

# GRACQ *mag*

BOIS DE LA CAMBRE  
**Parc ou voies  
rapides ?**  
*pp.4-5*

ATELIERS VÉLO  
**Rencontre  
du secteur**  
*pp.8*

INNOVATION  
**Électrique,  
mais sans batterie**  
*p.20*



PP.14-19  
**DOSSIER**

**Les résultats du  
baromètre cycliste wallon**

**GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens**

rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Inscrite au registre des personnes morales

de Bruxelles

Numéro d'entreprise : 0499 673 390

Numéro de compte : BE65 5230 4042 2096

info@gracq.org

www.gracq.org

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.

Imprimé sur papier recyclé

**MISE EN PAGES**

In-Octavo : pe@inoctavo.be

**SECRETARIAT DE RÉDACTION**

Gaël De Meyere, Alex Lerusse : mag@gracq.org

**RELECTEURS**

Elodie Mertz, Philippe Degand

Michel Dechamps, Philippe Lederer

**NOS SOUTIENS**



Wallonie



RÉGION DE  
BRUXELLES-  
CAPITALE



FÉDÉRATION  
WALLONIE-BRUXELLES

Avec le soutien de la Fédération

Wallonie-Bruxelles, service de l'Éducation permanente.

**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

# Le GRACQ vers un nouveau plan stratégique



Chères et chers Gracquistes,

En Belgique, de plus en plus de personnes sont convaincues par le vélo et optent pour une mobilité durable. Sur ma route, je croise un nombre croissant de cyclistes aux profils variés, pédalant sur des vélos de tous types : vélo classique, vélo-cargo, VAE, gravel, longtail... Une diversité d'utilisateurs et d'utilisatrices que le GRACQ a à cœur de fédérer et de représenter chaque jour afin d'œuvrer pour des meilleures conditions de circulation à vélo.

Ce nouveau souffle porte aussi l'association dans la réflexion d'un nouveau plan stratégique à l'horizon 2030. De nombreux défis se présentent à nous, comme par exemple cette volonté de représenter un public plus large et diversifié, et de développer notre action par, pour et avec les jeunes. Un chantier qui nous encourage d'ailleurs à envisager un changement de nom pour l'association. À suivre...

Projet à plus court terme et au centre de ce numéro : notre baromètre cyclable wallon. Les résultats de la première édition sont dévoilés, en collaboration avec le journal Le Soir. Quel est le podium des villes wallonnes les plus cyclables ? Suspens. À noter : mention spéciale aux groupes locaux du GRACQ qui ont permis, grâce à leur dynamisme, de récolter plus de 13 500 avis de citoyens sur la cyclabilité des 262 communes wallonnes .

L'année 2022 commence donc avec des projets plein les sacs et une envie insatiable d'action collective « en vrai ». Allez, on y croit : la crise sanitaire est derrière nous. Malheureusement, je ne peux terminer cet édit sans évoquer deux points majeurs de l'actualité. La situation en Ukraine, d'une part, nous rappelle que la paix et la démocratie sont des biens précieux mais fragiles. D'autre part, le dernier rapport du GIEC nous confirme un fois encore qu'un sursaut structurel rapide doit avoir lieu quant à notre manière de vivre, de consommer, de nous déplacer. Dans ce cadre, rouler à vélo reste une belle manière de nous libérer de la dépendance énergétique et de garantir un avenir plus soutenable. Continuons donc à pédaler, et à faire la promotion de cet incroyable mode de déplacement qu'est le vélo.

Bonne exploration !

AURÉLIE WILLEMS – SECRÉTAIRE GÉNÉRALE

*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 13 au 20 mai : semaine des “apéros vélo”

Avec l'arrivée des beaux jours, de nombreux groupes du GRACQ organisent des apéros vélo. Ces événements agréables et simples à mettre en place permettent aux membres de se retrouver et aussi de rencontrer un public plus large. Parler des valeurs et des missions de l'association, cela se passe souvent mieux autour d'un petit verre !

Auparavant disséminés tout au long de l'année, les apéros vélo seront cette fois rassemblés dans un calendrier défini : **la semaine des apéros vélo**. L'objectif est de pouvoir mieux communiquer sur cette initiative tant appréciée et de lui donner une

portée plus générale. La semaine des apéros vélo offrira aux nouveaux groupes une manière simple et conviviale de démarrer leur activité et permettra à chacun de retrouver une belle énergie après les mois de confinement et de contraintes que nous avons connus.

Du 13 au 20 mai, allez à la rencontre des bénévoles du GRACQ dans votre région, autour d'un apéro printanier. ♦

G. DE MEYERE

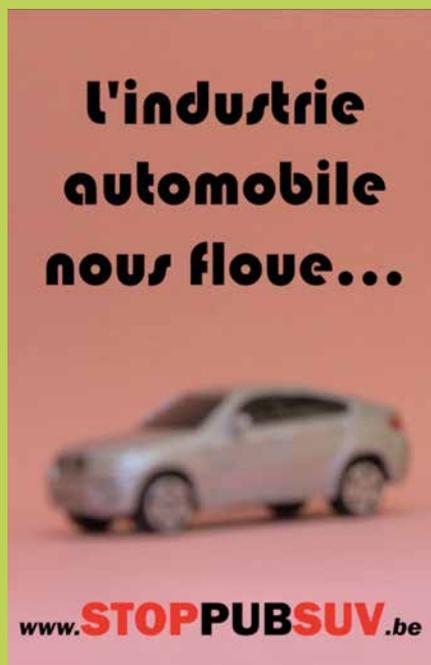
📄 **Infos à venir sur notre agenda :**  
[www.gracq.org/agenda](http://www.gracq.org/agenda)



## Stop pub SUV

L'impact de la publicité a des effets réels sur les comportements d'achat. Grâce à elle, le secteur automobile a fait exploser le nombre de SUVs sur nos routes en quelques années à peine. Pourquoi ce choix ? Parce que le SUV est le modèle qui offre aux fabricants la plus grande marge bénéficiaire. Bien sûr, ce n'est pas cette raison qui est communiquée dans les campagnes publicitaires.

Si nous voulons plus de sécurité routière, une meilleure qualité de l'air et une meilleure répartition de l'espace public, ce modèle de voiture plus lourd, plus grand, plus polluant et plus dangereux constitue un vrai problème.



## Festival En Roue Libre

Ces 25, 26 et 27 mars, l'équipe de bénévoles du GRACQ Watermael-Boitsfort vous propose une nouvelle édition du festival du voyage à vélo.

En préambule, le spectacle d'une conteuse qui, depuis son vélo installé sur scène, vous racontera le périple savoureux qui l'a emmenée de France jusqu'à Istanbul. Les 25 et 26 mars, les projections de films s'enchaîneront avec les ateliers permettant de découvrir comment préparer son premier voyage, partir avec des enfants, créer son carnet de voyage. Les plus jeunes ne seront pas oubliés, avec des activités qui leur sont réservées. Les stands d'associations et de voyageurs aideront à glaner les informations nécessaires à la concrétisation d'un rêve de voyage. ♦

📄 **et programme :** [www.enrouelibre.be](http://www.enrouelibre.be)

Un collectif d'associations dont le GRACQ a lancé une campagne demandant aux citoyens d'interpeler les ministres afin que la publicité automobile soit mieux régulée. Plus de 1 000 courriers ont été envoyés. Le collectif proposera aux ministres concernés de se rencontrer pour aborder ces questions préoccupantes. ♦

G. DE MEYERE

📄 <https://stoppubsuv.be>



© A. LERUSSE

## Bois de la Cambre : comment la voiture a modifié la philosophie du parc

**Avenue de Diane, avenue de Flore... Ces noms reviennent dans le débat sur les usages légitimes que devraient accueillir les voiries du bois de la Cambre. Doivent-elles être dédiées aux voitures, en appartenant à un système plus large d'infrastructures rapides, ou font-elles plutôt partie de l'expérience du parc, en constituant un réseau de balades et de flâneries ?**

Le débat est légitime dans les régimes que nos métropoles doivent arbitrer au regard de leurs défis actuels : pollution, îlots de chaleurs, inondations, étalement urbain. Mais au-delà des mutations contemporaines de Bruxelles, il convient peut-être de regarder en arrière quel est le dessin (et le dessein) initial du Bois de la Cambre (qui, rappelons-le, est tout sauf un bout de forêt sauvage) et d'évaluer si son aménagement originel résonne encore avec nos usages actuels.

### Rappels historiques

Conçu vers 1860, le projet est concomitant à deux parcs que sont le Bois de Boulogne à Paris et Central Park à New-York, dans un contexte de capitales "mondiales" qui rivalisent de grandes infrastructures mondaines. Ils sont tous structurés autour du concept très social d'espace de flânerie. Ils se dessinent "autour" de généreuses "voies carrossables" de déambulations : tracés sinueux, boucles revenant sur elles-mêmes et revêtement dédié à des attelages légers d'agrément.

On retiendra que la fonction de mobilité du parc est relayée dans sa périphérie. Les cavaliers pressés de rejoindre le grand



Central Park

large de la forêt de Soignes, reçoivent dans un second temps la petite allée cavalière et rectiligne à l'ouest.

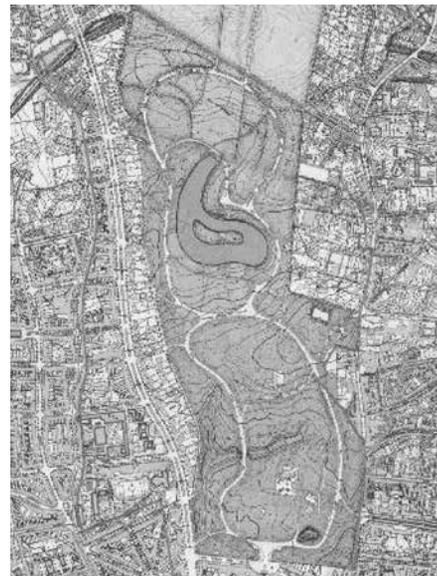
Si le parc a été pensé pour accueillir des voitures (hippomobiles) et offrait de fait une réelle voirie "partagée", c'est le gabarit de ses allées (20 m de large) qui laisse penser à tort qu'elles sont conçues comme une autoroute urbaine. Rappelons que les attelages de l'époque y roulaient au maximum à 10 km/h et non pas à 50 km/h. Aujourd'hui, certains revendiquent le politiquement correct et affirment que "les voies rapides n'empêchent pas les piétons de venir". Certes... mais si

cela n'empêche pas de passer, ça retire toute l'essence d'un parc : balader son chien, lâcher la main de son enfant ou lui apprendre à faire de la trottinette, pouvoir discuter avec un ami sans avoir à hausser la voix. Bref, ce qui fait que le parc est bel et bien une destination métropolitaine et non pas une succession de petites parcelles anecdotiques de pelouses ou de morceaux de forêt entrecoupés par des voies rapides motorisées.

### Les caractéristiques du parc

Le premier aspect qui légitime une place centrale du piéton et, par extension, une mobilité douce sur les voies, c'est le projet de paysage composé "depuis" les grandes voies qui offrent et surplombent un circuit de tableaux successifs : les perspectives sur les vallons puis sur le lac.. L'arrivée de voies rapides motorisées fin XX<sup>e</sup> siècle et le renvoi des piétons dans les "sous-bois" retourne le fonctionnement structurel du parc.

Le second aspect, c'est que le projet de grande voie du parc est caractérisé par ce qu'il a réussi à offrir, avec un minimum de terrassement, le confort d'une voie plane qui surplombe le relief très onduleux du reste du bois. C'est un des comforts qui fait que lorsque les voies sont piétonnisées (pendant le confinement ou le weekend) les piétons reviennent massivement sur les voies planes.



Plan du Bois de la Cambre



## Reclaim the park

C'est précisément pour rappeler la vocation de parc du Bois de la Cambre que s'est formé le collectif *Reclaim the park* à l'été 2020, en plein confinement. C'est autour d'une revendication unique – un parc fermé à la circulation motorisée et complètement ouvert à la mobilité active, à la détente et aux loisirs – que s'organisent une série d'évènements festifs.



Les bénévoles du GRACQ lors d'une visite de terrain "itinéraires du Bois de la Cambre" – 2021

Au sein du collectif, se trouvent des organismes citoyens aux intérêts divers : mobilité, urbanisme, environnement, qualité de l'air, sécurité routière ou encore protection de la nature. Pourtant, le débat a régulièrement été réduit dans la presse à une dualité bien commode : les automobilistes vs les cyclistes.

Car la menace d'un retour en arrière plane, la commune d'Uccle réclamant la réouverture au trafic motorisé d'une plus grande partie du bois. Sans aucune proposition permettant de soutenir une vision à plus long terme pour ce parc en cœur de ville.

## Des itinéraires vélo peu adaptés

Le point de vue est certes réducteur, mais il est néanmoins certain que le Bois de la Cambre revêt un intérêt tout particulier pour les déplacements à vélo.

Le Bois de la Cambre et ses chaussées aux allures autoroutières constituent en effet une barrière urbaine difficilement franchissable à vélo. Par le passé, plusieurs itinéraires cyclables ont été imaginés pour traverser le bois et relier entre

elles les communes riveraines : un tracé nord-sud, et quatre tracés est-ouest. À l'exception notable d'une partie de l'itinéraire nord-sud, tous ces itinéraires évitaient soigneusement les boucles automobiles et leur trafic dense. Mais les chemins sélectionnés s'avéraient bien peu praticables, si ce n'est pour les amateurs de VTT : revêtement non-asphaltés boueux à la moindre pluie, nombreuses bordures, pavés dignes d'un Paris-Roubaix, dénivelé prononcé, visibilité réduite et absence de continuité... L'aménagement de ces sentiers pour rendre les itinéraires fonctionnels restait en outre purement hypothétique, le Bois étant classé et désigné zone Natura 2000.

Une situation ironique au regard des larges voies asphaltées, lisses et au relief doux sur lesquelles les cyclistes ne parviennent pas à trouver leur place. Un timide premier pas est accompli avec le réasphaltage des voies automobiles en 2014 : des pistes cyclables sont marquées sur certains tronçons. Mais le parc reste, encore et toujours, sous domination automobile.

La fermeture partielle du bois au trafic motorisé change pourtant la donne. Les sections GRACQ d'Ixelles, Uccle, Bruxelles-Ville et Watermael-Boitsfort reprennent les cartes et envisagent de nouveaux tracés, empruntant cette fois les routes désormais interdites – ou partiellement interdites – au trafic motorisé.

Un repérage sur le terrain, destiné à affiner les propositions, démontre toutefois que des problèmes subsistent là où l'accès automobile est maintenu (axes à 50 km/h, accès carrossables au bois et poches de parking automobile préservées au sein du bois).

Les propositions formulées par le GRACQ afin de faciliter l'accessibilité du bois pour les modes actifs restent lettre morte, et la situation semble figée sur le terrain. Et bien que l'aspect mobilité soit crucial pour les cyclistes, le GRACQ ne perd pour autant pas de vue les enjeux plus larges qui animent le débat d'un parc avec ou sans voitures.

A. MUSSCHE (PAGE DE GAUCHE)

F. CUIGNET (PAGE DE DROITE)



Rassemblement "Reclaim the Park", en 2020

## Transformation de l'A12 : pour un véritable projet urbain



**N**ovembre 2021. La ministre bruxelloise de la Mobilité Elke Van den Brandt annonce ce que sera le futur de l'A12. L'actuelle autoroute qui charrie quotidiennement des milliers de voitures en plein cœur de Schaerbeek doit faire place à un boulevard urbain comprenant des espaces pour les cyclistes et les piétons. Une vision qui s'inscrit dans la volonté plus large de construire un Bruxelles plus durable.

Suite à cette annonce, le secrétaire d'État à l'Urbanisme Pascal Smet a immédiatement déclaré qu'il refuserait le permis. La raison officielle ? L'absence de parking de transit et la réduction de l'autoroute à une voie de circulation. Mais un parking de transit à cet endroit ne sera pas d'une grande utilité tant qu'on n'aura pas réalisé de ligne de tram et cette ligne ne pourra pas être installée tant qu'on maintient à l'identique le nombre de voies de circulation. La solution proposée – convertir les milliers d'emplacements de stationnement de la plaine du Heysel en *Park & Ride*<sup>1</sup> – a donc bel et bien du sens. Il est de plus erroné d'affirmer que le trafic motorisé ne bénéficiera plus que d'une bande de circulation en direction de Bruxelles : les deux voies de l'avenue du Parc Royal ne se trouvent pas affectées par le projet.

Construire une vision commune de la ville nécessite de la part du gouvernement bruxellois un véritable travail d'équipe. Le cloisonnement des compétences auquel nous assistons aujourd'hui conduit à une polarisation du débat tout aussi stérile que paralysante.

De nombreuses associations, dont le GRACQ, ont écrit une lettre ouverte pour rappeler que l'intérêt des Bruxellois passait devant ces conflits internes au sein d'un même gouvernement.

F. CUIGNET

## Un rond-point Montgomery plus sûr

La réorganisation du rond-point Montgomery à Woluwe-Saint-Pierre était attendue de longue date par les cyclistes. C'est que la traversée de ce rond-point à quatre bandes de circulation nécessite une bonne dose de courage ! Les modifications proposées restent toutefois légères, car le projet ne fait pas l'objet, pour le moment, d'une demande de permis d'urbanisme.

Le rond-point est désormais organisé sur trois bandes de circulation. Les cyclistes ont l'opportunité de franchir le rond-point soit en empruntant l'anneau central avec la circulation motorisée (des logos vélos ont été ajoutés et les entrées et sorties sont davantage sécurisées), soit via les latérales à l'extérieur du rond-point (dans les deux sens de circulation). Des traversées ont été aménagées entre ces latérales, mais les cyclistes sont tenus de cé-

der le passage à chacune d'entre elles. Il ne s'agit pas de pistes cyclables à proprement parler : ces latérales continuent d'accueillir un trafic purement local.

Sur le réseau structurant vélo, il est certain que les cyclistes attendent plus que du bricolage... Il est toutefois difficile de prévoir à quel terme un réaménagement complet du rond-point pourra être envisagé, au vu des nombreuses contraintes qui pèsent sur le dossier et des enjeux multiples (axe

roucier principal, réseau vélo structurant, présence du tram, perspectives urbanistiques, verdurisation...). Le GRACQ accueille donc favorablement ces mesures, qui permettent d'améliorer sensiblement et à court terme la sécurité de l'ensemble des usagers.

F. CUIGNET





## Belliard sur trois bandes... ou pas !



**M**ai 2019. C'est en grande pompe que sont inaugurées les pistes cyclables de la rue Belliard. En guise de pistes, il s'agit de marquages au sol de part et d'autre de la rue, séparés du trafic par des blocs de béton. Temporaire, l'aménagement devait permettre de mesurer, durant deux ans, l'impact de la réduction de cinq à quatre bandes de circulation.

Mai 2021. Le test arrive à son terme, mais les nouveaux plans qui sont élaborés révèlent des problèmes majeurs : l'espace

recupéré permet tout juste de réaliser des pistes cyclables, mais pas d'élargir les trottoirs pourtant étroits ni de verduriser l'axe. L'absence de continuité n'est pas résolue : cyclistes et piétons sont censés partager, à certains endroits, un même espace étroit sans réelle protection vis-à-vis du trafic motorisé.

Pour le GRACQ, les compromis acceptables dans le cadre d'un projet temporaire le sont bien moins lorsqu'il s'agit d'investir dans un réaménagement définitif, ou à tout le moins pensé pour plusieurs décennies !

Le projet est également jugé trop peu qualitatif par l'Urbanisme. Pour disposer d'une plus grande marge de manœuvre, Bruxelles Mobilité envisage un nouveau projet dans une configuration à trois bandes de circulation. Pour en vérifier la faisabilité, un nouveau test prévu afin de mesurer l'impact sur la fluidité du trafic automobile (notamment sur la petite ceinture).

Mais à la veille de sa mise en œuvre, le test est annulé : la Ville de Bruxelles craint le télescopage du test avec la mise en application de son nouveau plan de circulation dans le Pentagone, au mois d'août. Si officiellement on évoque un "report", aucune date n'a encore été avancée pour la relance du projet.

Une situation que le GRACQ déplore, car tout délai supplémentaire laisse perdurer une situation temporaire peu satisfaisante. Notre association restera donc attentive aux suites de cette décision.

F. CUIGNET

**1** Découvrez ces trois articles en intégralité sur notre site

## L'air que nous respirons

**15000** litres d'air emplissent nos poumons chaque jour. La qualité de celui-ci est une préoccupation de nombreux citoyens, principalement dans les grandes villes. À Bruxelles, entre octobre 2020 et octobre 2021, l'asbl Les chercheurs d'air et Bruxelles Environnement ont mesuré la concentration en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dans toute la Région. Pour y parvenir, 134 capteurs ont été placés aux fenêtres de citoyens volontaires, d'universités, de crèches...

Les résultats ne sont pas bons. La nouvelle recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en matière de NO<sub>2</sub> est dépassée dans toutes les écoles bruxelloises où des mesures ont été faites, parfois de plus de quatre fois (>40 µg/m<sup>3</sup>, microgrammes par mètre cube). Un résultat d'autant plus inquiétant que les conditions étaient particulièrement favorables en raison de l'activité réduite suite aux mesures sanitaires corona.

En 2019, 61 % des émissions totales de NO<sub>2</sub> provenaient du trafic routier en Ré-

gion bruxelloise. Apporter des solutions structurelles en matière de mobilité active est donc essentiel. Objectiver ce phénomène et avoir des données chiffrées est un levier utile pour sensibiliser la population et pour convaincre les autorités politiques d'agir pour assurer aux citoyens une meilleure qualité de l'air, et donc une meilleure santé.

G. DE MEYERE

**1** [www.leschercheursdair.be](http://www.leschercheursdair.be)



# Quand les ateliers vélo se rencontrent

Le retour des beaux jours augure plus de cyclistes sur les routes. Avant de remonter en selle, un entretien ou une petite réparation s'impose. Alors que les vélocistes croulent sous le travail, plusieurs ateliers vélo fleurissent çà et là en Wallonie et à Bruxelles.

Le GRACQ a organisé un "Labo d'idées" pour mettre différents ateliers vélo en relation et aborder diverses questions : quelle

législation encadre ces ateliers associatifs ou citoyens ? Est-il pertinent de créer un réseau de ces initiatives ? Comment encourager de nouvelles personnes à s'engager dans cette voie ? Sept intervenants étaient conviés au colloque. À Nivelles, l'Atelier Nomade a été mis en place par des bénévoles du GRACQ et le service prévention de la commune. À Liège, CycloLibre est le petit nouveau de la cour. Ils partagent avec nous leur vision de l'atelier vélo.



CYCLOLIBRE	ATELIER NOMADE
<b>Participer à ce Labo d'idées organisé par le GRACQ vous a-t-il été utile ?</b>	
Oui. Le débat autour des vélos électriques (VAE) était fort intéressant : est-ce notre cible ? Comment se former ? Un tiers des vélos de nos entretiens sont des VAE, mais leurs problèmes sont rarement électriques.	Les intervenants ont tous amené leur pierre à l'édifice. J'ai particulièrement aimé découvrir les ateliers vélo de chacun, avec leur propre histoire et leurs spécificités. L'aspect le plus réjouissant du colloque reste néanmoins ce qui peut en découler. C'est une première étape vers un groupe de travail entre différents ateliers. Il sera intéressant de voir comment faire évoluer ce projet plus loin avec tout ce partage des connaissances.
<b>Quelles sont les spécificités de votre atelier ?</b>	
Les vélos modernes s'écartent de la "vélonomie" : leurs propriétaires sont souvent démunis face aux freins à disque hydrauliques, aux vélos connectés, aux câbles dans le cadre... Le vélo se complexifie au fil des ans. Notre rôle est d'aider les personnes à reprendre le contrôle ! Nous cherchons donc la meilleure formule pour développer une dimension "auto-réparation" sur Liège. Par ailleurs, nous sommes passionnés de voyages à vélo et nous allons bientôt proposer des bagages spécialisés à la location : bike-packing, sacoches, remorques...	Nous proposons des ateliers aux quatre coins de Nivelles. Cela nous permet de toucher différents publics directement dans les quartiers. Ça intrigue les curieux. De la sorte, nous connectons aussi les différents quartiers de la ville. À l'heure actuelle, nous sommes toujours petits mais nous savons que le public cible est présent car Nivelles est une ville étudiante.
<b>Qu'est-ce qui vous plaît dans le concept d'atelier vélo ?</b>	
C'est très gratifiant d'arriver à donner une deuxième vie à des vélos "perdus", d'expliquer à quelqu'un comment changer ses plaquettes de frein ou comment gonfler ses pneus à la bonne pression. C'est notre petit apport à la lutte contre la culture du prêt-à-jeter et de l'obsolescence programmée !	Avant tout, aider les gens. Pour certains, réparer un vélo répond à réel besoin. Le sourire des visiteurs après la résolution du problème fait chaud au cœur. On en retire beaucoup de satisfaction. Le plaisir vient aussi de la transmission du savoir et de l'échange sur une même passion. On retrouve une vraie dimension sociale.
<b>Quels sont les retours ?</b>	
Nous avons énormément de retours positifs, sans faire de réelle promotion. Le vélo bouge beaucoup à Liège. Tout genre d'initiative est la bienvenue dans ce domaine. Dénicher la bonne pièce reste parfois difficile, des suites de la pénurie industrielle mondiale. Ça nous motive plus que jamais à récupérer et réparer !	L'engouement pour les ateliers est bien présent. Un quartier vient encore de nous solliciter pour qu'on y fasse escale. Dans l'ensemble, on arrive à toucher une centaine de personnes. Pour une première année, c'est motivant !

A. LERUSSE



# GENVAL

## Sécuriser les abords des écoles



Les grandes villes ne sont pas les seules à connaître les ennuis des pistes cyclables envahies de voitures en stationnement. À Genval, dans la rue du Vallon, aux abords du collège St-Augustin, cette situation problématique était quotidienne pour les élèves se rendant à l'école à vélo et pour les parents accompagnant leurs enfants.

Bernard Bourgois, coordinateur du GRACQ Rixensart, raconte : *“un papa d'élève qui désespérait de n'avoir aucune réponse – que ce soit de l'école, de la police, du conseiller mobilité – s'est adressé à moi après avoir eu connaissance de l'existence du GRACQ Rixensart dans le bulletin communal. Il cherchait une solution à ce problème récurrent.”*

Le groupe local a alors objectivé le problème en se rendant sur place aux moments d'entrée et de sortie des classes et en prenant une trentaine de photos qu'il a ensuite transmises aux personnes compétentes. Suite à cette action, la police a assuré une présence aux heures critiques et un marquage des peintures a été refait. Une rencontre avec la direction de l'école

était également prévue en vue de sensibiliser les parents d'élèves, mais celle-ci n'a pas encore été organisée par le conseiller en Mobilité de la commune.

*“Si le problème n'est pas encore entièrement résolu dans la rue du Vallon, les choses avancent dans une bonne direction”* précise Bernard Bourgois. *“C'est l'avantage de l'action d'un collectif : là où un citoyen seul peut vite se décourager et ne pas se sentir entendu, un groupe comme le nôtre dispose de plus de poids”.*

G. DE MEYERE

# LIÈGE

## Top et Flop 2021

Le GRACQ Liège a publié les tops et flops de l'année 2021 en matière de pratique du vélo dans la Cité ardente. Une manière à la fois intelligente et divertissante de faire le bilan de l'année écoulée et d'envisager celle qui vient.

Premier top : une pratique du vélo qui se diversifie. Le groupe local se réjouit d'avoir observé un nombre croissant d'enfants roulant à côté de leurs parents ou d'ados se rendant à l'école à vélo. La ville s'est également enrichie d'énergies nouvelles, comme celle de la *Piraterie – Masse critique féministe et Queer*, de l'atelier vélo *Cyclo Libre* ou encore de *dECOLAGE à vélo*, un service de transport scolaire dans le quartier de Grivegnée.

Autre top : la pratique du vélo comme outil de solidarité. Après les inondations qui ont largement touché la région liégeoise, de nombreux volontaires ont en-

fourché leur vélo pour apporter de l'aide ou participer à la distribution de vivre dans des quartiers accessibles.

Top encore : la mise en place de parkings vélos surveillés lors d'événements tels que le marché de Noël. Un signal important quand on connaît l'augmentation du nombre de vols de vélo à Liège.



Du côté des flops, citons pêle-mêle le manque d'ambition des autorités publiques et le manque de liaisons cyclables (à l'heure actuelle, la façon dont la ville de Liège compte atteindre 10 % de cyclistes en 2030 reste un mystère) ; la participation citoyenne peu encouragée par la Ville ; ou encore le fait qu'il faut souvent attendre des faits graves (accident ou agression) pour faire avancer les dossiers, même lorsqu'ils sont simples.

Retrouvez d'autres tops et flops sur le blog du GRACQ Liège !

<http://liege.gracq.org>

## SUR LE TERRAIN

## NIVELLES

### Bientôt un Cyclo parc à Nivelles ?



Cyclo park, à Londres

Et si l'on offrait aux jeunes un espace de rencontre où pratiquer le vélo en transformant des terrains inoccupés en Cyclo parc? C'est le projet à la fois simple et audacieux mené actuellement par le GRACQ Nivelles.

Patrick De Jamblinne, membre du GRACQ à l'origine du projet, a contacté pour cela plusieurs promoteurs immobiliers présents sur le territoire communal pour leur faire part de cette idée, en précisant qu'il s'agissait d'une occupation temporaire ne nécessitant que peu d'aménagements (juste créer une piste vélo et quelques butes sur le terrain). Objectif : avoir un circuit sécurisé de deux-trois kilomètres sur un terrain de quelques hectares.

Les réponses des promoteurs sont généralement positives : développer à peu de coût un projet sportif et social sur la commune n'est pas mauvais pour leur image. Sans surprise, les associations parascolaires et les associations cyclistes répondent également favorablement.

Pour le GRACQ Nivelles, cela permettra de développer l'esprit du vélo auprès des plus jeunes, de leur mettre "les pieds sur les pédales et la tête dans les étoiles", mais aussi d'envisager un aspect plus social et convivial : trouver des animateurs pour y donner des cours, organiser des événements, de la sensibilisation, fournir un service réparation de vélo... En outre, cela pourrait également convaincre les promoteurs immobiliers d'intégrer davantage la mobilité active dans leurs projets.

G. DE MEYERE

## MONS

### 16 enquêtes publiques et un règlement communal modifié

À côté des actions de terrain visant à sensibiliser les citoyens à la pratique du vélo, les groupes du GRACQ sont également en dialogue étroit avec les autorités communales pour faire avancer les choses. À Mons, où la ville s'est lancée dans un ambitieux maillage cyclable, le groupe local du GRACQ s'assure que les projets immobiliers sont bien compatibles avec cette ambition. Des parkings vélo de qualité sont-ils prévus ? Le sont-ils en suffisance ?

Le GRACQ Mons s'est penché ces derniers mois sur pas moins de seize enquêtes publiques et a participé à des réunions d'information préalables, permettant un premier contact avec les porteurs de projets.

Dans un premier temps, les résultats étaient mitigés. Si certains projets étaient très satisfaisants, d'autres ne semblaient pas faire de distinction entre un local sécu-

risé pour les vélos et le local à poubelles de l'immeuble, d'autres encore présentaient des cavettes exigües pour y ranger les vélos... On était loin de répondre aux attentes de cyclistes réguliers.

Le GRACQ Mons profite donc des enquêtes publiques pour proposer, bien avant le premier coup de pelleuse, des aménagements raisonnables qui auront un impact à long terme sur la mobilité de la ville. Un travail fastidieux, mais qui porte ses fruits ! Un gros projet que le GRACQ Mons examine pour le moment montre d'ailleurs

un vrai changement de mentalité chez un promoteur très présent sur le marché, ce qui donne de l'espoir pour la suite.

En parallèle, le groupe local a également demandé que le règlement concernant l'octroi de permis d'urbanisme – trop susceptible à l'interprétation – soit modifié. Lors du dernier Conseil Consultatif du Vélo, l'échevine de la Mobilité a annoncé qu'un toilettage du règlement en question aurait lieu d'ici juin 2022 pour être adopté par le collège communal, et qu'il intégrerait la presque totalité des demandes du GRACQ Mons. Peu visible du grand public, cet accompagnement du GRACQ auprès des pouvoirs publics et de certains acteurs de la construction est un travail pourtant essentiel pour transformer le visage de la ville.

L. TOUSSAINT





## ANDENNE les impasses débouchantes



**D**emi-tour, c'est une impasse ! Vraiment ? Les panneaux F45 indiquant une impasse ont souvent été placés à destination des automobilistes uniquement. Il existe pourtant une alternative à cette signalisation : le panneau F45b

indiquant que l'impasse est débouchante pour les piétons et cyclistes ou cavaliers. Une précision utile pour les usagers actifs, mais aussi un message intéressant pour tous : *“à pied ou à vélo, il y a moyen de prendre des raccourcis”*.

Le GRACQ Andenne a identifié sur son territoire une quarantaine de panneaux à corriger et a obtenu l'accord de la commune pour les modifier en apposant des autocollants vélo/piéton (et, si applicable, cavalier), fournis par l'ASBL Tous à pied.

Le chantier a démarré en 2021 lors de la Semaine de la Mobilité par l'application du premier autocollant en compagnie de la conseillère en Mobilité de la commune. L'idée est de terminer ce travail avant le printemps pour qu'à l'arrivée des beaux jours, les piétons, les cyclistes et les cavaliers disposent de l'information correcte : oui, l'impasse débouche sur un sentier qu'ils peuvent emprunter. ♦

M. ROHL

## LA HULPE Points noirs et corridor cyclable

**D**ans le cadre du projet régional Wallonie cyclable, La Hulpe recevra une enveloppe maximale de 300 000 euros pour améliorer la sécurité des cyclistes sur son territoire. Au départ, la commune n'avait identifié qu'un court tronçon à transformer. Plus ambitieux, le GRACQ La Hulpe a soumis au Collège un tableau précis de tous les points noirs de la commune afin d'étoffer le dossier. Parallèlement à ça, un corridor cyclable sera bientôt créé, protégeant enfin les cyclistes sur le tronçon rapide de la Chaussée de Bruxelles.

*“Notre groupe local a seulement cinq ans, et nos relations avec la commune ont pas mal changé en quelques années”* se souvient Michel Pleeck, membre du GRACQ La Hulpe. *“Jusqu'en 2019, il y avait peu de dialogue. C'est le programme Wallonie Cyclable qui a vraiment fait bouger les choses”*.

Le groupe local a toujours travaillé de façon autonome en recensant les endroits où la sécurité des cyclistes n'est pas prise en compte. Les balades organisées par

le GRACQ La Hulpe sont pour cela très utiles : récréatives, elles permettent aussi d'acquérir une connaissance précise du terrain et de sensibiliser les participants aux missions du GRACQ. Ces balades ont aidé à compléter le tableau des points noirs qui a été remis au Collège et qui a été intégré au projet Wallonie cyclable. *“Initialement, le seul tronçon envisagé par la commune était la fin de la piste cyclable problématique partant de la gare et débouchant dangereusement sur un rétrécissement en virage, à hauteur de l'école des Lutins”* poursuit Michel Pleeck. *“Notre connaissance du terrain nous a permis de pointer d'autres endroits de la commune nécessitant une amélioration”*.

Les relations du GRACQ La Hulpe sont aujourd'hui très bonnes avec l'administration communale. C'est d'ailleurs cette relation de confiance qui a permis au groupe local d'intégrer les discussions et réunions sur place relatives à la création d'un corridor vélo entre La Hulpe et la frontière régionale. Le groupe local participe donc à l'élaboration de cette future piste séparée du trafic avec les pouvoirs régionaux, pro-

vinciaux et communaux. Une fois réalisé, le projet permettra de relier La Hulpe à Hoeilaart, où un autre corridor vélo (financé par la Région flamande, cette fois) mènera les cyclistes jusqu'à l'entrée de Bruxelles, à Boitsfort. ♦

G. DE MEYERE



*À cet endroit de la Chaussée de Bruxelles, la limitation de vitesse est de 70 km/h. La piste cyclable existante ne garantit tout simplement pas la sécurité des cyclistes, d'autant qu'elle sert de parking sauvage aux promeneurs du parc Solvay. Séparé du trafic, le corridor vélo actuellement à l'étude permettra de résoudre simultanément ces deux problèmes.*

# Frôlé à vélo : témoignage



**E**ncore une fois frôlé aujourd'hui sur une petite route de campagne de maximum trois mètres de large. J'ai entendu une voiture se rapprocher rapidement puis ralentir.

Je croyais que le conducteur du 4x4 attendrait le petit carrefour un peu plus loin : je rêvais. Après quelques fractions de seconde, j'entendis soudain son moteur rugir. Je crus qu'il allait me faire la peau. Tous mes muscles se figèrent. La sueur froide me coulait dans le dos. Il a mordu dans l'herbe en heurtant mon écarteur et en me frôlant.

*Cela vous laisse un goût âcre dans la bouche. Celui de la peur, celui de la colère, celui de l'impuissance. Ma main gauche (côté où il est passé) a tremblé pendant plusieurs heures après.*

*Certains automobilistes n'ont qu'une chose en tête : passer coûte que coûte, le plus vite possible. Ils n'ont qu'un principe : le cycliste doit tenir sa droite partout et en tous lieux et même se jeter dans les champs pour les laisser passer. Peu importe la distance entre son véhicule et le vélo, du moment qu'on a l'impression qu'il y a la place, on y va et on compte sur le rapport de force et la peur qu'il inspire.*

*Il y a quelques semaines j'étais en voiture derrière un cycliste sur une voirie aussi étroite : j'ai attendu patiemment un élargissement pour le dépasser sans klaxonner, sans le talonner, cela a duré un kilomètre, peut-être 3 minutes. Je sais ce que c'est le vélo, mais combien sont dans mon cas ?*

J.P Jacobs

## Le mot du GRACQ

Nous sommes régulièrement contactés par des cyclistes au sujet de plaintes déposées auprès de la police suite à une mise en danger lors de leurs déplacements.

Malgré que certaines de ces mises en danger, principalement le non-respect de la distance latérale minimale par des véhicules, sont attestées par des enregistrements de caméras, les plaintes sont presque systématiquement classées sans suite par les parquets concernés s'il n'y a pas de dommages corporels.

Suite au classement sans suite d'une plainte d'un de nos membres, mis en danger par un poids lourd, nous avons écrit aux ministres en charge de la police, la justice et la mobilité pour leur faire part de notre préoccupation et pour demander la réouverture du dossier vu la gravité des

faits. Suite à cette intervention, le dossier a été rouvert.

Sur le terrain, nos membres mènent très régulièrement des campagnes de sensibilisation pour rappeler les règles du code de la route lorsqu'on dépasse un vélo, notamment au moyen de frites en mousse accrochées au porte-bagage, rendant visible la distance latérale minimale à respecter.

L'annonce d'un plan fédéral de sécurité routière et la mise en place d'un parquet national pour la sécurité routière prévue en 2022 reflètent par ailleurs la récente prise en compte de cette problématique. Nous espérons que cette volonté se traduira rapidement par une amélioration de la situation des usagers vulnérables sur nos routes.



## DROITS DES CYCLISTES : QUELQUES RAPPELS UTILES

- > La distance latérale minimale de dépassement est de 1 mètre (1,5 mètre hors agglomération).
- > Contrairement à une idée fort répandue, vous ne devez pas "tenir votre droite". En serrant les voitures en stationnement, vous risquez l'emportierage.
- > Vous avez le droit de rouler à deux de front, sauf là où le croisement n'est pas possible. Hors agglomération, vous devez vous remettre en file à l'approche d'un véhicule venant de derrière (règle non applicable pour les groupes de cyclistes d'au moins quinze personnes qui peuvent circuler en permanence à deux de front sur la chaussée).



## De grands progrès outre-Manche

Depuis le 29 janvier 2022, les cyclistes en Angleterre jouissent de nouveaux droits : rouler au centre de leur bande de circulation sur des routes "calmes", dans le "trafic lent" et à l'approche des carrefours ou des rétrécissements de chaussée, mais aussi se tenir à au moins 0,5 m du bord du trottoir sur des routes "très fréquentées" ou "à haute vitesse". En ce qui concerne les voitures stationnées le cycliste est autorisé à garder "la largeur d'une portière ou 1m". L'automobiliste est lui clairement invité à pratiquer le dutch reach pour sortir de son véhicule, c'est-à-dire à utiliser le "bras du changement de vitesse" pour ouvrir sa portière.

En matière de dépassement, l'automobiliste doit laisser aux cyclistes un espace de sécurité d'au moins 1,5 m sur des voiries à 50 km/h.

Sur les espaces partagés, on demande aux cyclistes de ne pas dépasser les piétons de près ou à grande vitesse, de se signaler, de se rappeler que les marcheurs peuvent être sourds, aveugles ou malvoyants et de ne pas dépasser un cheval par sa gauche (= droite chez nous). Des associations comme Cycling UK ou Sustans saluent la reconnaissance des spécificités du vélo et l'introduction d'une hiérarchie claire de respect des usagers de la route (du plus faible au plus fort). En 2020, 16 000 personnes avaient soutenu

ces changements lors d'une consultation publique. C'est donc un vrai changement de mentalité qui s'opère chez nos voisins britanniques.

À noter toutefois que certaines de ces nouveautés ont le statut de recommandation et non d'obligation et qu'aucun rafraîchissement des connaissances ne sera imposé aux conducteurs qui ont déjà leur permis. Les autorités misent surtout sur une campagne publicitaire de 500 000 £ pour informer le public.

L. GOFFINET



## Pourquoi les cyclistes Afro-Américains sont-ils sous-représentés ?



Le vélo est un outil d'émancipation et d'égalité. Pourtant, rares sont les pays pouvant se targuer d'avoir une communauté cycliste homogène, que ce soit au niveau du genre, de l'origine sociale, ou de l'appartenance ethnique.

Récemment, Nathan Cardon, professeur d'histoire américaine à Birmingham (UK) s'est penché sur ce manque de diversité aux États-Unis (86 % des cyclistes américains sont des hommes blancs<sup>1</sup>) et a analysé les origines historico-politiques d'un tel constat.

Dans les années 1890, les États conservateurs du Sud ont connu une révolution cycliste notable. En cause : la démocratisation du vélo. Les instances ont alors investi dans des infrastructures adaptées. À l'époque, la topologie douce et le climat tempéré des États du Sud laissaient présager le meilleur. Le vélo allait s'imposer comme le mode de transport phare !

Selon Nathan Cardon, cette démocratisation permettait de surcroît à la communauté noire d'éviter les transports publics et les lois de ségrégation raciale qui y étaient appliquées. Elle symbolisait l'extension des libertés dans une Amérique raciste. Mais la popularité croissante du vélo dans ces États va connaître une chute brutale. La société suprémaciste blanche des États-Unis ne va pas supporter l'essor de la communauté noire. Dès lors, tout est mis en œuvre pour saper la culture cycliste noire.

La hausse des prix dans le secteur, une guerre des modes meurtrière, des contrôles policiers intempestifs étaient autant de moyens mis en place pour dissuader jusqu'aux cyclistes les plus téméraires. À cela s'ajoute l'arrivée d'une nouvelle technologie, onéreuse et donc inaccessible aux classes les plus modestes : la voiture. Symbole de l'avenir et de la modernité, elle sera aussi celui de l'institutionnalisation du racisme dans la mobilité.

Aujourd'hui, des collectifs tentent de faire résonner la voix des cyclistes afro-américains victimes de racisme sur les routes. Aux USA comme partout ailleurs, le secret d'une mobilité active demeure dans l'inclusivité.

A. LERUSSE

Source : *American cycling, as a racism problem*, N. Cardon, *Washington Post*, 16/11/2021

<sup>1/</sup> USA Cycling



# Baromètre cyclable wallon : les résultats



13 500 personnes ont participé au Baromètre cyclable wallon du GRACQ en novembre dernier. Peut-être y avez-vous répondu vous-même ? Les résultats vous sont livrés ici. S'il ne s'agit pas d'un audit cyclable mené par des professionnels mais bien d'un baromètre basé sur le ressenti des répondants (principalement cyclistes), les résultats obtenus permettent toutefois de dresser le tableau d'une Région qui a encore beaucoup à faire pour encourager les déplacements à vélo.



À l'instar de la France et de la Flandre qui le font depuis plusieurs années, le GRACQ a lancé son premier "baromètre cyclable", c'est à dire une grande enquête de satisfaction sur les politiques cyclables communales en Wallonie.

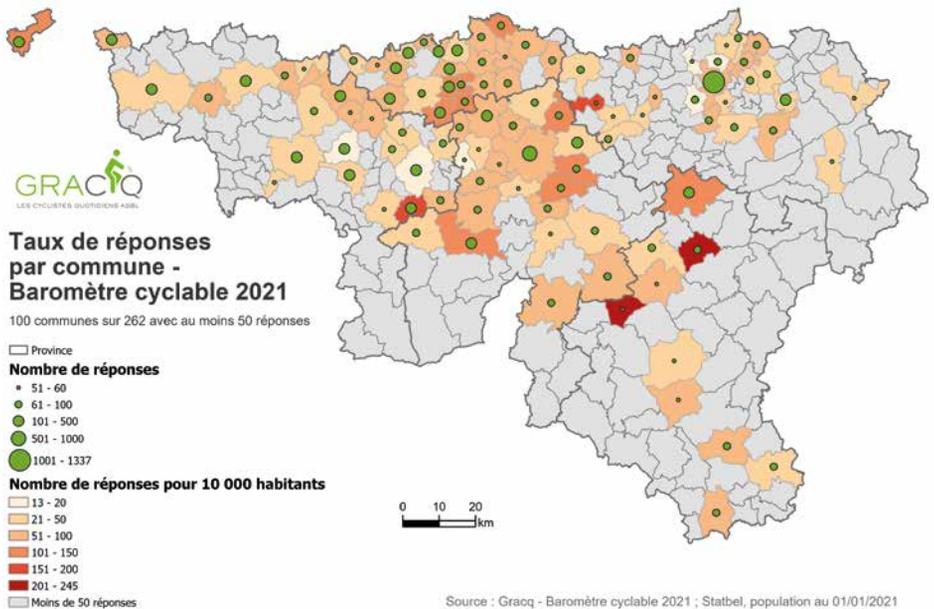
Le but d'un tel outil n'est pas seulement de mettre en avant les points forts et faibles de chaque commune en matière de politique cyclable, mais aussi de créer une émulation entre elles grâce aux classements qu'il propose (entre communes de tailles comparables bien sûr). Un baromètre de ce type avait déjà été organisé en 2019 sur la ville de Liège par le groupe local du GRACQ.

La méthodologie de notre baromètre est la même que celui de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) en France<sup>1</sup>. Cela permet de comparer nos villes et communes wallonnes à des entités françaises de même taille.

## Méthodologie de l'enquête en ligne

Du 1<sup>er</sup> au 31 novembre 2021, 13 500 réponses valides ont été enregistrées pour la phase "sondage" du baromètre wallon, via un questionnaire en ligne. Un peu plus de 12 500 personnes qui se déplacent à vélo ont pu donner leur sentiment personnel sur le vélo dans leur commune via 26 questions, classées en 5 thèmes, et 10 questions sur leur profil cycliste.

Les réponses à ces 26 questions ont permis de calculer, pour chaque formulaire rempli, une note moyenne (entre 1 et 6) pour les communes évaluées. Principalement celles où la personne circule à vélo.



Les non cyclistes pouvaient également répondre au questionnaire. Au total, ils furent 1 000 à répondre. On leur demandait simplement les raisons pour lesquelles ils ne se déplaçaient pas à vélo.

Pour qu'une commune soit prise en compte dans le classement du baromètre cyclable, la condition *sine qua non* était de récolter au moins 50 votes (seuil statistique pour qu'un échantillon soit considéré comme significatif et représentatif d'une population). Sur 262 communes wallonnes, 100 y sont arrivées.

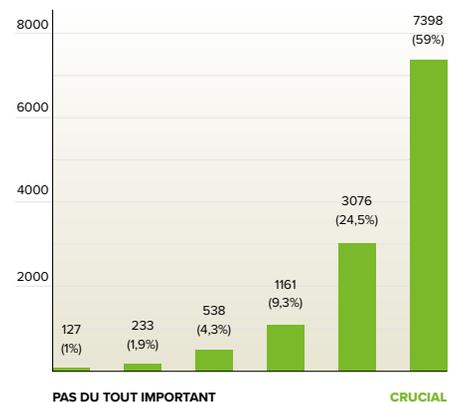
## Quelles sont les attentes des cyclistes wallons en matière de politique vélo locale ?

Les 12 500 cyclistes sondés ont clairement exprimé trois attentes principales :

- > un réseau cyclable continu (82,5 %) ;
- > un réseau cyclable entretenu (58,3 %) ;
- > un réseau cyclable rapide et direct (45,8 %).

Le stationnement adapté est aussi plébiscité par 1/3 des répondants, tandis que la limitation des vitesses des véhicules motorisés séduit 30 % de notre public cible.

À la question "Est-ce qu'être séparé de la circulation motorisée est important pour moi ?", 93 % des cyclistes trouvent cela relativement important (59 % même crucial).



RESSENTI GÉNÉRAL



SÉCURITÉ



CONFORT



IMPORTANCE DU VÉLO



STATIONNEMENT

<sup>1/</sup> <https://barometre.parlons-velo.fr/>

## FREINS AU VÉLO

→ Pas assez d'aménagements cyclables	54%
→ Je ne me sens pas en sécurité à vélo	52%
→ Trop de véhicules motorisés	36%
→ J'habite trop loin de mon lieu de travail/études	32%
→ Vitesse des véhicules motorisés trop élevée	30%
→ Mauvaises conditions météo	27%
→ Le relief	25%
→ Je n'ai pas de vélo	19%
→ Je préfère utiliser ma voiture	18%
→ Complicé d'amener des enfants à l'école à vélo	15%
→ Peur de me faire voler mon vélo	15%
→ Pas de douche sur mon lieu de travail	12%
→ Raisons de santé	11%
→ Je n'aime pas le vélo	8%
→ Trop lent	6%
→ Pas possible de prendre le vélo dans les transports en commun	6%
→ Je préfère utiliser les transports en commun	4%
→ Trop de pollution	3%
→ Je ne sais pas faire de vélo	3%
→ Coût élevé	3%
→ Faire du vélo est mal perçu dans mon entourage professionnel et/ou personnel	0%

### Quelles sont les attentes des non cyclistes en matière de politique vélo locale ?

Ci-dessus, le tableau indique les freins mentionnés par les 1 000 personnes sondées qui ne pratiquent pas le vélo en Wallonie.

On voit clairement que dans le "top 5" des obstacles au vélo quatre freins se situent du côté de la sécurité routière : pas assez d'infrastructures cyclables et des véhicules motorisés trop rapides/nombreux. On trouve ensuite des facteurs non modifiables facilement (distance, météo, relief, santé).

>4,6	A+	Excellent
4,3-4,6	A	Très favorable
3,9-4,3	B	Favorable
3,5-3,9	C	Plutôt favorable
3,1-3,5	D	Moyennement favorable
2,7-3,1	E	Plutôt défavorable
2,3-2,7	F	Défavorable
<2,3	G	Très défavorable

## APPRÉCIATION GLOBALE

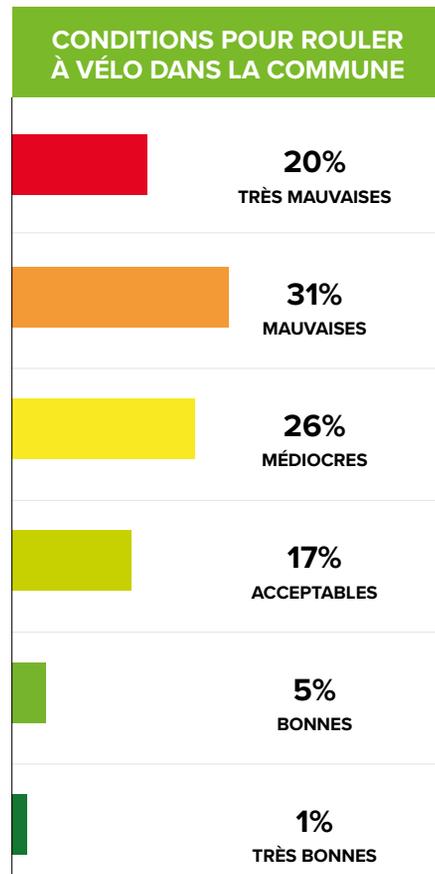
# 2,8 = E

### Synthèse globale des avis exprimés

Pour **mieux visualiser** le score global et celui de chaque commune, nous avons adopté cette échelle avec une lettre et un code couleur (plus la note est basse, plus on tend vers le rouge).

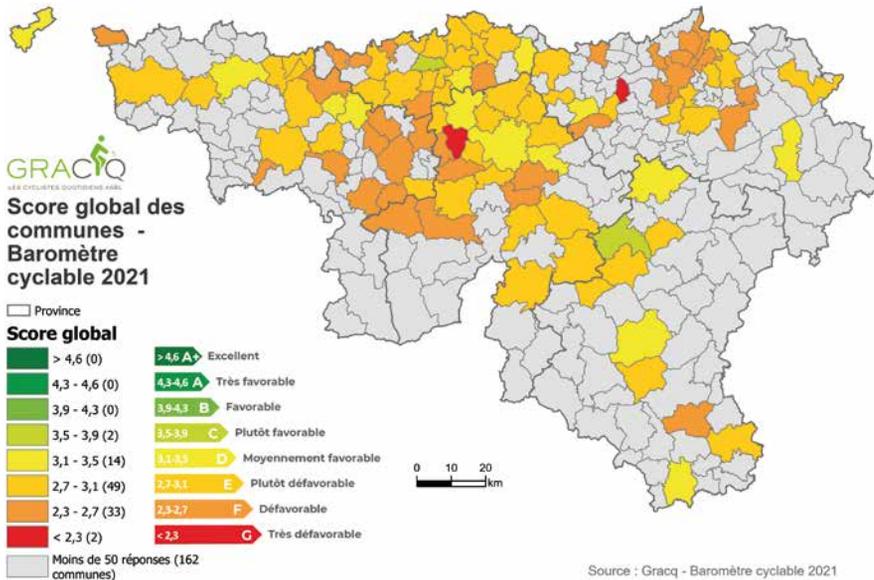
Si l'on prend en compte les **12 500** votes sur l'ensemble du territoire wallon (262 communes) la note moyenne est de **2,8** ce qui met **globalement la Wallonie à E** = "climat plutôt défavorable au vélo" sur notre échelle.

Si l'on analyse les réponses à la question de synthèse qui clôturait notre sondage, **l'opinion générale des cyclistes wallons sur le vélo à l'échelon local** en Wallonie est résumée par ce graphique :



Seuls **6 %** des Wallons trouvent **bonnes ou très bonnes** leurs conditions de circulation à vélo, et **17 % acceptables**. Ce diagnostic global est très sévère et situe la Wallonie assez loin d'une terre idéale pour les déplacements à vélo...

L'opinion des cyclistes change-t-elle selon la fréquence d'utilisation du vélo ? Très peu en fait. Les cyclistes occasionnels sont un peu plus sévères que les cyclistes quotidiens, surtout sur la sécurité, mais sans vraiment bouleverser la moyenne globale (2,7 versus 2,85). Les réponses filtrées selon le genre des répondants ne changent quasiment pas la moyenne globale non plus (2,78 versus 2,84). Les femmes se montrent aussi surtout plus sévères sur la sécurité.



## Classement des communes

Les scores moyens par commune varient bien entendu autour de la moyenne globale. Leur répartition est illustrée sur cette carte qui reprend les 100 communes ayant obtenu 50 réponses (au moins) à notre baromètre (ci-dessus).

Un premier constat s'impose : il n'y a pas de commune "championne" du vélo en Wallonie. Aucune d'elle n'atteint en effet les meilleures notes (A+, A, B) que l'on peut voir chez nos voisins (France, Flandre, Allemagne...).

On retrouve juste deux communes (Ottignies-LLN et Marche-en-Famenne) qui sortent du lot et se classent C "plutôt favorables" au vélo. Ensuite 14 autres communes qui se classent D "moyennement favorables". On retrouve ensuite 50 communes classées E "plutôt défavorables" et 32 communes F "défavorables".

Deux communes ferment la marche et sont jugées G "très défavorables". Ces deux lanternes rouges ne sont certainement pas les dernières en Wallonie, car la plupart des communes qui auraient pu également se retrouver au bas du classement n'ont pas atteint 50 réponses.

Enfin, 162 communes ne sont pas dans ce rapport et sont en gris sur notre carte. Il s'agit pour la toute grosse majorité de

communes rurales faiblement peuplées, où la pratique du vélo est encore peu développée.

Comme il est peu pertinent de comparer dans un même classement des grandes villes et des communes rurales, qui n'ont ni les mêmes moyens, ni le même nombre de cyclistes potentiels, nous avons classé dans ces pages nos 100 communes wallonnes par catégories de taille de population :

CATÉGORIE DE TAILLE	COMMUNES ÉVALUÉES
> Plus de 50.000 habitants	9
> Entre 20 et 50.000 habitants	23
> Entre 10 et 20.000 habitants	43
> Moins de 10.000 habitants	25

## Communes wallonnes de plus de 50 000 habitants

Dans ce premier tableau des "grandes villes wallonnes" Namur émerge devant Tournai et Mons. Ces trois cités mènent une réelle politique vélo depuis un certain temps, même si la note finale ne fait pas vraiment apparaître de conviction flagrante chez les cyclistes qui y vivent.

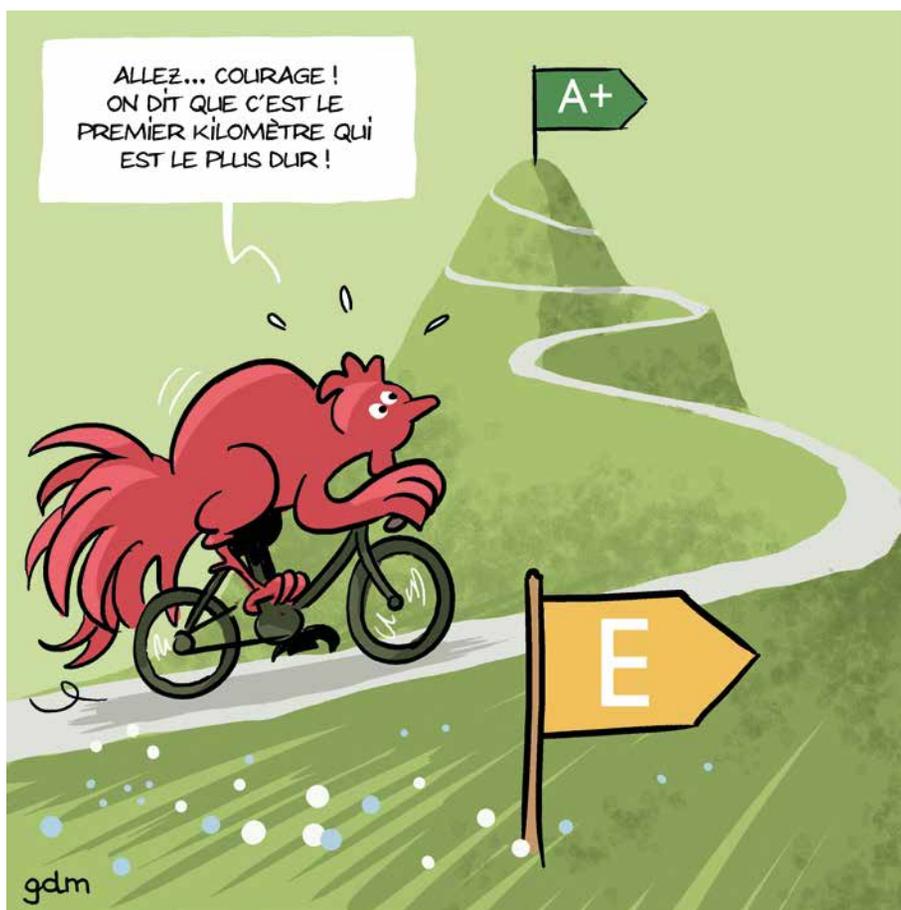
Nos deux grandes cités Liège et Charleroi sont, elles, au coude à coude et reçoivent une note assez médiocre, malgré les importants subsides reçus par la Ville de Liège au cours des dernières années... A noter que Charleroi a démarré beaucoup plus tard que son alter ego.

La Louvière et Mouscron, pourtant communes cyclables pilotes subsidiées de longue date, ne séduisent pas non plus leurs cyclistes, très critiques à leur égard. Verviers et Seraing débutent elles dans le domaine du vélo. Leur mauvais classement pourrait donc s'expliquer par un retard au démarrage en matière de politique cyclable communale par rapport aux autres grandes villes wallonnes.



## GRANDES VILLES

	RÉPONSES	POPULATION	NOTE	SCORE
NAMUR	596	111127	3,10	<b>D</b>
TOURNAI	231	68954	2,99	<b>E</b>
MONS	355	95568	2,92	<b>E</b>
LA LOUVIERE	105	80926	2,71	<b>E</b>
CHARLEROI	280	203376	2,67	<b>F</b>
LIEGE	1337	196623	2,67	<b>F</b>
MOUSCRON	393	58710	2,61	<b>F</b>
VERVIERS	193	55111	2,33	<b>F</b>
SERAING	93	64021	2,33	<b>F</b>



### Communes wallonnes entre 10 000 et 20 000 habitants

Le troisième tableau (voir page ci-contre), des “**petites villes wallonnes**” met à l’honneur Marche-en-Famenne, qui mène une politique cyclable de longue date. On y trouve notamment un “boulevard urbain” qui a redonné une vraie place aux cyclistes et aux piétons sur ce qui était autrefois une “autoroute urbaine”. Une réelle exception en province du Luxembourg.

On relèvera aussi l’excellente position de Comines-Warneton, en 3<sup>e</sup> position. Une commune wallonne située géographiquement... en Flandre, dont on sent l’influence sur la mobilité active. Cette commune a aussi été historiquement pionnière pour le vélo en Belgique francophone.



### Communes wallonnes entre 20 000 et 50 000 habitants

Dans ce second tableau (voir ci-contre), que l’on peut qualifier des “**villes de tailles moyennes**”, on note la percée de la commune universitaire d’Ottignies-LLN, reconnue pour sa politique cyclable de longue date, suivies par Gembloux et Ath, aussi reconnues dans le monde du vélo pour leurs efforts.

## VILLES DE TAILLES MOYENNES

	RÉPONSES	POPULATION	NOTE	SCORE
OTTIGNIES-LLN	273	31443	3,52	C
GEMBOUX	145	26014	3,41	D
ATH	101	29311	3,21	D
CHAUDFONTAINE	57	20860	3,08	E
ARLON	82	29858	2,87	E
RIXENSART	143	22651	2,86	E
BRAINE-L'ALLEUD	236	40168	2,83	E
WAVRE	145	34396	2,83	E
SOIGNIES	73	28016	2,82	E
NIVELLES	168	28734	2,77	E
ANDENNE	104	27391	2,71	E
BINCHE	111	33473	2,66	F
HERSTAL	78	40162	2,64	F
SAMBREVILLE	53	28288	2,63	F
OUPEYE	52	25446	2,61	F
HUY	87	21255	2,61	F
ANS	53	28373	2,60	F
TUBIZE	83	26233	2,58	F
BRAINE-LE-COMTE	143	22045	2,51	F
WATERLOO	132	30328	2,50	F
FRAMERIES	51	21966	2,45	F
COURCELLES	68	31299	2,37	F
FLEURUS	88	23022	2,34	F



## PETITES VILLES

	RÉPONSES	POPULATION	NOTE	SCORE
MARCHE-EN-FAMENNE	84	17581	3,59	C
MALMEDY	58	12785	3,43	D
COMINES-WARNETON	216	18003	3,31	D
ECAUSSINES	60	11189	3,29	D
LIBRAMONT-CHEVIGNY	51	11316	3,22	D
DURBUY	155	11456	3,20	D
SENEFFE	60	11456	3,19	D
WANZE	58	13708	3,18	D
VIRTON	65	11324	3,14	D
GENAPPE	66	15536	3,05	E
GERPINNES	80	12795	3,01	E
ENGHIEN	56	14042	3,01	E
EUPEN	57	19726	2,99	E
ESNEUX	67	13023	2,99	E
CINEY	70	16698	2,98	E
HERVE	69	17628	2,97	E
DINANT	57	13382	2,96	E
HANNUT	84	16636	2,95	E
SOUMAGNE	66	17032	2,95	E
EGHEZEE	78	16440	2,93	E
COURT-STETIENNE	109	10581	2,92	E
AMAY	54	14418	2,89	E

JODOIGNE	73	14354	2,85	E
GREZ-DOICEAU	88	13871	2,85	E
METTET	99	13157	2,84	E
LEUZE-EN-HAINAUT	98	13931	2,82	E
ROCHEFORT	68	12564	2,80	E
CHAUMONT-GISTOUX	86	11626	2,74	E
PROFONDEVILLE	57	12187	2,74	E
SPRIMONT	65	14912	2,74	E
FLORENNES	119	11261	2,69	F
WISE	83	17899	2,67	F
BLEGNY	70	13376	2,63	F
THEUX	76	12007	2,62	F
VILLERS-LA-VILLE	116	10795	2,60	F
WALCOURT	82	18402	2,60	F
FOSES-LA-VILLE	86	10467	2,58	F
BRAINE-LE-CHATEAU	54	10538	2,55	F
THUIN	60	14699	2,49	F
WAREMME	81	15436	2,44	F
PONT-A-CELLES	63	17231	2,43	F
HAM-S-HEURE-NALINNES	209	13628	2,42	F
JEMEPPE-SUR-SAMBRE	60	19123	2,24	G



### Communes wallonnes de moins de 10 000 habitants

Dans les “**petites communes**” plutôt rurales c’est Walhain qui se distingue devant Orp-Jauche et Gesves. Walhain est commune cyclable pilote depuis 2010 et les efforts consentis depuis lors en faveur du vélo produisent indéniablement leurs effets. Walhain a aussi été pionnière en implantant les premières “chaussées à voies centrales banalisées” en Wallonie.

### Et chez nos voisins ?

Utiliser le même type de baromètre nous permet de pouvoir comparer nos politiques vélo avec celles des communes de même taille situées en France. Retrouvez l’analyse complète sur notre site !

SYNTHÈSE : L. GOFFINET

## PETITES COMMUNES

	RÉPONSES	POPULATION	NOTE	SCORE
WALHAIN	64	7364	3,28	D
ORP-JAUCHE	72	8981	3,22	D
GESVES	74	7207	3,22	D
BEAURAING	61	9093	3,06	E
FLOREFFE	53	8145	2,99	E
RENDEUX	65	2629	2,97	E
SILLY	62	8332	2,96	E
DALHEM	75	7520	2,91	E
CHASTRE	80	7688	2,87	E
MONT-SAINT-GUIBERT	87	7887	2,84	E
NEUFCHATEAU	57	7779	2,84	E
NASSOGNE	55	5568	2,80	E
TELLIN	54	2447	2,79	E
BEAUVECHAIN	77	7205	2,79	E
BURDINNE	57	3290	2,77	E
SOMBREFFE	76	8493	2,76	E
LA BRUYERE	69	9242	2,75	E
INCOURT	54	5511	2,75	E
LA HULPE	72	7443	2,71	E
PERWEZ	83	9463	2,70	E
FERNELMONT	83	8066	2,70	E
YVOIR	70	9116	2,68	F
ASSESE	81	7032	2,64	F
HABAY	62	8478	2,40	F
ST-GEORGES-S-MEUSE	55	6910	2,25	G

# Pêle-Mêle



## À vélo avec son frigo ? Remorquable assure vos arrières !

Présent sur Bruxelles depuis quatre ans, Remorquable propose une alternative concrète au transport de marchandises. Inscrit dans une logique d'économie collaborative, le collectif compte désormais six employés et vient tout juste d'agrandir sa flotte à quarante remorques à vélo.

“Ces remorques sont disponibles en accès libre à 19 endroits sur Bruxelles, et nous



appliquons des tarifs différenciés. Nos membres cotisent donc à la hauteur de leur portefeuille”, nous précise Texas, cofondateur du projet. “Nous savons que tout le monde n'a pas le budget ni l'espace de stockage nécessaire à l'acquisition d'une remorque à vélo. Nous essayons donc d'offrir un service de proximité.”

Rouler à vélo avec une remorque peut devenir une petite aventure en soi, car cela permet de transporter des objets insolites : le vieux fauteuil de votre oncle que vous rapatriez dans votre kot, les casiers de boissons pour la pendaison de crémaillère, le frigo de Matteo qui doit aller au parc à conteneur, les sachets de courses qui vous scient les doigts... Vous avez l'embaras du choix. La charge maximale étant de 65 kg, les possibilités sont assez larges.

Le point fort du projet réside aussi dans la jeunesse de son équipe. Sans cesse à la recherche de nouvelles déclinaisons de leur concept, les fondateurs de Remorquable envisagent pour l'avenir des remorques originales, comme une ludothèque (avec des jeux de parcs par exemple), une cuisine mobile, un karaoké et soundsystem, ou encore une remorque four à pain et atelier réparation qui proposerait un entretien vélo citoyen et abordable dans différents quartiers bruxellois.

Le concept vous séduit ? Allez jeter un œil sur leur site Internet et soutenez l'équipe en souscrivant à un abonnement.

A. LERUSSE

[www.remorquable.be](http://www.remorquable.be)

## Électrique et sans batterie

Les technologies innovantes dans le secteur du vélo électrique se développent. En 2019, U-feel lançait un concept révolutionnaire de motorisation vélo par supercondensateur (présenté dans le GRACQ Mag 32). Trois ans plus tard, U-feel est devenu Pi-Pop, et ses premiers vélos sont maintenant sur le marché.

Grâce à la technologie des supercondensateurs, il est possible de stocker l'énergie produite en pédalant. Plutôt que d'avoir une assistance continue et énergivore, il est possible de libérer la puissance électrique nécessaire quand bon vous semble.

Il excelle surtout en un point : les supercondensateurs ne contiennent aucun métal rare. Ils sont composés d'aluminium

et de carbone. Alors que longévité d'une batterie conventionnelle équivaut à trois ans, cette technologie aurait une durée de vie de dix à quinze ans. Pi-Pop réduit donc considérablement son empreinte carbone et son impact sur la biodiversité. Cerise sur le gâteau, le vélo est estampillé “Made in France”.



Supercondensateur mais pas forcément super coquet... Alors que U-Feel s'était lancé à l'origine dans des modèles aux lignes futuristes, la nouvelle stratégie est tout autre : Pi-Pop monte maintenant sa technologie sur des vélos désossés et reconditionnés. Qu'à cela ne tienne, le produit séduit. La start-up a écoulé ses vingt premiers modèles et programme déjà la production de cent nouveaux, pour arriver à une production de mille vélos par an.

Une chose est sûre, on a hâte de voir comment le concept grandira !

A. LERUSSE



## Louer un triporteur à Bruxelles



**D**es triporteurs dans la capitale ? L'idée n'est pas neuve et divers projets inspirés par l'initiative *Cycling without age* née au Danemark en 2012 ont déjà vu le jour à Bruxelles. En 2016, le projet *Frickshaw* proposait des balades aux seniors d'Evere et de Bruxelles-Ville. Plus récent, le projet *Tuk tuk Jette* offre aux aînés de la commune un service de transport sympa et solidaire, *Tuk Tuk Brabant* est inauguré pendant le confinement. Bruxelles n'est d'ailleurs pas la seule à se lancer dans ces initiatives solidaires : à Arlon, l'asbl Cheveux aux vents offre également aux aînés des sorties en triporteur.

Un nouvel acteur entre en piste à Bruxelles : Vanelo. Installé à l'hippodrome de Boitsfort, Vanelo a vu le jour durant le confinement et ambitionne déjà de s'implanter également à d'autres endroits de la capitale et en Wallonie. Le concept est un peu différent des initiatives sociales et solidaires mentionnées plus haut, mais peut-être aussi complémentaires à celles-ci, puisque Vanelo propose des triporteurs à la location. Assez logiquement, Vanelo s'adresse d'abord aux hôpitaux, aux CPAS et aux maisons de repos qui, d'après le fondateur Thierry Beyens, semblent déjà marquer un certain intérêt pour la démarche.

*“Le triporteur offre une stabilité indéniable et l'assise avec dossier un certain confort” nous raconte Thierry Beyens. “Les personnes à mobilité réduite peuvent envisager des déplacements faciles en mobilité douce et active. Avec le printemps qui arrive et les mesures sanitaires moins contraignantes, j'espère que Vanelo contribuera à offrir à ce public une bouffée d'air frais”.*

L'idée pourrait également plaire aux offices du tourisme. Thierry Beyens met en avant l'aspect récréatif du triporteur et son “effet cuistax”, qui nous replonge en enfance. La conduite peut se faire seul ou accompagné de deux passagers, selon le modèle choisi.

D'un point de vue technique, le triporteur et ses trois passagers avoisinent les 350 kilos. Une assistance électrique est donc nécessaire. Dans ce contexte, Thierry Beyens regrette une législation européenne relative au VAE trop généraliste : *“Nous aimerions pouvoir équiper nos vélos de moteur un peu plus puissant pour équilibrer notre rapport poids/puissance. Mais aux yeux de la législation, les triporteurs sont des vélos électriques conventionnels.”* Le concepteur de Vanelo assure toutefois une assistance suffisamment puissante, adaptée aux dénivelés de nos régions.

A. LERUSSE

<https://vanelo.be>

## EN BREF

**A**ux États-Unis, un projet de réhabilitation de vieilles lignes de chemin de fer en voies cyclables pour traverser le pays d'ouest en est se concrétise. À ce jour, 3 200 km des 6 000 km prévus par le *Great American Rail-Trail* sont déjà opérationnels, reliant Washington à Seattle. La route 66 n'a qu'à bien se tenir !

**F**ondé en 1805, D'leteren, le concessionnaire automobile emblématique se réinvente et ouvre une chaîne de vélocistes sous le nom de “Lucien”. Dans un premier temps, neuf magasins vélo (huit en région anversoise et un à Ixelles) seront ouverts. À Ixelles, c'est une superficie de 3 000 m<sup>2</sup> comprenant pistes d'essai et atelier de réparation qui accueillera les amoureux du vélo. La portée symbolique de ce changement est forte.

**C**ette année, remporter le Tour des Flandres sera récompensé par la même somme d'argent, que l'on soit femme ou homme. En 2020, la lauréate avait empoché 1 400 euros contre... 20 000 pour son homologue masculin..

**L**e Brussels Hill Climb Challenge est une course contre-la-montre... de 200 m seulement ! Et pour cause, c'est un dénivelé de 10 % qu'il faut affronter à vélo. 130 participants, jeunes et moins jeunes, se sont déplacés au pied du très incliné Beukenberg. Sur la ligne de départ, vélo cargo, vélo de course et enfant étaient au coude à coude, car la course est ouverte à tous ! Les meilleurs grimpeurs ont franchi la ligne d'arrivée en une vingtaine de secondes seulement.

# Changements climatiques

+2°C



ON DIRA CE QU'ON VOULDRA, MAIS  
LES BALADES EN CUISTAX SUR LA DIGUE,  
CE N'EST PLUS COMME AVANT...

Gaël De Meyere

Sur présentation de votre carte de membre, vous pourrez bénéficier de nombreuses réductions chez nos partenaires ! Découvrez l'ensemble de vos avantages sur : [www.gracq.org/membre](http://www.gracq.org/membre)

## CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

## AGENDA

### MARS

BRUXELLES 25-26-27/03

#### En Roue Libre – Festival du Voyage à vélo

Projections de films, ateliers, stands... le festival offrira de quoi vous donner l'envie irrésistible d'enfourcher votre vélo pour partir à l'aventure, mais aussi vous guider sur le chemin d'une nouvelle façon d'aborder le voyage. Des simples curieux aux déjà convaincus, des solitaires aux familles nombreuses, chacun trouvera dans le programme du festival de quoi préparer ses prochains périple.

Maison haute de Boitsfort et La Vénerie/Écuries  
Place Gilson 2-3 – 1070 Watermael-Boitsfort

[www.enrouelibre.be](http://www.enrouelibre.be)

#### Salon Bike Brussels

Besoin d'un nouveau vélo ? Vous trouverez au Salon Bike Brussels de nombreux modèles de vélos (classiques, électriques, pliants, cargos...) que vous pourrez tester sur des pistes intérieures et extérieures. Associations, agences de voyages et librairies seront également présentes.

CODE  
PROMO

En plus, le GRACQ vous offre l'entrée : lors de votre inscription en ligne, mentionnez votre **code promo : BBGR22** et bénéficiez de l'entrée gratuite au Salon !

[www.bikebrussels.be](http://www.bikebrussels.be)

### Formations GRACQ

Les formations vélo trafic vous aident à vous sentir en sécurité dans la circulation. Des formations sont prévues à Bruxelles et en Wallonie (Namur, Tubize, Verviers). Consultez notre agenda en ligne !

[www.gracq.org/agenda](http://www.gracq.org/agenda)

### AVRIL

BRUXELLES 2/04

#### AG GRACQ

En plus des traditionnels points à l'ordre du jour que sont l'approbation des comptes, du rapport d'activité et autres formalités, ce sera surtout le moment d'échanger au sujet de la future stratégie du GRACQ à l'horizon 2030. Des débats qui s'annoncent passionnants.

[www.gracq.org/agenda](http://www.gracq.org/agenda)

### MAI

#### Semaine des apéros vélo

Les groupes locaux du GRACQ vous invitent à un moment de détente et de rencontre autour d'un verre. De quoi parler de vos prochaines vacances à vélo ou de refaire le monde, au choix... Vous retrouverez bientôt toutes les dates et les lieux de rendez-vous sur notre agenda.

[www.gracq.org/agenda](http://www.gracq.org/agenda)

BRUXELLES 14/05

#### Aménagements cyclo-piétons

Quel aménagement favoriser ? Dans quelles circonstances ? Sur quoi devons-nous porter notre attention ? Nous partons à leur découverte des aménagements cyclo-piétons bruxellois.

[formation@gracq.org](mailto:formation@gracq.org)

### JUIN

BRUXELLES 3/06

#### Journée mondiale du vélo

Les cyclistes seront applaudis, pour célébrer la journée mondiale du vélo. Votre groupe local participe peut-être à l'action ? Contactez-le pour féliciter celles et ceux qui, comme vous, font le choix du vélo.

Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur [www.gracq.org/agenda](http://www.gracq.org/agenda)

## SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ FAITES UN DON !

- > En ligne, sur [www.gracq.org/don](http://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](mailto:info@gracq.org)

#### Secrétariat wallon

Mundo-n  
Rue Nanon 98  
5000 Namur  
T 081 39 07 14  
[wallonie@gracq.org](mailto:wallonie@gracq.org)

#### Secrétariat Liège

Beau Mur  
Rue du Beau-Mur 48  
4030 Liège  
[alexandre.hagenmuller@gracq.org](mailto:alexandre.hagenmuller@gracq.org)

[www.gracq.org](http://www.gracq.org)



[www.facebook.com/gracq](http://www.facebook.com/gracq)  
Twitter : @gracq  
Instagram : GRACQ\_  
LeVeloCestMaintenant

Vous ne souhaitez plus recevoir le GRACQ Mag en version papier ? Faites-le nous savoir et recevez les prochains numéros de votre magazine préféré par mail en version numérique

[info@gracq.org](mailto:info@gracq.org)

Toutes les adresses de contact sont sous la forme :

[commune@gracq.org](mailto:commune@gracq.org)  
Exemple : groupe local de Uccle :

[uccle@gracq.org](mailto:uccle@gracq.org)



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
Bruxelles-Ville	Pierre Henriot	-
Bruxelles Nord-ouest	Maarten Coertjens	T 0487 17 73 42
Etterbeek	Pierre Hanoune	T 0493 24 00 98
Evere	Bernard Dehayé	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Florian Masson	-
Ixelles	Frédéric Mertens	T 0472 20 29 32
Jette	Guy Egerickx	T 0472 31 14 65
Kraainem (Flandres)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Molenbeek	Simon Bos	T 0472 13 54 32
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	-
Schaerbeek	Tanguy Ollinger	-
Uccle	Patricia Duvieusart et Lucian Stănescu	T 0478 33 38 72
Watermael-Boitsfort	Nicolas Julémont	T 0484 78 17 73
Woluwe	Louis De Block	T 0485 94 91 31

#### BRABANT WALLON

Beauvechain	Marie Verschueren	T 0494 29 44 17
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 0486 45 82 17
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Axel De Maeyer	T 0470 90 09 83
Grez-Doiceau	Denis Marion	T 0496 10 83 27
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
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	M.Bonnaive & A. 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 Bourgois	T 0478 45 38 00
Tubize	Boris Leprou	T 0470 01 04 74
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Damien Mary	T 0475 55 16 63
Waterloo	Jean-Louis Verboomén	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37

#### HAINAUT

Ath	Marc Beaucarne	T 0472 26 16 31
Binche	Aurélié Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Muriel Cordier	T 0494 37 07 67
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0473 43 54 88
Courcelles	GRACQ Courcelles	T 0474 94 21 33
Écaussinnes	Carole Bolanz	T 0497 45 75 47
Enghien	François Poncelet	T 0472 33 06 76
Estaimpuis	Judith Henneuse	T 0471 442 030
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Fontaine-L'Évêque	Luc Henry	T 0499 21 07 99
Ham-sur-Heure	Françoise Minet	T 0473 56 02 91
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96

Mons	GRACQ Mons	-
Mont-de-l'Enclus	Denise Cobben	T 0484 58 04 10
Mouscron	Eric Bonnave	T 0472 62 86 17
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
St-Ghislain	Jean-Louis Sarot	T 0478 68 48 21
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
Thuin	Ludovic Laurent	-
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17

#### LIÈGE

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Baelen	Arlette Vaessen	Pas de tél.
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaufontaine	Benjamin Pirotte	T 0492 25 11 23
Esneux	Denis Raets	T 0486 57 18 18
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Mehdi Bouacida	T 0499 34 71 09
Hesbaye	Anne-Sophie Gard	T 0471 73 22 51
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	Serge Seron	T 0475 87 34 87
Neupré	Estelle Baiwir	T 0496 71 65 05
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Seraing	Cécile François	-
Soumagne	Bernard Franchimont	T 0494 45 70 90
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmans	-
Verviers	Rémi Gueuning	T 0498 45 58 82
Visé	Vincent Bernier	T 0473 91 88 34
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

#### LUXEMBOURG

Arlon	Xavier Bouvy	T 0487 46 90 39
Etalle	Pierre Lemaire	T 0472 63 16 71
Famenne	Julien Houssa	T 0474 58 88 07
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57
Nassogne	Julien Houssa	T 0474 58 88 07
Neufchâteau	Christian Fortin	T 0499 39 02 69
Rendoux	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
Ciney	Simon D'Ennetières	T 0479 79 81 01
Dinant	Fabien Houlmont	T 0485 51 60 12
Floreffe	Julie Duvivier	T 0479 40 87 41
Gembloux	Michaël Pluijgers	T 0478 57 65 96
Gesves	Philippe Ghesquiere	-
La Bruyère	GRACQ La Bruyère	-
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	-
Rochefort	Roseline Sélek	T 084 22 19 06
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

#### FLETTERSBOND : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois [brussel@flettersbond.be](http://brussel@flettersbond.be) T 02 502 68 51