TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
HIVER 2019
35
bpost
PB-PP | B-31061
BELGIE(N) - BELGIQUE
NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

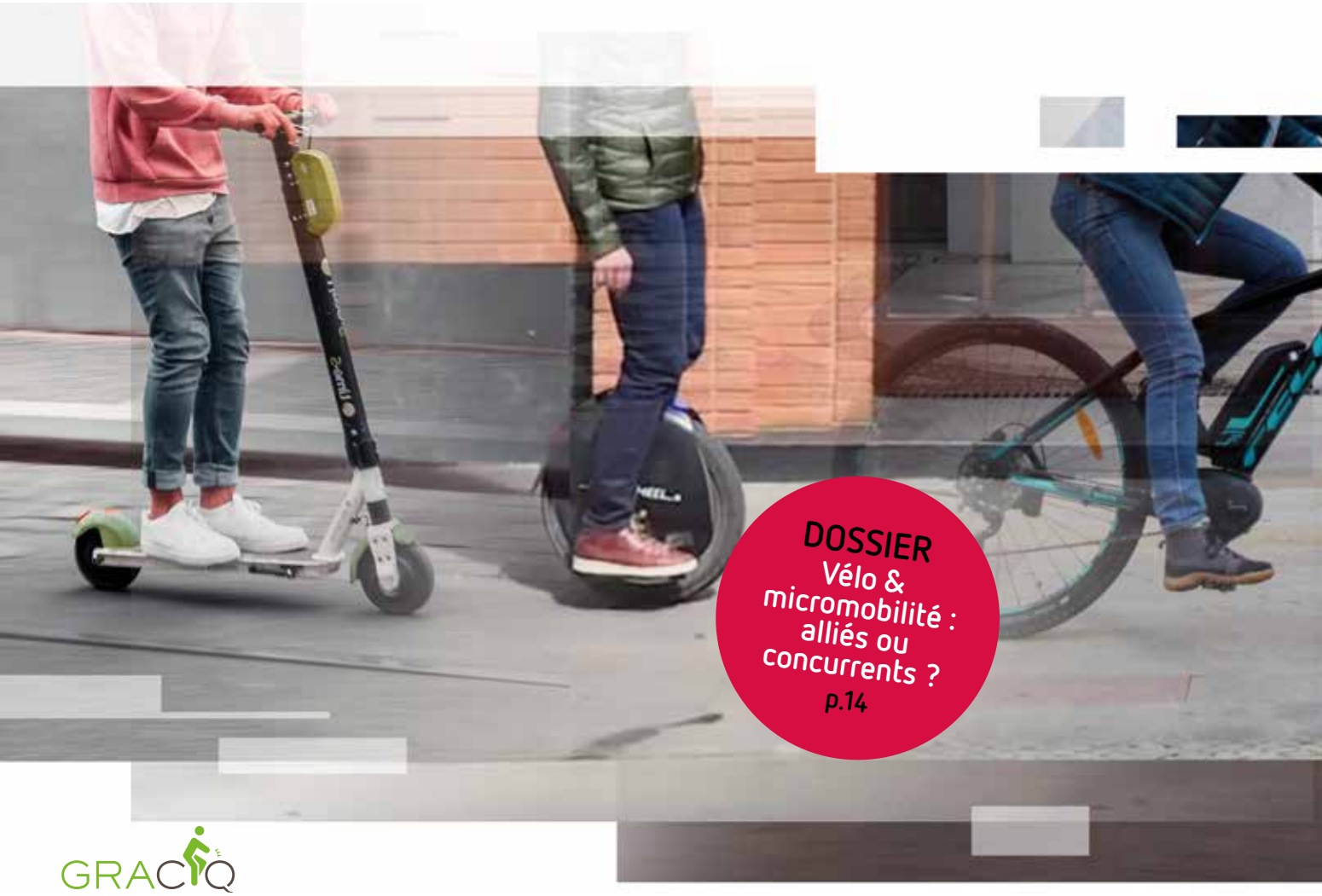
GRACQ mag

Désobéissance civile ➪
Trois cyclistes au tribunal
p.5

Wallonie ➪
nouvelle politique vélo
p.6

Mobi-quiz ➪
Testez vos connaissances
p.7

Fiscalité Bruxelloise ➪
Réforme en vue
p.9



DOSSIER
Vélo & micromobilité : alliés ou concurrents ?
p.14

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

GROUPE DE RECHERCHE ET D'ACTION
DES CYCLISTES QUOTIDIENS

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
Philippe Degand, Michel Dechamp, Philippe Lederere et 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 : © YVES DE BONTE

Édito ⇨
Positionnements, stratégies et actions

Hoverboard, gyroroue, trottinette… Parlons-nous encore de mobilité ou bien de gadgets dernier cri ? Partagés ou non, ces nouveaux modes de déplacement sont-ils amis ou ennemis des cyclistes? Font-ils partie de la solution qui permettra de désengorger nos villes ? Les trottinettistes sont-ils de proches parents qui nous ressemblent et qui partagent nos préoccupations, ou plutôt de lointains cousins avec qui nous sommes contraints de partager l'espace public ?

Au GRACQ, la question est souvent posée. Afin de démêler les différents enjeux de cette vaste problématique, nous avons réuni quelques experts du secteur et organisé une conférence-débat sur le sujet. Vous trouverez les principales conclusions de la discussion dans le dossier de ce magazine.

Ces derniers mois ayant vu naître un gouvernement à Bruxelles (en juillet) et en Wallonie (en septembre), le GRACQ a également invité les parlementaires des deux Régions à répondre à des questions stratégiques pour les cyclistes. "Stratégiques", car chaque réponse interpelle et illustre la timidité de la politique vélo actuelle. Testée en septembre à Bruxelles et en octobre en Wallonie, la formule a surtout permis au GRACQ de tisser des liens concrets avec de nombreux parlementaires. Une façon utile pour notre association de se poser en interlocuteur fiable pour la législature à venir.

Vous découvrirez aussi dans ce numéro des interviews de personnalités issues du monde civil et associatif qui vous permettront de découvrir nos objectifs et revendications sous un autre angle. Enfin, nous mettrons à l'honneur des actions menées par certains de nos groupes locaux, car ce sont bien nos bénévoles sur le terrain qui font le GRACQ. C'est au sein de nos groupes que l'action a lieu et que les choses bougent pour le vélo. Trouvez un groupe local près de chez vous et, vous aussi, si ce n'est pas déjà fait, et passez à l'action !

VICTOR TUREGANO

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.

Campagne éclairage ⇨

Être une lumière ne suffit pas…

Les journées raccourciront encore jusqu'au solstice d'hiver avant de grappiller à nouveau, lentement mais sûrement, des minutes de clarté. Cette année encore, les bénévoles du GRACQ ont été à la rencontre des cyclistes pour leur rappeler l'importance de rouler éclairés. "Être une lumière ne suffit pas… éclairez-vous !"

© JEROEN TIGGELMAN

Une première action éclairage réussie pour le GRACQ Binche.

Certains groupes locaux ont mené l'action pour la première fois. À Binche par exemple, où le groupe local a récemment été créé, participer à cette action avait aussi pour objectif de faire connaître le GRACQ auprès des cyclistes binchois et de recueillir leurs sentiments sur la place accordée au vélo dans la commune.

"*Binche est une grande ville de cyclistes sportifs (Binche-Chimay-Binche, Tour de France, quatre clubs de cyclistes amateurs, équipe Wanty-Gobert*)", précise Jean-Michel Reghem, coordinateur du GRACQ Binche. "*La ville a aussi la chance d'avoir trois RAVeLs pour les familles, les joggeurs, etc. Malheureusement c'est tout : il n'y a absolument aucune infrastructure pour traverser la ville, très peu de parking vélos, aucune liaison entre villes et villages…*". La ville étant très peu adaptée, le groupe local se demandait s'ils allaient ou non rencontrer des cyclistes lors de leur action. Une crainte heureusement infondée puisque des cyclistes de tout type sont passés sur le lieu de l'action : un touriste flamand étonné de voir si peu de vélos dans la région, un couple en tandem, une bande de copains rentrant de soirée, un adolescent très fier sur son vélo…

L'action éclairage menée par le GRACQ Binche a démontré que les cyclistes de la commune étaient enthousiastes et réceptifs. Les bénévoles ont déjà programmé de réitérer l'action en 2020.

Be bright, use a light

Si la formule initiale de la campagne éclairage se poursuit en Wallonie (avec un lieu d'action qui n'est pas communiqué à l'avance), les choses ont quelque peu changé à Bruxelles. La campagne "Be bright, use a light" proposée par Bruxelles-Mobilité donne maintenant rendez-vous aux cyclistes à divers points stratégiques de la capitale, où des kits d'éclairage leur sont distribués s'ils sont mal éclairés et où ils peuvent profiter d'un petit déjeuner offert.

La formule repose sur un partenariat avec les communes participantes. Celles-ci ne doivent pas payer les éclairages, mais s'engagent à fournir les couques et le café. Cette année, cinq communes ont participé avec la collaboration des bénévoles du GRACQ. Globalement très bien reçue par le public, l'action permet en outre aux groupes locaux du GRACQ de tisser des liens plus étroits avec les élus et l'administration de leur commune.

Ne pouvant bénéficier de kits d'éclairage puisque sa commune ne participait pas à l'action, le GRACQ Auderghem a décidé de sensibiliser les cyclistes à sa manière en offrant un chocolat aux cyclistes bien éclairés et une amande salée à celles et ceux qui ne l'étaient pas.

À Jette, les cyclistes reçoivent une couque d'une boulangerie célèbre dans la commune.

Fietsersbond

ROULER EN FLUO NE SUFFIT PAS NON PLUS !

Le Fietsersbond a pris le contrepied des rappels faits aux cyclistes en matière d'éclairage à l'approche de l'hiver pour dénoncer de façon plus globale le problème de l'insécurité routière.

En Flandre, la VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) a mené une campagne auprès de 390 000 écoliers pour les encourager à mettre un gilet fluo et un casque sur le chemin de l'école. Le Fietsersbond a donc rappelé que si l'on veut agir réellement sur la sécurité de nos enfants, celle-ci doit être le premier principe pris en compte lors de la conception de nos rues. Cela implique des pistes cyclables plus nombreuses et des intersections sans conflit. Ces aménagements vont généralement de pair avec une diminution de l'espace accordé aux voitures. "*Les vêtements fluos ont été créés pour être visible lors de situations dangereuses*" rappelle l'association des cyclistes néerlandophones. "Sur les chantiers navals, travaux routiers et le tarmac des aéroports. Si nous devons l'enfiler pour circuler dans la circulation, c'est que la circulation elle-même doit être repensée et améliorée". Un constat partagé par le GRACQ.

Association ⇨

Nos membres : une véritable force d'action

Ensemble, on va plus loin. Notre association grandit et vient de passer le cap des 14 000 membres. Si représenter tant de cyclistes est une fierté pour le GRACQ, c'est surtout un bon levier au moment de négocier des avancées concrètes.

Le GRACQ grandit. C'est une évolution naturelle qui tient surtout au travail de terrain de nos membres qui accroissent la visibilité de l'association, ainsi qu'à une prise de conscience plus globale des Belges concernant les questions de mobilité. Comme une boule de neige qui, en grossissant devient de plus en plus visible. 10 000 membres fin 2017, puis onze, douze treize et maintenant 14 000 membres... Ce sont bien sûr des caps symboliques que nous franchissons avec plaisir, mais pas que.

LE POTENTIEL DU VÉLO EST ENCORE LOIN D'AVOIR ATTEINT SES LIMITES.

Si le GRACQ a la vocation de défendre les intérêts de tous les cyclistes, le nombre de membres qui lui accordent leur confiance lui permet d'avoir plus de poids sur la scène politique et médiatique. Fort de son "envergure", le GRACQ est reconnu comme étant un interlocuteur fiable, ses positions sont reprises dans des déclarations politiques et il est régulièrement invité sur les antennes radio et les plateaux télé. Sa visibilité augmente, et la boule de neige continue de grandir, de convaincre de nouvelles personnes de se (re)mettre au vélo, de devenir membre pour soutenir l'action cycliste, voire de se regrouper pour former de nouveaux groupes locaux.

DON

Le soutien financier provenant des cotisations de nos membres et des dons est essentiel pour assurer la liberté d'action de notre association. Nouveauté pour le GRACQ, un système de paiement en ligne est désormais opérationnel. Il permet à chacun de renouveler sa cotisation plus facilement, mais aussi d'effectuer des dons qui, à partir de 40€/an, sont déductibles fiscalement.

Notons que l'enregistrement d'un ordre permanent, c'est l'idéal, car cela nous permet de compter sur des rentrées fixes d'argent !

Assemblée générale de novembre : toujours plus nombreux.

Bienvenue aux (presque) 500 nouveaux !

Organisée durant la Semaine de la Mobilité, la dernière **campagne de recrutement** a permis au GRACQ de compter près de 500 cyclistes supplémentaires. Bienvenue et merci à tous les groupes locaux qui ont contribué à diffuser l'information.

À Bruxelles, Uccle a convaincu 24 personnes de rejoindre le GRACQ. Suivie de près par Forest-St-Gilles (19 personnes). En Wallonie, parmi les villes de plus de 15 000 habitants, ce sont les actions de Namur et d'Arlon qui ont permis au GRACQ d'accueillir deux fois 30 personnes. Le record incontesté est tenu par La Bruyère. Dans la catégorie "ville de moins de 15 000 habitants", le groupe local a inscrit 88 nouveaux membres lors d'une action "couques" (action qui consiste à offrir une couque à toute personne se rendant à vélo à la boulangerie un jour déterminé). Leur énergie leur a en outre permis de passer de 15 à... 160 membres, en 18 mois à peine !

Le potentiel du vélo est encore loin d'avoir atteint ses limites. Nous sommes fiers et heureux de faire partie d'un mouvement vers une mobilité plus durable et nous sommes persuadés que la boule de neige continuera de grossir et d'entraîner de nouveaux convaincus dans son énergie résolument positive.

A. WILLEMS

Désobéissance civile ⇨

Trois cyclistes devant la justice à Liège

En février dernier, une Liégeoise et deux Liégeois ont été interpellés par les forces de l'ordre pendant qu'ils apposaient un marquage vélo rue Hors-château. Une action susceptible d'être poursuivie en justice pour "dégradations" selon le Parquet du Procureur du Roi. L'arrêt de la procédure est proposé aux protagonistes moyennant le paiement d'une transaction individuelle de 100 euros. Amende que nos amis cyclistes refusent de payer, car ils assument complètement leur acte.

C'est le souhait d'améliorer la sécurité des cyclistes empruntant chaque jour cet axe encombré dans l'hyper-centre de Liège qui a motivé l'action. Mais pourquoi avoir pris ce risque et opté pour un mode d'action plus radical ? Xavier, membre du trio, explique son geste : "*Ce qui m'a amené à la désobéissance civile, c'est le fait de m'investir depuis des années dans mon comité de quartier, d'interpeler et de rencontrer élus politiques et responsables de police pour les sensibiliser – en vain – au manque d'aménagements corrects intégrant les modes actifs (piétons et cyclistes). À plusieurs reprises, des propositions simples et peu coûteuses leur ont été proposées, sans succès. Au bout d'un moment, face au manque d'écoute et à l'inertie des institutions, agir soi-même s'impose comme une évidence, comme la seule alternative possible pour forcer le débat, faire bouger les lignes…*".

CETTE ACTION DE DÉSOBÉISSANCE CIVILE EST RÉVÉLATRICE D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ QUI NE PREND PAS ASSEZ EN COMPTE LES CYCLISTES.

Dans un courrier au Parquet, les trois cyclistes contestent avoir commis une infraction et expliquent leur acte comme venant pallier une carence des autorités à assurer la sécurité des usagers plus vulnérables. Xavier renchérit : "*Nous souhaitons dénoncer une vision archaïque de la mobilité, très centrée sur la voiture comme moyen de déplacement tout puissant en ville*."

Au GRACQ Liège, cette action fait écho. Les responsables du groupe local constatent beaucoup de frustration au sein de la communauté cycliste liégeoise. Dans une carte blanche[1] publiée il y un an, le GRACQ Liège en pointait d'ailleurs les raisons : "*La part modale de l'usage du vélo dans les trajets quotidiens à Liège est d'environ 2 % pour 75 % d'usagers de la voiture. Cette mobilité urbaine fondée essentiellement sur la voiture rencontre des limites dont la population prend progressivement conscience. Liège est la 3e ville la plus embouteillée de Belgique. Le Liégeois passe en moyenne une semaine par an dans les bouchons. Liège est également une ville gravement polluée. La qualité de l'air y est largement en deçà des normes prescrites par l'Organisation Mondiale de la Santé. (…)". Le GRACQ y déplorait l'absence de prise en compte du vélo dans les nouveaux aménagements urbains et pointait les échecs de la politique de mobilité de la Ville. Rien d'étonnant donc, pour ses responsables, dans l'action de la rue Hors-château. "C'est révélateur d'une politique de mobilité qui prend très insuffisamment en compte les cyclistes. Il semble évident que l'acte commis n'est pas, dans sa finalité, un acte de dégradation mais un acte pour protéger mieux les usagers de la route les plus faibles.*".

Dans une ère où certains (et beaucoup d'entre nous) souhaitent un changement de paradigme au sein de notre société, la désobéissance civile retrouve de la légitimité. Quelle place ce mode d'action a-t-il au sein de notre association ? Une thématique passionnante actuellement débattue avec nos membres. Et le sujet d'un article plus approfondi dans un prochain Mag. À suivre !

A. WILLEMS

1/ "Cyclistes, piétons, voitures : il faut pacifier la ville" – publiée dans Le Soir le 01/05/2018.

Politique ⇨

Une nouvelle politique vélo pour la Wallonie

Le GRACQ se réjouit de la place que le nouveau Gouvernement wallon accorde au vélo, ainsi que de l'augmentation du budget qui y sera alloué. En matière d'ambitions, l'objectif de doubler l'usage du vélo d'ici 2024 (passer de 1 % à 2 %) semble quant à lui modeste par rapport aux enjeux actuels.

DÉCLARATION DE POLITIQUE
WALLONIE
2019-2024

2021 POUR AVOIR UN NOUVEAU PLAN VÉLO, C'EST TROP TARD, D'AUTANT QUE L'ESSENTIEL DES MESURES À PRENDRE EST DÉJÀ CONNU.

Les points positifs

Au chapitre mobilité de la Déclaration de Politique Régionale (DPR) 2019-2024 figure tout d'abord un changement philosophique important : "*Le Gouvernement favorisera systématiquement les modes de déplacement dans l'ordre suivant : marche à pied, vélos et micromobilité douce, transports publics, transports privés collectifs (taxis, voitures partagées, covoiturage) puis individuels*."

C'est donc le principe "STOP" (Stappen, Trappen (fiets), Openbaar vervoer, Personenwagens), déjà appliqué en Flandre et récemment adopté à Bruxelles qui fait son apparition au sud du pays. Avec une obligation pour l'administration de s'y atteler dès maintenant. Cette annonce rencontre évidemment les attentes du GRACQ.

Le GRACQ apprécie également la priorité donnée aux déplacements à vélo et le respect de la vision FAST 2030 (5 % de déplacements vélo en Wallonie). Ensuite, on notera positivement un plan vélo concerté avec les usagers, ainsi que la concentration d'une partie des moyens sur les zones plus denses.

Enfin, une autre demande des associations environnementales semble être entendue : les "*taxes de circulation et de mise en circulation seront revues, à fiscalité globale inchangée, pour les moduler en fonction des émissions de CO_2 et de la masse / puissance*". L'objectif est notamment de dissuader l'achat de voitures plus lourdes, plus puissantes et dès lors plus polluantes.

Les points d'attention

Le GRACQ s'interroge toutefois sur la date annoncée (2021) pour un nouveau plan vélo. Il faut clairement avancer plus rapidement sur ce point, d'autant plus que l'essentiel des mesures à prendre est déjà connu. En 2018, une "Note de recommandations de politique vélo" reprenant toutes les mesures essentielles à inclure dans un futur plan vélo a été fournie à la Région par Inter-Environnement Wallonie et le GRACQ,.

En ce qui concerne les moyens, la somme dégagée de 75 millions €/an pour la politique vélo est un bon début. Cela reste toutefois modeste au vu du retard accumulé par la Wallonie, et surtout comparé à l'engagement pris au cours de la campagne électorale par les candidats de tous les partis politiques de financer le vélo à hauteur de 25€/an/habitant.

De plus, plusieurs références dans la DPR à des budgets "mobilité douce", incluent la mobilité active (vélo, marche) et la mobilité collective (transports en commun). Cette dénomination commune pour des modes de déplacements nécessitant des aménagements fort différents ne permet pas d'avoir une vision précise du budget qui sera effectivement octroyé aux cyclistes.

Enfin, faut-il se contenter de l'objectif assez peu ambitieux de doubler la part du vélo d'ici 2024 (soit passer de 1 % à... seulement 2 %) ? L'urgence climatique impose de réévaluer cet objectif rapidement et d'y accorder un complément budgétaire dès que tous les outils (plan, organisation du Service Public de Wallonie) seront mis en place.

Dans tous les cas le GRACQ se tient d'ores et déjà à la disposition du prochain gouvernement, de façon constructive, et surveillera de près la concrétisation des engagements d'ici 2024.

L. GOFFINET

https://www.gracq.org/actualites-du-gracq/DPRW-2019

Mobi-quiz ⇨

Quelques questions posées à nos parlementaires

LE SAVIEZ-VOUS ?
Le contournement de Couvin (14 km de route) a coûté 176 millions €, soit l'équivalent de 880 km de pistes cyclables séparées !

En septembre et en octobre, le GRACQ invitait les parlementaires wallons et bruxellois à répondre à un quiz "mobilité". Une façon de les faire réfléchir sur les priorités à mettre en oeuvre lors de cette législature. Et vous, saurez-vous répondre au mobi-quiz ?

LE SAVIEZ-VOUS ?
La piste cyclable de la rue de la Loi à Bruxelles ne mesure qu'1 m de largeur.

1 ***Quel pourcentage de Wallons se déplacent à vélo au moins deux fois par semaine ?***
- ◯ 2 %
- ◯ 7 %
- ◯ 11 %
- ◯ 18 %

2 ***Quelle province wallonne propose une prime pour acquérir un vélo électrique ?***
- ◯ Brabant wallon
- ◯ Namur
- ◯ Liège
- ◯ Luxembourg
- ◯ Hainaut

3 ***Combien d'enfants de 5e primaire prennent part chaque année au brevet du cycliste en Wallonie ?***
- ◯ 10 %
- ◯ 20 %
- ◯ 50 %
- ◯ 100 %

4 ***En mettant bout à bout toutes les voitures immatriculées en Wallonie, il serait possible de relier Namur à...***
- ◯ Paris
- ◯ Berlin
- ◯ Moscou
- ◯ Hanoï

5 ***Quel est le coût moyen d'un kilomètre de piste cyclable bidirectionnelle séparée ?***
- ◯ 50.000 €
- ◯ 200.000 €
- ◯ 350.000 €
- ◯ 500.000 €

LE SAVIEZ-VOUS ?
La proportion de femmes qui se déplacent à vélo constitue un indicateur du niveau de sécurité des déplacements à vélo.

6 ***Selon les guides d'aménagements, quelle est la largeur standard d'une piste cyclable unidirectionnelle séparée du trafic ?***
- ◯ 1,2 m
- ◯ 1,5 m
- ◯ 1,8 m
- ◯ 2 m

7 ***Parmi les personnes qui se déplacent à vélo en région bruxelloise, quelle est la proportion de femmes ?***
- ◯ 25 %
- ◯ 35 %
- ◯ 50 %
- ◯ 55 %

8 ***En 2018, combien de plaintes pour vol de vélo ont été déposées en région bruxelloise ?***
- ◯ 1 700
- ◯ 3 700
- ◯ 9 700
- ◯ 18 700

9 ***Quelle est la part du trafic routier dans l'émission de NOx en région bruxelloise ?***
- ◯ 17 %
- ◯ 33 %
- ◯ 55 %
- ◯ 69 %

10 ***La Région bruxelloise compte 22 emplacements de stationnement en voirie pour 100 habitants. En les mettant bout à bout, il serait possible de relier Bruxelles à...***
- ◯ Amsterdam
- ◯ Paris
- ◯ Rome
- ◯ Athènes

Retrouvez les quiz complets sur notre site :
QUIZ WALLON
www.gracq.org/quiz-wallon
QUIZ BRUXELLOIS
www.gracq.org/mobi-quiz

RÉPONSES
1 : 11 % ; **2** : Brabant Wallon ; **3** : 20 % ; **4** : Hanoï ; **5** : 200 000 € ; **6** : 1,8 m ; **7** : 35 % ; **8** : 3 700 ; **9** : 69 % ; **10** : Rome

Parc automobile

LEZ à Bruxelles : premiers retours

La Low Emission Zone (LEZ) bruxelloise, dont l'objectif est de bannir progressivement les véhicules les plus polluants de la capitale est en vigueur depuis le 1er janvier 2018. Un premier bilan, réalisé à l'issue d'un an de mise en œuvre, ne permet pas de tirer de conclusions probantes concernant l'impact sur la qualité de l'air. Seul un nombre restreint de véhicules étaient concernés par l'interdiction de circuler (2 344 véhicules en 2018 pour les immatriculations bruxelloises). Et ce n'est qu'à partir d'octobre 2018 que le nombre de véhicules en infraction a chuté drastiquement, ce qui coïncide avec le début de l'envoi d'amendes (contre de simples avertissements précédemment).

Les quelque 300 caméras de reconnaissance de plaques disséminées au sein de la région permettent par contre de dresser un inventaire des véhicules qui circulent quotidiennement à Bruxelles.

> 89 % de ces véhicules sont des voitures (dont 61 % de diesel, 36 % d'essence et 3 % d'hybrides) et 9 % des camionnettes (dont 96 % de diesel).
> Le parc belge de voitures est relativement récent : 71 % de véhiculent qui répondent à la norme Euro 5 ou plus (pour les véhicules essence comme pour les diesel). En conditions de circulation réelles, les véhicules diesel de normes Euro 5 et 6 peuvent pourtant émettre presque autant de NOx que les véhicules plus anciens. À cet égard, les nouveaux tests imposés par la législation européenne devraient permettre d'obtenir des mesures collant davantage à la réalité.
> La part de véhicules essence est plus importante le week-end qu'en semaine, ce qui peut s'expliquer par la forte diésélisation du parc de voitures de société (qui circulent davantage du lundi au vendredi).

© ALEX VASEY

Ces caméras permettront donc de collecter des informations intéressantes sur l'évolution du parc à Bruxelles dans les années à venir. Notons également que la technologie déployée pour la LEZ, déjà utilisée pour contrôler certaines zones à accès limité (comme la chaussée d'Ixelles), pourrait aussi soutenir la mise en œuvre d'un péage zonal à l'échelle bruxelloise, comme le demande le GRACQ.

F. CUIGNET

Infrastructure

Des feux cyclo-piétons : pour quoi faire ?

Le feu cyclo-piéton est placé au-delà de la traversée.

Testé à partir de 2013 dans plusieurs carrefours bruxellois, le feu cyclo-piéton est officiellement en vigueur en Belgique depuis le 31 mai 2019. L'utilisation de cette lentille double s'avère utile pour réduire le risque de confusion entre feux successifs, dans les traversées en deux temps. Alors que le feu cycliste classique est placé en amont de la traversée (tout comme les feux de circulation), le feu piéton est placé au-delà de la traversée piétonne. Cela peut prêter à confusion dans les traversées en deux temps : le feu gérant la seconde partie de la traversée cycliste peut être vert, alors que celui gérant la première partie de la traversée (souvent hors de vue du cycliste) est rouge.

Quels avantages ?

Le code de la route permet désormais de remplacer le feu cycliste et le feu piéton par un feu cyclo-piéton unique, en aval de la traversée. Outre le fait de réduire le risque de confusion, et donc d'augmenter la sécurité, ce feu permet un gain d'espace (puisqu'il ne nécessite qu'un seul support au lieu de deux précédemment). Et c'est loin d'être un luxe, tant certains îlots d'attente sont étroits ! Revers de la médaille : le phasage du feu cyclo-piéton est calibré sur le temps de traversée pour les piétons, et le cycliste perd donc plusieurs précieuses secondes de "vert" par rapport à un simple feu cycliste. Cela réduit potentiellement l'efficacité d'un tracé cycliste.

Le feu cyclo-piéton n'est donc pas appelé à se généraliser à toutes les traversées cyclo-piétonnes, mais bien à certaines traversées où il existe un risque réel au niveau de la sécurité. La mauvaise compréhension des feux étant parfois liée à l'absence de visibilité du feu cycliste (placé en hauteur, hors de vue du cycliste qui attend en-dessous), une bonne pratique est de répéter le feu cycliste par un autre plus petit situé à hauteur d'yeux, comme cela est couramment répandu chez nos voisins néerlandais.

F. CUIGNET

Fiscalité automobile en Région bruxelloise : réforme en vue !

Une réforme de la fiscalité automobile se prépare en région bruxelloise : son objectif sera d'orienter préférentiellement le choix du consommateur vers des modèles plus compacts et moins polluants afin de rencontrer les objectifs régionaux en matière d'environnement, de mobilité et de sécurité routière.

LA RÉGION BRUXELLOISE DOIT PRIVILÉGIER L'ACHAT DE PETITS VÉHICULES CITADINS PEU POLLUANTS AU DÉTRIMENT DE VÉHICULES VOLUMINEUX, LOURDS ET PUISSANTS.

En 2018, le GRACQ tirait la sonnette d'alarme, aux côtés d'autres associations, par rapport au projet de réforme de la fiscalité automobile en région bruxelloise. Dénonçant une réforme pilotée par le secteur automobile, les associations réclamaient alors que cette fiscalité soit non seulement basée sur les critères environnementaux, mais qu'elle tienne également compte de la qualité de l'air et de la sécurité routière.

C'est un point de vue que le GRACQ a défendu dans le cadre de la campagne électorale : au travers de la réforme de la fiscalité automobile, la région bruxelloise doit privilégier l'achat de petits véhicules citadins peu polluants au détriment de véhicules volumineux, lourds et puissants. Cette demande a été entendue par le gouvernement, qui a annoncé au travers de sa déclaration de politique générale son intention de revoir le régime de taxe de mise en circulation (TMC). Basée aujourd'hui sur la puissance du moteur, elle devrait à l'avenir être modulée en fonction du poids, de la puissance réelle du véhicule et du type de carburant.

Les SUV dans le collimateur ?

Bien qu'ils ne soient pas spécifiquement visés par la future réforme, les SUV sont assez logiquement en ligne de mire. Ils représentent aujourd'hui plus d'un tiers des nouvelles immatriculations en Belgique (36 % en 2018). Leur succès ne se dément pas en région bruxelloise, dopé par la politique fiscale des voitures de société.

Ces véhicules sont plébiscités pour leur confort et pour la sécurité de leurs occupants. Mais ce sont également des véhicules plus lourds et plus puissants, donc plus énergivores et polluants. Tant la hauteur supérieure du capot que son poids rendent ce type de véhicule plus dangereux pour les piétons (en cas d'impact, les organes vitaux ont plus de risques d'être touchés). Enfin, ces véhicules s'avèrent gourmands en espace : une tendance générale qui voit les constructeurs automobiles mettre sur le marché des véhicules de plus en plus volumineux. Et ce n'est pas sans poser problème sur l'allocation de l'espace public, puisque des véhicules plus larges nécessitent plus d'espace pour circuler, mais également pour stationner, au détriment des autres modes de transport.

Conjointement à cette réforme de la TMC en région bruxelloise, le GRACQ appelle à la fin du régime de voitures de société. Les études démontrent en effet qu'un tel système encourage l'acquisition de véhicules diesel (donc plus nocifs au niveau de la qualité de l'air), mais également de voitures plus lourdes et plus puissantes.

F. CUIGNET

Sur le terrain ⇨

À vélo en photo

Si Saint-Josse-ten-Noode est connue pour être la plus petite commune de Belgique, elle l'est moins pour sa politique en faveur du vélo… et pour cause ! Dans ce petit territoire encaissé où les pistes cyclables s'effacent avec le temps, les adeptes du vélo y évitent rarement une forte montée. Une difficulté augmentée par le manque de volonté politique qui ne rend pas la vie facile aux cyclistes. Malgré tout, ceux-ci vivent dans cette commune, la traversent, la grimpent, la dévalent ou y profitent d'un plat bien mérité dans une rue calme.

Face à cette réalité complexe, le GRACQ Saint-Josse a décidé d'organiser une exposition sur le vélo à Saint-Josse dont l'objectif était de visibiliser les cyclistes, souligner les aménagements positifs, s'étonner de certaines incongruités, pointer les difficultés et, *in fine*, montrer que le vélo a bel et bien sa place dans cette commune.

Les clichés ont capturé divers instants du quotidien de la commune : enfants jouant dans les rues, femmes et hommes sur le chemin du travail, parents emmenant leurs enfants à l'école ou à la crèche, intrépides se jouant de la pluie ou du danger, cyclistes chargés d'objets divers… Au travers de telles photos, l'exposition a révélé un usage varié de la petite reine.

À Saint-Josse, la place du vélo est bien souvent marginalisée et confrontée à l'omniprésence de la voiture qui s'impose comme la maîtresse du jeu. Un non-sens puisqu'après la marche, le vélo reste le mode de transport le plus abordable financièrement. Ce n'est pas rien comme argument pour la commune la plus pauvre de Belgique. Nul besoin non plus de rappeler les arguments en matière de qualité de l'air pour cette commune collée à la petite ceinture de Bruxelles. Pour le GRACQ Saint-Josse créé il y a à peine deux ans, beaucoup reste donc à faire… Mais avec enthousiasme, car nous avons désormais documenté la présence d'irréductibles cyclistes dans cette commune a priori peu cyclable.

F. MERTZ

Photos présentées lors de l'exposition (au dessus et à gauche).

Le vélo à Liège sous la loupe

Inspirés par le baromètre cyclable de la FUB offrant un classement des villes les plus cyclables de France, le GRACQ Liège et divers acteurs du vélo à Liège (Pro Velo, certains vélocistes, etc.) ont décidé de prendre eux aussi la température du vélo dans la Cité Ardente. Mis en ligne durant un mois, le questionnaire était adressé aux cyclistes réguliers et occasionnels qui roulent à vélo à Liège. Après 15 jours, le compteur affichait déjà plus de 2 000 participants !

Identifier les forces et faiblesses de la politique cyclable permettra d'interpeler plus efficacement encore le monde politique. Liège sera classée et comparée à d'autres villes de taille similaire, ce qui pourra donner des arguments supplémentaires en faveur d'une politique plus volontaire. Enfin, ce baromètre permettra également de mesurer l'évolution de la situation du vélo à Liège à moyen terme.

N'hésitez pas à consulter le blog du GRACQ Liège... les résultats sont sûrement déjà sortis !

liege.gracq.org

Un mètre, t'as la frite !

Le mot "emportiérage" (l'action de percuter un cycliste en ouvrant sans précaution une portière) a fait son apparition dans le Petit Larousse 2020. Pour les cyclistes, ce mot est une réalité depuis plus longtemps. Pour attirer l'attention sur ce danger, le GRACQ 1000 Bruxsel a décidé de recourir à ... des frites géantes !

Quatre cyclistes ont ainsi équipé leur vélo d'une frite en mousse d'un mètre de long avant d'arpenter la rue Dansaert, au centre de Bruxelles. Au moyen de cet accessoire très belge, ils ont rendu visible la distance de sécurité qu'il convient de garder avec les voitures stationnées afin d'éviter un accident en cas d'ouverture brusque de portière. Par ailleurs, un flyer distribué aux automobilistes leur rappelait de toujours regarder par-dessus leur épaule au moment d'ouvrir leur portière.

Mise sur pied à la suite d'un appel à projet du GRACQ, l'action du groupe local bénéficiait d'un soutien logistique et financier. Dans ce cadre, une petite vidéo de l'action a permis de diffuser le message plus largement sur les réseaux sociaux et d'expliquer le principe du "dutch reach" ("l'ouverture hollandaise" recommande aux conducteurs d'ouvrir leur portière de la main droite afin de regarder par-dessus son épaule gauche pour voir les véhicules qui arrivent). Partagée près de 300 fois, la vidéo de l'action semble démontrer que les cyclistes se sentent concernés par la thématique.

Molenbeek ? Présent ! Bruxelles est au complet

C'est le lot de toute association composée de bénévoles, dont les disponibilités et énergies fluctuent au cours des événements de leurs vies respectives. Il faut, dans ces conditions, apprendre à cultiver la gratitude pour ce qui peut se faire et le renoncement pour ce qui ne peut pas se faire... tout en gardant à l'esprit que le vent peut tourner et la "sauce" reprendre. En interruption depuis cinq ans, le GRACQ Molenbeek existe à nouveau. Avec la création en 2018, du GRACQ Woluwe et du GRACQ 1000 Bruxsel, la carte bruxelloise du GRACQ est donc enfin complète. Dans chaque commune, un·e échevin·e de la mobilité ou un·e citoyen·ne qui le désire peut contacter un groupe représentant les cyclistes quotidiens, apporter ses suggestions, revendications ou demandes de conseils... ou même rejoindre la dynamique locale et rencontrer ses concitoyens à vélo !

C. REMY

molenbeek@gracq.org

Témoignage ⇨

Quand les parents s'engagent pour une meilleure qualité de l'air

Cela faisait l'objet de notre dernier dossier (Mag 34) : les déplacements scolaires doivent changer. À Bruxelles, c'est la mauvaise qualité de l'air causée par la circulation motorisée qui a poussé certains parents à créer en mars 2018 *Filter Café Filtré*. Ce mouvement citoyen mène des actions aux abords des écoles pour demander des mesures concrètes en matière de mobilité. Elodie Santacana fait partie de ces parents prônant une mobilité plus durable, elle nous en explique les raisons.

JE RÊVE D'UNE VILLE CONÇUE ET PENSÉE POUR SES HABITANTS ET NON POUR CEUX QUI LA TRAVERSENT !

Je m'appelle Elodie Santacana, j'ai 35 ans et suis maman de Gabriel (cinq ans) et Rose (trois ans). Je suis Designer Urbain et je travaille à la STIB depuis deux ans dans la cellule Développement Urbain (bureau d'études des projets d'espace public).

Je vis en ville, principalement par choix de mobilité. Avec mon mari nous n'avons pas de voiture (nous n'en voulons pas) et prônons des déplacements rapides et efficaces. Nous avons donc fait le choix de vivre, travailler, scolariser nos enfants, faire nos courses dans un petit cercle géographique. Avec l'arrivée de notre fille et la case "crèche" à ajouter à notre parcours quotidien, le vélo (équipé d'un siège à l'avant et un à l'arrière) s'est imposé comme le moyen de transport le plus efficace : trente minutes pour déposer mon fils à l'école, ma fille à la crèche et arriver au bureau !

Je suis persuadée que les déplacements courts du quotidien sont la clé pour une mobilité raisonnée. Une mobilité qui ne nuit pas aux autres dans sa course effrénée pour rattraper les kilomètres de plus en plus nombreux dans les trajets du quotidien. J'ai également un réel problème avec le fait de subir, en tant que citadine, la mobilité des autres. Subir la pollution atmosphérique, sonore et spatiale qu'elle engendre. Je rêve d'une ville conçue et pensée pour ses habitants et non pour ceux qui la traversent !

C'est en partie pour cela que j'ai rejoint le mouvement *Filter Café Filtré*. Car si la première étape de sa journée (déposer son enfant à l'école) ne peut pas se faire en voiture, on trouve alors des alternatives de déplacements plus saines pour tous. Marcher, pédaler...

Mes enfants ont adoré prendre "possession" de la rue de leur école pendant les actions. Jouer librement sans être coincés sur un trottoir d'1,5 m, faire du vélo sur la route, rencontrer leurs amis sur le chemin et prendre le temps de se dire bonjour... Tout ce processus a également été l'occasion d'aborder avec eux les notions autour de la qualité de l'air, les gaz d'échappement des voitures, le réchauffement climatique, etc.

Dans la rue de Flandre, les actions de *Filter Café Filtré* ont conduit à une phase test de rue scolaire, gérée par les parents en collaboration avec le cabinet mobilité de la Ville de Bruxelles. Celle-ci s'est déroulée sans encombre les trois dernières semaines d'école en juin 2019 et débouchera sur un projet de rue scolaire dont nous attendons la mise en place avec impatience. Le principe de la rue scolaire : la rue est fermée à la circulation automobile aux heures d'ouverture de l'école matin et après-midi. Notre prochain combat est d'opérer un réel portage politique pour que cette rue scolaire ne repose plus uniquement sur les épaules des parents, mais soit bien prise en charge par la commune.

L'étape suivante pour les parents d'élèves de notre école est de mettre en place un vélo-bus pour rejoindre l'école primaire. Nous souhaitons obtenir des subsides pour ce projet de transport scolaire alternatif et obtenir un soutien de la Ville de Bruxelles (cabinets mobilité et enseignement) pour ce projet pilote. Première victoire pour cette rentrée scolaire : la Ville a supprimé une place de parking au profit de trois arceaux vélo, très vite pris d'assaut.

Même si les choses prennent du temps à se mettre en place, je tente de rester optimiste grâce aux changements qui s'opèrent progressivement en région bruxelloise : des actions citoyennes comme *Filter Café Filtré*, la part modale des cyclistes en augmentation, des actions politiques à l'échelle de ma commune qui vont se développer sous cette législature. Mais aussi des actions que j'espère bien concrètes comme le nouveau plan de mobilité régional Good Move qui pousse vers un shift modal et une visibilité de la marche et du vélo.

E. SANTACANA

ℹ **www.filter-cafe.org** *ou sur* **Facebook**

France ➪

Rien ne sert de réinventer la roue...

Les choses bougent à Paris. L'association cycliste *Paris en Selle* vient de publier un guide original pour de meilleurs aménagements cyclables. Librement inspiré du manuel néerlandais officiel, et de bons exemples étrangers, il propose une nouvelle vision pour les infrastructures cyclables, libérée des routines administratives et des conceptions traditionnelles en vigueur chez nous.

L'initiative française a le mérite de vulgariser ces concepts simples mais peu connus pour aménager efficacement nos voiries pour le vélo. Si le cadre légal et administratif en vigueur chez nous ne permet pas de transposer tels quels tous les schémas néerlandais, ils sont néanmoins une source d'inspiration pour faire évoluer nos pratiques et nos guides de recommandations. Ce travail associatif de plus d'un an, mené par des experts de l'urbanisme cyclable, a fait l'objet d'une mise en page professionnelle (144 pages d'explications, schémas et photos).

Les choses prennent une bonne direction dans la capitale française qui bénéficie à la fois d'un travail associatif de qualité et de mesures ambitieuses en faveur du vélo. Les effets sont d'ailleurs visibles sur le terrain puisque le nombre de cyclistes y a augmenté de 54 % cette année.

L. GOFFINET

www.gracq.org/actualites-du-velo/guide-paris-en-selle

Espagne ➪

Madrid, capitale la plus ringarde d'Europe ?

Mise sous pression par l'Europe, la capitale espagnole s'était récemment dotée d'un nouveau plan en vue de diminuer la pollution dont elle est à la fois victime et coupable. *Madrid Central*, une zone de basse émission de 427 ha, ambitionnait de faire baisser le niveau de la pollution dans la ville mais l'affaire est rapidement devenue un enjeu électoral, la droite promettant de faire disparaître *Madrid Central* au plus vite en cas de majorité.

KADIR CELEP

Gran Via, Madrid.

Majorité obtenue, *Madrid Central* est devenue *Madrid 360*. Si le nouveau projet affirme inclure un vaste plan anti-pollution, il est nettement moins strict que le précédent. Certaines de ses mesures ont même de quoi surprendre, comme par exemple le nombre de stationnement pour les motos qui sera doublé pour atteindre 21 000 places d'ici quatre ans. Sourde aux protestations d'associations cyclistes comme *Pedalibre*, la Ville de Madrid décide même, en novembre 2019, de supprimer une piste cyclable au bénéfice des automobilistes. Actuellement, les trois millions de Madrilènes ne peuvent compter que sur 43 km de pistes cyclables. À titre de comparaison, Barcelone dispose d'un réseau cyclable de 209 km pour une population deux fois inférieure.

D'autres villes espagnoles font heureusement preuve de plus de discernement. Ainsi, Bilbao a fixé le 30 km/h sur près de 90 % de ses voiries avec pour conséquences directes l'apaisement du trafic et l'augmentation de l'usage du vélo et de la marche. Son souhait est maintenant de supprimer les feux rouges dans la majorité des artères de la ville comme cela a déjà été fait dans la ville d'Amorebieta, où les accidents ont diminué de 80 %, le trafic s'est fluidifié, et les émissions de CO2 ont chuté suite à cette mesure.

G. DE MEYERE

Suisse ➪

Le pacte rompu

CLAUDIO SCHWARZ

SOURCE : RADIO TÉLÉVISION SUISSE RTS.CH

L'équilibre politique de la ville de Zurich tenait depuis vingt ans sur une sorte de pacte de non-agression entre la droite et la gauche : le dénommé "Parkplatzcompromiss". La droite renonçait à créer davantage de places pour le stationnement automobile, tandis que la gauche s'engageait à ne pas en supprimer. Un pacte qui a récemment volé en éclats lorsque la récente majorité exécutive a programmé de supprimer 700 places afin de libérer de la place pour les vélos et les espaces verts. L'opposition brandit les arguments d'une mise en danger de l'économie locale, déjà bousculée par le succès du commerce en ligne, et n'exclut pas de lancer un référendum. On est Suisse ou on ne l'est pas.

G. DE MEYERE

Vélo et Micromobilité : alliés ou concurrents ?

La micromobilité se développe rapidement dans nos villes. Mais avec qui entre-t-elle en concurrence : le vélo, la voiture, les transports en commun ou la marche à pied ? Quelles sont les convergences avec le monde du vélo ? Sommes-nous des alliés naturels ou des compétiteurs sur l'espace public ? Le GRACQ devrait-il représenter le vélo au quotidien et la micromobilité ?

Qu'entend-on par micromobilité ?

La micromobilité reprend deux catégories de véhicules (art 2.15.2 du code de la route) :

1. Les engins de déplacement ***non motorisés***, c'est-à-dire tout véhicule qui ne répond pas à la définition de cycle et qui est propulsé par la force musculaire de son ou de ses occupants et qui n'est pas pourvu d'un moteur : patins à roulette, rollers, trottinette, skateboard, monocycle, chaise roulante…
2. Les engins de déplacement ***motorisés***, c'est-à-dire tout véhicule à moteur à une roue ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route horizontale la vitesse de 25 km/h : trottinette électrique, Segway, chaise roulante électrique, scooter électrique pour personne à mobilité réduite…

En fonction de leur vitesse, qu'ils soient motorisés ou non, l'article 7 bis du code de la route assimile les utilisateurs de ces engins à des piétons ou à des cyclistes. Ainsi, lorsqu'ils ne circulent pas plus rapidement qu'à l'allure du pas, ils doivent suivre les règles d'application pour les piétons, sinon ils doivent suivre les règles des cyclistes.

Ils ont aussi le statut d'usagers faibles sur la route qui les protège comme les cyclistes et les piétons en cas d'accident avec un véhicule motorisé, et sont dispensés de l'obligation d'assurance véhicule.

L'engin de déplacement de loin le plus courant est ***la trottinette*** et, avec un succès croissant, sa version électrique. Dans la suite de ce dossier nous nous concentrons d'ailleurs sur celles-ci comme alternatives les plus répandues, même si les adeptes du monoroue (aussi appelé gyroroue), qui nécessite un certain apprentissage, considèrent ce dernier comme un mode de déplacement alternatif très compétitif.

Micromobilité : l'avis du secteur

> ***Vous sentez vous proche du monde du vélo ?***

Un engin de déplacement (ED) navigue entre deux mondes, mais on est malgré tout plus proche des cyclistes que des piétons. En caricaturant, on pourrait aussi définir un ED comme un "cycle sans pédales", car les deux types d'engins se ressemblent sensiblement d'un point de vue technique, législation et conduite.

> ***Quid des accidents ?***

On parle beaucoup des blessés en trottinette, et c'est une réalité, mais les chiffres cachent des différences entre les types d'engins et les usages. Par ailleurs, le suivi doit être amélioré, car ces accidents sont encore comptabilisés comme des accidents piétons pour l'instant. Les accidents s'expliquent par le cadre législatif favorable au développement rapide des ED en Belgique. À contrario, la France et l'Allemagne finalisent actuellement leurs législations, tandis qu'en Irlande et en Grande-Bretagne les engins motorisés de micromobilité sont encore interdits sur la voirie.

> ***Et l'électrification ?***

La plupart des ED vendus sont mécaniques (trottinettes, skateboards, rollers…). Cette confusion existe aussi dans le monde du vélo : malgré le boom des ventes des vélos à assistance électrique, les vélos mécaniques restent majoritaires. L'électrification des ED pose d'ailleurs les même questions que celle des vélos : vitesse, cohabitation, effort physique moindre, batteries.

> ***Que pensez-vous des dérives du secteur ?***

Attention de ne pas ramener la micromobilité au seul *free floating*. En comparaison, si on assimilait le vélo uniquement aux vélos en *libre-service* sans stations, que l'on abandonne sur les trottoirs ou à l'état d'épaves, son bilan écologique et social ne serait pas très positif. La technologie est ce que l'on en fait. Aucun secteur ne peut être réduit à ses dérives.

Il existe aussi dans tout nouveau marché des immaturités : faible qualité, obsolescence rapide, mésusages, manque de durabilité. Le secteur en est à ses débuts et des améliorations sont tout à fait possibles et souhaitables. Quand on est propriétaire de son ED, le bilan environnemental global est comparable à celui du vélo électrique : on en prend soin, on le répare, on s'équipe pour sa sécurité, on ne l'abandonne pas au milieu d'un trottoir.

Clément Magos
Micro Mobility Center
www.mimoc.org

> ***Sommes-nous plutôt concurrents ou alliés ?***
Dans un espace public encore limité pour les modes doux, nous sommes malheureusement tous concurrents et en situation conflictuelle. On voit cela dans le piétonnier à Bruxelles : les frictions existaient entre piétons et cyclistes bien avant l'arrivée des ED. Cependant, il ne faut pas non plus occulter que nous avons un objectif commun : réduire la part modale de la voiture et l'espace qui lui est consacré. Doit-on dès lors se faire obstacle ?

Quand on est propriétaire de son ED, on en prend soin, on le répare, on ne l'abandonne pas au milieu d'un trottoir.

Nous considérons que les ED sont complémentaires au vélo. Sur certains déplacements, le vélo est plus pratique/pertinent, tandis que sur d'autres, notamment en combinaison avec les transports en commun, les ED trouvent leur avantage compétitif. Par ailleurs, la micromobilité est aussi une porte d'entrée vers les modes doux pour des usagers qui n'étaient jusqu'alors pas sensibles au vélo (et qui pourraient le devenir par la suite).

Le secteur automobile et des grandes multinationales se sont déjà approprié la micromobilité. Il serait dommage que celle-ci ne soit pas aussi récupérée par les associations citoyennes de mobilité alternative. Les usagers de la micromobilité représentent un soutien significatif pour la défense d'une mobilité durable, douce et conviviale, pour peu que nous sachions faire converger nos luttes.

Jonas Moerman
Ecoconso asbl
www.ecoconso.be

Micromobilité : l'avis d'un expert environnemental

> ***Qui sont les utilisateurs de trottinettes ?***
Bruxelles Mobilité a mené cet été une enquête sur l'utilisation des trottinettes électriques dans la capitale, personnelles ou partagées, avec un bon millier de répondants. Le profil des usagers est surtout urbain, masculin (⅔), jeune (25-34 ans), employé/cadre, éduqué (3/4 enseignement supérieur).

> ***Pour quels types de déplacements ?***
Les déplacements sont assez variés : travail, loisirs, école… Ils se substituent essentiellement aux transports en commun (70 %) et à la marche à pied (44 %). Moins à la voiture/moto (26 %), au taxi (18 %) ou au vélo (20 %). Toutefois, ceux qui possèdent leur propre trottinette ont tendance à remplacer un peu plus de trajets en voiture (44 %). Ceci est cependant à comparer aux 50 % des trajets en voiture remplacés par les "speed pedelecs" (vélos électriques bridés à 45 km/h).

> ***Quels sont les problèmes les plus fréquents mentionnés par les usagers ?***
En premier lieu revient la qualité du revêtement (trous, bosses, bordures, pavés…). En second lieu, la cohabitation automobile (insécurité, portières, vitesse…). Les principaux freins cités ensuite sont le comportement des autres usagers, le coût du système, les intempéries et le transport d'objets.

C'est pourquoi aussi les utilisateurs souhaitent à 88 % rouler sur des pistes cyclables !

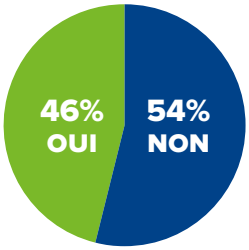
> ***Quid des accidents ?***
Parmi les accidents signalés par 13 % des répondants, la moitié n'a eu aucune conséquence physique. À 41 % c'est le mauvais état de la voirie qui en est déclaré responsable. À 22 % les intempéries. Il y a beaucoup de chutes isolées (69 % des cas). L'influence de l'alcool a aussi été relevée par les hôpitaux bruxellois…

> ***Sommes-nous plutôt concurrents ou alliés ?***
À Bruxelles, Billy Bike (un opérateur de vélos électriques en *free-floating*) a constaté une croissance de ses locations suite à l'arrivée des trottinettes en libre-service. Un appel d'air est donc possible entre les deux mondes.

> ***Est-ce que la micromobilité partagée est durable ?***
La moitié du bilan carbone des trottinettes électriques est dû à leur fabrication, l'autre moitié au rechargement nocturne (pour celles en *libre-service*). La durée de vie des trottinettes partagées et leur utilisation (km/jour) est donc essentielle pour calculer leur impact écologique. C'est pour cela que leur bilan actuel peut être très mauvais : un seul mois de durée de vie et des tournées de rechargement en camionnettes ≈ 200g CO_2/km !

Les opérateurs travaillent à l'amélioration de leurs performances. Paris par exemple ne souhaite garder que trois opérateurs, avec un cahier des charges plus durable : entretien, rechargement en électricité verte… À Namur et à Liège, des vélos cargos participent aux tournées de rechargement. On peut aussi changer les batteries des trottinettes, sans les déplacer.

En conclusion, les ED apportent un plus à la mobilité. Et ce à un moindre coût financier et écologique que la voiture électrique, où on a plusieurs centaines de kilos de batteries à comparer aux quelques kilos de batteries des ED et des vélos électriques.



Combinaison avec d'autres moyens de transport

Il a été demandé aux usagers si de façon générale ils combinaient leurs trajets en trottinette à un ou plusieurs autres modes de déplacement. C'est le cas de 46% d'entre eux.

On reproche aussi aux trottinettes de trainer partout en ville. Mais on ne reproche pas cette occupation de l'espace… à la voiture. Quand une voiture se déplace à 50 km/h en ville, elle occupe 140 m² !

Les trottinettes qui jonchent les trottoirs : une des dérives du free-floating.

Faut-il soutenir le développement de la micromobilité ?

Le monde du vélo n'a pas encore de position arrêtée vis-à-vis de la micromobilité. Lors du congrès Velo-City à Dublin en juin dernier, les associations cyclistes membres de l'ECF (Fédération européenne des cyclistes) ont échangé informellement à ce sujet. On relève trois courants de pensée par rapport à cette micromobilité.

Un courant positif, de soutien

On le rencontre dans les pays où la part des déplacements à vélo est très faible. Isolés, les cyclistes voient dans les usagers de la micromobilité des alliés pour réclamer les premiers aménagements cyclables. C'est le cas de la "Bike Coalition" de San Francisco, ou "Cyclist.ie" en Irlande, où les engins de déplacement motorisés sont toujours interdits sur la voirie. Une enquête publique nationale y est en cours et l'association vélo irlandaise soutient ouvertement leur légalisation.

Un courant négatif, de rejet

C'est dans les pays où le vélo est déjà bien présent dans l'espace public que l'on rencontre le plus de réticences à accueillir de nouveaux arrivants sur la voirie. Aux Pays-Bas et au Danemark, les attitudes vis-à-vis des nouveaux engins de mobilité sont plutôt négatives. Ils sont perçus comme des concurrents à l'intérieur d'un espace étroit déjà fort encombré par les cyclistes eux-mêmes. On y voit aussi des bénéfices moindres pour la santé et une source d'accidents supplémentaires pour les cyclistes, amenés à partager les mêmes infrastructures.

Un courant neutre

Dans la majorité des pays où le vélo se développe, mais sans encore dominer l'espace public, on oscille entre les craintes concernant la santé, les accidents et l'encombrement de l'espace public par la micromobilité, et l'enthousiasme de décrocher de nouveaux alliés pour réclamer plus d'aménagements cyclables, de meilleurs revêtements et moins de pression automobile.

L. GOFFINET

Qu'en pense le GRACQ ?

Notre association a organisé à ce sujet une soirée débat le 5 novembre à Bruxelles. Le public présent a pu exprimer son degré de soutien à la micromobilité, après avoir entendu tous les experts. C'est la collaboration active sur les points de convergence entre vélo et micromobilité qui l'a emporté, de loin. Sans prendre de position formelle à ce stade, le GRACQ continue donc à suivre de près ce dossier et se montre ouvert à la collaboration avec toute forme de mobilité alternative et durable.

Selon vous, la position du Gracq par rapport à la micro-mobilité devrait être de … ?

> Lutter contre son développement	0%
> Rester vigilant quant à son développement	14%
> Vivre sa vie sans s'en préoccuper	5%
> La soutenir sur les points de convergence	50%
> Représenter ses usager	32%

Un bout de chou électrique

Les fêtes de fin d'année approchant, nombreux sont les parents à la recherche du cadeau idéal pour leur enfant. Et pourquoi pas une draisienne ? Bonne idée, mais alors une électrique ! Dotée de pneus 12 pouces et d'un moteur de 100 W, le Speedstar de Moovway propulsera votre chérubin à une vitesse de 15 km/h.

Si le site de vente mentionne que "*cette draisienne Speedstar est le cadeau idéal en toute circonstance*", nous préférons le raisonnement par l'absurde dont ont fait preuve certains en découvrant le produit. Ainsi, derrière le pseudonyme de Benus Imperator, un internaute extrapole le concept : "*Le mieux serait de directement proposer une draisienne autonome, qui les amènerait directement à la crèche, évitant ainsi au parent de passer par la délicate et toujours pénible tâche de transporter son enfant. Et ce qui serait encore mieux, ce serait de coupler la machine à une application smartphone géolocalisant l'enfant de sorte qu'on pourrait dire au petit déjeuner, en sirotant son café Starbucks devant son Ipad : "Tiens, Lucas est arrivé à la crèche"*."

Les draisiennes ordinaires sont par contre une excellente idée de cadeau et sont à préférer aux petits vélos équipés de roues additionnelles. Sur une draisienne, l'enfant apprend vite à partir de quelle vitesse il peut tenir en équilibre sur deux roues. Il apprendra donc plus vite à rouler à vélo.

Un vélo cargo à moindre coût ?

À vélo, il se trouve toujours un moment où l'on est amené à transporter un objet pas prévu, et hors dimension. Dans ces moments, on regrette de ne pas avoir de vélo cargo ou de remorque, c'est alors le système D qui prévaut, quelquefois au prix d'un équilibre instable sur le vélo. Vous n'avez pas de place/budget/nécessité au quotidien pour acheter un vélo cargo ? Il existe maintenant des fontes extensibles, permettant aussi le transport à vélo d'objets encombrants. Proposée par Bakkie Cycles, la sacoche d'une capacité de base de 15 litres est également équipée d'un système de sangles permettant de transporter des objets aussi variés qu'une valise, un vélo pour enfants (sans enfant dessus, il ne s'agit pas d'un "Follow me"), ou même une guitare dans sa boîte. L'extension avec les sangles n'est cependant pas cumulable avec la capacité de base de la fonte, il vous faut donc choisir.

Petit plus : la sacoche est pourvue d'œillets permettant le passage d'un cadenas antivol, et elle est conçue et fabriquée en France. De quoi envisager les transports classiques et les transports hors norme en toute sécurité.

http://bakkiecycles.fr

My Boo, mon vélo en bambou

Vous aimez qu'on vous remarque quand vous circulez à vélo ? Ou, plus simplement, vous aimez l'idée que votre vélo provient d'un projet solidaire ? Dans les deux cas, les vélos My Boo (électriques ou non) sont susceptibles de retenir votre attention. Avec leur cadre unique, fabriqué à partir de bambou, pièce par pièce, au Ghana, les My Boo ont un look original et stylé. Leur fabrication offre par ailleurs un emploi durable et équitable aux employés sur place. Pour couronner le tout, une partie du prix de vente permet de financer divers projets solidaires, notamment en vue d'améliorer la situation des écolières et écoliers ghanéens.

My Boo participe ainsi au projet Yonso qui a ouvert une école pour 206 élèves en septembre 2019. En partenariat avec l'UNICEF, My Boo a également équipé 150 écoliers qui se rendent maintenant à l'école sur leur vélo. Un moyen efficace pour parcourir les distances parfois importantes séparant les enfants de leur établissement scolaire. Du matériel scolaire est également acheté et des bourses d'études octroyées.

S'il fallait rassurer sur la solidité du vélo, celui-ci est envoyé en Allemagne pour y subir les tests classiques de résistance. Également verni sur place, il est fin prêt pour affronter la pluie et la neige de nos contrées. En Belgique, la promotion du My Boo est assurée par No Borders, une asbl qui favorise l'intégration des étrangers par le biais d'activités culturelles et sportives. La vente des vélos My Boo leur permet de soutenir leurs projets en Belgique.

www.my-boo.com
Test et achat via No Border asbl :
gmunyanziza@yahoo.fr

Stop pub auto

Chaque année, en Belgique, on déplore plus de 4000 victimes de la route (tués ou blessés graves) et plus de 9000 décès prématurés liés à la pollution de l'air. Le coût annuel des embouteillages dépasse les 4 milliards d'euros. À lui seul, le secteur du transport est responsable de près d'¼ des émissions de CO2. La publicité automobile continue pourtant à nous vendre un monde idyllique, occultant la triste réalité. À l'approche du Salon de l'Auto, le GRACQ réclame la fin de cette aberrante promotion.

Du 10 au 19 janvier 2020, se déroulera le 98e Salon de l'Auto, traditionnelle grand-messe de la promotion automobile accompagnée d'une campagne publicitaire massive : créneaux médiatiques et espaces publicitaires seront saturés par la voiture. Une aberration face à la réalité que concourent à occulter ces publicités : dérèglement climatique, pollution de l'air, insécurité routière, embouteillages...

Le GRACQ se joint à un coalition d'associations et de mouvements citoyens afin de réclamer la fin de la publicité automobile, ou à tout le moins sa régulation par les autorités publiques, en bannissant des publicités les véhicules les plus polluants et les plus dangereux. Une demande qui se double d'un plaidoyer pour la promotion et le développement rapide d'une mobilité alternative dans laquelle la voiture occupera une place modeste à côté des transports en commun et des modes de déplacement actifs.

Envie d'agir ?

> Relayez nos post sur Facebook
> Relayez nos tweet
> Utilisez les #BoycottAutoSalon et #autosalon2020
> Partagez nos visuels
> Envoyez-nous vos photos des pub auto les plus aberrantes

Plus d'info sur le site de la campagne
www.boycottautosalon.be

Rencontre ⇨

Se mettre à vélo en Wallonie : retour d'expérience

Bien que les bénéfices individuels et collectifs du vélo ne soient plus à prouver, décider de s'y mettre au quotidien demande parfois quelques efforts. Rencontre avec Juliette Boulet, porte-parole de Greenpeace Belgique et maman montoise qui s'est récemment lancé le défi de se mettre au vélo au quotidien.

> ***Peux-tu te présenter et nous dire pourquoi tu as décidé de de rouler à vélo ?***

Je vis dans le Borinage, à Eugies (ancien village de Frameries). Je suis maman de deux enfants de 6 et 8 ans à qui j'ai envie de transmettre l'amour de la nature et l'envie de protéger notre planète.

Je suis la porte-parole de Greenpeace Belgique. Nous sommes une ONG internationale indépendante qui vise à changer les comportements pour protéger la planète et promouvoir la paix. Récemment, notre association a réalisé des mesures de la qualité de l'air et mis en évidence combien le secteur automobile pollue l'air que nous respirons. Nous menons aussi des campagnes visant à favoriser une mobilité basée sur les transports en commun et les modes respectueux de l'environnement.

> ***Pourquoi as-tu décidé de te rendre à vélo au boulot ?***

Je suis navetteuse depuis mes 18 ans et prends le train Mons-Bruxelles 4 fois par semaine. Ayant fait le choix de me retirer à proximité d'une forêt, j'ai dû faire la concession d'une plus grande dépendance à la voiture pour mes déplacements. Passer du temps dans les embouteillages pour rejoindre la gare de Mons m'est toutefois de moins en moins supportable. En août dernier, j'ai donc poussé la porte de Pro Vélo Mons et j'ai décidé de sauter le pas : je leur ai loué un vélo pour trois mois !

Pour à peine 30 euros, j'ai donc reçu un bel engin bien équipé. Mon idée est de tester ma capacité à réaliser plusieurs fois par semaine le trajet qui me sépare de la gare de Mons à vélo. Mon organisation est telle que je ne peux pas le faire tous les jours, mais je sais que je peux le faire minimum deux fois par semaine. Cela réduit mes déplacements quotidiens en voiture de moitié et me rend déjà bien plus heureuse.

> ***Être cycliste en zone rurale, c'est aussi un acte militant ?***

Oui et non. Dans mon quotidien et dans les valeurs que je veux transmettre à mes enfants il y a la prise de conscience que nous pouvons vivre heureux tout en réduisant notre impact sur la planète et sur le climat. Se déplacer à vélo et en train est donc parfaitement normal. D'un autre côté, rouler à Mons, petite ville wallonne très mal équipée en pistes cyclables est aussi une manière de montrer que c'est possible et de provoquer le changement de conscience dans mon entourage.

> ***Quelles sont tes premières impressions ?***

Être cycliste dans ma région n'est pas de tout repos. Il n'y a pas de pistes cyclables sur l'entièreté de mon trajet, celles-ci sont parfois très mal entretenues ou incohérentes et me mettent parfois plus en danger que si je prenais ma place dans la circulation automobile.

J'ai un sentiment mitigé aujourd'hui car d'une part je me sens heureuse de (re) faire du vélo, qui reste associé à une sensation puissante de liberté et de bonheur, mais il n'est pas rare que je rentre le soir en colère sur les risques que je cours en me rendant simplement à vélo au travail. Ce n'est pas normal !

On devient forcément très vite militant quand on monte sur un vélo. On ne peut qu'être outré du manque de volonté politique de mettre en place des infrastructures qui vont favoriser cette mobilité dynamique et respectueuse de notre santé et de notre environnement. Pour moi, nos décideurs n'ont aucune excuse : mettre en place des infrastructures vélo est moins cher que de refaire des routes ou des autoroutes !

> ***Des expériences sympa à partager ?***

Des dizaines, évidemment ! Les deux premières qui me viennent en tête sont l'amusement que j'ai récemment ressenti en dépassant une mobylette (super gai et symboliquement très fort !), mais aussi le plaisir que j'ai de remonter, chaque matin, la longue file de voitures bloquées au carrefour de Cuesmes, même si c'est en montée !

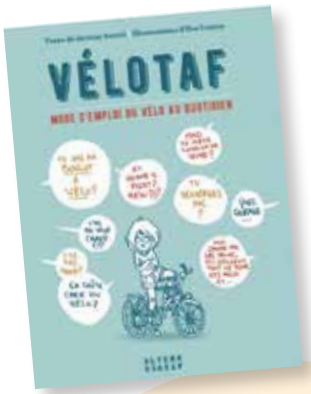
> ***Un dernier conseil pour les vélotaffeurs néophytes ?***

Pour être sûre de ne pas abandonner, j'ai fait appel à la communauté de cyclistes quotidiens sur les réseaux sociaux. Leur soutien a été formidable et immédiat. Je me suis sentie entourée d'encouragements, de bienveillance et de conseils. Le pouvoir des réseaux sociaux peut être extrêmement réjouissant. Il me donne de l'énergie quand je suis dans les montées ou quand je me sens mise en danger par les automobilistes !

PROPOS RECUEILLIS PAR L. DEMUELENAERE

Lecture de l'hiver ⇨

"Vélotaf, mode d'emploi du vélo au quotidien"



Une panne de voiture a amené Jérôme Sorrel, en désespoir de cause, à enfourcher son vélo pour ses déplacements quotidien. Depuis, il ne décroche pas et partage ses expériences du "maison, vélo, boulot" au fil des pages.

Plaisant et utile, le livre aborde toutes les questions pratiques du cycliste quotidien : tout ce qu'il faut savoir avant de se (re) mettre en selle. De quoi répondre aux angoisses de ceux qui hésitent à pédaler au quotidien. Avec réalisme : c'est exaltant le vélo, mais on ne rigole quand même pas tous les jours. Avec humour, grâce à la mise en scène décalée issue des illustrations d'Eve Coston, autre adepte du cyclisme quotidien (la couverture donne le ton).

Au passage, il questionne, ici et là, la place du vélo dans la société avec nuances et sans militantisme extrémiste. Cela ne sert à rien de toujours décrier les "méchants automobilistes". Mais quand même : le vélo est plus qu'un loisir, alors pourquoi le vélo est-il mis dans la même catégorie que les jouets et les DVD sur des sites de ventes d'occasion ?, s'interroge-t-il.

À offrir pour les fêtes...
... aux convaincus, ils s'y retrouveront avec plaisir.
... aux hésitants, pour les aider à franchir le pas.

M. DECHAMPS

Références
"Vélotaf, mode d'emploi du vélo au quotidien"
Jérôme Sorel – Eve Colson – Editions Alternatives, 2019

EN BREF

Le centre de Charleroi se dotera d'un cyclo-ring. La piste cyclable fera 23 km et desservira divers points culturels et stratégiques. À terme, divers axes pénétrants y seront ajoutés. Bruxelles ambitionne pour sa part de pouvoir relier la Wallonie à la capitale à vélo. Cinq tronçons de RER-vélo sont actuellement à l'étude.

La banque New-B a relevé le pari de réunir 30 millions d'euros dans un délai record. Si elle obtient son agrément, elle viendrait compléter le paysage bancaire belge dès 2020. Éthique et durable, New-B S'engage notamment à ne pas investir dans les énergies fossiles.

Les *Villo !* électriques ont débarqué à Bruxelles. Pour un montant supplémentaire de 4,15 €/mois, les abonnés recevront une batterie personnelle leur permettant d'activer leur vélo en libre-service.

Selon un professionnel du vélo, caler son pédalage sur le rythme de "Gabrielle" de Johnny Halliday optimise l'effort dans les côtes car cela permet de faire 80 tours complets de pédalier par minute. Certains seront rassurés d'apprendre que d'autres musiques de 160 BPM (battements par minute) existent, comme We will rock you, de Queen, ou L'aventurier, d'Indochine.

La troisième édition du festival "En roue libre" se déroulera du 12 au 14 mars 2020 à Watermael-Boitsfort.

Comme chaque année, le festival mettra le voyage à vélo à l'honneur au travers de films, rencontres, spectacles, etc.

www.enrouelibre.be

Les dangers de la technologie innovante

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

En 2020, formez-vous avec le GRACQ

Notre programme de formation s'adapte à vos besoins. Plusieurs cycles de formations seront bientôt disponibles.

ANIMATION
- Créer son groupe local
- Accueillir les nouveaux membres
- Gestion de sa page Facebook et création de visuels
- Gestion d'un blog
- Logiciels libres

AMÉNAGEMENTS
- Les bases
- Focus pistes cyclables séparées
- Focus parking vélo
- Visites de terrain
- Réflexion participation commission vélo

MILITANCE
- Communiquer avec les médias
- Désobéissance civile : forces et faiblesses
- Brevet européen de premiers secours (BEPS)

MONITEUR EN VÉLO TRAFIC

VÉLO TRAFIC

formation@gracq.org

LE GRACQ VOUS SOUHAITE DE JOYEUSES FÊTES DE FIN D'ANNÉE !

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

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ FAITES UN DON !

> **En ligne, sur www.gracq.org/don**

> **Ou par virement bancaire sur le compte BE65 5230 4042 2096 avec en communication : "Don" + "nom, prénom"**
> *Fiscalement déductible à partir de 40 €*

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

Le GRACQ près de chez vous ⇨

Secrétariat général
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles
T 02 502 61 30
info@gracq.org

Secrétariat wallon
Mundo-n
Rue Nanon 98
5000 Namur
T 081 39 07 14
wallonie@gracq.org

www.gracq.org

www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq

Régionale wallonne	Georges Martens	T 010 41 44 42
Bruxelles & env.		
Anderlecht	GRACQ Anderlecht	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Bruxelles-Ville	Pierre Henriet	–
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	Armande Coquerez	T 0484 08 15 74
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Kraainem (Flandres)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Laeken	Gérard Hospied	–
Molenbeek	Simon Bos	T 0472 13 54 32
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	–
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Patricia Duvieusart	T 0478 33 38 72
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
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	Serge Denis	T 0474 02 79 29
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
Ittre	Christian Fontaine	T 0475 80 02 15
Jodoigne	J.-S. Tyberghein	T 0474 41 55 41
La Hulpe	Julia Shewry	T 0473 86 32 55
Lasne	Charles Ullens	T 0485 39 95 72
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	GRACQ Nivelles	T 0477 74 91 68
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	GRACQ Ottignies	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rebecq	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
Rixensart	Bernard Bourgois	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 Verboomen	T 0475 61 43 87
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42
Hainaut		
Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Binche	Aurélie Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0477 99 45 82
Courcelles	GRACQ Courcelles	T 0474 94 21 33
Écaussinnes	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Enghien	François Poncelet	T 0472 33 06 76
Erquelinnes	Stephane Pirard	–
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
Silly	Sebastien Hubert	T 0478 97 98 81
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17
Liège		
Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
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
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Seraing	Kevin Van Hauten	
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmans	–
Verviers	Naïm Zénadi	T 0499 60 39 04
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04
Luxembourg		
Arlon	Xavier Bouvy	T 0487 46 90 39
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57
Rendeux	Laurence Labeye	T 0486 67 09 73
Vielsalm	Sven Breugelmans	–
Virton	Etienne Hubert	T 0479 59 54 84
Namur		
Andenne	Martine Rölh	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Collignon	T 0485 19 07 51
Ciney	Catherine Rengger	T 0476 69 28 08
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
La Bruyère	Annick Vandenwyngaert	T 0496 59 53 19
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	–
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73
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 un groupe local du GRACQ ? Toutes les adresses de contact sont sous la forme : *commune@gracq.org* (exemple : groupe local de Liège : *liege@gracq.org*).

Éditeur responsable : Geoffrey Usé – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X