mettrait en valeur les outils déjà réalisés ainsi que l'expertise d'un groupe et le matériel disponible de certains groupes locaux. Bonne nouvelle : l'outil en question est déjà prévu.

De nouvelles rencontres auront lieu en automne, tenez-vous au courant !

C. REMY ET S.VANHEGHE



Festivals ⇒

À vélo, et en musique !



© KRISTIS LUHAËRS

Avec les beaux jours de l'été débarquent les festivals de musique. Gestion des déchets, énergie verte, fournisseurs locaux etc., les initiatives sont nombreuses pour proposer des festivals "durables". Et le transport dans tout ça ?

Brassant des foules de jeunes (et moins jeunes), les festivals engendrent des déplacements en masse et des parkings bondés, véritables champs de voiture, une image sur laquelle les organisateurs de festivals souhaiteraient agir. Leurs sites mentionnent presque toujours le vélo, les transports en commun et le covoiturage (pas toujours dans cet ordre) pour accéder à leurs manifestations. Ils sont aussi de plus en plus nombreux à faire appel au GRACQ pour obtenir des conseils ou pour tenir un stand ou un parking vélo. Autant de sollicitations auxquelles il n'est malheureusement pas toujours possible de répondre positivement.

À Bruxelles, le festival Couleur Café avait contacté le GRACQ pour tenir un parking vélo. Une invitation finalement déclinée par manque de temps... En effet, les événements se bousculent dans la capitale en cette période estivale. Le GRACQ Jette a, par contre, répondu présent à l'appel du Jam'in Jette cette année, avec un bilan positif pour le groupe local en termes de visibilité et de promotion du vélo. À Namur, le groupe local du GRACQ participe depuis trois ans déjà au festival Esperanzah. Avec un stand situé à côté du parking vélo tout près de l'entrée principale, le GRACQ Namur dispose d'une bonne visibilité et constate d'ailleurs un rajeunissement au sein du groupe local. Autre festival historiquement engagé dans le développement durable,

Lasemo encourage ses festivaliers à enfourcher leur vélo. Cette année, il a contacté le GRACQ Enghien pour encadrer un trajet vélo depuis Bruxelles. Le festival Les Ardentes a de son côté proposé au GRACQ Liège d'y tenir un stand et de proposer une animation. Envisagée par le groupe local, la demande a finalement été déclinée faute de forces vives. Par contre, une offre de rencontre a été faite en retour pour partager l'expertise des Cyclistes Quotidiens sur la tenue d'un parking vélo de qualité. À Gembloux, c'est le groupe local qui a pris l'initiative de contacter les organisateurs du jeune festival "electro-responsable" Cenobeats. Le GRACQ devrait y tenir un parking vélo leur permettant de promouvoir le vélo et de faire connaître le GRACQ à Gembloux.

La participation du GRACQ sur ces événements dépend fortement des ressources et des motivations de chaque groupe local, mais aussi des attentes et exigences des organisateurs de festival. Il doit s'agir d'un échange de bons procédés grâce auquel chaque partie se retrouve gagnante.

Absent de taille dans cet inventaire des festivals belges francophones, le festival de Dour n'a semble-t-il pas encore envisagé sérieusement le vélo comme mode de transport. S'il se revendique "durable", son site internet ne mentionne encore rien concernant l'accessibilité à vélo.

G. DE MEYERE

LES ORGANISATEURS
ESSAIENT DE PLUS EN
PLUS D'ENCOURAGER
LES FESTIVALIERS À
VENIR À VÉLO.



Le GRACQ Namur au festival Esperanzah.

Sur le terrain →

VéloBus à Nivelles : conclusions d'un projet pilote



Cela faisait un moment que le GRACQ Nivelles parlait d'encourager les déplacements des élèves à vélo, mais pas facile de savoir par où commencer ! Barbara Leloux a mis sur pied un "projet pilote" de ramassage scolaire, un jour par semaine, sur le trajet qu'elle réalisait déjà avec ses trois filles. Pour aider à encadrer les enfants, des acteurs locaux de la mobilité et du sport ont été invités... et une dizaine de politiciens se sont également

mis en selle, dont le bourgmestre, l'échevine de l'enseignement et l'échevin des travaux.

Outre le succès du récit hebdomadaire sur la page Facebook (entre 1000 et 5000 vues par publication), le VéloBus a été le sujet d'articles dans la presse. Mais les plus enthousiastes étaient sans doute les enfants qui sont nombreux à rêver d'intégrer la caravane. Depuis le mois de février, le nombre de petits cyclistes qui participent au VéloBus du GRACQ Nivelles augmente. Lors de la première édition ils étaient trois, et le record pour un même jour était de douze. Au total, quinze enfants différents ont pu prendre part à ce projet pilote sans être nécessairement présents à chaque édition.

Encouragée par cette aventure, l'association des parents de l'école concernée a finalisé la construction du parking vélo pour les enfants. Rendez-vous est pris avec l'échevine de l'Enseignement, qui souhaite encourager la mise en place de ramassages scolaires dans les écoles publiques. L'expérience a en effet permis de repérer les besoins des parents et des enfants, notamment une meilleure offre de parkings vélo sécurisés dans les écoles... Un dossier sur lequel le GRACQ Nivelles travaille déjà.

C. REMY

Pistes cyclables à la craie à Laeken

Un jour, j'ai réellement manqué de me faire renverser trois fois sur les deux kilomètres entre mon domicile et mon école". Gérard est membre du GRACQ et instituteur à Neder-Over-Hembeek. Il se rend quotidiennement à l'école avec sa plus jeune fille à vélo, mais faute d'infrastructures adaptées, il déconseille à ses élèves de se rendre seuls à l'école à vélo. Un comble !

Pour tenter de faire bouger les choses, il envoie un courrier à plusieurs cabinets politiques. Il y fait part de sa consternation : dans un périmètre de 3,5 km² autour de la rue de Wand, on compte quatorze écoles, et donc de nombreux embouteillages à l'heure d'amener les enfants. Et pourtant, à l'exception des abords de deux écoles mieux loties, les aménagements ne permettent pas une circulation sûre pour les vélos.

Mais ses appels au monde politique ne rencontrent pas de succès. Gérard se lance alors dans l'organisation d'une ac-



tion médiatique : une flash-mob conviviale rassemblant les élèves du quartier afin d'attirer l'attention sur le problème.

C'est ainsi qu'une après-midi de mai, près de 400 élèves de quatre écoles du quartier (trois francophones et une néerlandophone) ont tracé des pistes cyclables à la craie multicolore sur les trottoirs menant à leur école, sous les caméras des journalistes. Les trottoirs mesurant entre quatre et sept mètres de large avec des tronçons entiers larges de 6 m, l'action permettait de faire cohabiter en toute sécurité les piétons et les cyclistes.

Enthousiastes et impatients, beaucoup d'élèves étaient venus avec leur vélo ou avec leur trottinette et ont roulé sur ces espaces symboliquement sécurisés. Reste à espérer que cette action originale saura réveiller les autorités politiques et les pousser à agir concrètement et durablement dans ces quartiers.

C. REMY



Sur le terrain ⇒

GRACQ Kids : pour accompagner votre enfant à vélo



Ce GRACQ forme depuis longtemps les adultes à rouler à vélo dans le trafic. Pour répondre à une demande d'un nouveau type, le GRACQ Gembloux a souhaité proposer "GRACQ Kids", une formation qui donne aux parents les moyens de rouler à vélo dans le trafic avec leurs enfants.

Si rouler seul dans le trafic requiert certaines aptitudes, accompagner la prunelle de ses yeux sur le chemin de l'école de-

mande un effort supplémentaire en termes d'attention et de prévoyance. Maîtriser le code de la route et apprendre à adopter un comportement idéal en tant qu'accompagnateur est donc indispensable pour que les trajets se déroulent en toute sécurité.

La première partie de la formation était amenée de manière différenciée pour les parents et les enfants. Encadrés par un animateur, les enfants apprenaient de manière ludique les bases du code de la route, les positionnements et les comportements à adopter en circulation. Dans un second temps, leur confiance à vélo était évaluée par l'animateur sur un parcours en site protégé. De leur côté, les parents revoyaient de manière théorique le code de la route cycliste, déconstruisaient certaines croyances (comme celle de serrer à droite dans la circulation), apprenaient à

adopter les bons comportements et à se positionner dans la circulation avec leurs enfants. En deuxième partie de formation, parents et enfants se retrouvaient en circulation pour effectuer des exercices en duo.

Pour accueillir et évaluer les participants en toute sécurité, le GRACQ Gembloux a collaboré avec la commune et avec l'Institut technique horticole afin de bénéficier de classes d'une école maternelle ainsi que d'une grande cour de récréation. ●

D. LAUWERS



4 251km parcourus lors du défi vélo à Hannut



Les meilleures initiatives ne se soldent pas toujours par des victoires. C'est le constat du GRACQ Hannut après avoir comptabilisé les kilomètres des participants au "défi vélo".

Pendant dix jours, le personnel communal et les écoles de la région avaient été invités à enregistrer leurs kilomètres parcou-

rus à vélo pour leurs trajets quotidiens. Parvenir à un total de 20 000 km était un challenge osé mais pourtant réalisable, puisqu'environ 2 000 personnes étaient invitées à le relever. Si chacune d'entre elles roulait un seul kilomètre par jour, la distance aurait été parcourue. Malheureusement, sur les 17 écoles invitées à participer, seules 10 ont effectivement joué le jeu.

Le résultat final : 4 251 km, soit près du quart de l'objectif atteint. Une déception pour le GRACQ Hannut au vu de l'énergie déployée pour l'organisation d'un tel défi. Loin de tomber dans l'abattement, le groupe local retire de cette aventure de nombreux points positifs. Le questionnaire sur les déplacements scolaires aura été mis sur le devant de la scène dans

plusieurs écoles de la région et, même s'ils furent moins nombreux qu'espéré, certains participants auront, grâce au "défi vélo", découvert pour la première fois les plaisirs du vélo pour les déplacements quotidiens. Enfin, dix élus du Conseil communal ont également participé au défi, ce qui leur a permis de découvrir les avantages mais aussi les difficultés de ce mode de déplacement. De quoi influencer favorablement les initiatives communales en faveur du vélo dans le futur. ●

Rencontre ⇒

À la découverte d'une nouvelle tendance : les Daily Obs !

Suite à l'émergence des réseaux sociaux, partager du contenu est devenu facile. C'est également le cas pour les cyclistes quotidiens, qui sont de plus en plus nombreux à diffuser leur quotidien par le biais de "Daily Obs". Rencontre avec l'une des initiatrices du mouvement en Belgique.

> *Peux-tu te présenter et nous dire comment tu as commencé le vélo ?*

> KATIA : Je m'appelle Katia, mais mon pseudo sur les réseaux sociaux est "La Nomade sédentaire". J'ai grandi en Flandre (et donc sur un vélo). Pourtant, en arrivant à Bruxelles, à l'âge de 20 ans, j'ai eu envie d'avoir ma propre voiture. Très vite, j'ai alors mis le vélo de côté. Jusqu'au déclic...

C'était il y a quatre ou cinq ans : un matin, pour faire les quatre kilomètres qui me séparaient de mon espace de coworking, j'ai mis quarante minutes ! Coincée dans la file de voitures, je voyais toutes ces personnes à vélo me dépasser, le sourire aux lèvres. Le lendemain, je prenais un Villo ! Un peu plus tard, j'ai acheté mon propre vélo et j'ai fini par vendre ma voiture il y a deux ans.

Pour encourager les gens à opter pour la petite reine, j'ai eu envie de démystifier la pratique du vélo à Bruxelles en filmant mes trajets et en les partageant sur YouTube, en faisant des "Daily Obs". Aujourd'hui, je suis aussi membre active au GRACQ Schaerbeek.

> *C'est quoi une Daily Obs ?*

> KATIA : Une "Daily Observation" consiste à filmer son trajet quotidien pour aller au travail et à le commenter ensuite, à froid.

Sur YouTube, on trouve de plus en plus de cyclistes quotidiens qui font cela un peu partout. Une véritable communauté est en train de voir le jour : sur Twitter et Youtube, on échange sur nos expériences, les infrastructures, etc. C'est très enrichissant et on se sent moins seuls face aux petits tracas quotidiens. On échange aussi régulièrement avec des personnes qui envisagent de se mettre au vélo, mais qui ont encore des appréhensions ou besoin de conseils. La bienveillance est vraiment le maître-mot.

> *Quand as-tu décidé d'en faire, et pourquoi ?*

> KATIA : J'ai commencé à filmer et partager mes trajets à vélo il y a quelques mois, sous l'influence de Bilook, un Parisien très suivi, passé maître dans



l'art de la Daily Obs. C'est lui qui m'a encouragée à me lancer : il trouvait que les femmes cyclistes quotidiennes étaient encore sous-représentées dans le monde des Daily Obs, en particulier à Bruxelles.

Dans mes vidéos, j'essaie de rester positive, même si les images en disent parfois long sur l'attitude de certains usagers de la route. Mon but est de donner envie aux gens de se mettre en selle. Et ça marche ! J'ai déjà eu quelques retours positifs dans ce sens, ce qui me fait à chaque fois chaud au cœur !

Je nourris aussi l'espoir que des automobilistes regardent mes vidéos, pour qu'ils comprennent notre point de vue de cyclistes (se faire frôler par une voiture qui roule vite n'est jamais très gai).

> *Que recommandes-tu à quelqu'un qui souhaite commencer à réaliser ce type de vidéos ?*

> KATIA : Trouvez une caméra et foncez ! Et n'hésitez pas à demander de l'aide sur Twitter, avec le hashtag #DailyObs ou #vélotaf. ♦

PROPOS RECUEILLIS PAR L. DEMUELENAERE



J'AI EU ENVIE DE DÉMYSTIFIER LA PRATIQUE DU VÉLO À BRUXELLES EN FILMANT MES TRAJETS ET EN LES PARTAGEANT SUR YOUTUBE.

Quelques liens pour aller plus loin

📍 Mon blog :

lanomadesedentaire.be

📺 Ma chaîne YouTube :

[youtube.com/c/Lanomadesedentaire](https://www.youtube.com/c/Lanomadesedentaire)



Élections ⇒

Rencontre au sommet



Suite aux élections régionales, les partis francophone et néerlandophone sortis vainqueurs du scrutin à Bruxelles sont chargés de mener les négociations avec les autres partis pour former un nouveau gouvernement régional. À la barre donc : le Parti socialiste (Laurette Onkelinx et Rudi Vervoort) et Groen (Elke Van den Brandt). Les deux partis consultent également certains acteurs de la société civile afin de fixer les lignes directrices d'un prochain accord de majorité.

Parmi ces acteurs, le GRACQ et le Fietsersbond ont été invités par les formateurs en tant qu'interlocuteurs fiables et sérieux pour aborder les problèmes de mobilité qui affectent notre capitale.

Les deux associations ont présenté les priorités à mettre en place pour améliorer la mobilité et la qualité de vie des Bruxellois :

- > la concrétisation du Réseau Express Régional Vélo qui nécessite des aménagements de haute qualité ;

- > la généralisation du 30 km/h maximum (excepté sur les grands axes) accompagnée d'aménagements spécifiques et de contrôles de vitesse ;
- > la mise en place d'un péage urbain zonal, avec réinvestissement des recettes dans le développement des alternatives (modes actifs, transports publics...) ;
- > la création de 10 000 emplacements vélo publics sécurisés et l'intensification de la lutte contre le vol de vélos ;
- > des formations au vélo vers un large public : intégrées au programme scolaire, pour les futurs conducteurs et chauffeurs professionnels...

Être reçu par les formateurs de gouvernement au lendemain des élections est une première pour notre association. Le signal est bon, même s'il est difficile de savoir ce qui sera retenu par la prochaine majorité. Les formateurs se sont en tout cas montrés intéressés, et le GRACQ continuera à appuyer ses demandes sans relâche ces prochaines semaines.

A.WILLEMS

Transport ⇒

Un projet bruxellois plein d'avenir



Comme toutes les grandes villes, Bruxelles pourrait voir se développer considérablement les transports en vélos-cargos. Récemment, la coopérative Urbike a proposé à différents partenaires

de tester une solution innovante de distribution à vélo par conteneurisation des marchandises pour les derniers kilomètres. Le modèle repose sur trois piliers : la remorque BClift permet de transporter des charges importantes et de les manipuler aisément, le conteneur permet des transporter tout type de marchandises de manière sécurisée et efficace, et enfin les coursiers réunis dans une coopérative dans le but de conserver des emplois de qualité.

Quatre enseignes se sont montrées intéressées pour participer à la phase pré-pi-

lote du projet "BCklet" : Bpost, Multipharma, Delhaize et CSD (spécialisé en distribution de repas à domicile). Confrontées à l'inefficacité des camionnettes trop souvent bloquées dans les embouteillages, elles attendent en outre des livraisons à vélo qu'elles leur permettent d'atteindre certaines zones inaccessibles auparavant (piétonniers par exemple), et de réduire leur empreinte écologique.

Une fois la phase pré-pilote terminée, un pilote de plus grande envergure sera réalisé pendant toute l'année 2020 avec une croissance progressive des activités.

Stationnement ⇒

Stationnement vélo : régimes différents en Wallonie et à Bruxelles

Les Belges francophones ne sont pas égaux en matière de parking vélo sécurisé dans les immeubles résidentiels. Il s'agit pourtant d'un enjeu important. Si Bruxelles a légiféré de façon contraignante pour les immeubles neufs et les rénovations, la Wallonie, quant à elle, mise essentiellement sur des guides de recommandations pour faire passer les promoteurs privés à l'action.



Des ratios contraignants à Bruxelles

À Bruxelles, le stationnement des vélos au sein des immeubles neufs est régi par le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU). Celui-ci impose actuellement, pour les immeubles à logements multiples, un local permettant l'entreposage des vélos et poussettes, avec un minimum requis d'un emplacement par logement. En dépit du caractère réglementaire du RRU, les contrôles sont rares et il arrive régulièrement que le local vélo "multi-fonctionnel" soit peu accessible ou affecté à d'autres fonctions (comme l'entreposage des poubelles).

La version révisée du RRU devrait prochainement imposer un emplacement vélo par chambre. Elle se montre également plus précise quant à l'accessibilité du local, au dimensionnement et aux dispositifs d'accroche, aux emplacements pour vélos-cargos... On remarquera aussi que le RRU impose actuellement un minimum d'un emplacement de parking voiture par logement (maximum 2), ce qui constitue un incitant fort à la possession – et donc à l'usage – d'une voiture. Le futur RRU devrait revoir ce chiffre à la baisse (avec un maximum d'emplacements pour voiture compris entre 0,75 et 2 par loge-

ment) en fonction du nombre de chambres par logement mais également de l'accessibilité en transports publics (zone A, B ou C).

Une Région wallonne peu exigeante

La Wallonie ne se prononce pas en matière de stationnement pour vélos dans les projets neufs. Le Code du Développement Territorial (CoDT), n'aborde tout simplement pas la question. Il incombe donc aux communes de décider pour elles-mêmes. De plus le CoDT a transformé les anciens Règlements communaux d'urbanisme (RCU) en Guides communaux d'urbanisme (GCU). Leurs dispositions sont donc désormais indicatives.

Toutefois, rien n'empêche une commune de glisser des obligations dans les permis d'urbanisme pour imposer par exemple des quotas de stationnement pour vélos. Dans la pratique, celles qui le font sont surtout des communes ayant une politique de mobilité active comme Namur, Liège, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Hannut... Nous ne parlons pas d'ambition démesurée pour autant, la norme étant le plus souvent d'un emplacement de parking vélo par logement, voire moins.

Le public assume la charge du privé

Cela fait longtemps que le GRACQ réclame en Wallonie une obligation de construction de parkings vélos dans tous les immeubles neufs, peu importe leur affectation, plutôt que de compter sur une autorégulation du secteur, qui ne fonctionne pas. La politique actuelle reporte sur le secteur public la charge qu'aurait dû assumer le privé, car les communes doivent alors placer des box (coûteux) dans les rues ou construire des parkings vélo collectifs plus imposants pour fournir une solution aux riverains.

Pourquoi la Wallonie ne s'inspirerait-elle pas de la législation bruxelloise ? Sachant que même la France impose aussi par décret, depuis le 1^{er} juillet 2012, que les "bâtiments neufs d'habitation ou de bureaux, qui comportent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants, doivent posséder un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos."

F. CUIGNET & L. GOFFINET

EN WALLONIE, LA QUESTION DU STATIONNEMENT VÉLO DANS LES IMMEUBLES RÉSIDENTIELS EST LAISSÉE À L'INITIATIVE DE CHAQUE COMMUNE



World Bicycle Day ⇒

La vue est imprenable



Voici deux ans que les Nations unies ont décidé d'offrir au vélo une "journée mondiale". Au-delà des qualités classiques qui sont reconnues au vélo, l'organisation salue également un mode de transport qui «encourage la créativité et la participation sociale et donne à l'utilisateur une conscience immédiate de son environnement», ainsi qu'un "moyen d'accès à l'éducation, à la médecine et au sport".

Cette année, la World Cycling Alliance proposait à chacun de publier sur les réseaux sociaux une photo de la vue à l'avant de son vélo. Décors urbains ou champêtres, en solo ou en groupe, les photos publiées reflétaient le plaisir de rouler à vélo en vue de partager cette sensation avec le plus grand nombre et de, qui sait, faire naître des envies chez les non-cyclistes.

Tour de France ⇒

L'image et le vernis

Le départ du Tour de France depuis la Belgique a eu l'effet positif de mettre en marche certaines dynamiques vélo dans notre capitale. Depuis le début de l'aventure, les associations cyclistes ainsi que Bike for Brussels ont plaidé pour que cet événement sportif permette de mettre en avant le vélo au quotidien.

Tentative réussie de séduire les organisateurs du Tour pour fixer le grand départ dans notre pays, le BXL Tour, a vu le jour il y a trois ans. Si le GRACQ n'a pas participé à la troisième édition de cette course cycliste ouverte à tous, il a profité des deux précédentes pour demander à la Région de considérer le vélo comme un véritable moyen de transport, nécessitant des infrastructures et des politiques ambitieuses.

Afin de déplacer le discours sportif vers le cyclisme utilitaire, d'autres initiatives ont vu le jour. Ainsi, Bike for Brussels a monté la plus grande équipe cycliste du Tour au travers du projet #Tourensemble. Composée de plusieurs milliers de cyclistes quotidiens, #Tourensemble ambitionne de développer et promouvoir l'image d'une communauté cycliste bruxelloise.

Pour la Région aussi, accueillir un événement d'une telle portée médiatique était un réel défi. La vitrine de la capitale de l'Europe devait être étincelante. Le risque, c'est qu'entre coups de comm' et coups de peinture, la rénovation ne soit que superficielle et que la couleur de la façade ne s'écaille, laissant apparaître les lézardes dénoncées depuis longtemps par les organisations cyclistes.

G. DE MEYER



Les Bruxellois sont-ils prêts ? L'infrastructure pas encore, malheureusement.

Code de la route ⇒

Six nouvelles règles pour les cyclistes



Depuis le 1^{er} juin, six nouvelles dispositions concernant les cyclistes sont d'application dans le code de la route. Le GRACQ se réjouit de l'adoption de ces nouvelles mesures, puisque certaines d'entre elles répondent à des demandes formulées directement par notre association afin de faciliter et sécuriser davantage les déplacements à vélo.

- > distance latérale pour dépasser un cycliste = 1,5 m hors agglomération (et toujours 1 m en agglomération)
- > conducteurs de tricycles/quadracycles d'1 m de large = cyclistes
- > dispositif de "feu vert intégral" pour les cyclistes
- > feu orange cycliste directionnel (= B22/B23)
- > âge maximum pour rouler sur le trottoir = moins de 10 ans (contre 9 précédemment)
- > les speed-pedeles pourront aussi rouler à deux de front sur la chaussée.

Afin de coller un peu mieux à la réalité et aux règles concernant les vélos à assistance électrique, cette nouvelle loi porte

aussi à 25 km/h la vitesse maximale des engins de déplacement autonomes, comme les trottinettes électriques et mono-roues.

Le Parlement complète ainsi une série d'autres lois votées ce printemps, comme celles instaurant les rues scolaires et les zones cyclistes, toutes accessibles désormais aux speed pedeles. On ne peut que s'en réjouir !

L. GOFFINET

Oui, mais les cyclistes...

Selon un sondage français paru en 2014, "88 % des cyclistes ont déjà commis une infraction au code". Si ce chiffre impressionnant a servi de munition à de nombreux détracteurs du vélo, il est en fait très semblable au pourcentage des infractions commises par les autres usagers de la route, comme l'ont révélé d'autres enquêtes.

Contrairement aux idées reçues, le cycliste n'est donc pas moins vertueux que les autres usagers. Alors pourquoi persiste cette impression qu'il serait plus indocile qu'un automobiliste dans le trafic ? Une explication majeure est qu'une infraction commise à vélo est beaucoup plus visible que quelqu'un qui téléphone au volant (un geste banal mais dangereux), qui roule à 45 km/h dans une zone 30, qui est sous l'emprise de l'alcool, etc.

Une seconde explication remet en cause la piètre place accordée au vélo dans l'espace urbain. Basée sur des images de caméras placées à des carrefours dans plusieurs villes danoises, une étude ré-

cente du «Danish Road Directorate» relève ainsi que moins de 5 % des cyclistes enfreignent la loi, au contraire des deux tiers des automobilistes observés. L'étude précise par ailleurs que ce taux d'infraction des cyclistes monte à 14 % lorsqu'aucune infrastructure cyclable n'est présente.

La place que les pouvoirs publics accordent au vélo dans nos rues semble être un facteur déterminant pour assurer le respect des lois. S'il est rare de surprendre une personne à vélo sur les trottoirs de Copenhague, c'est parce que les pistes cyclables sur la chaussée lui offrent une vraie sécurité. Si quasi personne n'y brûle de feux rouges, c'est grâce aux temps d'attente optimisés pour les vélos et à la sécurisation des traversées en carrefours. Ce n'est donc pas tant le civisme scandinave qui explique le comportement positif des cyclistes, mais l'amélioration de leur confort de route et de leur sécurité qui les amène à être plus respectueux des lois.

Remarquons par ailleurs que les infractions à vélo ne tuent ou ne blessent griè-



© YVES DE BONTE

vement quasiment jamais, au contraire de l'alcool, des excès de vitesse, de la fatigue, de la distraction par GSM ou de la drogue au volant. Au Royaume-Uni par exemple, sur les 1 700 personnes tuées sur les routes chaque année, une ou deux le sont par un cycliste. La rareté des accidents mortels causés par une personne à vélo entraîne paradoxalement une couverture médiatique disproportionnée.

L. GOFFINET



Les bénéfices du vélo en Europe



© CONOR LUDY

La Fédération des cyclistes européens (ECF) vient de rassembler dans un rapport tous les bénéfices économiques (estimés) de l'usage actuel du vélo dans l'Union européenne. La moitié de ces 150 milliards € concerne la santé et presque un tiers le tourisme, le reste étant réparti entre l'environnement (pollutions diverses évitées), le marché du cycle et la mobilité (décongestion).

Comme différentes études économiques l'ont démontré, c'est la santé qui est le premier bénéficiaire de la pratique du vélo. L'activité physique des cyclistes éviterait en effet 18 000 morts prématurées en Europe, ainsi qu'un nombre considérable de maladies cardio-vasculaires, de cancers, de diabètes, d'ostéoporose et même de maladies mentales comme Alzheimer (29 % de risque en moins) ou la dépression.

Les employeurs économiseraient par ailleurs 5 milliards € par an en jours de congés de maladie évités pour leur personnel cycliste.

Au niveau de l'emploi, c'est le secteur touristique qui serait le premier à profiter du vélo : 520 000 emplois y seraient liés, pour 44 milliards € de dépense. Le secteur de la vente/réparation de vélos suivrait avec 13,2 milliards € de chiffre d'affaires. À noter que les 111 milliards € de shopping fait à vélo ne sont pas pris en compte ici, car ces dépenses auraient sans doute été faites de toute façon, mais via un autre mode de transport.

SI CHAQUE PAYS EUROPÉEN ATTEIGNAIT LA PART MODALE DES PAYS-BAS, ON ATTEINDRAIT 500 MILLIARDS € DE BÉNÉFICES.

Les divers types de pollution évitées représentent une économie de 1 à 6 milliards €. Si ce n'est pas le poste le plus spectaculaire économiquement parlant, il n'en reste pas moins que le vélo contribue positivement à un meilleur environnement.

Aller plus loin ?

Certains bénéfices du vélo ne sont pas encore chiffrés à l'heure actuelle, comme les livraisons par vélo-cargo et la santé mentale. D'autres bénéfices ne sont quant à eux pas chiffrables, comme la concentration des élèves à l'école, l'autonomie des jeunes, l'accessibilité améliorée aux zones d'emploi, la qualité du temps passé à se déplacer, les liens sociaux favorisés par le vélo, l'espace public épargné, l'émancipation des femmes dans certains contextes, etc.

Au final, si chaque pays européen atteignait la part modale des Pays-Bas (25 %) pour ses déplacements à vélo, au lieu de la moyenne européenne actuelle (8 %), on atteindrait les 500 milliards € de bénéfices monétarisés. Un bel objectif pour l'Union en 2030 ! À condition, comme le demande l'ECF, de se doter d'une stratégie vélo européenne pour y arriver, et d'y mettre les moyens...

L. GOFFINET





France ⇒

Grande loi sur les transports

© RICHARD YING & TANGUIMORIER



Cela faisait plus de 35 ans qu'il n'y avait plus eu de grande loi sur les transports en France. Adopté à une très large majorité par le Sénat français, le projet de Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) a été approuvée par les députés à l'Assemblée nationale. La LOM a pour objectif de faciliter et verdier les déplacements du quotidien. Une de ses priorités :

favoriser la marche et le vélo avec l'objectif de tripler la part des déplacements vélo d'ici 2024 pour atteindre 9 % des trajets faits à vélo à l'horizon 2024, année à laquelle Paris accueillera les Jeux Olympiques.

Plus de pistes cyclables, stationnements sécurisés obligatoires devant les gares et les lieux de travail, création d'un fichier national pour lutter contre le vol de vélo, cela est encourageant. Soulignons aussi l'obligation pour les publicités automobiles de comporter un message incitant à faire du vélo, de la marche ou à utiliser les mobilités partagées (mais cela a-t-il un quel-

conque impact ?). L'indemnité kilométrique y est également envisagée, sans pour autant être obligatoire

Pourtant, certains reprochent déjà à ce projet "fourre-tout" de passer à côté des ambitions environnementales. "La LOM fait fi des enjeux climatiques en ne mettant pas fin aux grands projets autoroutiers et aux centres commerciaux en périphérie, qui contribuent à l'artificialisation des sols et encouragent l'utilisation de la voiture." selon Lorelei Limousin de l'ONG Réseau Action Climat. ♦

Madrid ⇒



Madrid Central

Une zone de basse émission sur siège éjectable ?

© NAKAMAKIYAK



Mis en place il y a six mois, *Madrid Central* est une LEZ (zone de basse émission) interdisant aux véhicules les plus polluants l'accès du centre-ville. Loin d'être un projet porté avec enthousiasme par la majorité de l'époque, c'est sous pression de l'Europe et pour éviter une sanction financière que cette zone de 472 hectares avait vu le jour. La capitale espagnole dépassait en effet depuis 2010 les niveaux autorisés de dioxyde d'azote (NO₂) sans envisager aucune mesure de réduction.

En mesurant la qualité de l'air chaque mois depuis la mise en vigueur de Madrid Central, l'ONG Ecologistas en Acción a constaté que les émissions des gaz polluants avaient diminué de façon historique dans la zone concernée, sans augmenter à sa frontière. Madrid Central a un effet positif sur la qualité de l'air de toute la ville.

Malgré ces chiffres encourageants, l'avenir est incertain pour Madrid Central. Le PP (Partido Popular, la droite espagnole) ainsi que VOX (extrême-droite) ont d'ailleurs annoncé leur volonté de rouvrir la zone à toute circulation automobile s'ils revenaient au pouvoir. Le nouveau bourgmestre a déjà ordonné de cesser de verbaliser les contrevenants. Or sans amende, il est difficile de faire respecter le règlement. L'histoire dépasse les frontières espagnoles, et le journal britannique The Guardian alerte que Madrid pourrait devenir la première ville européenne à faire marche arrière dans ses efforts d'améliorer la qualité de l'air.

Plus politique que scientifique, la polémique autour de Madrid Central est énorme, et les prises de position sont tranchées. Se référant aux embouteillages nocturnes qui étranglent Madrid, la candidate PP à l'Assemblée de Madrid Isabel Diaz Ayuso va jusqu'à déclarer que les embouteillages sont "un signe de l'identité de la ville (indiquant que) la rue est toujours vivante". Une sortie qui n'a pas manqué d'irriter les défenseurs de la zone. Si la défense des commerçants est également brandie en étendard par les élus du PP et de Vox, le journal El Pais précise dans une interview d'un président d'association de commerçants que "de manière générale, la majorité des commerçants sont contents, il n'y a eu aucun type de crise économique".

Face à l'évidence des bénéfices de la mesure, les détracteurs de Madrid Central brandissent comme dernier argument le légendaire "droit de rouler en voiture" sans admettre que cette prétendue liberté ne respecte pas une liberté bien plus fondamentale : celle de respirer un air sain. ♦

G. DE MEYERE



Agressivité sur la route

Coups de klaxon, énervement, invectives, insultes... Le partage de la route ne se passe pas sans accroc. Si la plupart des tensions ne s'extériorisent pas sur le moment, il nous arrive parfois d'exprimer nos émotions de façon agressive. D'où vient ce type de comportement? Comment l'expliquer? Peut-on le prévenir?

Les automobilistes qui dépassent de trop près ou qui stationnent sur une piste cyclable, voilà qui a le don d'énervier les cyclistes. Les cyclistes qui passent au feu rouge agacent les automobilistes, et ceux qui roulent sur les trottoirs ennuiant les piétons. Si, en théorie, le trafic devrait être fluide et sans accroc, il souffre dans la pratique d'innombrables moments d'incompréhension et de conflits entre les

usagers. Minimales ou plus sérieuses, ces "bugs" provoquent en nous des émotions parfois difficiles à contenir. Régulièrement pointée du doigt, l'agressivité au volant fait l'objet de nombreuses études. Concernant l'agressivité au guidon, les chiffres manquent. Les mécanismes menant à l'agressivité sont toutefois souvent similaires, quel que soit le mode de transport choisi, ce qui permet de créer des liens et d'établir certains parallèles.

L'origine du comportement agressif

Les théoriciens de l'émotion recensent quatre émotions majeures : la peur, la colère, la tristesse et la joie. Sur la route, les deux premières sont susceptibles d'engendrer un comportement agressif. La peur est liée au besoin de sécurité et la colère au besoin de respect ou de justice. Une voiture vous brûle la priorité ? Vous ressentirez immédiatement un sentiment de peur car votre sécurité aura été compromise. En fonction de votre tempérament, vous l'exprimerez peut-être par un comportement agressif. Un poing levé (ou un doigt ?) à l'aimable attention du conducteur, voire une course-poursuite jusqu'au prochain feu rouge pour lui exprimer de vive-voix votre façon de penser. Dans cet exemple, le comportement de l'automobiliste peut également être perçu comme le comportement agressif déclencheur, nous y reviendrons plus loin (voir "Les différents types de comportements agressifs").

Si elle apparaît parfois suite à un événement soudain (accrochage, évité de justesse ou non), l'agressivité peut aussi être déclenchée par l'accumulation de tensions et de frustrations. C'est alors la colère qui s'exprime, car votre besoin de respect et de justice n'auront pas été respectés. Sur la route, en raison du caractère peu fluide du trafic, cette accumulation de frustrations peut se faire très vite. Une étude¹ a estimé qu'un conducteur expérimentait une situation de colère tous les 60 km en moyenne. Dans les grandes villes, il a également été démontré que les conducteurs avaient tendance à adopter une attitude plus agressive et combative que dans les zones plus calmes. Pour les cyclistes, les chiffres manquent, mais leurs trajets quotidiens relèvent souvent du parcours du combattant.

Le caractère de chaque individu joue bien sûr également un rôle prépondérant. Les individus disposant d'une tendance naturelle à dominer leur entourage développeront davantage de comportements agressifs que les autres.

Une cohabitation difficile et un bouc émissaire tout désigné :

Dans les villes, après des décennies d'auto-persuasion qu'il s'agissait du moyen de transport idéal, la voiture ne parvient plus à cacher ni ses faiblesses (lenteur, embouteillages, stationnement compliqué), ni ses défauts (pollution, bruit, dangerosité). Le vélo, quant à lui, fait un retour en force et attend impatientement que des infrastructures adaptées lui soient à nouveau attribuées.



"L'agressivité peut être décelée grâce aux sensations physiques et au langage corporel traduisant la colère : augmentation de la fréquence cardiaque, de la température et de la tension, croissance du tonus musculaire, crispation de la mâchoire et des

poings, respiration plus forte, sourcils froncés, yeux mi-clos, posture et bras vers l'avant, montée sonore du ton, narines dilatées, gestuelle saccadée, brusque et cassante, signes de domination, ... Le but est de se montrer impressionnant pour éviter le combat, car dans le monde animal, il y a toujours un risque de mourir suite à une lutte."

UNIVERSITÉ DE LA PAIX ASBL

Dans les faits, nous sommes dans une période transitoire, dans des villes en mutation où les gestionnaires de voiries peinent à faire cohabiter la voiture-reine, le vélo en plein essor, les piétons, sans compter les nouveaux engins de déplacements (trottinettes, hoverboards, monoroue etc). Les cyclistes sont insérés au chausse-pied dans les aménagements existants : sur les trottoirs, sur les bandes de bus, entre les rails de tram, ou carrément dans le trafic automobile sans aucun marquage pour signaler leur présence. Bref, rien d'idéal, ni pour les cyclistes, ni pour les autres usagers.

En plus d'engendrer des conflits et des malentendus, ce "réseau" cyclable fait de sparadraps épars cristallise le ressentiment de chacun : le cycliste n'est pas satisfait de ce qui lui est offert, le piéton est inquiet de devoir partager certains espaces sur lesquels il se sentait en sécurité, et l'automobiliste craint qu'on ne lui enlève des places de stationnement voire une bande de circulation. Dans tous les cas, arrivé le dernier, le cycliste est perçu comme un responsable tout désigné.

En outre, valorisée socialement pour des raisons environnementales, la pratique du vélo est souvent perçue comme une activité de chevalier blanc moralisateur. Les cyclistes sont bien malgré eux associés à une image de donneurs de leçons, ce qui ne joue pas en leur faveur.

Enfin, l'idée reçue que les cyclistes commettent plus d'infractions que les autres usagers ajoute une couche négative sur une situation déjà compliquée. Mis à part que le cliché soit faux², le "Oui, mais les cyclistes..." a la peau dure, et certains automobilistes tentent de légitimer leurs comportements agressifs à leur égard par cette rhétorique.

LES CYCLISTES SONT MALGRÉ EUX ASSOCIÉS À UNE IMAGE DE DONNEURS DE LEÇONS, CE QUI NE JOUE PAS EN LEUR FAVEUR.

1/ Delhomme et Villieux (2008), in VIAS – Voir bibliographie



Les différents types de comportements agressifs

Les experts distinguent généralement trois grandes catégories de comportements agressifs sur la route. Le plus dangereux d'entre eux est connu sous le terme éloquent de "rage au volant". Un comportement rare mais extrême de conduite dangereuse, régulièrement relayé sur les réseaux sociaux. Vient ensuite l'agressivité "affective". Qu'elle soit verbale, ou qu'elle s'exprime au travers de gestes, de menaces ou de violences physiques, elle a pour intention de nuire à un autre usager de la route. C'est le comportement agressif volontaire le plus courant, que nous vivons régulièrement (à divers degrés) soit en tant que victime, soit en tant qu'acteur.

Si elles se confondent parfois dans notre esprit, les experts dissocient quant à eux cette agressivité affective de l'agressivité dite "instrumentale". Cette dernière catégorie regroupe les comportements comme la vitesse excessive, le changement de voie brusque, le dépassement par la droite, etc). Les études qui analysent les données relatives à l'agressivité au volant ont tendance à ne pas considérer l'agressivité instrumentale car, si préjudice il y a, il est impossible de prouver que celui-ci était causé de façon volontaire. Une personne qui brûle votre priorité le fait peut-être par distraction et pas avec la volonté de vous couper la route.

La notion d'interprétation des agissements de l'autre usager joue donc un rôle important. Une mauvaise interprétation peut effectivement mener à un comportement agressif avéré. Les enquêtes révèlent d'ailleurs que les conducteurs "*tendent à percevoir les infractions de conduite et manœuvres risquées comme plus fréquentes de la part des autres conducteurs que d'eux-mêmes.*"³

LES CONDUCTEURS AGRESSIFS SONT PRESQUE DEUX FOIS PLUS IMPLIQUÉS DANS DES ACCIDENTS QUE LES CONDUCTEURS PLUS CALMES.

Les conséquences d'un comportement agressif avéré ou perçu comme tel pourra entraîner une "escalade symétrique" de la violence. C'est le fameux "œil pour œil", dont Gandhi s'inquiétait qu'il ne finisse par nous laisser tous aveugles. Autre conséquence logique : les accidents. Un sondage des instituts VIAS (2017) indique à ce propos que les conducteurs agressifs sont presque deux fois plus impliqués dans des accidents que les conducteurs plus calmes .

Ce qui aggrave l'agressivité sur nos routes

On pourrait penser qu'on a fait le tour du sujet, que les comportements agressifs sont dus à notre tempérament, à nos émotions du moment (peur ou colère), aux mauvaises infrastructures, et à certaines incompréhensions entre usagers. Il n'en est rien. D'autres facteurs, de type psychologique, entrent encore en ligne de compte et viennent apporter un éclairage supplémentaire sur le sujet.

En 1968, les psychologues Anthony Doob et Alan Gross sont arrivés à la conclusion que l'impatience des usagers de la route ne dépend pas seulement du comportement de l'usager qui suscite l'impatience mais aussi de ses caractéristiques socio-économiques supposées. Ils ont calculé pour cela le nombre de coups de klaxon qu'un automobiliste adresse à un autre véhicule lorsqu'il met du temps à démarrer au feu vert, ainsi que le temps de réaction avant que le premier coup de klaxon soit émis. Si le véhicule bloquant le passage est modeste, il se fera klaxonner plus vite et plus souvent que s'il est haut de gamme. Une autre expérience a montré que le comportement agressif arrivait plus vite face à une femme ou une personne âgée. De façon générale, l'agressivité au volant semble s'exercer plus volontiers quand l'agresseur se sent plus puissant que l'agressé.

Que dire alors des conflits qui opposent les automobilistes, au volant de leurs voitures vantées depuis des années comme l'image même du pouvoir et de la puissance, et les cyclistes sur leur vélo, moyen de transport encore considéré comme très modeste ?

Un autre facteur impactant est celui du contact visuel. Il est bien sûr capital dans la circulation pour comprendre les intentions de l'autre, ce qui explique pourquoi les flux de cyclistes à Amsterdam, tout désordonnés qu'ils puissent paraître, ne provoquent que très rarement d'accidents. Mais

2/ www.gracq.org/actualites-du-velo/infractions-cyclistes
3/ Etude Vias 2019 – voir bibliographie





Campagne de sensibilisation en Belgique, 2014.

d'autres études ont démontré que les comportements agressifs augmentaient lorsque diminuait le risque pour le conducteur d'être reconnu. À l'abri dans son habitacle, l'automobiliste aurait donc moins de scrupules à se laisser guider par ses émotions, en dépit des règles sociales de courtoisie.

Enfin, la psychologie sociale distingue les conflits inter-personnes des conflits inter-groupes en soulignant que les groupes sont généralement plus compétitifs et agressifs que les individus. Si, sur la route, une situation conflictuelle est a priori inter-personnelle, elle peut facilement se transformer en conflit inter-groupes, chacun revendiquant son appartenance à telle ou telle catégorie d'usager. Le conflit se gonfle alors d'une mission quasi chevaleresque : défendre l'ensemble des usagers auxquels on s'associe : automobilistes, cyclistes, piétons ou personne à mobilité réduite.

Dans le contexte actuel où la voiture a déterminé l'aménagement de notre territoire, rouler à vélo reste encore un comportement marginal et, qu'on le veuille ou non, il comporte une dimension contestataire ou militante. Pas étonnant dès lors que des conflits revêtent parfois une dimension plus large que celle opposant deux individus. Si cette militance reste souvent modérée, certains cyclistes n'hésitent pas à se transformer en justiciers, à l'affût de la moindre incartade d'un automobiliste pour l'interpeller sur le respect du code. Ces "justiciers à vélo", armés d'une GoPro (petite caméra), filment leurs actions qui font le buzz sur les réseaux sociaux, surtout quand celles-ci débouchent sur un énervement de l'automobiliste, une intervention de la police, voire sur une altercation physique. En allant parfois jusqu'à chercher le conflit, ils alimentent alors l'image de "donneurs de leçons" qui porte préjudice à l'ensemble des cyclistes.

Prévention et anticipation

Certains pays (Autriche, Suède) ont intégré les principes du partage de la route lors de l'apprentissage de la conduite. Une formation indispensable lorsqu'on s'apprête à prendre les commandes d'un véhicule pesant plus d'une tonne. Mauvaise élève en termes de sécurité routière depuis les années '70, la Belgique multiplie de son côté les cam-

pagnes de sensibilisation visant à diminuer les comportements agressifs au volant. Pour que celles-ci soient plus efficaces, il serait toutefois nécessaire de les accompagner de mesures légales et de suivi judiciaire. Il faut donc que la législation tienne en compte le caractère potentiellement dangereux d'un comportement agressif, et que la loi soit appliquée car, comme le rappelle justement Vias, "si la probabilité de se faire prendre est faible, la mesure légale sera moins efficace".

Le projet LISA Car souligne également le lien entre la taille et la puissance sans cesse grandissante des véhicules (SUV...) et les conséquences néfastes en matière de sécurité routière. Revenir à des véhicules plus légers permettrait de diminuer la gravité des accidents mais aussi, en regard des études comportementales qui ont été menées, de limiter le sentiment de puissance du conducteur et donc le caractère potentiellement agressif de sa conduite. Hélas, la direction prise n'est pas encore celle-là.

Le GRACQ, rappelle depuis toujours l'importance du partage de la route. En tant qu'usager plus vulnérables, les adeptes du vélo sont concernés au premier plan par un apaisement de la circulation. L'association des Cyclistes Quotidiens mène pour cela des campagnes de sensibilisation indispensables pour informer tous les usagers des droits des cyclistes et éviter ainsi d'éventuels malentendus (un cycliste ne "brûle" pas le feu si ce dernier est pourvu d'un panneau B22-B23, un cycliste engagé dans un SUL dispose des mêmes droits que l'automobiliste arrivant face à lui, etc.). Elle rappelle aussi aux cyclistes à être très attentifs aux usagers plus vulnérables. Par ailleurs, convaincu que de nombreuses situations conflictuelles pourraient disparaître si les modes étaient répartis de façon intelligente et équilibrée, le GRACQ continue de demander activement de meilleures infrastructures cyclables.

G. DE MEYERE

QU'ON LE VEUILLE
OU NON, ROULER
À VÉLO COMPORTE
UNE DIMENSION
CONTESTATAIRE
OU MILITANTE.

Bibliographie

1. Etude vias 2019 : Prise de risque et agressivité, Dossier thématique Sécurité routière n°20
2. www.universitedepaix.org/comprendre-et-reagir-face-a-lagressivite
3. Compte-rendu par S. Vermeyen des ateliers "Comment gérer l'agressivité lors de conflits entre usagers de la route". Formation GRACQ en collaboration avec le CESEP
4. "Agressif au volant", Nicolas Guéguen, in Cerveau et Psycho n°60, 2013



Vélo pliant électrique : focus sur quatre marques belges



Les vélos électriques ont la cote... mais nombreux sont ceux qui souhaitent combiner vélo pliant et assistance électrique. Les constructeurs se sont donc efforcés de répondre au mieux à la demande.

Acheter local ?

Le niveau de belgitude, souvent partiel, diffère d'une marque à l'autre. Ce qui est fait en Belgique : parfois essentiellement la conception (Jools, Bizobike), parfois la conception et l'assemblage avec des matériaux choisis en Europe (Ahooga, Venilu).

Lourd ou léger ?

Choisir entre deux confort

Le transport : les vélos les plus légers pèsent une quinzaine de kilos (avec batte-

rie). On les trouve chez Ahooga, Venilu, Bizobike (modèle carbone). Ils sont faciles à manipuler et à porter surtout quand on habite au quatrième étage.

Le confort de la route : une selle plus large, des pneus ou garde-boue plus larges, voire même une suspension. C'est plus agréable pour passer les bosses... mais on passe alors la barre des 20 à 25 kilos pour les vélos les plus confortables, soit le poids d'un vélo électrique ordinaire. Une batterie plus puissante et donc une plus grande autonomie constituent quelques centaines de grammes en plus. Jouable quand on doit simplement glisser son vélo dans sa voiture. On se tournera alors plutôt vers Bizobike ou Jools.

La stabilité

Certaines marques proposent uniquement des roues de 16 pouces (Venilu). Or, un diamètre de 20 pouces est un gage de meilleure stabilité. Si l'option existe pour la catégorie de vélos qui vous séduit, c'est plus sûr... en ajoutant des pneus plus larges pour la ville si c'est possible.

Montage - démontage

Les temps de montage annoncés varient de 10 à 30 secondes. La plupart des vélos ont des systèmes proches. La vitesse dépend surtout de l'habileté et de l'habitude de l'utilisateur. Un point de vigilance : penser régulièrement à bien "resserrer les boulons" pour éviter les catastrophes.

Autonomie

L'autonomie est souvent annoncée, comme pour les voitures, en mode "eco", il vaut donc mieux demander au revendeur ce qu'il en est réellement. Surtout que les écarts sont grands, de 25 à 150 km !

M. DECHAMPS

AVEC LA CONTRIBUTION DE BESTBIKE WOLUWE

Knister grill, le barbecue nomade

Si les chaudes journées d'été invitent à faire de belles balades à vélo, elles donnent aussi souvent envie de viande et de légumes grillés. Une combinaison pas forcément évidente qu'une Allemande a tenté de concilier dans une invention originale. Le Knister grill, c'est un panier pour vélo qui se fixe rapidement sur le guidon (sans l'encombrer d'un système d'attache permanent) dans lequel vous pouvez mettre saucisses, brochettes, légumes mais également le charbon de bois et les allumettes nécessaires à votre barbecue urbain ou champêtre.

L'endroit vous inspire ? Arrêtez-vous et transformez votre panier en barbecue pour trois à huit personnes, selon que

vous l'aurez étiré en longueur ou pas. Une fois retournées, les poignées du panier deviennent les pieds du barbecue et la cuisson peut commencer. La marque allemande n'oublie pas les végétariens, puisque le grill permet de cuire simultanément viande et légumes sur différentes grilles et à des niveaux de cuisson différents.

Si le concept a de quoi faire rêver, la législation concernant les barbecues est moins libertaire. Sauf autorisation expresse de la commune, c'est généralement interdit sur la voie publique (parc compris), à Bruxelles comme en Wallonie.

www.knister-grill.com



Précision pour les distraits ou les inconscients, Knister Grill rappelle à ses clients de ne pas rouler avec le barbecue allumé !



Comment réagir lors d'un conflit entre usagers de la route ?

“Garder son calme. Surtout, ne pas s'énerver.” Pas toujours facile de respecter cette règle d'or lors d'un conflit. Si les principes de la communication non violente sont très à la mode, le caractère souvent rapide et fugace d'une altercation sur la route rend ses applications souvent compliquées.

COMMENT GÉRER
L'AGRESSIVITÉ
LORS DE CONFLITS
ENTRE USAGERS
DE LA ROUTE ?



LE SITE DU GRACQ
RENSEIGNE LES LIENS
PERMETTANT DE
SIGNALER UN
PROBLÈME SUR LA
ROUTE.

Sur le moment : gérer au mieux

Une situation de stress engendre **trois types de réactions possibles**^{1/} : la lutte, la fuite ou la paralysie. Il importe de bien connaître sa réaction préférentielle afin de se conditionner pour la gérer au mieux.

- > **La lutte** : Si j'ai tendance à lutter, jusqu'à faire preuve de mauvaise foi, je sais que je dois prendre le temps de respirer pour me calmer et réfléchir à mes objectifs avant d'aborder l'autre.
- > **La fuite** : Si j'ai tendance à fuir les conflits, je sais que je dois oser exprimer ce que je ressens sur le moment-même, et apprendre à gérer à posteriori les émotions générées par la situation.
- > **La paralysie** : Si le stress me paralyse, je sais que je dois développer des stratégies pour reconnecter mon cortex : me pincer, me secouer, me répéter un mantra en tête.

Il est conseillé d'adopter tant que possible une **position solide et ouverte**^{2/} : se placer de trois-quarts (car le face à face augmente le rythme cardiaque), garder une gestuelle et une voix calmes, montrer des signes d'écoute, regarder l'interlocuteur dans les yeux (ou sur le front si on est mal à l'aise), s'exprimer en peu de mots de façon calme et posée (les personnes en colère ne sont pas capables de traiter mentalement un débit de paroles rapide).

En cas de conflit avec un automobiliste, rappelez-vous que chaque véhicule est immatriculé. Prenez le réflexe de mémoriser la plaque du véhicule et, au besoin, rappelez calmement à son propriétaire, qu'être conducteur ne signifie pas être anonyme.

Juste après : signaler le problème

La démarche peut paraître pesante et inutile quand le conflit est passé. Pourtant, signaler un comportement agressif peut changer les choses. Pas forcément pour vous, mais cela empêchera peut-être à d'autres cyclistes de vivre la même mésaventure.

Sur le site du GRACQ, dans la partie “Comment agir” > “Signalez un problème”, vous trouverez les liens permettant de rapporter un problème avec un chauffeur de taxi ou un chauffeur de la STIB à Bruxelles, ou un chauffeur des TEC en Wallonie. Ces plaintes sont traitées par les entreprises qui en assurent le suivi. Ainsi, si la conduite d'un chauffeur est pointée du doigt par un ou plusieurs usagers, celui-ci devra en répondre devant son employeur. Gardez donc bien en mémoire les numéros des véhicules, l'heure et l'endroit du conflit, et veillez bien en préciser les circonstances.

Cette démarche est également possible sur les véhicules d'entreprises dont le nom et les informations pratiques sont imprimés sur la carrosserie. Adresser un mail à l'entreprise pour lui rappeler qu'un comportement inadéquat sur la route est contre-productif en termes publicitaires pourrait l'engager à adapter sa conduite. Il est ici aussi essentiel de bien contextualiser l'événement en restant courtois.

www.gracq.org/signalez-un-probleme

1/ Compte-rendu par Sophie Vermeyen de la formation “Comment gérer l'agressivité lors de conflits entre usagers de la route” du GRACQ et du CESEP, décembre 2018

2/ www.universitedepaix.org/comprendre-et-reagir-face-a-lagressivite



Tendance ⇒

Comment je suis devenu ultra-cycliste

Au-delà du trajet vélo-travail quotidien, loin des caravanes publicitaires du Tour de France et des milliers de supporters qui l'accompagnent, le vélo inspire aussi la naissance d'impressionnantes courses d'endurance traversant pays et continents en autonomie complète.



Découvrons l'ultra-cyclisme avec Guillaume Chaumont, l'un des pionniers belges de cette discipline en plein essor.

> **Qui es-tu et quelle est ta pratique du vélo ?**

> GUILLAUME : J'ai 30 ans et je suis bio-ingénieur de formation. Ma pratique du vélo remonte à mon enfance, où je passais mes étés à rouler à vélo. Cette habitude s'est un peu perdue lorsque j'ai commencé à travailler et que j'ai reçu ma première voiture de

société. Depuis quelques mois, j'ai toutefois repris goût au vélo en ville : c'est clairement le moyen le plus simple de se déplacer dans Bruxelles. Passionné de sport, je fais du VTT et du vélo de course comme loisir. Récemment, j'ai fait le pari fou de m'inscrire à ma première course d'ultra-cyclisme. Celle-ci ayant lieu en août, cela m'a laissé quelques mois pour passer du statut de "coureur du dimanche" à celui d'ultra-cycliste.

> **Justement, l'ultra-cyclisme, c'est quoi ?**

> GUILLAUME : L'ultra-cyclisme consiste à parcourir de très longues distances (plusieurs centaines, voire milliers de kilomètres) en complète autonomie. Les participants doivent donc transporter seuls leur matériel, trouver leur alimentation et décider au jour le jour de l'endroit où ils vont dormir. Bien qu'il s'agisse d'une course, le but premier est d'explorer de nouvelles régions du monde et de repousser ses limites. Cette discipline requiert donc des qualités d'endurance et surtout un mental à toute épreuve, afin de faire face, seul, aux caprices météo et aux pannes mécaniques. Les épreuves les plus emblématiques de l'ultra-cyclisme sont la Race Across America qui traverse les États-Unis d'ouest en est, et la Transcontinental Race qui traverse l'Europe sur plus de 3400 km. À titre d'exemple, l'année passée, le vainqueur a traversé le continent en à peine plus de huit jours !



Qu'est-ce qui t'attire dans l'ultra-cyclisme ?

> GUILLAUME : J'ai découvert cette discipline il y a un an, en suivant les performances d'un ami sur les réseaux sociaux. J'y ai découvert un sport d'endurance qui m'intéresse beaucoup : je n'ai jamais été très rapide sur un vélo, mais je suis capable de rouler très longtemps. J'ai d'ailleurs fait Bruxelles-Lisbonne en 7 jours. Mon objectif premier reste toutefois de prendre du plaisir et d'emmagasiner un maximum d'expériences enrichissantes lors des différentes courses auxquelles je participerai. L'idée de rencontrer des cyclistes du monde entier et la découverte de nouvelles cultures me motivent aussi énormément.

> **Quand sont tes prochaines courses, comment peut-on te suivre ?**

> GUILLAUME : Après l'Inca Divide au mois d'août, je participerai à deux épreuves au Portugal et à Taiwan. Pour préparer ces rendez-vous, je m'entraîne plus de vingt heures par semaine et je participe à plusieurs brevets et courses régionales. Pour une immersion dans la vie d'un ultra-cycliste, vous pouvez me suivre sur les réseaux sociaux et lors des "live trackings" ("suivis en direct") organisés par les courses auxquelles je participerai.

> **Quelques conseils pour quelqu'un qui aurait envie de démarrer ou d'essayer l'ultra-cyclisme ?**

> GUILLAUME : Se jeter à l'eau et tenter le coup. Contrairement au cyclisme professionnel qui requiert des qualités physiques hors du commun, l'ultra-cyclisme est ouvert à tous et est principalement une question de volonté. Je pense qu'il faut commencer raisonnablement en se fixant des objectifs atteignables et progressivement augmenter les distances visées. Tout n'est ensuite qu'une question de passion et de motivation !

PROPOS RECUEILLIS PAR L. DEMUELENAERE

Pour aller plus loin, suivez Guillaume :

📍 Instagram :

www.instagram.com/guillaume_chaumont



Star-system ⇒

Des vélo-influenceurs ? Nothing else matters



En tournée à Bruxelles, le groupe de rock Metallica a créé le buzz en adressant à ses fans un conseil mobilité inattendu. "Hé, Belgique, le stade Roi Baudouin est facilement accessible à vélo..." rappelait-il sur un message. La publication affiche un périmètre de 10 km autour du stade comme distance faisable à vélo, renseigne sur les prix et les emplacements des vélos partagés Villo, rappelle qu'il existe des parkings voiture en bordure de la ville... Cerise sur le gâteau, les rockeurs promettaient un cadeau "spécial" pour les 1000 premiers fans qui arriveraient à vélo.

Si l'initiative a créé le buzz, c'est parce qu'elle est relativement nouvelle dans le monde des concerts. Selon Kwinten Lambrecht, consultant en communication, il s'agit d'une manière efficace d'agir sur les comportements, car les fans souhaitent s'identifier à leurs idoles. L'intelligence du post est également de ne jamais parler de "déplacement durable" ou d'écologie. Le vélo est simplement présenté comme la façon la plus facile de rejoindre le concert. Dépourvu de toute connotation environnementale, il devient audible pour tous les publics. ●

2019

Décès du philosophe Michel Serres



© BRIAND WIKIMEDIA COMMONS

Mais avec nos mains, nous ne pouvons encore fabriquer que du dur dehors et doux dedans, à l'image de ces véhicules d'acier qui nous entourent. Tout se passe comme si nous ne parvenions à modeler que des fossiles archaïques [...] Une exception à cela : nous avons su, une fois, fabriquer de nos mains une machine si souveraine qu'on la nomma dès sa naissance "la petite reine". Passant de l'ère primaire au quaternaire, réellement moderne, le vélo devance de millions d'années les autres véhicules, inimaginablement archaïques."

Michel Serres, cycliste philosophe (1930-2019)
Préface de "À vélo citoyen", 250 portraits photographiques de cyclistes urbains, éd. Plume de carotte

À Ciney, les élèves de l'Institut Saint-Joseph ont lancé le "mercredi vélo". Il s'agit d'un train-vélo permettant aux cyclistes de faire leurs trajets vers l'école ensemble. Après quatre mercredis, ils étaient déjà 140 à participer. Espérons que cela reprenne en septembre !

Un voleur malchanceux a tenté de voler le vélo de l'ancien gouverneur de Californie, Arnold Schwarzenegger, alors que celui-ci était dans une salle de sport. Le garde du corps de la star a empêché le vol du vélo (d'une valeur estimée à 5 500 \$), et l'acteur a pu rentrer chez lui, à vélo.

A Gand, une évaluation indépendante de l'ambitieux plan de circulation en faveur des modes actifs révèle qu'entre 2017 et 2018, le nombre d'ouvertures de commerces dans la zone a augmenté de 20 % tandis que le nombre de faillites a chuté (-7%). Le nombre de clients observés dans les rues est, lui, en augmentation.

De passage à Bruxelles, Mickaël Colville-Anderesen, fondateur de Copenhagenize a accompagné le GRACQ et le Fietsersbond pour une visite guidée de certains réaménagements de voirie. En les regardant, il a déclaré "Ce sont des sparadraps, alors que ce dont cette ville a besoin, c'est d'une opération à cœur ouvert". Le sens de la formule !

Les kilomètres qui séparent l'UCLouvain et la KULeuven disposent désormais d'un itinéraire cyclable, la "Big Bang Route". Celui-ci est jalonné de huit stations didactiques offrant aux visiteurs des infos sur l'univers et sur Georges Lemaître, un scientifique belge qui a révolutionné notre compréhension de la création de l'univers. 51 ans après le "Walen buiten", les liens entre les deux universités se renforcent autour d'un beau projet vélo.

EN BREF



Le langage de la route



Caël 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 ⇒

JUILLET ⇒

BRUXELLES – SAMEDI 27/07 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 – T 02 502 61 30

AOÛT ⇒

FLOREFFE – 2-3-4/08 ESPERANZAH ! À VÉLO

Le GRACQ Namur vous accueille au festival Esperanzah !. Allez-y à vélo, le site est facilement accessible. Le GRACQ propose même un départ en groupe depuis la garde de Namur, le vendredi 2 août.

📍 Ivan Ducarme – namur@gracq.org – T 0498 65 43 65

BRUXELLES – SAMEDI 24/08 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.

📍 ulio Sanchez – info@gracq.org – T 02 502 61 30

SEPTEMBRE ⇒

BRUXELLES – JEUDI 12/09 RÉUNION DU GROUPE “AMÉNAGEMENTS”

Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables ? 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

BELGIQUE – 16>22/09

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

Pendant une semaine, la mobilité idéale est sous les projecteurs. Pas étonnant que le vélo soit mis à l'honneur et que le GRACQ soit sur le terrain. Renseignez-vous auprès de votre groupe local pour voir s'il participe !



BRUXELLES – 20>23/09

SALON BIKE BRUSSELS

Troisième édition pour le salon Bike Brussels. Le GRACQ sera présent pour répondre aux questions de visiteurs qui se voudraient se mettre en selle à Bruxelles.

📍 www.bikebrussels.be

BRUXELLES – SAMEDI 28/09 & 05/10 FORMATION “MONITEUR VÉLO-TRAFIC”

Le vélo c'est votre passion et vous aimeriez la partager? Vous voudriez accompagner les cyclistes néophytes à surmonter leurs craintes? Alors devenez moniteur en Vélo-Trafic.

📍 Alexandra Jimenez – formations@gracq.org

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
Laeken	Gérard Hospied	
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
Chaumont-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
Ittre	Christian Fontaine	T 0475 80 02 15
Jodoigne	J.-S. Tyberghien	T 0474 41 55 15
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 Verboom	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
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 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
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 Vandenyngaert	T 0496 59 53 19
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Sud Entre-Sambre-et-Meuse		
	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73
Rocheftort	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 de Nivelles : nivelles@gracq.org).