

GRACQ *mag*

ASSOCIATION
**Plus de 15 000
membres**
p.4

VACANCES À VÉLO
**Ils ont franchi
le pas !**
p.10

RENTRÉE
**Nos enfants méritent
une ville cyclable**
p.11



DOSSIER
**La Belgique
d'après**

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 Lederer, Philippe Degand
et Michel Dechamps

NOS SOUTIENS



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

Imprimé sur papier recyclé

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

ESPACE MEMBRE
gracq.org/extranet
Identifiant : **membre**
Mot de passe : **cyclophile**

**VOUS SOUHAITEZ VOUS RÉAFFILIER ?
VOTRE COTISATION PEUT ÊTRE DIRECTEMENT
VERSÉE SUR NOTRE COMPTE TRIODOS
BE65 5230 4042 2096.**

ÉDITO

Une rentrée à vélo



Chers fidèles lecteurs et lectrices du GRACQ Mag,

Nouvelle guidoline ? Check ! Nouveaux pneus ? Check ! Nouvelle veste contre la pluie ? Check ! Motivation ? Double check !

Ha ! La rentrée et ses odeurs de matériel neuf ainsi que cette excitation de la nouveauté. Cette année sera en effet une première rentrée pour une série de nouveaux et nouvelles cyclistes qui, suite au confinement, se sont mis à la pratique du vélo. Mais cette rentrée aura quand même un sens particulier car si le calendrier n'a pas modifié son cours, le cours de notre quotidien est encore largement chamboulé par ce fameux virus.

Vous aurez peut-être remarqué dans la presse ces derniers temps que la question de la place du vélo dans nos villes et campagnes tient une place assez prépondérante. Parfois légitimes, parfois timides, mais souvent médiatisées, ces avancées pour les cyclistes amènent malheureusement certains usagers à avoir des réactions et des échanges assez acharnés. Un phénomène qui m'interpelle particulièrement car, sur la route, les cyclistes sont parfois sujets à des comportements violents (insultes, intimidations, mise en danger sur la route...) et l'on constate que ces "violences" continuent sur les réseaux sociaux. Une tendance inquiétante, à suivre de près, qui m'amène toutefois à penser que la meilleure réponse à ces comportements est de maintenir un débat objectif basé sur des faits.

Afin de finir sur une note plus légère, j'espère que cet été aura quand même été l'occasion pour nombre d'entre vous de pouvoir vous évader le temps d'une journée, d'un week-end ou même d'une semaine ou deux. J'espère que vous avez pu prendre du temps pour vous et pour ceux qui vous sont chers. Ce numéro vous accompagnera au cours de la rentrée. Vous y découvrirez l'interview de notre 15 000^e membre (la famille Hope), ainsi que l'actu du vélo en Belgique.

Je vous souhaite déjà une bonne rentrée et j'espère vous croiser nombreux sur nos actuelles et futures pistes cyclables !

GEOFFREY USÉ – PRÉSIDENT DU CA

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



Du nouveau dans l'équipe !

L'équipe du GRACQ connaît quelques changements. Bonne nouvelle pour une association dynamique comme la nôtre. Nous vous présentons les deux nouvelles recrues qui mettent leurs compétences au service de notre mission de promotion du vélo à Bruxelles et en Wallonie. Si la première a été engagée grâce à de nouveaux fonds, la seconde remplacera notre aide comptable et administratif Julio, pensionné depuis ce 1^{er} septembre.



Lui, il s'appelle **Sébastien Servais**, il est passionné de réseaux sociaux et de vélo. Il a de l'énergie et de l'humour à revendre (pour pas cher, nous dit-il). Il occupe depuis le 1^{er} avril (et ce n'est pas une blague) le poste de Community Manager pour le GRACQ. Il gère donc une partie importante de la communication numérique de l'association. Confinement oblige, il a débuté sa carrière en télétravail, une déveine pour lui qui aime les contacts sociaux, mais cette situation ne l'empêche pas d'être toujours disponible pour aider les groupes locaux et répondre à nos nombreux abonnés (followers)



Active et créative, **Stéphanie Brixhe** dispose d'une bonne expérience en gestion administrative et financière dans le secteur associatif. Elle remplace depuis début septembre Julio à l'accueil du GRACQ et à la gestion des membres. En plus de répondre aux questions des visiteurs et des membres (et peut-être des vôtres ?), elle gère l'administratif et les finances de l'association aux côtés d'Aurélié Willems, notre secrétaire générale.

Julio Sanchez Trenado : Julio, de son petit nom, a poussé les portes de notre association en août 2003 en tant qu'aide comptable. En plus de ses tâches quotidiennes menées pendant de nombreuses années avec enthousiasme, sérieux et patience, il a porté le projet des formations vélo-traffic avec ferveur. Formateur rassurant et didactique, il a aidé des dizaines de personnes à se (re)mettre en selle.



© ELODIE MERTZ

Septembre 2020 est pour lui le synonyme d'un nouveau départ : la pension ! Si ce mot en inquiète plus d'un, Julio entrevoit pour sa part les nombreuses heures à nouveau disponibles pour réaliser d'autres projets : rouler à vélo, transmettre sa passion du vélo en enseignant sa pratique, se reposer (surtout le matin !), profiter de son épouse et de leurs deux grands garçons...

Pas d'inquiétude pour l'association : Julio compte bien rester membre actif au sein du GRACQ et il a promis de revenir nous aider ponctuellement, pour étiqueter les GRACQ Mag de nos membres toujours plus nombreux et pour bien d'autres choses !

Reste qu'un départ est malgré tout toujours chargé en émotions, nous profitons donc de ce petit article pour lui dire MERCI pour son engagement tout au long de ces années, merci pour sa bonne humeur et pour son ouverture au dialogue. Merci à l'employé et à ses nombreuses compétences, mais aussi à l'homme et ses non moins nombreuses qualités.



Nous sommes plus de 15 000 Bienvenue à la famille Hope !

Le compteur du GRACQ monte et monte encore. La crise du coronavirus a pointé les failles de notre mobilité et de nos modes de vie, notamment au sein des grandes villes. Les gens ont sorti leurs vélos et ont redécouvert le plaisir de pédaler dans des rues apaisées. Certains d'entre eux ont franchi un pas supplémentaire en décidant de rejoindre le GRACQ.

C'est fin juillet que la barre symbolique de 15 000 membres a été franchie et, cela ne s'invente pas, la quinze millième inscription était celle de la famille Hope, comme un signe d'espoir pour l'avenir, pour le vélo et pour notre association.

Nous avons interviewé Erica Hope et Ozgun Akyondem, nouveaux membres du GRACQ. Nous en profitons pour leur souhaiter la bienvenue ainsi qu'à nos nouveaux membres qui, comme eux, découvriront ce magazine pour la première fois.

> Depuis quand roulez-vous à vélo ?

ERICA : J'adore faire du vélo depuis ma plus tendre enfance. J'allais régulièrement à l'école à vélo. Je suis à Bruxelles depuis 15 ans et je n'ai jamais eu de voiture, je fais tout à vélo.

OZGUN : Je n'avais jamais fait de vélo de ma vie, mais avec le confinement et les rues désertes je me suis dit que c'était l'occasion d'essayer. On a fait quelques petits tours pratiques dans la rue pour apprendre les bases. Cela nous a permis en même temps de découvrir d'autres quartiers et remplacer les voyages qu'on avait prévu.

> Et avec le déconfinement progressif vous roulez encore ?

OZGUN : Oui, on a fait plein de belles balades à vélo. Mais j'ai eu un très léger accident avec un automobiliste inattentif. Aucune séquelle mais c'est ce qui nous a enfin poussés à nous inscrire pour une formation vélo-traffic organisée par le GRACQ dont une amie d'Erica lui avait parlé.



> C'était une bonne expérience ? Ça vous a aidé à prendre plus d'assurance ?

OZGUN : Beaucoup. Le grand défi de la journée était de prendre le rond-point Montgomery... après ça on se sent beaucoup plus en confiance dans la ville. Et puis on m'a aidé à faire quelques petits réglages sur mon vélo pour que celui-ci roule mieux.

ERICA : C'était aussi un très bon moment avec l'ambiance sympa donnée par les animateurs Yves et Benoit. Et puis, même en tant que cycliste quotidienne, j'en ai appris. Notamment sur les panneaux dont je "devinais" la signification et que la formation a permis de confirmer. Certaines de mes interprétations ont également pu être corrigées.

> Quelles sont pour vous les principales difficultés pour rouler à vélo en ville ?

ERICA : Il n'y a pas assez de parking et non plus de pistes cyclables. C'est râlant quand on voit toutes ces voitures garées pendant des heures. Ce n'est pas une répartition juste de l'occupation de l'espace public. Aussi la domination des voitures dans la planification du trafic. Un jour, j'ai dû traverser la rue Belliard à l'heure de pointe, c'était avant qu'il y ait des pistes cyclables. Les voitures ont commencé à venir agressivement vers moi avant que je puisse traverser complètement, et je devais simplement tourner pour suivre le flux de la circulation. J'étais coincée au milieu et j'ai failli être emmenée dans les tunnels, c'était effrayant !

> Un conseil pour ceux qui souhaiteraient se mettre au vélo ?

OZGUN : Faites-le, et le plus tôt possible ! C'est une sensation très agréable.

ERICA : Et inscrivez-vous pour votre formation GRACQ !

PROPOS RECUEILLIS PAR M. HARCHIES



Une fiscalité qui évolue

Depuis le 1^{er} juillet, environ 440 000 personnes de quelque 55 000 entreprises sont couvertes par une indemnité obligatoire pour leurs déplacements domicile/travail à vélo. Il s'agit des travailleurs qui relèvent de la *Commission paritaire auxiliaire pour employés (CPAE)*.

Il ne s'agit pas ici d'une mesure liée à la crise sanitaire (elle avait fait l'objet d'un accord sectoriel en 2019), mais elle permettra toutefois aux employés de près de trente sous-secteurs de bénéficier d'une indemnité vélo. Dans ce sens, elle participera donc à une meilleure mobilité dans la "Belgique d'après Covid" (*voir dossier*).

Ombres au tableau : le montant de cette indemnité (0,10 €/km seulement), le plafond de 40 km par jour de travail, et des modalités pratiques laissées au bon vouloir des entreprises. Dans certains cas, ces dernières pourront en effet imposer des conditions supplémentaires à l'octroi de cette indemnité (minimum de trajets prestés à vélo, formulaire à remplir chaque mois...), ce qui découragera les employés cyclistes de demander leur dû.

Nous sommes donc loin d'une indemnité vélo uniforme et automatique pour tous, comme pour le remboursement des abonnements de transports en commun, ce qui crée une inégalité entre les secteurs d'emploi, et parfois même au sein même des entreprises d'un même secteur.

Notons qu'une résolution a été déposée à la Chambre pour inviter le *Conseil national du travail* et tous les services publics à élaborer une réglementation visant à faire bénéficier l'ensemble des travailleurs de l'indemnité vélo. Il est plus que temps en effet qu'une base légale solide mette tous les Belges sur pied d'égalité concernant ce droit.

D'autres leviers fiscaux sont encore à actionner si l'on veut faire avancer la mobilité belge dans la bonne direction. Le GRACQ demande par exemple que cesse le système des voitures-salaires. Une demande qui n'a pas encore été entendue.

L. GOFFINET



© JONATAN MOERMAN

Itinéraires apaisés vers les zonings de Gand

Se rendre dans un parc d'activité économique situé en périphérie n'est pas toujours chose agréable, même en Flandre. C'est pourquoi Gand a lancé les *spitspunten* : des itinéraires vélos apaisés vers ses "zonings", et connectés au réseau tranquille des points-nœuds. De quoi arriver zen et détendu au bureau.

La ville de Gand a profité du *lockdown* pour compléter son réseau d'itinéraires cyclables, en s'attaquant à des trajets qui ne sont pas une partie de plaisir pour ses travailleurs à vélo : ceux vers les "zonings" périphériques. Même si les grands couloirs routiers qui y mènent sont souvent dotés de pistes cyclables, ils sont peu agréables à vélo (bruit, pollution, stress).

Avec la collaboration du bureau d'étude Traject, Gand s'est ainsi lancée dans la recherche de voies cyclables calmes et sécurisées, à l'instar du réseau des points-nœuds couvrant la Flandre. Ce réseau utilise, en effet, des petites voiries, chemins et pistes cyclables, pour des trajets à vélo agréables et sûrs.

Les panneaux utilisés pour les *spitspunten* rappellent d'ailleurs ceux des points-nœuds. La couleur verte de ceux-ci est complétée par une autre couleur (une pour chacun des cinq parcs d'activité couverts).

La ville de Gand est convaincue qu'en mettant ses employés à vélo, elle diminuera la congestion de sa périphérie. De plus, cette initiative est aussi une bonne occasion pour elle de travailler avec ses entreprises la question de "*comment convaincre davantage de monde d'aller travailler à vélo ?*".

L. GOFFINET

Un code de la route plus adapté à la cyclologistique



La cyclo-logistique urbaine a le vent en poupe... mais se heurte parfois au code de la route. Depuis un an, la start-up bruxelloise Urbike profite d'une dérogation régionale, qui lui permet d'utiliser ses remorques de 1,13 m de large dans le cadre d'un projet-pilote. Cette exception, soutenue par le GRACQ, va désormais s'étendre à l'échelle nationale grâce à un arrêté royal signé le 16 juin dernier par le ministre de la Mobilité.

Avec BCKlet, Urbike s'est lancée le défi de tester un modèle de distribution à vélo par conteneurisation des marchandises, embarquant dans sa démarche une série d'entreprises partenaires (BPost, Multipharma, Delhaize, CSD, Décathlon).

La coopérative s'est rapidement retrouvée confrontée à un souci de taille : la largeur de ses conteneurs. Alors que le code de la route belge limite la largeur d'une remorque vélo à 1 mètre (art. 82.4.2), le modèle *BicyLift* utilisé par Urbike mesure... 1,13 m !

Une remorque vélo pour europalettes
BicyLift est adapté au transport de palettes "EUR" (standard européen – 120x80 cm), ce qui lui confère de sérieux avantages au niveau logistique. "Il nous semblait plus



simple de faire modifier le code de la route belge plutôt que la norme européenne des palettes", explique non sans humour l'un des fondateurs d'Urbike.

Une première étape est franchie en ce sens en mai 2019 : la Région bruxelloise autorise l'usage de remorques vélo jusque 1,2 m de large, mais exclusivement dans le cadre de projets-pilotes de transport de marchandises à vélo et pour une durée limitée. C'est également cette perspective qu'a décidé d'adopter le gouvernement fédéral, grâce à un arrêté royal entré en vigueur le 31 juillet 2020, et qui permettra d'étendre les projets de logistique urbaine à vélo en Wallonie et en Flandre.

Un signal positif... mais prudent

Alors qu'un quart des livraisons urbaines pourraient être réalisées à vélo d'ici 2030, elles représentent actuellement moins de 1 %. Le GRACQ se réjouit donc du signal très positif envoyé par le gouvernement vis-à-vis du secteur de la cyclo-logistique... mais également de la prudence de limiter cette dérogation à des projets-pilotes.

Autoriser des engins jusqu'à 1,2 m de large à circuler sur des infrastructures cyclables a priori conçues pour des engins ne dépassant pas le mètre – et déjà bien souvent trop étroites – n'est pas anodin. Certaines craintes ont été soulevées, à juste titre, concernant la sécurité des piétons et des cyclistes. Cette mesure est donc envisagée comme un test : il sera indispensable d'en évaluer l'impact avant d'envisager toute modification plus permanente du code.

F. CUIGNET



Toison d'Or et Sablon

Enquête sur la mobilité de la clientèle



Six étudiants du Master en Science et Gestion de l'Environnement de l'ULB ont cherché à en savoir plus sur les habitudes de déplacement de la clientèle de deux quartiers commerçants de la capitale, l'axe Avenue de la Toison d'Or - Boulevard de Waterloo et la Place du Grand Sablon. Ces deux quartiers sont concernés par des projets de réaménagement (visant notamment une piétonisation partielle et la réduction de l'espace public dédié à la voiture) qui se heurtent à des oppositions de la part de certains commerçants. Les étudiants ont interrogé 296 clients et 88 commerçants entre octobre 2019 et avril 2020. Leur enquête livre des résultats intéressants.

Des commerçants qui craignent surtout la durée des travaux

Pour les deux projets étudiés, la tendance est marquée : les commerçants considèrent ces projets comme une menace pour leur chiffre d'affaire (57,4 % pour les commerçants de la Toison d'Or et 85 % pour ceux du Sablon). De nombreux commerçants insistent notamment sur le fait que la période des travaux représente un danger important pour leurs activités. Il importe dès lors qu'ils soient réalisés le plus rapidement possible. Certains commerçants perçoivent que les projets de réaménagement pourraient, une fois ter-

minés, avoir des effets bénéfiques sur l'attractivité commerciale.

Une image globalement déformée de la réalité des déplacements de la clientèle

Les commerçants interrogés considèrent que leur clientèle accède principalement en voiture particulière aux quartiers concernés. 65 % des commerçants interrogés sur l'axe Avenue de la Toison d'Or – Boulevard de Waterloo et la quasi-totalité des commerçants interrogés sur la Place du Sablon pensent ainsi que leurs clients viennent principalement en voiture. Les résultats de l'enquête menée montrent toutefois que cette perception des commerçants est fortement déformée. C'est en particulier le cas sur l'axe Avenue de la Toison d'Or – Boulevard de Waterloo : seuls 19 % des clients interrogés sur cet axe ont en effet déclaré être arrivés dans

le quartier en voiture. La part des clients ayant répondu avoir rejoint la Place du Sablon en voiture (57 %) est beaucoup plus importante, mais est également très éloignée de la perception des commerçants interrogés.

Des clients très majoritairement prêts à changer leurs habitudes de déplacement

La majorité de la clientèle interrogée déclare qu'elle continuerait à se rendre dans ces quartiers et à y fréquenter les commerces si ceux-ci devaient être piétonnisés (93,3 % pour l'Avenue de la Toison d'Or – Boulevard de Waterloo et 84,3 % pour la Place du Sablon).

Cette enquête démontre que les craintes des commerçants sont en partie infondées, car elles reposent sur une méconnaissance des pratiques de mobilité de leur clientèle et ne tiennent pas compte de l'évolution générale des habitudes de mobilité. Or l'expérience démontre, ici comme à l'étranger, que la transformation des artères commerçantes en espaces plus conviviaux, donc plus attrayants, a un impact positif sur l'économie locale. Les piétons et les cyclistes constituent en outre une clientèle plus régulière, qui dépense globalement au moins autant que les automobilistes.

F. CUIGNET



En Roue Libre

Le festival du voyage à vélo a besoin de vous !



“**A**ttention, attention, appel à tous les (cyclo)voyageurs...”. Pour sa prochaine édition prévue en mars prochain, le festival En Roue Libre recherche des cyclo-voyageurs qui souhaitent partager leurs aventures : film, diaporama commenté sur scène, atelier, conférence-témoignage, stand d'exposition ou un autre mode d'expression (musique, spectacle...). Tout est bienvenu quand il s'agit de partager son expérience.

Il y a d'autres moyens de soutenir et d'aider ce festival, premier du genre à Bruxelles et fruit du travail et de la volonté des membres du GRACQ Watermael-Boitsfort : en rejoignant l'équipe de béné-

voles et en offrant un peu de votre temps, de votre créativité, de votre énergie.

Si vous vous sentez l'âme d'un mécène ou si vous savez où trouver des fonds, le festival est à la recherche de soutien pour financer la communication de l'événement ou encore le transport et la restauration des voyageurs venant présenter leurs films avec, en retour, une visibilité sur les supports de communication et pendant le festival.

www.enrouelibre.be

Date limite pour envoyer ses propositions en tant que cyclo-voyageur : 1^{ER} NOVEMBRE 2020

Le GRACQ Hannut compte les cyclistes

Chaque année, le GRACQ Hannut procède au comptage des cyclistes. Une manière de suivre l'évolution de la pratique du vélo dans la commune et d'appuyer certaines de ses revendications. En cette période de Covid, on aurait pu s'attendre à dénombrer davantage de cyclistes que les années précédentes. Ce ne fut pas le cas. Toutefois, la diminution en chiffres absolus (95 cyclistes en 2020 contre 100 en 2019 pour des conditions météo similaires) s'explique notamment par le fait qu'aucun élève du secondaire n'avait cours ce jour-là : le nombre d'enfants à vélo a diminué de 50 % par rapport à 2019. Les autres catégories d'Hannutois ont par contre bien augmenté, notamment les femmes qui furent presque deux fois plus nombreuses que l'année passée (23 femmes comptabilisées, contre 13 en 2019).



Le comptage du GRACQ Hannut a permis au groupe local de rappeler l'importance d'améliorer les infrastructures dans de nombreux endroits de la commune. La presse a ainsi fait l'écho d'une situation catastrophique pour les cyclistes à Hannut. Malgré les résultats d'une enquête réalisée par la commune en 2018 mettant en évidence le grand sentiment d'insécurité pour les cyclistes, le chemin vers la mobilité active semble encore long. À moins que l'action du GRACQ et la hausse du nombre d'adultes (et donc d'électeurs potentiels) circulant à vélo dans la commune ne finissent par faire bouger les lignes.

GRACQ Tournai

Une pétition qui aboutit

Le GRACQ Tournai regrettait la présence d'un chaînon manquant sur le tronçon du pré-RAVeL entre la piscine communale et la gare. Le "trou" de 300 mètres (sur une distance de près de deux kilomètres) étant situé sur un chemin de service d'Infrabel, le GRACQ Tournai a pris contact avec l'entreprise en question et la ville de Tournai afin qu'une solution soit trouvée. En même temps, il lançait une pétition afin de faire entendre la voix des cyclistes.

Une mobilisation qui a porté ses fruits puisqu'un accord a été trouvé afin de permettre aux cyclistes de rejoindre la gare en toute sécurité. Bravo !



TÉMOIGNAGE

EN ROUTE VERS LES MOBIPOINTS

Le GRACQ Gembloux s'est pris au jeu pour la phase test du "challenge mobilité". Un défi grisant sur une période définie pour engranger un maximum de mobipoints : nos membres se sont mobilisés pour se déplacer autrement qu'en "autosolisme". Et ça marche ! À pied, à vélo, en trottinette, en train ou en covoiturage, tous nos trajets alternatifs ont pu être comptabilisés. Ce fut l'occasion de remettre en question ses petites habitudes confortables et de se dire : *"Est-ce que je n'irais pas faire mes courses à vélo plutôt qu'en voiture aujourd'hui ?"*, *"J'irais bien me défouler avec un petit jogging pour aider l'équipe dans la course aux mobipoints"*...

Bien sûr, engranger des mobipoints n'est qu'un prétexte. Le challenge a l'avantage d'amener le questionnement et d'imaginer d'autres modes de fonctionnement. Accessible à tous, des plus sportifs aux plus casaniers, des moins connectés aux informaticiens avertis, le challenge est motivant. Le classement permet de se stimuler les uns les autres (via notre groupe *whatsapp* par exemple : *"allez l'équipe, un peu de covoiturage et l'on peut gagner une place"*), on peut dire que l'on s'est pris au jeu, pour notre plus grand plaisir. Un challenge et une méthode à retenir pour encourager tout un chacun (même ceux qui n'adorent pas la bicyclette) à se déplacer autrement que seul dans une voiture. ♦

M. PLUIJGERS



Challenge mobilité

Un défi collaboratif

Rouler à vélo, c'est bien, encourager les autres à faire de même, c'est encore mieux ! Initiative heureuse et ambitieuse, le "Challenge Mobilité" a clôturé sa phase de test en juin dernier et motivera en septembre les cyclistes à l'est du Brabant wallon.

Petit rappel

En 2019, le GRACQ Jodoigne décide d'organiser un défi vélo entre les trois écoles secondaires de la commune dans le cadre de la Semaine de la Mobilité. Au total, près de 350 cyclistes (élèves et professeurs) pédalent environ 8 000 km. Un belle réussite, d'autant que, durant cette même semaine le GAL Hesbaye Brabantonne organise de son côté un autre challenge vélo : "Tous vélo actif".

Pour 2020, naît alors l'envie de créer un challenge collaboratif unique, en partenariat avec le GAL. Le Challenge Mobilité 2020 doit avoir lieu en mars dernier, hors du cadre de la Semaine de la Mobilité européenne, et les participants bénéficieraient d'une application smartphone leur permettant d'encoder leurs trajets, de gagner des "mobipoints" et de poursuivre la progression des paliers tous ensemble.

Un report pour cause de Covid

Malheureusement, la crise du Covid contraint le GRACQ Jodoigne et le GAL à reporter le challenge de mars à septembre. Afin de le peaufiner, un challenge "test" est malgré tout organisé. Les groupes locaux de Braine-l'Alleud, Mont-St-Guibert, Villers-la-Ville, Chaumont-Gistoux, Jodoigne et Gembloux y participent, ainsi que le GAL et la société Connect to Move. Ensemble, ils comptabilisent leurs trajets alternatifs à la voiture individuelle durant la semaine du 8 au 14 juin (voir encadré).

Le collectif en avant

L'édition 2020 "officielle" est donc prête à être lancée dans sept localités du Brabant Wallon (Beauvechain/Hélécine/Incourt/Jodoigne/Orp-Jauche/Perwez-Ramillies). Les organisateurs entendent bien démontrer que changer de mobilité, c'est avant tout changer ses habitudes, et que se déplacer autrement permet d'ouvrir de nouveaux horizons, de faire de nouvelles rencontres et, souvent, de se rencontrer soi-même. ♦

J-S TYBERGHEIN

❶ Suivez cette aventure collective
sur Facebook :

www.facebook.com/ChallengeMobilitéEstBw



Pour nombre d'entre nous, cet été 2020 aura été l'occasion de changer ses habitudes de vacances. Certains se sont lancés dans le voyage à vélo. Une aventure que Mathilde, Damien et leurs trois enfants de 6, 9 et 11 ans (Ernest, Auguste et Margaux) ont tenté pour la première fois.

> Quel était votre rapport au vélo avant ce voyage ?

MATHILDE : J'étais cycliste quotidienne quand j'habitais Bruxelles, mais depuis que nous avons déménagé à Grand-Leez, le vélo ne sert plus que pour les balades en famille le week-end. Nous allons au travail en voiture.

> Quel a été l'élément déclencheur d'un tel projet ?

Le confinement a clairement joué un rôle important : nous avons beaucoup roulé, cela plaisait aux enfants. Le climat général dû au Covid ne nous donnait pas très envie de partir loin, on a choisi l'option des vacances de proximité. En plus, on avait envie après le confinement de revoir quelques amis qui habitent ailleurs en Wallonie. Lors de nos vacances précédentes, nous mettions souvent les vélos sur la voiture, ici on a voulu passer à l'étape supérieure.

> Au niveau du matériel ?

On ne dispose que de vélos basiques mais on a tenté quand même (rires). On a reçu une remorque à prêter, et Damien a fait tous les magasins de sport pour trouver des sacoches, ce qui n'était pas facile vu la pénurie de matériel vélo. Pour une

première, on a choisi de tester une formule légère en dormant chez nos amis et à l'hôtel. On n'avait donc pas de matériel de camping à transporter (tente, réchaud, vaisselle...).

> Quel trajet avez-vous prévu ?

On est partis 15 jours, en faisant des étapes de quelques jours. On a été jusqu'à Bouillon, en faisant quelques trajets en train quand la route était trop longue ou avec trop de dénivelé.

> Comment s'est passé la combinaison train-vélo ?

Très bien. On bénéficiait de tickets gratuits pour les vélos (suite à la mesure "Covid" du gouvernement), les enfants ne payaient pas, c'était donc économique.



J'avais peur que monter les vélos dans les trains soit compliqué mais nous avons eu de la chance : des nouvelles rames (sans escalier), des contrôleurs et des voyageurs sympas et compréhensifs. Une fois seulement, nous avons dû prendre le train suivant car le premier était trop chargé.

> Quelles difficultés avez-vous rencontrées ?

Principalement les mesures sanitaires qui changeaient : nous avons dû adapter notre voyage aux zones oranges qui sont apparues ainsi qu'à la diminution de la bulle sociale autorisée... Mais nous avons opté pour des vacances souples, nous avons donc ajusté sans trop de problème. Il nous est aussi arrivé de manquer d'eau. Le temps était beau, mais parfois trop chaud, et il n'était pas facile de trouver de l'eau en cours de route. Avec le coronavirus, il nous a semblé moins facile de frapper à la porte d'inconnus pour demander de l'aide.

> Vos impressions générales ?

Elles sont très bonnes ! La formule était parfaite pour les enfants (rouler à vélo tous les jours aurait été difficile pour eux). Ils sont partants pour réitérer l'expérience. Nous avons découvert de très belles régions. Même les régions que l'on croit connaître, on les découvre tout à fait autrement. Le vélo nous emmène dans des endroits inaccessibles en voiture, et le rythme du vélo nous permet de profiter davantage des paysages, facilite les arrêts en cas de "coup de cœur".

> À refaire ?

Certainement... Le Limbourg a l'air d'être une belle région à découvrir à vélo ! ●

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE





Nos enfants méritent une ville cyclable

L'Institut Saint-Boniface-Parnasse, à Ixelles, a sollicité le GRACQ Ixelles pour sa revue consacrée à la mobilité des élèves. L'occasion d'exprimer notre vision d'une ville plus sûre et plus respirable pour tous, notamment les enfants. Et aussi de toucher un nouveau public : la revue trimestrielle de l'Institut, distribuée aux parents, aux anciens et aux enseignants, est tirée à 2500 exemplaires.

“**Q**ue reste-t-il à faire à Bruxelles pour qu'elle soit une ville agréable et sûre à vélo ?” Telle était la demande de la revue de l'Institut Saint-Boniface-Parnasse, dont le numéro avait pour thème : “La mobilité, un défi pour les familles”. La réponse du GRACQ Ixelles s'est voulue factuelle et prospective, avant tout axée sur les jeunes. Pour ce public, la sécurité est prioritaire, mais l'autonomie que procure le vélo est aussi un enjeu. La possibilité pour les enfants de circuler en sécurité à bicyclette est un critère évident pour évaluer une ville cyclable.

Surprise (vraiment ?), nos analyses sont en phase avec la demande des élèves exprimée dans le sondage réalisé par l'Institut. Alors qu'ils étaient seulement 4 % à venir à vélo ou trottinette, les résultats montrent qu'ils sont nombreux (22 %) à se tourner vers les solutions plus vertes du vélo et de la trottinette (électrique ou pas). Mais la grande majorité (...) insiste sur l'urgence d'améliorer les infrastructures urbaines pour mieux garantir la sécurité des usagers “faibles”. Ils mentionnent des pistes cyclables trop rares, trop étroites, trop dangereuses, un climat de constante rivalité entre automobilistes et cyclistes, “trop de méchanceté”.

Premier volet de notre argumentaire : le constat. D'abord l'augmentation régulière (dès avant le confinement) des déplacements à vélo, mesurés par l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale¹. Un signe qui ne trompe pas : le vélo cargo devient le type de bicyclette le plus prisé des familles qui roulent avec des enfants. Mais contrairement aux Pays-Bas ou au Danemark, il est rare de voir chez nous des enfants circuler seuls, faute d'infras-

tructure et à cause d'automobilistes imprudents. L'occasion de noter le danger spécifique des SUV, des monstres vus à hauteur d'enfant, qui font l'objet du zèle publicitaire des constructeurs et séduisent tant de familles, d'où la campagne du GRACQ pour l'interdiction de la publicité automobile².

Deuxième volet : les propositions. Dans une lettre ouverte de juillet 2019, le GRACQ appelait à “faire de Bruxelles (...) une ville qui tienne compte tous les jours des poumons et de la sécurité de nos enfants dans le trafic”³. Ce texte demandait aux responsables de “faire preuve de courage politique” et citait des villes d'Europe qui appliquent des méthodes dont nos aménageurs peuvent s'inspirer.

Les parents ont aussi un rôle à jouer en brisant le cercle infernal : la rue n'est pas sûre, j'emmène donc mes enfants à l'école en voiture, accroissant ainsi le danger et la pollution. La plupart des élèves du primaire habitent à moins de cinq kilomètres

de l'école, une distance parfaite pour pédaler. D'où l'importance de généraliser le Brevet du cycliste⁴.

Notre objectif est bien que Bruxelles ressemble un jour à Utrecht ou Copenhague, des villes qui se distinguent par une circulation apaisée, un air plus pur... et des enfants à vélo dans les rues. Des villes cyclables, certes, mais surtout des villes où le quotidien est plus agréable et plus sûr pour tous. Nous faisons le pari que beaucoup de jeunes sont prêts à adopter le vélo, outil de liberté et d'autonomie, en cohérence avec leur engagement de plus en plus marqué contre le réchauffement climatique.

F. CIBOT

CO-COORDINATEUR DU GRACQ IXELLES

1 Lire l'article dans son intégralité sur <http://ixelles.gracq.org/nos-enfants-meritent-une-ville-cyclable>



1/ www.provelo.org/fr/page/observatoire-velo-bruxelles-2019

2/ www.gracq.org/actualites-du-gracq/stop-la-pub-automobile

3/ www.gracq.org/actualites-du-gracq/bruxelles-pensee-pour-nos-enfants-lettre-ouverte-aux-negociateurs-bruxellois

4/ <https://mobilitte-mobiliteit.brussels/fr/a-lecole-a-velo>

Bientôt des cyclo-taxis en Brabant Wallon ?



Il s'appelle Samy Touri, il est géographe de formation et spécialisé en climatologie. Il a lancé à Nivelles un projet ambitieux : "Peddel", le premier cyclo-taxi de Belgique ! Au guidon de son pousse-pousse électrique, Samy pédale depuis juin 2020, du lundi au samedi, pour conduire les Nivellois à destination. Il souhaite ainsi apporter une solution concrète aux problèmes de mobilité et à leurs impacts climatiques.

Ambitieux, Samy souhaite déjà développer son projet dans d'autres villes du Brabant Wallon et trouver de nouveaux collaborateurs. *"Je veux que ce projet dépasse le cadre d'une simple illustration de mobilité écologique et efficace", déclare-t-il. "Il faut lui donner de l'ampleur afin qu'il puisse faire boule de neige. Pour cela, j'essaie de récolter les fonds nécessaires pour convaincre partenaires publics et privés de faire de Peddel un projet plus global".*



Dans un premier temps, trente véhicules répartis dans trois communes brabançonnaises pourraient effectuer des trajets efficaces et sûrs. Construits par une entreprise belge, les véhicules seraient modernes et fermés, permettant de protéger chauffeurs et clients des éventuelles draches nationales.

➤ Pour soutenir le projet Peddel : www.peddel-nivelles.be



Tandem Local Entre slow food et slow press



Tandem Local, c'est un documentaire long métrage sur les héros de notre alimentation : producteurs locaux, initiatives citoyennes et coopératives œuvrant pour des alternatives alimentaires locales, saines, durables et responsables.

Avec l'objectif d'inspirer le spectateur à consommer éthique, l'équipe de Tandem Local mène un projet cohérent de bout en bout : de la mise en évidence de produc-

teurs belges jusqu'à la bande son "made in Belgium", en passant par le choix du mode de déplacement. C'est effectivement au moyen de vélo-cargos que l'équipe de tournage a parcouru les dix provinces de notre pays, soit plus de 1000 km. Un choix qui s'est imposé comme une évidence pour les réalisateurs, preuve que, s'il est léger, le vélo est un moyen de déplacement lourd de sens. Au total, plus de soixante acteurs de terrain ont été rencontrés et interviewés sur leur rapport.

L'équipe de tournage passait entre une à trois journées sur place, privilégiant la qualité du contact humain, et répondant, au fur et à mesure des rencontres à la question initiale : "Pourquoi est-il nécessaire de consommer local et comment est-ce possible aujourd'hui en Belgique ?"

Le documentaire 100 % belge devrait sortir dans les salles au printemps 2021. Si les films comme "Demain" ou "Little big farm" vous ont séduit, ne manquez pas celui-ci !

➤ <https://tandemlocal.be>

(Tandem Local recherche encore des fonds pour finaliser le montage du film.

Il est possible de participer financièrement en cliquant sur "Dons")



Copenhague Pourquoi ça roule, là-bas ?

4 personnes sur 5 pédalent à Copenhague. Et 77 % s'y sentent en sécurité quand elles enfourchent leur monture. À l'heure où les grandes villes d'Europe disent vouloir "changer de mobilité", il est sans doute utile de rappeler une fois encore que la recette du succès n'est plus à chercher, ni à inventer : elle existe et montre son efficacité dans la capitale danoise. Il n'y a plus qu'à copier ou s'en inspirer, ce qui ne demande ni génie ni talent, juste une vraie volonté de changer les choses.

Tout d'abord, il s'y applique quelques principes de fond qui sont évidemment la base d'une dynamique à la fois militante et esthétique.

1. Les voies cyclables sont repensées en tant que telles et non comme des rajouts aux voies motorisées. Exemple : le pont de 235 mètres de long, à Fisketorvet, pratique, élégant et attrayant (19 000 passages par jour), offre aux cyclistes une liaison directe entre la gare et l'université.

2. Contrairement aux raisonnements en vigueur un peu partout, il s'agit à Copenhague de rendre plus simple la mobilité active et plus compliquée celle des quatre-roues. Ainsi, au dangereux carrefour de Sotorvet, les feux sont décalés dans le temps, donnant quelques secondes d'avance au cycliste afin qu'il ne soit pas gêné par les voitures lors de sa traversée.

3. "Conception simple, uniforme et continue des infrastructures", en fonction des limites de vitesse automobiles : à 30 km/heure, il y a cohabitation ; à 40, il y a installation de pistes cyclables à la droite de la circulation ; à 60, il y a des pistes séparées par au moins une bordure ; aux vitesses supérieures, il est prévu des itinéraires tout à fait distincts.

Enfin, la ville fait preuve d'attentions bien sympathiques à l'égard des cyclistes, qui rejoignent cet esprit global évoqué plus haut : ils et elles n'appartiennent pas à une catégorie fragile et gênante de la circulation mais sont dignes du même respect. Exemples : reposoirs pour pied droit aux potentiels endroits d'arrêts courts ; cap-

teurs sous la chaussée pour faire passer les feux au vert à leur arrivée ; priorité au déneigement des pistes cyclables ; le vélo en libre-service n'est pour les Copenhaguois qu'un "élément parmi d'autres du développement d'une culture cycliste, non leur fer de lance".

L. DUMONT

Source : "Copenhague à Bicyclette, un carnet de route photographique", de Philippe Descamps.

À lire sur : www.monde-diplomatique.fr/2020/02/DESCAMPS/61377



La Belgique d'après

Quel avenir pour le vélo après la crise du coronavirus ? Les mesures prises en Belgique permettent-elles d'amorcer le virage tant attendu vers une mobilité plus active ?

Durant ces deux mois d'été, l'actualité "vélo" n'a pas faibli, montrant une fois encore que l'action du GRACQ est indispensable pour éviter ce qu'il convient d'appeler "un retour à l'anormal".

En Belgique comme ailleurs, la mise à l'arrêt du pays suite au coronavirus remet certaines choses en perspective, notamment en matière de mobilité, véritable réseau sanguin de nos sociétés. Pour de nombreux citoyens, l'absence de voiture accroît le sentiment de sécurité sur les routes, et les déplacements à vélo augmentent dans de nombreuses villes et zones rurales tout au long du confinement.

Les Belges voient alors apparaître des mesures en faveur de la mobilité active. D'autres décisions prises bien avant la crise bénéficient parfois d'un coup d'accélérateur quant à leur mise en application et font l'objet d'une attention médiatique plus importante. Bien sûr, les freins sont encore perceptibles et les détracteurs du vélo, inquiets face à un changement pourtant bénéfique, sont encore nombreux à

se faire entendre. Mais force est de constater que le confinement fait bouger les lignes, laissant entrevoir une volonté plus grande de la part du monde politique de promouvoir l'usage du vélo.

Déclaration de politique commune pour le Bénélux

Mi-juillet, les Ministres des transports du Benelux et de la Rhénanie-Westphalie signent une déclaration politique commune sur le besoin urgent d'encourager le vélo à l'échelle européenne, comme alternative nécessaire, sûre et saine pour la mobilité durable. Pour pérenniser et intensifier ces déplacements à vélo, le Benelux et la Rhénanie-Westphalie lancent plusieurs appels. À la Commission européenne, aux états membres de l'Union mais également aux autorités régionales et locales.



À la Commission européenne il est notamment demandé de développer des cofinancements pour la construction d'infrastructures cyclables et de mettre en avant le vélo dans différents plans européens (Pacte pour le climat, Green Deal...)

Aux États membres de l'Union, il est aussi question de consacrer des fonds suffisant dans les plans de relance COVID, mais aussi de faciliter l'écotourisme en promouvant le réseau EuroVelo et en encourageant les entreprises ferroviaires à prévoir suffisamment d'espace pour les vélos.

Enfin, il est notamment demandé aux autorités régionales et locales d'étendre leurs réseaux de pistes cyclables sûres le long des voies locales, de mettre en œuvre des plans de mobilité urbaine durable, de mettre sur pied des campagnes pour stimuler l'utilisation du vélo et de promouvoir les vélos-cargos

La multimodalité sur des rails ?

Afin de relancer quelque peu l'économie touristique et de redonner confiance aux usagers du train, le Gouvernement lance plusieurs mesures à priori positives : un rail-pass sera offert à chaque famille et les vélos pourront être transportés gratuitement dans les trains. La première de ces mesures est finalement reportée à octobre, pour cause d'inquiétudes d'une trop grande affluence sur notre réseau ferroviaire. Mise en application début juillet, la seconde permet par contre à de nombreux Belges de combiner train et vélo et de découvrir leur pays autrement (lire témoignage p.10).

Malheureusement, suite à l'affluence engendrée par le succès de cette mesure, la SNCB annonce après seulement quinze jours qu'elle limite le transport de vélos sur certaines lignes. Pour le GRACQ, c'est l'occasion de rappeler qu'une demande forte existe pour la combinaison train / vélo, et qu'il convient de proposer au voyageur des trains d'une plus grande capacité pour accueillir des vélos. Car en Belgique, cette capacité est assez inégale en fonction du matériel roulant. Si on note une amélioration sur les trains les plus récents, ainsi que pour les nouvelles voitures double étage à venir, le simple fait

de prendre le train avec son vélo aujourd'hui peut s'apparenter à un jeu de hasard. Il est en effet impossible d'obtenir une information sur le nombre de places vélos disponibles et combien sont occupées.

Le GRACQ rappelle aussi la décision du Parlement européen qui demande un minimum de huit places vélo par train dans le futur Règlement européen des droits des voyageurs ferroviaires. Hélas, en Belgique, le ministre fédéral de la Mobilité ne souhaite appliquer ce quota qu'au nouveau matériel roulant. Sachant que la durée de vie d'un train peut dépasser 50 ans, le GRACQ demande qu'une solution soit trouvée en adaptant les anciens modèles de trains qui circulent encore sur notre réseau.

Des pistes le long des voies ?

Début juin, la Chambre vote une résolution demandant à Infrabel et la SNCB de coopérer avec les autorités publiques qui souhaitent réaliser des pistes cyclables sur le domaine ferroviaire. Il n'est pas demandé à la SNCB et Infrabel de construire des pistes cyclables, mais bien de mettre – gratuitement ou pour un euro symbolique – ses espaces inutilisés à disposition des pouvoirs publics. Un coup de pouce utile pour la réalisation d'un RER vélo autour des grandes villes, mais aussi pour la création de voies cyclables rapides et peu accidentées.

Vers un stationnement payant ?

Un autre aspect de la multimodalité est également soulevé : Le cycliste doit-il ou non payer pour utiliser un parking vélo aux abords d'une gare ? La SNCB envisage, comme aux Pays-Bas, de rendre le stationnement payant au-delà d'une certaine durée (24 heures). La mesure ne concernerait pas les parkings à l'air libre, non sécurisés, tels qu'on les trouve un peu partout en Wallonie et à Bruxelles, mais bien des parkings couverts de grande capacité qui seraient alors sécurisés. Les villes concernées seraient donc, dans un premier temps, les villes flamandes où la pratique du vélo est plus avancée. Pour les associations cyclistes, il est important qu'une alternative gratuite reste disponible aux abords de ces méga-parkings.

La situation à Bruxelles

Rue de la Loi

La nouvelle piste cyclable bidirectionnelle sur l'emblématique rue de la Loi souffre rapidement d'une première maladie de jeunesse. Quatre feux ont été ajoutés au niveau des traversées piétonnes, des feux qui n'existaient pas lorsque la piste était en trottoir. Conséquence pour les cyclistes : des arrêts multiples et bien souvent inutiles sur un axe cyclable majeur, réduisant l'intérêt du nouvel aménagement. Ce problème d'aménagement s'est malheureusement doublé de contrôles policiers relevant davantage de l'excès de zèle que d'une réelle politique de sécurité routière.

Suite à l'interpellation du GRACQ, les différents feux ont été équipés de cédez-le-passage cyclistes, permettant de franchir à vélo le feu rouge ou orange en l'absence de piétons. La question de la répression policière sera prochainement abordée avec la Ville de Bruxelles.

Avenue de Tervueren

La saga du "chaînon manquant" de l'avenue de Tervueren, entre Montgomery et le Cinquantenaire, semble trouver une heureuse issue début juillet. La Région bruxelloise et la commune d'Etterbeek s'accordent enfin sur un aménagement cyclable en version "test", mis en place à l'automne, et qui sera suivi de la transformation de l'avenue en boulevard urbain en 2023.

Les principes du projet sont accueillis avec soulagement par la communauté cycliste : à l'initiative du GRACQ, une pétition de plus de 1000 signatures avait d'ailleurs été adressée en ce sens aux autorités. Mais en dépit de l'avancée non négligeable, des zones d'ombres persistent. Si certains points d'attention sont encore soulevés concernant l'aménagement temporaire, c'est bien le projet à plus long terme qui suscite des inquiétudes, car la commune semble s'obstiner dans un projet qui répond fort peu aux besoins formulés par les cyclistes.

Bois de la Cambre

Trajet privilégié des automobilistes venant des communes du sud de Bruxelles et de la périphérie, les artères du bois de la Cambre ont, durant le confinement, retrouvé leur fonction première d'espace de promenade et de détente.



La réouverture d'une grande partie du bois au trafic automobile après le confinement a déçu de nombreux citoyens, qui réclament une solution durable pour ce poumon vert : une ouverture estivale complète offrant aux citoyens un endroit sûr et accueillant durant les vacances, et surtout une solution ambitieuse à partir de septembre. En collaboration avec d'autres associations (Fietzersbond, Greenpeace, Bruxsel'air, Heroes for Zero, EUCG, BRAL), le GRACQ a proposé un envoi massif de cartes postales pour sensibiliser les élus concernés. À l'heure où le bourgmestre d'Uccle menace la Ville d'un recours juridique, ce soutien citoyen est plus que jamais nécessaire !

Port du masque

Le 12 août, la nouvelle tombe comme un couperet. Suite à une recrudescence des cas de Covid à Bruxelles, le port du masque devient obligatoire partout sur l'espace public. Si les cyclistes "sportifs" sont dispensés de cette précaution, les cyclistes "utilitaires" sont, eux, bien concernés par la mesure. Pour le GRACQ, qui s'était prononcé dès le début du confinement pour le port du masque à vélo dans les zones plus fréquentées, cette imposition sans distinction est problématique. D'une part car elle risque de décourager l'usage du vélo au profit de la voiture (renforçant les problèmes de mobilité et de pollution notamment) ou des transports publics (contribuant à renforcer le risque sanitaire au sein des bus, métros ou trams). D'autre part car elle va à l'encontre des recommandations émises par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Suite à la mobilisation du GRACQ et du Fietzersbond, appuyée par de nombreux témoignages, le ministre-président de la région bruxelloise revient sur la décision deux jours plus tard. Un rétropédalage salubre illustrant une fois de plus l'utilité de la mobilisation citoyenne en cette période de changements.

La situation en Wallonie

Une prime vélo... pour bientôt

À la mi-juin, le Ministre wallon de la mobilité annonce que les travailleurs wallons pourront bénéficier d'une prime vélo allant jusqu'à 400 euros pour les vélos électriques. La prime vise à encourager les déplacements domicile-travail, un justificatif sera demandé. Au total, quatre millions d'euros sont prévus, dont un à destination des entreprises.

Initialement prévue pour septembre, la mesure suit toujours son parcours législatif et aura donc visiblement du retard. L'arrêté étant daté du 1er juillet, les achats effectués durant les deux mois d'été pourraient sans doute bénéficier de la mesure de façon rétroactive.

Un nouveau plan infrastructures ambitieux

Mi-juillet, le Gouvernement wallon adopte le Plan Infrastructures 2020-2026. Celui-ci définit un cadre budgétaire pour les chantiers wallons à venir. 250 millions € supplémentaires y sont prévus pour des aménagements cyclo-piétons au cours de la législature actuelle. Sont concernés les RAVeL, les voiries régionales et communales (via appel à projet), les voies express vélo ainsi que la promotion et la formation vélo.

Si le GRACQ se réjouit de ces investissements sérieux et du caractère utilitaire des nouveaux tronçons envisagés, il rappelle qu'une planification intelligente à long terme devra être prévue, l'ancien schéma directeur cyclable élaboré en 2010 étant obsolète. Une concertation avec les usagers sera également indispensable pour assurer la réussite du Plan.

Des villes en métamorphose ?

Les villes wallonnes semblent également bénéficier de la mouvance cycliste que la crise du coronavirus a mise en évidence. Les élus convaincus rencontrent moins de résistance au moment de proposer des projets de mobilité active et, observant que la tendance se confirme dans toutes les grandes villes du monde, les réfractaires de longue date commencent de leur côté à remettre leurs croyances en question. Et si l'avenir de la mobilité urbaine





était au vélo, ne serait-il pas temps d'y consacrer du temps et des moyens, sous peine de rester en queue de peloton ?

À Charleroi par exemple, ville qui n'est pas spécialement considérée comme un eldorado pour cyclistes, le groupe local du GRACQ constate des avancées, notamment en termes de marquages au sol. Refaites, ajoutées et même parfois élargies, les pistes cyclables offrent aux cyclistes carolos un espace qui leur est officiellement réservé, et de manière visible. L'intraring carolo et le cœur de Gosselies se dotent également d'une zone 30. Des mesures concrètes aux effets déjà perceptibles pour les cyclistes, en attendant un plan de mobilité plus ambitieux. Présenté au Collège par un échevin convaincu, ce plan permettra, entre autres, de traverser la ville à vélo d'est en ouest grâce à de nouveaux aménagements.

Ailleurs, d'autres mesures sont également prises ou envisagées avec, souvent, le risque qu'elles soient abandonnées en chemin au profit d'un retour à une situation "pré-Covid". Afin que le changement ait effectivement lieu, l'action de nos groupes locaux reste primordiale.

La mobilité alternative est-elle en marche ?

La rentrée des classes, le retour au travail, une météo sans doute moins favorable et le retour de mauvaises habitudes bien ancrées sont autant de facteurs qui chargeront nos routes d'automobiles. D'autre part, la prolongation du télétravail pour beaucoup, l'amélioration de certaines infrastructures, le plaisir retrouvé de la pratique vélo durant le confinement et, pour certains, les bonnes résolutions en termes de mobilité respectueuse de l'environnement délestent le trafic automobile au profit de déplacements à vélo.

Si nous n'assistons pas encore à une véritable "vélorution", les choses évoluent et vont vraisemblablement continuer de bouger dans le bon sens. Revers de la médaille, la période de transition que nous vivons engendre malheureusement conflits et incompréhensions entre les usagers. D'un côté les nouveaux cyclistes - de plus en plus nombreux -, qui ignorent par-



fois comment circuler dans des infrastructures inégales, pas toujours claires et en pleine mutation, et, de l'autre, certains automobilistes inquiets de voir leur hégémonie sur la route remise en question.

Convaincu que la mobilité de demain devra accorder davantage de place aux modes actifs, le GRACQ continuera à défendre l'intérêt des cyclistes tout en prônant le respect de tous les usagers. ♦

F. CUGNET / L. GOFFINET / G. DE MEYERE



❶ **N'hésitez pas à consulter nos articles d'actualités de ces deux mois d'été :**
www.gracq.org

Bike 43

un long tail plein de ressources

Bike 43 (prononcez “fo(u)r three”, “pour quatre”) est un vélo cargo sans bac à l'avant (comme les bakfiets) mais disposant d'un porte-bagage plus long que la normale. Une configuration qui permet de charger deux sièges enfants ou des sacoches. Il séduit de plus en plus de jeunes familles citadines qui cherchent des alternatives à la voiture.

Trois utilisatrices nous font part de leur expérience :



ALISSA

Profession : Médecin ORL

Nombre d'enfants : 2 filles (4 et 6 ans) et 2 beaux fils (14 et 16 ans)

Date d'achat : 2018

Autres véhicules du ménage : 2 voitures (dont une sur auto-partage), 1 vélo de course, 1 vélo de ville, 1 vélo pour chaque enfant

ALICE

Profession : Avocate

Nombre d'enfants : 1 fille de 2 ans et demi

Date d'achat : 2019

Autres véhicules du ménage : une voiture, un vélo classique

ÉMILIE

Profession : Responsable d'une ASBL d'intégration sociale

Nombre d'enfants : 2 garçons (7 et 5 ans)

Date d'achat : 2018

Autres véhicules du ménage : 1 vélo pliant, 1 vélo électrique, un vélo par enfant

> Pourquoi choisir un long tail plutôt qu'un bakfiets ?

ALISSA : Ça me semblait plus pratique pour bouger, plus facile à monter dans un tram. Moins encombrant et plus à mon image.

ALICE : On a essayé un bakfiets au magasin, mais ne pas voir la roue avant était perturbant. Avec le Bike 43 on peut se faufiler dans le trafic. Le vélociste nous a dit aussi que c'était plus facile pour passer les bordures.

ÉMILIE : Plus maniable et moins encombrant, on peut le rentrer chez nous ou dans un vélobox.

> Pourquoi votre choix s'est porté sur le Bike 43 ?

ALISSA : Une amie avec deux enfants du même âge que mes filles en avait un. Quand elle me l'a montré, c'était une révélation. Le vélo était mignon et j'avais envie d'avoir un vélo pas comme les autres.

ALICE : C'est une marque belge, le vélo est assemblé en Belgique. On a testé à l'époque un vélo d'une autre marque, moins cher, mais on préférait mettre la différence et soutenir un produit belge. On aimait aussi l'évolutivité du vélo qui permet de recevoir tantôt un maxi-cosy, tantôt

deux sièges enfants, tantôt une banquette, etc.

ÉMILIE : On avait essayé une autre marque qui nous avait semblé moins confortable et moins modulable.

> Avantages

ALISSA : Facilité pour se garer, on ressent la liberté d'être en décapotable tout le temps (rires). Avant, j'avais une remorque et un vélo classique, mais ça devenait lourd, surtout dans les montées. Il y avait aussi beaucoup de manipulations : attacher, détacher la remorque... Avec le Bike 43, c'est plus évident.

ALICE : La grande stabilité du vélo est pour moi un plus. Le centre de gravité étant plus bas, on reste stable, même chargé, je ne suis jamais « emportée » par mon vélo, comme cela peut être le cas par exemple avec un siège enfant sur un vélo classique. Il est robuste : pour des petits trajets, nous sommes parfois ma fille et moi sur le porte bagage pendant que mon mari pédale.

ÉMILIE : Avant tout, on trouve pratique de ne plus avoir à faire de manipulations (changer le siège enfant de vélo, détacher la remorque une fois arrivés à l'école pour ne pas devoir traverser la ville avec une

remorque vide...). Avoir un vélo cargo nous permet de démarrer plus rapidement. De plus, dans la remorque, ça devenait trop petit pour l'ainé qui se cognait la tête au moindre casse-vitesse. Le Bike 43 permet de mieux accompagner les enfants qui grandissent. Il est très modulable.

> Inconvénients

ALISSA : Les inconvénients inhérents à l'électrique : il faut penser à l'autonomie, à la recharge, il y a plus de risque de panne.

ALICE : Le poids. Pour le rentrer dans notre maison, il faut monter deux marches, et c'est dur !

ÉMILIE : Pour mes déplacements sans charge (enfants ou courses), je continue d'utiliser mon autre vélo qui reste plus confortable. L'entretien du vélo ne se fait pas partout. On aimerait que davantage de vélocistes suivent ce vélo-là. ♦

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYER

📄 www.bike43.com



Aménagements COVID

Remerciez vos élus !

Ces derniers mois, des dizaines de kilomètres de pistes cyclables, rues cyclables et autres aménagements ont vu le jour dans notre pays. Si tout n'est pas parfait, cela représente néanmoins un fameux coup d'accélérateur pour la pratique du vélo à Bruxelles et en Wallonie.

Les élu-e-s ayant pris des décisions courageuses et utiles pour la mobilité et la santé de tous risquent de couler sous les courriers de réclamations car, c'est une observation récurrente, les mécontents se font habituellement davantage entendre que les satisfaits.

Il est donc important comme cycliste ou piéton, si vous trouvez ces aménagements temporaires utiles et sûrs, de le faire savoir en envoyant une carte ou en écrivant un mail au conseil communal et aux élu-e-s concerné-e-s pour les soutenir et demander leur pérennisation. Certains de ces aménagements sont temporaires et risquent en effet de disparaître lorsque la situation sanitaire s'améliorera ou que la pression des lobbys automobiles sera trop forte. Il serait dommageable pour tous qu'au lieu de poursuivre nos efforts vers une mobilité plus sûre, nous fassions machine arrière.

À qui envoyer ses remerciements ?

Bruxelles : à votre commune pour les initiatives communales, à la Ministre de la Mobilité Elke Van den Brandt pour les infrastructures régionales

Wallonie : vous trouverez les adresses sur le répertoire des communes : www.uvcw.be/communes

Quoi écrire ?

Nous ne proposons pas de courrier tout fait pour cette action. Le mieux est de parler sincèrement de votre expérience personnelle et de dire en quoi tel ou tel aménagement a changé votre trajet quotidien.



MERCI !

J'arrête de râler à vélo

Un courrier de Camille L.

Bruxelles, 9 août 2020



De retour à Bruxelles après quelques jours de congé, j'ai eu la joie d'enfourcher mon vélo ce weekend pour une promenade en Forêt de Soignes. Et de redécouvrir combien dire simplement "merci" aux piétons qui me faisaient de la place sur le chemin contribuait à renforcer la sérénité de ma promenade.

Il y a quelques années j'avais justement décidé d'essayer d'arrêter de râler à vélo. Je vais tous les jours ou presque à vélo au travail. Le voyage était particulièrement stressant quand on note en parallèle tous les manques de respect pour les cyclistes de la part de l'infrastructure ou des autres utilisateurs. Voire même anxiogène quand un automobiliste à qui on fait une remarque devient soudainement très menaçant.

La lecture de l'ouvrage "J'arrête de râler" de Christine Lewicki y avait aussi contribué. Progressivement j'ai appris à ne plus me focaliser sur tous les manques de respect. Je m'arrête simplement et me mets en sécurité quand ma propre sécurité est en jeu au lieu de chercher à m'imposer et à passer en force. J'essaye également de développer une forme de bienveillance et de respect envers les autres utilisateurs. Car je suis convaincue que pour être respecté en tant que cycliste, nous devons être le plus respectueux des autres usagers, pour éviter qu'une spirale d'irrespect ne se mette en marche. Quand je m'arrête pour laisser passer un piéton ou que je le remercie de m'avoir fait un peu de place sur le chemin, j'ai le sentiment de contribuer à générer du respect en retour.

Je ne prétends pas non plus y arriver tous les jours, il m'arrive aussi parfois, pressée par le temps, de faire quelques petits ac-

commodements très bruxellois avec mes bonnes intentions ou, distraite, de freiner un peu tard pour laisser passer un piéton. Mais j'essaye que cela reste l'exception et non la règle.

Adhérer au GRACQ m'a aussi aidé dans cette démarche. Me sentir soutenue en tant que cycliste dans mes revendications rendait ma colère quotidienne moins pertinente. En outre, j'ai osé prendre la plume par exemple pour écrire à des communes et au point de contact régional pour demander la mise en place de tourne-à-droite manquant sur mon trajet quotidien (obtenus dans 2 cas sur 3). Et ainsi faire bouger les choses à ma petite échelle individuelle.

Merci le GRACQ et continuons ensemble à militer dans la bienveillance pour plus de respect pour les cyclistes et pour tous les usagers de la route.

CAMILLE L.

Lecture de l'automne "Vélo autour du monde"



Il ne s'agit pas de quelque nouveau récit de passionné parti pendant un an ou plus faire le tour du monde. Plutôt un éventail d'itinéraires accessibles en fonction des compétences de chacun avec des ancrages européens (Ballade en Ré majeur, en Bavière sur la route de la bière) parallèlement aux lieux lointains (la Patagonie, point final) et exotiques (les boucles du Mae Hong Son... rassurez-vous, je ne savais pas non plus où c'est).

Une cinquantaine de parcours racontés par ceux qui les ont parcourus avec en bonus deux ou trois alternatives de parcours semblables sur un autre continent. Il y en a pour tous les goûts et tous les appétits cyclistes : des balades familiales de quelques heures, des aventures de plu-

sieurs jours, des parcours ardues et sportifs. 150 projets à faire ou à rêver comme "l'Antre du dragon Bouthanais".

On découvre les images, les récits mais aussi les informations pratiques (itinéraires, logement...). De quoi inciter à tenter des expériences inédites... quand le temps le permettra.

M. DECHAMPS

i "Vélo autour du monde", Lonely Planet, 2019



Des produits équitables servis sur un plateau

La crise du Covid a lourdement impacté les magasins d'Oxfam-Magasins du monde, fermés comme tant d'autres commerces durant le confinement, et souffrant d'une reprise des activités encore difficile. Effet collatéral direct : les petits producteurs partenaires de l'Asbl spécialisée dans le commerce équitable ont vu leurs commandes diminuer fortement.

Afin de s'adapter à ces circonstances exceptionnelles, Oxfam-Magasins du monde a proposé début septembre des petits déjeuners équitables à domicile. La formule test concernait la Région de

Bruxelles et l'entité de Gembloux. Dans la capitale, les livraisons étaient effectuées à vélo par la coopérative de cyclo-logistique Urbike, tandis qu'elles étaient assurées à Gembloux par des volontaires bénévoles.

Fruits bios, locaux et de saison, jus, choco, confiture, thé et café équitables... L'opération aura permis de sensibiliser à l'efficacité des transports à vélo en plus d'enchanter les papilles. Nous lui souhaitons de nombreuses autres éditions dans le futur !

📄 www.oxfammagasinsdumonde.be



En selle, mesdames !

Les liens unissant les femmes et le vélo en ville sont riches et complexes : on mesure souvent la qualité des aménagements cyclables d'une ville à la proportion de femmes qui y roulent à vélo ; le vélo est régulièrement cité en exemple comme un moyen d'émancipation pour les femmes ; pour échapper au sentiment d'insécurité en rue, de nombreuses femmes décident de se déplacer essentiellement à vélo (ce qui ne les empêche malheureusement pas d'être victimes de harcèlement) ; les femmes sont invisibilisées dans l'espace public (peu de rues portent des noms de femmes)...

Sur la base de ce constat, Zij-kant, un mouvement socio-culturel bruxellois spécialisé dans l'égalité femme / homme a organisé début septembre "Women bike the city", un parcours vélo qui a emmené ses participant-e-s au travers de rues portants des noms de femmes remarquables et via quelques réalisations de street art féministe. Le trajet s'est terminé par l'inauguration d'une fresque murale d'Anthea Missy encourageant les filles et les femmes à conquérir la ville à vélo. 📄



Petit traité de vélosophie

Cycliste convaincu et baladeur invétéré depuis l'enfance, Didier Tronchet fait l'éloge du vélo et de ses bienfaits sur l'humanité. 54 planches d'humour bon enfant et un tantinet provocateur. Car le vélo selon Tronchet, c'est la liberté, c'est le goût de l'effort et l'abnégation. La dissolution du stress et la paix intérieure, sans compter le gain écologique. Mais qui dit vélo dit aussi crevaisons, vent de face, transpiration et concurrence motorisée. Qu'à cela ne tienne, le Petit traité de Vélosophie propose des réponses spirituelles à tous ces aléas.

Les passionnés de vélo connaissent déjà "le Petit Traité de vélosophie". Il était paru il y a vingt ans sous la forme d'un livre manifeste. Ici, l'auteur est parvenu à mettre en dessin ses propos qui n'ont pas pris une ride ! 📄

"Petit Traité de Vélosophie"
Didier Tronchet, éditions Delcourt
Collection Humour de rire., 2020

Tournez la page et découvrez un extrait !

choisir

Vélo ou voiture...
2 visions du monde,
2 choix de vie...



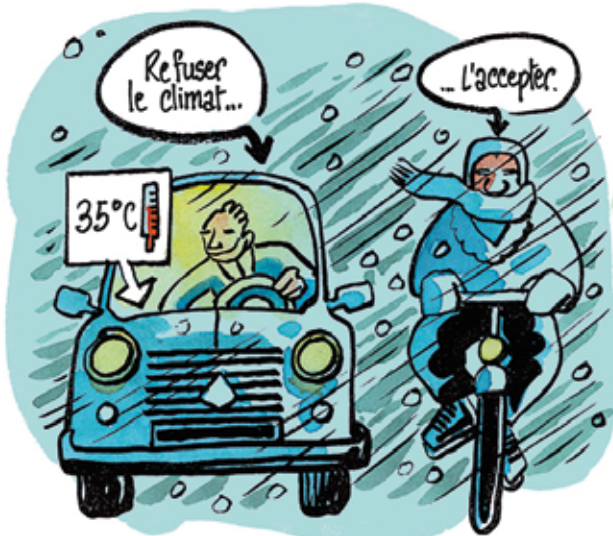
Consommer
les ressources...

... ou
l'énergie
naturelle.



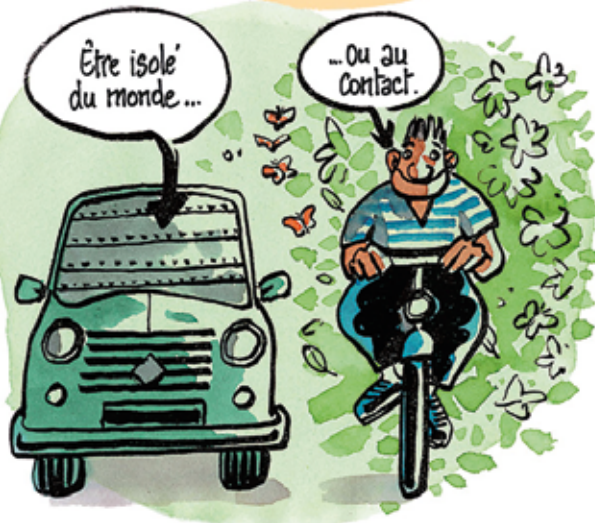
Refuser
le climat...

... l'accepter.



Être isolé
du monde...

... ou au
contact.



Accepter
l'effort...

... Le refuser.

Hop!



Choisir...

L'encombrant,
le lourd,
le clinquant...

1500 Kg
30 000 €

... ou le
fluide, le léger,
le modeste.

8 kg
50€ sur
"Le bon air"



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

SEPTEMBRE/OCTOBRE

16-22 SEPTEMBRE

Semaine de la Mobilité

Cette année, la Semob aura une saveur particulière. Difficile de prévoir ce qui sera possible de mettre en place, compte tenu des mesures sanitaires. Le GRACQ propose une thématique d'actualité : **"Reclaim the space"**. Réclamons le (juste) partage de l'espace public. Ce sera l'occasion pour nos groupes locaux de :

- > réclamer une rue scolaire ;
- > transformer une place de stationnement voiture pour en faire un parking vélo ;
- > demander une mise en zone 30 d'un centre urbain, etc.

Consultez notre agenda en ligne et profitez de cette semaine d'actions pour rencontrer votre groupe local !

www.gracq.org/agenda



#ReclaimTheSpace

Formations "Vélo-traffic"

La Vélo-Trafic est une formation d'une demi-journée qui vous aidera à acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo dans le trafic en toute confiance. Elle se déroule en petit groupe et alterne exercices pratiques et rappels théoriques.

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

ANDENNE – 16/09

📍 Séverine Vanheghe – velotrafic@gracq.org

RIXENSART – 19/09

📍 Séverine Vanheghe - velotrafic@gracq.org

SENEFFE – 19/09

📍 Séverine Vanheghe - velotrafic@gracq.org

COURCELLES – 20/09

📍 Séverine Vanheghe - velotrafic@gracq.org

BRUXELLES – 17/10

📍 Stephanie Brixhe – velotrafic@gracq.org

14 OCTOBRE

Réunion du groupe "Aménagement"

Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables à Bruxelles ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Alors participez à notre prochaine réunion !

📍 amenagements-bxl@gracq.org

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

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ FAITES UN DON !

- > En ligne, sur www.gracq.org/don
- > Ou par virement bancaire sur le compte
BE65 5230 4042 2096 avec en communication :
"Don" + "nom, prénom"
Fiscalement déductible à partir de 40 €



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

Le GRACQ près de chez vous

Secrétariat général

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

Secrétariat wallon

Mundo-n

Rue Nanon 98
5000 Namur
T 081 39 07 14
wallonie@gracq.org

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq

Régionale wallonne	Georges Martens	T 010 41 44 42
Bruxelles & env.		
Anderlecht	Bruno Louis	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Berchem-Ste-Agathe	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Bruxelles-Ville	Pierre Henriët	–
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
Evere	Bernard Dehayé	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Pierre-Yves Adnet	T 0495 19 08 40
Ixelles	Armande Coquerez	T 0484 08 15 74
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Kraainem (Flandres)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Laeken	Gérard Hospied	–
Molenbeek	Simon Bos	T 0472 13 54 32
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	–
Schaerbeek	Tanguy Ollinger	–
Uccle	Patricia Duvieusart	T 0478 33 38 72
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
Woluwe	Mihai 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. Tyberghien	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	Manon Bonnavé et Alexandre Roosa	T 0492 20 27 85
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	GRACQ Ottignies	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rixensart	Bernard Bourgeois	T 0478 45 38 00
Tubize	Marie Deprez	T 0485 43 64 66
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Jean-Louis Verboomén	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37
Hainaut		
Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Binche	Aurélié Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0473 43 54 88
Courcelles	GRACQ Courcelles	T 0474 94 21 33
Écaussinnes	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Enghien	François Poncellet	T 0472 33 06 76
Erquennes	Stephane Pirard	–

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

Liège		
Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Donceel/Grâce-Hollogne	Anne-Sophie Gard	T 0471 73 22 51
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Mehdi Bouacida	T 0499 34 71 09
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Neupré	Estelle Baiwir	T 0496 71 65 05
Seraing	Kevin Sartor	–
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmans	–
Verviers	Rémi Gueuning	T 0498 45 58 82
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
Tellin	Rémi Latine	T 0494 24 07 66
Vielsalm	Sven Breugelmans	–
Virton	Etienne Hubert	T 0479 59 54 84

Namur		
Andenne	Martine Röhl	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Collignon	T 0485 19 07 51
Beauraing	Bernard Louche	T 0476 20 51 98
Dinant	Fabien Houllmont	T 0485 51 60 12
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	–
Rocheft	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

Fietstersbond : association partenaire néerlandophone
Secrétariat bruxellois brussel@fietstersbond.be T 02 502 68 51

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