TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
ÉTÉ 2022
45

bpost
PB-PP | B-31061
BELGIE(N) - BELGIQUE
NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

GRACQ mag

COLLOQUE WALLONIE CYCLABLE
Retour après 8 ans d'absence
p.5

MÉTRO NORD
Quelle place pour le vélo ?
p.7

PORTRAITS CYCLISTES
Parole aux jeunes !
p.13

PP.14-17
DOSSIER

Vélo et Gopro, un bon combo ?

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Groupe de Recherche et d'Action
des Cyclistes Quotidiens

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
—

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Gaël De Meyere, Alex Lerusse : mag@gracq.org
—

RELECTEURS
Michel Dechamps, Philippe Degand
et Philippe Lederer
—

NOS SOUTIENS
Wallonie
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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.

PHOTO DE COUVERTURE : JALEX LERUSSE

ÉDITO

L'aventure vous attend !

Chères et chers Gracquistes,

Les beaux jours sont de retour et annoncent les longues soirées d'été et les vacances pour ceux qui auront la chance d'en prendre. Pourtant, pas besoin d'aller forcément très loin pour s'émerveiller et cultiver le goût de l'imprévu : ne dit-on pas que l'aventure commence au premier coup de pédale ?

Je profite de ces quelques mots pour vous souhaiter à toutes et tous un très bel été, rempli de moments heureux sur votre vélo, synonymes de découvertes, de partages et de lâcher prise. Laissez-vous inspirer par vos pérégrinations, observez autour de vous de nouvelles manières de faire et revenez la tête pleine de nouvelles idées pour notre association et les projets que nous portons ensemble.

Pour ma part, cet été sera l'occasion de laisser mon quotidien derrière moi et m'évader en parcourant routes et chemins à vélo. C'est un moment que j'attends avec impatience, celui où je ressens un intense sentiment de liberté incarné par l'idée suivante : ma maison et tout ce dont j'ai besoin tiennent sur un vélo. Assez simple comme idée, mais toutefois toujours aussi renversante ! Et si j'essaie au début de tenir un planning et d'atteindre des objectifs, très vite l'imprévu frappe à la porte et enfin les vacances commencent. Après tout, même les GPS et outils de planification sont parfois plus heureux à la maison que sur un guidon…

Que vous soyez des infatigables planificateurs ou d'heureux épicuriens à bicyclette, je vous souhaite d'être ouvert à l'imprévu et de cultiver la curiosité tout au long de vos sorties estivales, l'aventure vous attend !

DELPHINE MOREL DE WESTGAVER – MEMBRE 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.

Une nouvelle permanente

Elle s'appelle Pascaline Lits, elle a 27 ans, et elle vient de rejoindre la grande famille du GRACQ. Elle aime les festivals, les voyages, la bande dessinée et... la communication numérique. Une bonne nouvelle puisque c'est elle qui rejoint le pôle communication de notre association, succédant à Sébastien Servais, parti vers de nouveaux horizons (mais toujours à vélo nous a-t-il assuré !).

Pascaline a pris en main les réseaux sociaux du GRACQ (Facebook, Twitter, Instagram...) et développe en parallèle la politique de membrariat. Nos groupes locaux pourront en outre compter sur elle pour développer leur communication numérique, poser des questions, solliciter des visuels adaptés... Bienvenue à elle.

Clap au vélo : bravo à nous !

Les Belges sont de plus en plus nombreux à enfourcher leur vélo. Chaque année, les bénévoles du GRACQ et du Fietsersbond, mais aussi des associations, écoles et entreprises se font un plaisir de les applaudir sur leurs trajets pour les remercier de faire le bon choix de mobilité. Cette année, les cyclistes belges étaient applaudis à plus de 150 endroits du pays.

À l'heure des questions de dépendance aux énergies fossiles et de hausse du prix de l'énergie, il est grand temps que les politiques encouragent une mobilité collective durable et économiquement rentable.

RAPPEL

Clap au Vélo a lieu à un moment symbolique du calendrier puisque le 3 juin, c'est aussi la journée mondiale du vélo. Inaugurée en 2018 pour souligner la contribution du vélo aux 17 objectifs fixés par l'ONU en matière de développement durable, la journée mondiale du vélo rappelle que le vélo, ce n'est pas que de la mobilité, c'est aussi un levier pour plus de justice climatique, pour l'accès à l'éducation, pour l'égalité des genres...

Parmi les initiatives des groupes locaux, on épinglera le GRACQ Jette qui distribuait des petits chocolats aux cyclistes de passage, ou le GRACQ Jodoigne qui les gâtait avec des cookies artisanaux faits par un commerçant local.

Deux nouveaux groupes, un nouveau point de contact

© SETH DOYLE-UNSPLASH

Le GRACQ est actif dans 160 communes belges grâce à la présence de groupes locaux et de points de contact. Dans ces communes, ce sont des bénévoles qui portent la voix des cyclistes aux pouvoirs publics et qui mènent des actions de terrain pour faire bouger les choses. N'hésitez pas à prendre contact avec eux et à les rejoindre lors de leur prochaine réunion pour participer plus activement encore à la vie de votre commune.

Cette présence du GRACQ continue de grandir et c'est avec plaisir que nous accueillons un point de contact à Lasne et deux nouveaux groupes locaux, à Wezembeek-Oppem et Les Bons Villers.

Un Groupe de Travail "Cartographie", pour quoi faire ?

Le travail de lobbying effectué par les groupes locaux du GRACQ auprès des communes se base sur une bonne connaissance du terrain et sur des observations objectives. La cartographie est un support souvent indispensable pour montrer aux pouvoirs publics les points noirs et les infrastructures manquantes sur le territoire communal. À condition toutefois de disposer d'un outil facile et suffisamment précis pour rendre compte de chaque subtilité.

Depuis le mois d'avril, le GRACQ a mis sur pied un nouveau groupe de travail dédié à ce vaste chantier. Sept groupes locaux de Wallonie et de Bruxelles sont déjà actifs au sein du GT Cartographie. Concrètement, le GT envisage de proposer à chaque groupe local une carte Umap dont la légende serait identique pour tous (Umap, c'est un calque qui s'applique par-dessus une carte préexistante, Open Street Map en l'occurrence, et sur lequel on dessine ce que l'on veut). Chaque groupe local pourrait alors indiquer pour son territoire le défaut ou l'absence d'aménagement ainsi que l'aménagement proposé par le GRACQ (piste cyclable marquée, piste cyclable séparée...).

N'hésitez pas à rejoindre cette dynamique en envoyant un mail à :
sophie.vermeyen@gracq.org

S. VERMEYEN

Semaine des apéros vélo

Parler vélo autour d'un petit verre, en terrasse ? Le concept ne peut que séduire. Seize groupes locaux ont participé à la première édition de la "Semaine des apéros vélo" du GRACQ et, visiblement, ça s'est plutôt bien passé. Entre nouvelles rencontres, partages de projets, les bénévoles du GRACQ ont visiblement passé un bon moment. On vous y retrouve l'année prochaine ?

© STEPHANE DE GREEF

Le labo d'idées : la nouvelle formule qui séduit

Se retrouver pour débroussailler une nouvelle thématique, pour mettre sur pied un nouveau projet, pour inventer, pour innover, cela peut se faire au sein d'un labo d'idées. Suite au premier labo d'idées lancé en septembre 2021 et portant sur la Semaine de la Mobilité, le second labo s'empare de la question des ateliers vélo participatifs et réunit les acteurs de la mécanique vélo pour discuter des défis et des enjeux de ce secteur en pleine expansion.

La troisième édition de ce labo d'idées abordait les thématiques plus spécifiques de la récupération, du reconditionnement et du recyclage chères à l'économie circulaire. D'autres questions sont également au programme, comme l'aspect juridique et financier de ces ateliers participatifs et la problématique de l'adhésion et du recrutement de bénévoles.

Au travers de ces labos d'idées, le GRACQ souhaite porter son regard vers l'avenir, et permettre aux initiatives associatives et citoyennes d'émerger, de se rencontrer et de trouver des solutions structurelles aux défis de demain et aux problématiques qui se posent déjà aujourd'hui.

Parallèlement à ce labo autour des ateliers vélo participatifs, un nouveau émerge (à destination des groupes locaux du GRACQ cette fois) en vue de réinventer la Semaine de la Mobilité. Quelles actions mener ? Qu'est-ce qui fonctionne bien ? Qu'est-ce qu'il faut éviter ? La rencontre a eu lieu début juin, permettant à nos groupes locaux d'échanger et de se dynamiser mutuellement.

A. HAGENMULLER

Retours du colloque du 6 mai
“Wallonie Cyclable”

Cela faisait huit ans qu’on attendait un nouveau colloque vélo en Wallonie, le dernier ayant été organisé en 2014. Il a eu lieu au SPW (Service Public de Wallonie), à Namur, début mai, en présence d’administrations communales, d’élus, de bureaux d’étude et d’associations cyclistes. Une journée complète de conférences, d’ateliers, de ciné-débat sur le vélo, qui, nous l’espérons, a permis de poser les bases d’une nouvelle vision du vélo en Wallonie.

Ce n’est pas tous les jours que l’on échange sur la politique vélo avec des experts venus de partout, comme Stein van Oosteren, un Néerlandais résidant en France depuis 1996, nouvel avocat de la bicyclette à Paris. La vision qu’il a développée tout au long du colloque tient en quelques mots : *“le vélo, ce n’est pas une affaire de culture, mais de choix de société : on peut aussi bien faire du vélo à Bruxelles, Paris, Namur qu’à Amsterdam”.*

Pour concrétiser cette vision, le SPW et le Ministre de la mobilité ont présenté les outils de politique vélo qui se mettent (enfin) en place en Wallonie : un plan vélo, des primes à l’achat, un registre national des vélos (au fédéral), un financement des communes pour la période 2022/24 (PiMaCi, voir ci-contre), un outil de signalement de problèmes vélo (fixmystreetwallonie).

Des regards plus critiques

Les bureaux d’étude ont présenté les retours des premiers audits vélos que les communes pilotes Wallonie cyclables 2020/2021 ont dû faire. On ne soulignera jamais assez ce que des audits externes indépendants peuvent apporter en termes de prise de conscience chez les élus de tout ce qu’il y a à faire pour une politique vélo efficace. Et, d’après les experts, il y a encore beaucoup de pain sur la planche.

Ensuite, le GRACQ a présenté son baromètre cyclable wallon : une enquête menée auprès de 13 500 personnes permettant de comparer 100 communes wallonnes avec d’autres communes de taille équivalentes (wallonnes ou françaises, le questionnaire utilisé étant le même que celui de nos voisins). Le GRACQ et Pro Velo ont également abordé la question du partage de la route lors d’un atelier basé sur la campagne commune “Happy Streets”, menée en 2021 par les deux associations. Un autre atelier était quant à lui ouvert aux discussions sur le renouveau très attendu des ateliers vélos en Wallonie. La journée s’est clôturée par un ciné-débat organisé à Namur par le GRACQ, sur la base du documentaire néerlandais “Together we cycle”. Un film édifiant qui est appelé à être projeté par plusieurs de nos groupes locaux.

L.GOFFINET

PIMACI : UN NOUVEAU PLAN D’INVESTISSEMENT POUR LES COMMUNES

Les appels à projet “Wallonie cyclable” pour les communes c’est désormais fini. Trop lourds, trop complexes, ils sont remplacés depuis le 1er janvier 2022 par un “droit de tirage” ouvert à toutes les communes wallonnes, qui leur permet de puiser chaque année dans une enveloppe, liée à leur population, pour faire des aménagements “modes actifs”.

Ce nouveau “Plan d’Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité (PiMaCi)” est lancé pour trois ans en Wallonie. Doté de 70 millions €/an, il doit être dépensé pour moitié dans des aménagements vélos, soit 35 millions €/an (= 10 €/an/habitant), pour 20% dans des aménagements pour les piétons, et pour 30% pour l’intermodalité.

Pour éviter les dérives, une circulaire a été envoyée fin février aux communes et cadre bien sûr tout cela. Elle leur impose un plan d’investissement préalable, un comité de suivi et un audit vélo. Elle définit aussi les types d’aménagements cyclables subsidiés. Le GRACQ suivra attentivement les nouveaux projets réalisés dans ce cadre.

Vélo et bus : en route vers une histoire d'amour ?

Côté wallon, le TEC a lancé un projet pilote permettant au cycliste d'embarquer son vélo dans le bus. Côté bruxellois, la STIB a organisé une première rencontre entre ses formateurs bus et des formateurs cyclistes (GRACQ et Pro Velo) pour tenter de mieux comprendre les difficultés des uns et des autres.

Que ce soit dans un but d'apaiser les tensions entre usagers cyclistes et chauffeurs de bus (et éviter les accidents), ou d'offrir aux cyclistes une alternative à la voiture pour des grandes distances, la STIB et le TEC s'emparent de la dimension cycliste dans leurs activités et projets et font pour cela appel à l'expertise du GRACQ.

TEC : projet-pilote vélo et bus sur la ligne E5

Le projet pilote visait à analyser les conditions de réussite de l'embarquement de vélos non démontés à bord de véhicules d'une ligne Express, en soute ou sur un porte-vélo situé à l'arrière du bus.

Au total, les quatre bus de la ligne Nivelles-Namur étaient donc "vélo-compatibles". Les "testeurs" recevaient pour leur part les informations utiles et les astuces pour accrocher leur monture au porte-vélo à l'arrière du bus ainsi qu'un formulaire d'évaluation pour recueillir leurs impressions.

Organisée du 16 mars au 30 juin, l'expérience n'a pas encore livré ses enseignements. Plusieurs indicateurs devront être observés, dont l'indice de satisfaction des clients et du personnel de conduite, l'impact sur la vitesse de la ligne et sur la consommation du véhicule et la capacité de prise en charge. Le GRACQ se réjouit toutefois que la prise en charge de vélo à bord des bus soit étudiée. Depuis juillet 2021 en France, la loi impose que les autobus qui transportent des voyageurs sur des lignes régulières, en dehors des services urbains, puissent embarquer cinq vélos (non démontés)[1].

STIB : courtoisie et sécurité

Une meilleure cohabitation sur la route passe par une meilleure compréhension des difficultés rencontrées par chacun. Partant de ce principe, le GRACQ et la STIB ont initié un échange entre moniteurs vélo et formateurs bus : une première rencontre du genre qui, on le souhaite, constitue un prélude à un dialogue pérenne entre cyclistes et transports publics.

Autour de la table : des moniteurs et vélo-éducateurs du GRACQ et de Pro Velo, et des formateurs bus de la STIB, l'échange ayant pour objectif de mieux cerner les difficultés inhérentes à ces deux modes sur la route, et de voir comment mieux adapter nos formations respectives en conséquence. Après un questionnaire "croisé" concocté par la STIB et par Pro Velo, place à la pratique. Le parcours vélo confrontait les participants aux rails de tram, aux bandes bus, ou encore au contresens cyclable particulièrement étroit de la rue de Verdun, où croiser les nombreux bus s'avère une véritable gageure. C'était ensuite au tour des formateurs cyclistes de se mettre au volant d'un bus, sur un site d'écolage cette fois, guidés dans leurs manœuvres par les formateurs bus.

Ce premier échange très positif a permis de jeter les bases d'un dialogue que l'on souhaite récurrent. Nos points d'attention, pour la suite :

- reproduire ce type d'échange avec des formateurs bus peu familiers du vélo (ce qui n'était pas le cas des formateurs présents pour cette première réunion) ;
- initier ce type d'échange avec des formateurs de chauffeurs de tram ;
- élargir le dialogue aux sociétés TEC et De Lijn, qui circulent également en région bruxelloise.

Il reste encore à définir comment mieux toucher le public cycliste dans son ensemble : la proportion de cyclistes passant par les formations du GRACQ ou de Pro Velo reste limitée en regard de la croissance des utilisateurs du vélo en région bruxelloise. La question se pose davantage encore pour les utilisateurs de trottinette, qui ne constituent pas le public du GRACQ et pour lesquels il n'existe à l'heure actuelle aucune formation spécifique.

G. DE MEYERE & F. CUIGNET

1/ www.gracq.org/actualites-du-velo/france-autocars-velos

Projet Metro Nord : **quelle place pour le vélo ?**

L'enquête publique sur l'extension de la ligne 3 du métro vers Schaerbeek et Evere se terminait ce 5 avril. Indépendamment du bien-fondé même du projet — qui fait largement débat — notre association souligne d'importantes lacunes dans la nouvelle mouture du projet.

Le projet d'extension du métro s'intègre dans un contexte urbain particulier, et mobilise d'énormes ressources. Il est donc nécessaire que le projet ne se limite pas au simple développement d'une ligne de métro, mais s'envisage plus largement comme un projet de mobilité urbaine au service des ambitions de Good Move, le plan de mobilité de la région bruxelloise.

Impact financier sur les projets de mobilité active?

La manière dont sera financée l'extension du métro vers Schaerbeek et Evere, estimée aujourd'hui à 1,5 milliards d'euros, reste encore floue. Le ministre des Finances bruxellois Sven Gatz a ainsi évoqué la possibilité de réquisitionner l'intégralité de l'enveloppe Beliris pour financer la construction de cette nouvelle ligne de métro. Le GRACQ s'inquiète fortement de l'impact financier de ce projet, notamment vis-à-vis des projets de mobilité active. Une partie du fonds Beliris est aujourd'hui allouée aux études et à la réalisation du réseau de cyclostrades, dont l'objectif est d'assurer des déplacements efficaces à vélo à l'intérieur de Bruxelles, tout comme entre Bruxelles et sa proche périphérie.

Le Gouvernement bruxellois s'est engagé en faveur du principe "STOP"[1], dans sa déclaration de politique générale tout comme dans le plan Good Move. En vertu de ce principe, le financement de l'extension du métro ne peut en aucun cas se faire au détriment des investissements nécessaires au développement des réseaux vélo et piéton et, plus largement, de la mise en œuvre de la politique cycliste et piétonne.

Stationnement vélo sécurisé : une opportunité manquée ?

Très tôt dans la conception du projet, la question du stationnement vélo a été abordée. Du point de vue de l'intermodalité sûrement, mais aussi du point de vue résidentiel. C'est un point qui est régulièrement revenu sur la table lors des diverses présentations du projet : dans ces quartiers denses où les opportunités de développer du stationnement sécurisé sont limitées, la création de sept nouvelles stations est une occasion unique de développer une offre conséquente de stationnement vélo, sécurisé et non sécurisé.

Le Masterplan stationnement vélo a évalué les besoins de long terme en stationnement pour les stations envisagées. Sur l'ensemble des sept stations, le projet totalise 865 emplacements sécurisés et 444 emplacements libres, là où le Masterplan vélo recommande 3 180 emplacements sécurisés et 2 120 emplacements libres. Les stations Liedts et Colignon ne proposent quant à elles pas un seul emplacement sécurisé. L'emplacement de certains parkings vélos, complètement déconnectés du réseau vélo ou à l'arrière de la station, pose également question.

La gestion du stationnement vélo au sein du projet relève davantage de l'opportunisme que d'une approche intégrée et volontariste : du stationnement vélo a été prévu là où les auteurs de projet ont trouvé de la place. Le projet a d'ailleurs assez peu évolué à ce niveau entre le projet de 2018 et celui de 2022. Il est certain que les parkings prévus seront très vite saturés, au vu de l'énorme demande actuelle en stationnement sécurisé et de l'engouement croissant pour le vélo. Il serait regrettable, au vu de l'ampleur du projet, de passer à côté de cette opportunité unique.

Un projet qui doit favoriser l'intermodalité

Le projet de métro doit également s'inscrire dans une perspective intermodale, permettant de conjuguer facilement vélo et métro. Outre le stationnement vélo en station, le transport d'un vélo (classique, pliant…) doit également être facilité. Étant donné la grande profondeur des stations, l'accès direct aux quais via les ascenseurs doit être systématiquement possible avec un vélo à partir de la surface. Les portiques d'accès doivent également être adaptés en conséquence : les portiques PMR/vélo/poussette existants, avec double porte, sont pénibles à franchir avec un vélo.

F. CUIGNET

STATION	STATIONNEMENT VÉLO - PROJET MÉTRO NORD		RECOMMANDATIONS MASTERPLAN STATIONNEMENT VÉLO	
	Offre sécurisée	Offre libre	Offre sécurisée	Offre libre
LIEDTS	0	83	600	400
COLIGNON	0	68	320	220
VERBOEKHOVEN	165	35	420	280
RIGA	90	55	300	200
TILLEUL	96	61	390	260
PAIX	114	34	350	230
BORDET	400	108	800	530
TOTAL	865	444	3180	2120

1/ Ce principe hiérarchise les transports en plaçant la marche en prioritaire, suivi du vélo, puis des transports en commun et, en dernier lieu, la voiture.

Ville 30, pour une signalisation claire

Fin avril, Johanna.be, le Fietsersbond et Heroes for Zero se sont donné rendez-vous sur un axe régional à Woluwe-Saint-Lambert afin d'y démonter deux panneaux de signalisation litigieux. Ceux-ci annonçaient effectivement une limite de vitesse de 50 km/h, là où elle est en fait limitée à 30 km/h, comme le rappellent les marquages au sol. Si le GRACQ n'a pas pris part à cette action symbolique, notre association rejoint toutefois les revendications qui la sous-tendent : une signalisation plus claire et plus efficace de la «Ville 30» sur le territoire régional.

La plupart des automobilistes respectent déjà la nouvelle règle du 30 km/h. Pour que celle-ci porte pleinement ses fruits, il est nécessaire de mener davantage de contrôles, mais également d'adapter une signalisation parfois ambigüe, voire carrément erronée.

Actuellement, à certains endroits, le panneau annonçant la Ville 30 est suivi d'un panneau 50 km/h et se retrouve noyé dans une mer de panneaux, laissant beaucoup à désirer en termes de clarté. Ailleurs, des panneaux 50 km/h subsistent alors qu'il n'y a manifestement aucune intention de faire une exception à la règle générale des 30 km/h. Des citoyens engagés ne manquent pas de signaler ces situations problématiques à Bruxelles Mobilité, via Fix My Street ou par courrier électronique. Pourtant, la situation n'évolue pas sur le terrain.

Rappelons que le nombre de morts sur la route à Bruxelles n'a jamais été si bas qu'en 2021 (6 tués sur la route en 2021 en région bruxelloise, soit une réduction de 57 % par rapport à 2020). C'est logique, quand on sait que la vitesse est un facteur déterminant dans un accident sur trois. De plus, les chances de survie d'un piéton percuté par une voiture roulant à 30 km/h sont quatre à cinq fois plus élevées que celles d'un piéton percuté par une voiture roulant à 50 km/h.

F. CUIGNET

STOP aux pistes invisibles !

Chaque cycliste bruxellois en a forcément rencontré sur son chemin : une piste cyclable invisible. Comprenez : une piste cyclable marquée dont le marquage s'est effacé au fil du temps, des intempéries et du passage des véhicules.

Onze groupes locaux du GRACQ et du Fietsersbond, actifs sur douze communes bruxelloises se sont mobilisés sur cette problématique : Auderghem, Anderlecht, Bruxelles-Ville, Evere, Jette, Molenbeek, Saint-Gilles, Ixelles, Schaerbeek, Uccle, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre. Ils ont pris des photos des endroits problématiques, les ont répertoriés sur une carte en ligne et les ont signalés sur Fix My Street, la plateforme régionale de signalement des problèmes dans l'espace public.

Les cyclistes espèrent que ces différents signalements feront l'objet d'interventions rapides, mais au-delà de ces interventions ponctuelles et urgentes, les deux associations cyclistes réclament que ce problème fasse l'objet de mesures structurelles. Les pistes cyclables marquées se multiplient en région bruxelloise – ce dont on peut se réjouir – mais l'entretien des pistes existantes s'avère tout aussi important pour offrir aux cyclistes un minimum de confort et de sécurité.

Rappelons que dans son volet règlementaire, le plan régional de mobilité *Good Move* prévoit que le gestionnaire de voirie (commune ou région) veille à l'entretien du réseau vélo, avec un rafraîchissement des marquages lors de la campagne annuelle de rafraîchissement des peintures au sol. Bruxelles Mobilité a d'ores et déjà confirmé que les travaux de rafraîchissement annuels étaient en cours. L'administration régionale a aussi plus régulièrement recours aux marquages thermoplastiques, plus coûteux mais bien plus résistants que la peinture.

Un appel similaire a été lancé à chacune des communes concernées.

F. CUIGNET

WOLUWE
Tervueren et Montgomery

Organisée conjointement par les communes d'Etterbeek et de Woluwe-Saint-Pierre, la fête de l'Avenue de Tervueren a été l'occasion pour le GRACQ Woluwe (Saint-Pierre et Saint-Lambert) de promouvoir la vision du GRACQ pour le chaînon manquant sur l'avenue de Tervuren et sur l'aménagement test du rond-point Montgomery.

Lors du village du développement durable, les habitants du quartier et de la région ont pu profiter d'un point de vue exceptionnel : celui de piéton en plein milieu de l'avenue de Tervuren, complètement fermée à la circulation pour l'occasion. Le stand tenu par le GRACQ Woluwe a reçu pour sa part de nombreuses visites, l'occasion de mieux faire connaître le GRACQ et ses missions, ainsi que le groupe local de Woluwe. Affichée sur le stand, une carte des deux communes permettait en outre aux habitants et cyclistes de signaler des points particulièrement problématiques. Les remarques seront intégrées à la carte OpenStreetMap (OMS) des points positifs et négatifs que le GRACQ Woluwe inventorie.

M. GAUDRON

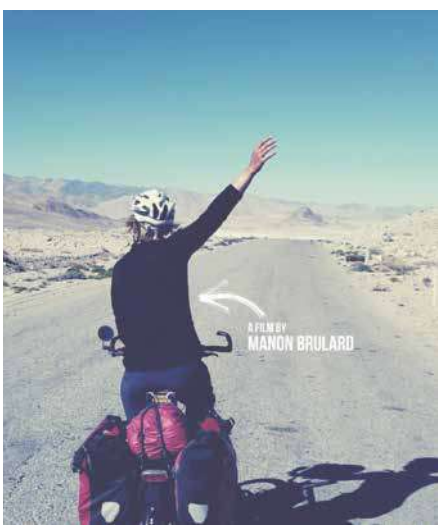
LIÈGE
Ciné-débat et autres actions

Les femmes ne roulent pas à vélo ? À travers son film "Women don't cycle"et son voyage (Bruxelles-Tokyo en 11 mois), Manon Brulard prend le temps de nous prouver tout le contraire. En recueillant le témoignage de femmes cyclistes dans le monde, elle nous éclaire sur les questions du rapport entre le genre et le vélo. Elle rend également compte à quel point le vélo est un outil d'émancipation pour les femmes et minorités de genre, d'Occident en Orient, tant il représente le mouvement par le corps et la pensée.

Le court-métrage séduit et se fraie un chemin un peu partout en Belgique : Louvain, Bruxelles, Anvers et Mons. Séduit par la thématique et par la qualité du documentaire, le GRACQ Liège a organisé à son tour une projection au Centre liégeois du Beau-Mur avec près de 80 participant·es. En fin de projection, le collectif "La Piraterie"a clôturé la soirée par un échange autour du film et le vécu des femmes à vélo à Liège.

Émanation du collectif féministe "Et ta Sœur?", "La Piraterie"est un groupe autogéré se définissant comme un "*gang de bikeureuses féministes et queer qui décident d'agir entre femmes et personnes sexisées*". Le mouvement revendique le droit à l'existence, sa place dans l'espace public, en rue, des femmes et personnes issues de la communauté LGBTQIA+ par le biais, notamment, de masses critiques féministes et queer. Son objectif est simple : être reconnues et respectées en tant qu'être.

A. LERUSSE



AUTRES ACTIONS LIÉGEOISES

> Le GRACQ Liège, IEW, Urbagora et le CNCD 11.11.11 cosignent une carte blanche demandant la création de corridors cyclables à Liège. Les associations pointent du doigt l'augmentation du prix de l'énergie qui nécessite de créer une alternative économique pour les trajets de courte et moyenne distances.

Lire la carte blanche :
liege.gracq.org

> En partenariat avec la zone de police, le GRACQ Liège a mené une action de sensibilisation aux rues cyclables : bien conçues, celles-ci offrent aux cyclistes davantage de sécurité puisque les automobilistes ont l'interdiction de dépasser. La vidéo de cette action est notamment visible sur la page Facebook de Liège.

> Envie de participer à un festival du voyage à vélo à Liège ? Il aura lieu le 15 octobre, et les organisateurs sont à la recherche de bénévoles ! Contactez le GRACQ Liège (liege@gracq.org)

SUR LE TERRAIN

BALADE DES VIGNES
Un nouvel itinéraire cycliste

Pour promouvoir le vélo dans sa région, le GRACQ Basse-Meuse a mis en place des balades portant de jolis noms de fruitiers : les balades des poiriers en 2012 (entre Visé et Blegny-Mine), des pommiers en 2014 (au cœur du Plateau de Herve), des cerisiers en 2015 (dans la vallée de la Meuse), et des sureaux en 2016 (à l'est, près des trois frontières). Ces quatre circuits ont été balisés par les membres du Gracq avec des plaques illustrant les fruits.

En 2022, le GRACQ Basse-Meuse a mis en place une "balade des vignes", un cinquième circuit qui a été inauguré fin avril par 150 cyclistes ravis de découvrir un nouveau parcours passant près de trois domaines viticoles. Cette balade est le résultat d'un partenariat avec des acteurs du tourisme, dont la commune d'Oupeye qui, à la demande du GRACQ, a réalisé en 2021 une nouvelle voie cyclo-piétonne reliant les villages d'Oupeye et d'Hermée. Les riverains peuvent l'emprunter pour rejoindre des pôles attractifs (magasins, écoles, bibliothèque...).

Parallèlement à cela sort un topo-guide édité par De Roeck (Éditions de la Renaissance) et présentant les cinq balades en Basse-Meuse et au Pays de Herve qui ont été initiées et balisées par le GRACQ Basse-Meuse. Il a été préfacé par Adrien Joveneau et illustré par des textes de Christian Merveille. Avec 160 pages et 250 photos, le livre est actuellement disponible en librairie. On peut aussi se le procurer pour 18 euros (port compris) auprès du GRACQ Basse-Meuse.

B. GABRIEL

basse-meuse@gracq.org

HESBAYE
le GRACQ remporte un prix Geochallenge

Dans le cadre du Geochallenge 2022 lancé par le Service Public de Wallonie (SPW), le GRACQ Hesbaye a développé une application de visualisation et de mesure des voiries, chemins et sentiers. Celle-ci permet de pallier le manque de "clarté" lorsqu'il n'est pas possible de se rendre sur le terrain.

Un prix de 15 000 € a été remis au GRACQ en tant que lauréat du Geochallenge.

Grâce à cet argent, plusieurs caméras GoPro Max seront mises à disposition des bénévoles du GRACQ qui pourront ainsi parcourir leurs rues et sentiers à vélo ou à pied, avec la caméra panoramique fixée sur le casque. Les images seront recueillies sur Mapillary en partenariat avec OpenStreetMap (OSM) Belgique. Elles seront utilisées d'une part par la communauté OSM pour y ajouter des infos relatives aux cartes (panneaux de signalisation, revêtement de chemin, etc.). D'autre part, les photos pourront être utilisées pour créer un modèle 3D dans lequel on peut mesurer et ajouter de l'infrastructure (piste cyclable par exemple) ou encore du mobilier urbain (parking vélo, borne de rechargement...).

Cycliste, marcheur ou geek ? Vous pouvez dès à présent contribuer à :

> parcourir votre commune à vélo ou à pied avec une caméra GoPro Max ;
> identifier des endroits qui pourraient être aménagés pour la mobilité douce ;
> créer un modèle 3D pour effectuer des mesures ou visualiser de futurs aménagements ;
> créer des gabarits de mobilier urbain et d'infrastructure, pour les visualiser dans le modèle 3D.

Vous souhaitez photographier les rues et chemins dans votre commune ? Ou créer un modèle 3D réaliste d'une future piste cyclable ? C'est possible avec les caméras 360° mises à disposition par le GRACQ Hesbaye.

P. SERPE

Participer ou demande d'infos :
pierreserpe@hotmail.com

MOUSCRON
Peu cyclable, la malheureuse recule encore !

Avant-dernière. C'est la place peu enviable que Mouscron occupe dans le baromètre cyclable wallon (catégorie "grandes villes"). Loin de montrer des envies de s'améliorer, la ville décide fin avril d'interdire purement et simplement les vélos et trottinettes sur l'entièreté de la zone piétonne de Mouscron.

Cette décision fait suite à certaines plaintes de piétons auprès de la commune. Eric Bonnave, coordinateur du GRACQ Mouscron s'étonne toutefois : *"En dix ans, nous avons eu 32 réunions de Conseil consultatif communal vélo en compagnie des services de police et des responsables de la mobilité. Jamais nous n'avons été interpelés ni consultés au sujet d'un quelconque problème de sécurité dans le centre cyclo-pédestre"*. Cette décision radicale de la commune passe d'autant plus mal que d'autres solutions existent : sensibilisation, contrôle des vitesses et des comportements.

Une des rues parallèles au piétonnier que la bourgmestre souhaite voir privilégiée par les cyclistes est elle-même régulièrement critiquée pour des comportements dangereux d'automobilistes. Faut-il, suivant la même logique, interdire aux voitures l'accès à cette rue ?

Lors de la fête de la Mobilité organisée par la ville peu après cette décision, le GRACQ Mouscron affiche alors dans son stand un message clair "NON à l'interdiction de se déplacer à vélo et à trottinette dans les zones piétonnes du centre-ville". Si le message permet d'entamer un dialogue intéressant avec les habitants, l'affiche passe mal auprès des autorités communales : *"Mobicity est une journée positive, ça ne va pas plaire à tout le monde"*.

Le 23 mai, le GRACQ fait une interpellation citoyenne lors du conseil communal. La commune effectue alors un rétropédalage, mais sur certains points seulement. Incompréhensible pour le GRACQ Mouscron. Comment une commune pilote Wallonie Cyclable, peut-elle montrer un tel mépris à l'égard des cyclistes ? Comment peut-elle montrer un tel manque de vision ? Comment justifier de telles mesures à l'heure où toutes les villes européennes sont appelées à encourager la pratique du vélo ?

L'exemple de Mouscron nous rappelle que le virage vers une mobilité plus active n'a pas encore été amorcé partout, et que l'action du GRACQ sur le terrain reste primordiale pour porter la voix des cyclistes.

G. DE MEYERE

EN BREF

Le GRACQ Jodoigne et le GAL (Groupe d'Action Locale) Culturalité en Hesbaye brabançonne ont encouragé les élèves et les équipes éducatives de quatre écoles de l'est du Brabant Wallon à bouger autrement. "Les «bike days» sont des journée de mise au vert «vélo» auxquelles 318 élèves de 1e et 3e année secondaire de 3 écoles différentes de la région ont participé. Au programme : formation théorique, pratique, mais aussi des moments de détentes, un ciné-débat et un choix entre plusieurs ateliers vélo. Une façon originale de découvrir les plaisirs du vélo sous différentes facettes.

Le GRACQ Braine-le-Comte a proposé aux Brainois de gravir à vélo le "mur de Braine-le-Comte" : la rampe d'accès au nouveau parking de la gare, raide de 4 %. Un défi sportif dont le but était bien sûr de rappeler l'importance de prendre les cyclistes en considération lors des aménagements cyclables. Dans ce cas-ci un autre accès à la gare plus facile aurait pu être privilégié.

À Gèsves et Assesse, le GRACQ offrait un croissant chaud à celles et ceux qui se rendaient à la boulangerie à vélo. Un partenariat était fait avec quatre boulangeries locales. De quoi rappeler que le vélo est l'ami des petits déplacements quotidiens et des commerces de proximité.

Happy birthday !

Dans trois ans à peine, le GRACQ soufflera sa 50e bougie. En attendant de fêter ce bel anniversaire comme il se doit, nous célébrons cette année deux association vélo qui fêtent chacune un anniversaire important : Pro Velo (30 ans) et les Ateliers de la Rue Voot (50 ans). Petit coup d'œil dans le rétro sur la création de ces deux acteurs incontournables et sur les activités qu'ils proposent pour rendre notre société plus mobile.

Pro Velo, 30 ans déjà !

En 1992 à l'initiative du GRACQ et de 't Greun Velosk (l'ancêtre du Fietsersbond), l'asbl Pro Velo voit le jour. Dès le départ, la vocation de l'association se différencie de celle de ses sœurs fondatrices militantes : elle se positionne comme un opérateur de politique cycliste. La jeune équipe œuvre à la promotion d'une mobilité à vélo respectueuse de l'homme et de son environnement, et s'attelle à mettre sur pied des services favorisant l'usage du vélo.

Partie de quelques salariés à Bruxelles, une vingtaine de vélos en location et quelques projets d'éducation au vélo, Pro Velo en a fait du chemin, en 30 ans ! À l'heure actuelle, avec ses sept implantations en Belgique et plus de 110 employés, l'asbl accompagne des milliers de cyclistes chaque année et monte des projets en faveur de la promotion du vélo au sein de très nombreuses communes et entreprises avec le soutien des régions wallonnes et bruxelloises.

Toutes les activités de Pro Velo convergent vers le même but : accompagner les (nouveaux) cyclistes tout au long de leur parcours. Apprendre à rouler à vélo à tout âge (pas moins de 800 classes ont été formées à la pratique du vélo par l'association en 2021), gagner en confiance et en autonomie, expérimenter diverses solutions, adopter la pratique au quotidien et par la suite convaincre et donner envie à son entourage de rouler aussi à vélo. À chaque étape, Pro Velo est au côté des cyclistes.

Cet été, l'association fête ses 30 ans et organise pour cela de nombreux événements à Bruxelles et en Wallonie. Concerts, balades guidées, concours, animations pour toute la famille… Retrouvez l'agenda complet sur le site web et les réseaux sociaux de Pro Velo.

A. LEROUX

www.provelo.org/30ans

ATELIERS DE LA RUE VOOT : 50 ANS DÉJÀ !

Que s'est-il passé en 1972 dans la riante commune de Woluwe-Saint-Lambert ? Les Ateliers de la rue Voot ont été fondés, pardi ! Et quand le premier choc pétrolier a eu lieu, qu'ont fait ces artistes, céramistes, photographes, sculpteur et sculptrices ? Ils ont fondé un atelier où apprendre à réparer son vélo ! Et 50 ans plus tard, que font les cyclistes de tous poils aux Ateliers de la rue Voot ? Ils continuent à apprendre à entretenir et réparer leurs bécanes, évidemment !

Les Ateliers de la rue Voot proposent un vaste choix d'activités :

- des ateliers participatifs et pédagogiques dans quatre lieux : rue Voot, boulevard du Triomphe - VUB, avenue Paul Héger - ULB et rue Gray – La Serre ;
- un vélo pour 10 ans (votre enfant loue à prix réduit un vélo qu'il peut changer quand celui-ci devient trop petit) ;
- des formations en mécanique ;
- No Bike To Waste (revalorisation de vélos de seconde main)
- le montage et la préparation de vélos de voyage.

À cela s'ajoutent des interventions dans des écoles, des associations, des entreprises…

Le fil conducteur des Ateliers de la rue Voot est la pédagogie. L'équipe vélo partage son intérêt pour l'écologie, les clés anglaises, les chaînes bien huilées et les dérailleurs fluides dans chaque activité proposée. Depuis la crise sanitaire son activité a évolué et les Ateliers collaborent de manière plus étroite qu'avant avec ses partenaires : avec CYCLO et Pro Velo dans le cadre du projet Vélo Solidaire, avec le GRACQ et le Fietsersbond pour faire avancer la cause de la petite reine.

Voici 50 ans que les Ateliers de la rue Voot s'activent pour l'émancipation, entre autres des cyclistes. N'hésitez pas à passer, repasser, et (re)découvrir la vieille bâtisse blanche des débuts…

A. CASTEL

https://voot.be

Portrait de jeunes cyclistes liégeois

Ils s'appellent Caroline, Edith ou Nalu, ils ont entre 23 et 24 ans, ils font du vélo à Liège et ont été filmés sur leur trajet quotidien pour partager avec vous leur vision du vélo. Ces vidéos que vous avez peut-être déjà vues sont le travail d'Alex Lerusse, un jeune étudiant stagiaire qui a intégré le pôle communication du GRACQ durant trois mois. Sa série de portraits passionnants dresse l'image d'une certaine jeunesse et offre un regard neuf sur notre avenir commun.

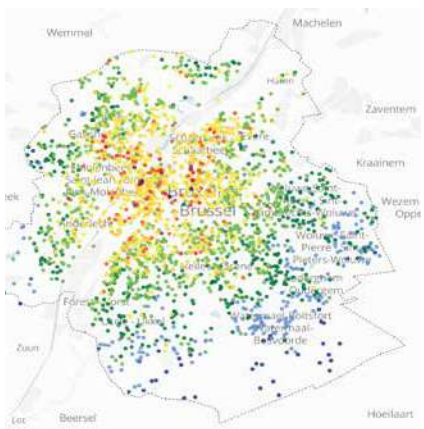
Entre convictions profondes, doutes et encouragements, ces jeunes parlent à bâtons rompus du plaisir de rouler à vélo. Même s'ils sont conscients que la mobilité active est un levier pour transformer le cœur de notre société, ils soulignent avant tout les avantages que le vélo leur procure à titre individuel, en termes d'indépendance, d'autonomie, d'efficacité, de bonheur.

Caroline, Edith et Nalu nous parlent de clichés de genre, de freins à déconstruire, de souvenirs d'enfance, de sacs à main et d'influenceuses à vélo. Leurs réflexions sont alimentées par des lectures d'extraits de littérature "vélo", leur permettant de faire des liens entre la théorie et leur propre vécu. La question ultime de l'interview est d'actualité puisqu'elle fait référence à l'augmentation du prix de l'énergie : *"un plein d'essence coûte maintenant aux alentours de 100 euros, que feriez-vous de cet argent ?"*. La réponse est en vidéo sur notre site.

www.gracq.org/portraitscyclistes

G. DE MEYERE

CURIEUZENAIR
L'AIR QUE NOUS RESPIRONS



Du 25 septembre au 23 octobre 2021, 3 000 Bruxellois ont participé à CurieuzenAir, la plus grande enquête citoyenne jamais menée sur la qualité de l'air dans notre capitale. Les citoyens ont mesuré la concentration de dioxyde d'azote (NO_2) dans leur rue pendant un mois à l'aide d'un appareil de mesure placé sur leur façade. Dévoilée en mars 2022, la carte montre bien l'influence du trafic automobile sur la qualité de l'air à Bruxelles et illustre le contraste marqué entre les quartiers socio-économiquement vulnérables et les quartiers verts et aisés.

https://curieuzenair.brussels

Primes Bruxelloises
Bruxsel'Air et Cairgobike

Le Gouvernement bruxellois continue de prendre des mesures pour réduire le nombre de voitures à Bruxelles. Parmi celles-ci, la prime Bruxsel'Air encourage les personnes possédant une voiture à s'en défaire pour se diriger vers les alternatives existantes. Outre un budget mobilité à dépenser parmi divers services de mobilité alternative, le bénéficiaire peut également solliciter gratuitement un accompagnement par un coach en mobilité..

La prime Cairgo Bike s'adresse quant à elle aux professionnels (indépendants, micro, petites et moyennes entreprises) actifs à Bruxelles. Elle consiste en une aide à l'achat de vélo-cargo ou remorque de vélo utilisés à des fins professionnelles. La réduction s'élève à 50 % voire 70 % du prix d'achat HTVA.

Ces incitants financiers ont pour objectif d'agir sur la pression automobile qui reste un des freins majeurs au développement de la pratique du vélo. Rappelons également que les voitures restent stationnées plus de 90 % du temps, occupant inutilement une place en voirie qui pourrait être dédiée à la création d'alternatives (trottoirs plus larges, pistes cyclables, bandes bus, site propre), mais aussi à davantage de verdurisation de l'espace public.

https://environnement.brussels/thematiques/mobilite/prime-bruxellair
https://economie-emploi.brussels/prime-cairgo-bike

Vélo et GoPro : un bon combo ?

La miniaturisation des caméras a permis de filmer ses moindres petits trajets à vélo en haute définition. Mais pour quoi faire ? Et dans quel cadre légal ? Entre les créatifs qui y trouvent une nouvelle forme d'expression et les justiciers qui l'utilisent comme arme de dissuasion, l'éventail des usages est large. Et si certains voient les GoPro comme le meilleur garant de notre sécurité, d'autres regrettent que ces images enregistrées viennent s'ajouter à celles des caméras déjà trop nombreuses dans l'espace public.

Les images des “action cam” ont envahi nos écrans. Les sportifs de l’extrême partagent leurs exploits acrobatiques au plus grand bonheur des amateurs de sensations fortes (skateboard, ski, VTT, wingsuit…), mais l’utilisation de ces caméras miniatures dépasse largement le cadre du pur divertissement.

À Bruxelles, Katia, se fait appeler “la Nomade sédentaire” et réalise des “Daily Obs” (observations journalières) depuis quelques années. *“Une véritable communauté est en train de voir le jour”,* nous déclarait-elle en 2019[1]. “*Sur Twitter et Youtube, on échange sur nos expériences, les infrastructures, etc. C’est très enrichissant et on se sent moins seuls face aux petits tracas quotidiens. On échange aussi régulièrement avec des personnes qui envisagent de se mettre au vélo, mais qui ont encore des appréhensions ou besoin de conseils. La bienveillance est vraiment le maître-mot*.” Katia explique comment réaliser un itinéraire vélo sur l’application Komoot ou, plus prosaïquement, montre – images à l’appui – comment le vélo peut devenir un “saute-bouchon” en ville. La GoPro lui permet d’illustrer son propos, de l’ancrer dans le réel.

Certains journalistes ont également compris l’intérêt de cette nouvelle communication et offrent des reportages plus vrais que nature grâce à des GoPro filmant les intervenants mais aussi les journalistes eux-mêmes. C’est notamment le cas de la série “Biclou” lancée en 2020 par le journal “Le Parisien” qui offre des reportages sur la thématique du vélo à Paris et ailleurs. Face au succès des 48 premiers épisodes, une seconde saison a été lancée.

Mais les vidéos les plus célèbres sont sans surprise celles qui dénoncent les mauvais comportements des autres usagers. Quelquefois vues des centaines de milliers de fois, mais aussi souvent critiquées, ces vidéos montrent “ce qui ne va pas”. S’ils réfutent l’appellation de “justiciers de la route”, leurs auteurs affirment par contre leur activisme militant et leur volonté de rendre les rues plus sûres pour les usagers du vélo.

Les “zorros des pistes cyclables”

En Angleterre, Mike van Erp, 49 ans, est suivi par 80 000 personnes sur Youtube sous le nom de Cycling Mikey. Il traque et filme les automobilistes peu respectueux du code pour envoyer les images à la police avec l’espoir de contribuer à une meilleure sécurité routière. Là-bas, la police peut adresser des contraventions sur la base d’images filmées par des citoyens. Cet activisme, van Erp – dont le père est mort tué par un chauffard – le justifie par l’insécurité dont sont victimes les usagers à vélo. “*J’ai commencé à filmer parce que je me sentais un peu impuissant”,* déclare-t-il dans les colonnes du Guardian. *“Je ne pouvais rien faire si un mauvais conducteur me dépassait de trop près, ou mettait ma vie en danger de quelque façon que ce soit. […] Les mauvais comportements sur la route sont largement tolérés par la société. Ce n’est pas considéré comme une chose vraiment sérieuse. Pourtant, cela coûte la vie à 1 800 personnes par an rien qu’au Royaume-Uni, et 27 000 sont gravement blessés. C’est un bilan assez sérieux, n’est-ce pas ?”*[2]

En France, “Cinquante euros” est un autre exemple. Avec ses 25 000 abonnés sur Youtube et près de 10 000 sur Twitter, ce cycliste masqué s’est fait connaître par ses actions dirigées vers les automobilistes peu respectueux du code. Il pose sur leurs véhicules des autocollants aux messages directs, tels que “Cancre du bitume”, ou écrit des messages sur les pare-brise et les carrosseries avec du feutre (effaçable), tout en filmant ses actions. La confrontation ne lui fait pas peur.

Si la présence de leur caméra les aide à garder leur sang-froid dans les situations les plus conflictuelles, elle n’a bien sûr pas toujours le même effet sur les personnes prises en faute. On peut effectivement imaginer qu’être filmé par un quidam ne soit pas la meilleure des approches pour entamer un dialogue apaisé et constructif (encore moins s’il est masqué et vient de poser un autocollant sur votre carrosserie). Se pose dès lors la question de savoir si filmer les automobilistes que l’on interpelle ne crée pas plus de tensions qu’il n’en apaise ? Pour Altis, autre youtubeur fort d’une communauté de 34 000 abonnés, cela ne semble pas forcément être le cas. Sur 300 heures de tournage, il n’a enregistré qu’une seule altercation. Par contre, la diffusion de ces images crée le buzz et amplifie donc le phénomène de clivage et de rivalité entre usagers[3]. De même, on peut imaginer que l’automobiliste “puni” risquera lui-même de développer davantage de ressentiment envers les prochains cyclistes qu’il croisera sur sa route.

© EMMANUEL-KWUEGBU

QUESTIONS LEXICALES

GoPro est une marque qui a remplacé dans le langage courant le mot “action cam”. Ce n’est pas un phénomène exceptionnel en langue française. Cela s’appelle une “antonomase du nom propre” (à replacer en soirée !). Nous utilisons ces nombreux mots sans y penser : scotch, escalator, frigidaire, pédalo, kleenex ou même mobylette. Certains de ces mots finissent même par apparaître dans le dictionnaire. Ce n’est pas (encore) le cas de “Gopro”.

“L’action cam” (traduction : caméra d’action) diffère de la “dashcam” (caméra de tableau de bord) qui désigne les caméras embarquées dans les véhicules… Si les objets se ressemblent fort, ils possèdent cependant certaines différences (système d’attache, d’alimentation, de mise en route…). Comme si ce n’était pas déjà assez compliqué, sachez que la marque GoPro vend aussi des dashcam !

1/ “À la découverte d’une nouvelle tendance : les Daily Obs !” GRACQ Mag 33, p.7- 2019.
2/ “‘I felt powerless – so I started filming’: CyclingMikey on his one-man battle with dangerous drivers”, Peter Walker, in The Guardian, 05/01/2022.
3/ Interview BFMTV – 15/05/2022.

© MUSTACHESCACTUS

Mais la question essentielle à se poser est sans doute la suivante : la médiatisation de ces mauvais comportements apporte-t-elle sur le long terme des résultats sur le terrain ? Difficile de l'affirmer ou de l'infirmer avec certitude. Pour Olivier Schneider, le président de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), si la méthode est discutable, ce genre de militantisme "contribue à une prise de conscience"[4].

Que dit la police ?

Pour savoir ce que pense la police de ces nouveaux outils, nous avons interrogé David Stevens. Chef de la brigade cycliste de la zone Bruxelles Capitale Ixelles, cet inspecteur principal arrivé de Gand en 2005 est maintenant le plus connu de tous les cyclistes bruxellois. Présent dans les médias et ultra-présent sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter et même Tik Tok), il incarne le visage d'une police à vélo dynamique, connectée et proche des gens.

"Dans certains pays, comme en France, on peut utiliser les images prises par les citoyens pour verbaliser une infraction", nous informe David Stevens. *"Ce n'est pas encore le cas chez nous où l'infraction doit être constatée par un agent qualifié"*. Filmer ses trajets pour participer à faire appliquer le code est-il donc complètement inutile ? Pas totalement. S'il ne peut pas verbaliser sur la base de ces images, celles qui circulent sur les réseaux sociaux et celles qui sont transmises à la brigade cycliste lui permettent néanmoins à David Stevens de dresser une cartographie des infractions. *"C'est une source d'information très utile. Je peux avoir une meilleure vue sur la situation générale",* poursuit David Stevens. *"Je peux envoyer mes équipes aux endroits souvent recensés, et aux moments où les infractions ont généralement lieu."*

Si une infraction est signalée à répétition par des citoyens, images à l'appui (un stationnement gênant par exemple), et que la brigade cycliste ne parvient pas à la constater par elle-même, elle peut prendre contact avec le propriétaire du véhicule et lui donner un avertissement. Pas de verbalisation donc, puisque ce n'est pas possible, mais une manière d'agir sur les consciences, d'inciter à changer un comportement incivique.

La brigade elle-même est équipée de caméras, mais celles-ci ne sont activées qu'en cas de nécessité, quand la situation devient tendue par exemple. Le policier informe alors qu'il filme l'intervention, ce qui, souvent, calme la situation.

"Pour les témoignages d'agressions routières, c'est différent", poursuit David Stevens. *"En cas d'accident ou d'altercation entre deux usagers, les images sont ajoutées au procès-verbal. "* C'est alors à la justice d'interpréter ces photos ou vidéos pour émettre la sanction. Malheureusement, il existe une "zone grise" : un dépassement dangereux ne doit-il pas être considéré comme une agression routière ? Pour le chef de brigade, s'il n'y a pas eu contact, il sera très difficile à la police d'intervenir. Cette zone grise où se confrontent les interprétations de chacun est évidemment un problème pour la sécurité des usagers du vélo. Les associations cyclistes souhaitent que les lignes bougent à ce niveau-là aussi. Actuellement, la majorité des cas de conduite dangereuse sont classés sans suite par les parquets concernés, malgré l'existence d'enregistrements vidéo. Récemment, le GRACQ a demandé la réouverture d'un dossier de dépassement dangereux, vu la gravité des faits. Si le dossier a pu être rouvert suite à cette intervention, le GRACQ demande surtout qu'un suivi judiciaire plus rigoureux et plus attentif aux usagers actifs soit mis en place dans notre pays. La mise en place en 2022 d'un parquet national pour la sécurité routière montre que la problématique est également perçue par le gouvernement.

Concernant les questions de fond, le chef de brigade se montre prudent. Est-il souhaitable de voir la législation belge évoluer

© SCOTT-WEBB-YEK

LOI CAMÉRA

Les caméras de surveillance sont soumises à la "loi caméra" de 2007. La finalité de ces caméras est la surveillance, les personnes "surveillées" doivent donc en être informées au moyen d'un affichage adéquat. Les dashcam et autres GoPro n'ont pas pour finalité la surveillance. Il n'est donc pas nécessaire d'informer qu'on est en train de filmer.

4/ "On a suivi '50 euros", le cycliste masqué en croisade contre les chauffards", Emilie Torgemen, in Le Parisien, 26/05/2018

et permettre aux policiers de sanctionner sur la base d'images prises par les citoyens ? Il n'y a pas de réponse évidente, mais la brigade cycliste s'adaptera évidemment à la législation. Et que penser d'une société dans laquelle chacun s'équipe d'une caméra pour assurer sa sécurité ? *"C'est évidemment dommage d'en arriver là",* reconnaît David Stevens, mais en attendant, ces images apportent des preuves, et les plaintes déposées permettent d'avoir une vision globale de la situation.

© FELIPE-VIEIRA

La Go Pro peut également servir dans des projets novateurs de modélisation 3D de trajets, en vue d'y ajouter des aménagements cyclables par exemple (lire le projet Geochallenge, p.10)

Que dit la justice ?

Il faut distinguer deux choses : la captation des images et la diffusion des images. Rien dans la loi n'interdit de filmer la voie publique ou de prendre des photos. Tant l'usage que la diffusion sont des traitements de données. Lorsqu'ils se font dans un cadre domestique ou personnel, il n'y a pas de problème. La diffusion peut dès lors poser problème dès le moment où l'on décide d'agir à plus large échelle : on sort de ce cadre domestique ou personnel pour tomber sous l'application du Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

"*Mis en œuvre en 2018, le RGPD vise à nous sortir de ce qui touche au "Big Data" et à inverser la logique"* nous rappelle Margaux Nocent, avocate à Bruxelles. *"Il ne s'agit plus de conserver un maximum de données à caractère personnel jusqu'au jour où elles pourraient éventuellement servir un jour. À l'inverse, il faut pouvoir justifier pourquoi on conserve telle ou telle donnée à caractère personnel. L'idée est de minimiser les données"*. Sur la voie publique, on voit des plaques d'immatriculation et des visages qui sont des données à caractère personnel : elles permettent d'identifier la personne concernée. A-t-on le droit de les filmer ? Oui. Peut-on diffuser sur les réseaux sociaux ? La réponse est plus nuancée.

Le RGPD prévoit plusieurs bases de licéité autorisant le traitement de données à caractère personnel. Les plus connues sont le contrat ou le consentement grâce auxquels les deux parties s'accordent sur la diffusion des images prises. Mais lorsqu'on filme en rue, il est impossible d'obtenir le consentement de chaque personne apparaissant à l'image. Une autre base de licéité peut alors être invoquée : "l'intérêt légitime".

Trois conditions sont nécessaires pour baser un traitement de données sur l'intérêt légitime : justifier que l'intérêt est légitime (vouloir garantir sa sécurité par exemple) ; démontrer qu'il n'existait pas de moyen moins intrusif pour la vie privée pour atteindre cet objectif (le traitement des données doit satisfaire à la condition de "nécessité") ; et enfin, prouver que les droits et libertés des personnes filmées ne prévalent pas.

Y a-t-il un intérêt à diffuser une plaque d'immatriculation ou un visage alors que les moyens techniques rendent assez facile l'anonymisation de ces données ? *"En cas de litige, c'est le juge qui fera la balance"* poursuit Margaux Nocent. *"Il y a d'une part le droit à la liberté d'expression de la personne qui souhaite par exemple réaliser un reportage de ce qu'elle voit en rue et de l'autre, le droit au respect de la vie privée. On est en présence de deux libertés fondamentales qu'il va falloir mettre en balance puisqu'un des droits est restreint au profit de l'autre. L'un subit une restriction. Il faut vérifier que celle-ci est justifiée. Pour cela, il faut faire un "test de proportionnalité". Il faut justifier que la mesure prise était nécessaire, adéquate et proportionnelle. La prise en compte de la durée de conservation des données permet de vérifier l'intérêt légitime invoqué par un client. L'idée est de prouver que celui-ci ne conserve pas les images plus que le nécessaire et que la conservation des images correspond à la nécessité de garantir sa propre sécurité sur son trajet par exemple (à considérer qu'on soit bien hors champ personnel et domestique)".*

Margaux Nocent, pour sa part, ne filme pas ses trajets sauf lorsqu'elle part en voyage à vélo, pour filmer les paysages. *"Je ne me filme pas à pied ni en voiture, je ne le ferais pas non plus à vélo. Je crois que cela me gâcherait mon plaisir et je n'aime pas spécialement être filmée sur la voie publique."*

G. DE MEYERE

Plus d'infos sur la protection des données :
www.autoriteprotectiondonnees.be

© ANTONI BRODOWSKI

JURISPRUDENCE ANTIGONE

Datant de 2003, la jurisprudence Antigone permet aux juges de prendre en compte dans leur jugement des preuves considérées autrefois comme "irrégulières". C'est le cas notamment d'images prises par des caméras embarquées. Ces caméras n'étant pas des caméras de surveillance, elles n'ont pas pour finalité de filmer des infractions, et les images captées ne pouvaient dès lors pas être reçues par un tribunal. Depuis 2003, si votre Go-Pro enregistre un accident, les images peuvent être ajoutées au dossier. On assouplit le régime de la preuve.

Matériel

Électrifier son vélo : une bonne idée ?

Jeter son vélo classique pour acheter un électrique. N'y a-t-il pas d'alternative ? Des concepteurs ont imaginé une " électrification" par le pédalier, la roue arrière ou la roue avant. Cette dernière solution, la plus simple, est proposée notamment par Teebike, Solex, Rool'in. La roue avant avec un moteur de 250 W est reliée à une application smartphone qui permet de gérer la puissance souhaitée. Prix du kit : de 800 € à 1100 €. L'installation semble facile mais nécessite parfois des adaptations : écart de la fourche, système de freinage.

Est-ce vraiment intéressant ?

Sur les sites revendeurs se trouvent des avis enthousiastes et d'autres plus critiques, concernant l'installation, la maniabilité ou le freinage.

Le point de vue d'un vélociste (Ecocyclo à Uccle) : *"On a vendu et installé des systèmes d'électrification mais on en est un peu revenu. Utiliser un moteur sur un vélo qui n'est pas conçu pour ça peut générer une usure ou une déformation de différentes pièces : les freins évidemment, mais aussi la fourche ou même le cadre. Le produit reste intéressant pour des usages très modérés : pour faire quelques courses, une balade occasionnelle contre le vent à la mer. Pour un usage quotidien régulier, l'investissement est peu intéressant. Le prix du système, l'éventuelle intervention d'un professionnel pour l'installation, l'usure prématurée des pièces font que, pour un peu plus cher, on trouvera un vélo électrique vraiment conçu pour cet usage."*

M. DECHAMPS

Antivol vélo : comment choisir ?

Eviter le vol de son fidèle compagnon, cela passe inévitablement par l'achat d'un bon cadenas. En France, le journal *Le Monde* a récemment mis à jour son comparatif des meilleurs produits existants sur le marché.

Selon le quotidien français, le Kryptonite New-U Evolution Mini-7 monte sur la marche du podium des favoris. Bon compromis entre le poids et le prix, c'est, selon le quotidien français, un super dispositif de protection dissuasif. En deuxième position, on retrouve le Kryptonite New York Fahgettaboudit Mini. Plus lourd et plus cher, il est conçu pour les quartiers chauds du Big Apple. Certes, il n'est pas incassable, mais il résiste le mieux aux tentatives de sciages.

D'autres comparatifs d'antivols existent, comme celui de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Si vous hésitez entre un cadenas en U, une chaîne résistante, ou si vous souhaitez simplement vérifier le niveau de protection de votre cadenas actuel, consultez leur site pour le comparatif complet ! Pour les conseils d'ordre plus généralistes, le site du GRACQ répond à toutes vos questions !

A. LERUSSE

SOURCE : Les meilleurs cadenas de vélo, Duncan Niederlitz et Béatrice Catanese, *Le Monde*,21/072021

Voir aussi : Tests antivols, www.fub.fr

FOCUS SUR DEUX CADENAS INSOLITES ET INGÉNIEUX

"Interlock" est un cadenas intégré dans la tige de selle. Fini les cadenas qui cognent constamment sur votre cadre ou qui pèsent lourd dans le fond de votre sac. Bien qu'esthétique, il pêche toutefois en robustesse. À utiliser plutôt en second cadenas, pour éviter le vol de la selle ou de la roue arrière.

"Seatylock" est le parfait compromis. Ce cadenas-selle présente deux atouts indéniables : sécuriser votre vélo et empêcher l'un ou l'autre rigolo de dérober votre chère assise. Rentrer en danseuse n'est pas si plaisant...

https://seatylock.com

À vous de jouer

BIKES FOR UKRAINE

Moment poignant lors de la dernière assemblée générale de l'ECF (European Cyclists' Federation) qui s'est tenue, avec la présence du GRACQ, à Berlin le 5 mai : deux jeunes ukrainiennes, membres de l'association cycliste U-Cycle, ont fait le déplacement pour lancer un appel à l'ensemble des acteurs européens du monde du vélo pour soutenir et rejoindre leur campagne #BikesForUkraine.

L'objectif de cette campagne ?

Améliorer la mobilité des volontaires ukrainiens et rendre ainsi l'aide humanitaire accessible à celles et ceux qui en ont le plus besoin.

Comment aider concrètement ?

Soutenez financièrement

Le plus simple reste de faire un don sur le compte en banque de U-Cycle pour permettre l'achat de vélos sur place. Cela facilitera la logistique et soutiendra l'économie locale.

Account number:
UA403052990000026001006209584
Bank: CB PRIVATBANK Kiev
Bank code 305299

Si vous souhaitez soutenir une ville en particulier, mentionnez-la dans la communication.

Tous les montants sont acceptés. Pour vous donner une idée : 250 € permettra l'achat d'un nouveau vélo, 100 € un vélo de second main, 10 € un cadenas.

Organisez vous-même la récupération et l'acheminement de vélos

Collectez et réparez des vélos usagés et organisez ensuite l'acheminement jusqu'en Ukraine (ou rejoignez une initiative existante).

Afin de relayer au mieux les initiatives développées, merci d'en informer le GRACQ (info@gracq.org). Nous mettrons à jour la page concernée sur le site web.

Diffusez l'information

Que ce soit auprès des cyclistes ou des non cyclistes, parlez-en autour de vous !

#BikesforUkraine

Pour en apprendre plus

https://u-cycle.org.ua/projects/bikesforukraine/
https://www.facebook.com/ucycle.org.ua

Pêle-Mêle

VALERIANE
De l'info à l'action

Organisé par l'asbl Nature & Progrès, le Salon Valériane propose trois jours consécutifs entièrement consacrés à l'écologie extérieure et intérieure, tant au niveau de l'environnement que du quotidien.

Cette année, un point d'attention sera mis sur l'incitant à l'action. Le visiteur vient pour observer, écouter, s'informer, déguster mais aussi repartir avec des solutions concrètes, en capacité d'agir directement.

En parlant d'agir, s'y rendre à vélo sera évidemment un excellent début ! Ça tombe bien, car ce sont les bénévoles du GRACQ Namur qui surveilleront votre monture le temps de votre visite.

Infos pratiques

Les 2, 3 et 4 septembre 2022
de 10 h à 19 h à Namur Expo
Prix : 8 € (réduction de 50 % sur le prix d'entrée pour les visiteurs à vélo se rendant au parking vélo tenu par le GRACQ Namur)

valeriane.be

Slowby pour celles et ceux qui rêvent d'aventure !

Vous êtes chez vous. Vous checkez vos emails. Parmi ceux-ci, un message sort de l'ordinaire. Il y est question d'un trip secret. Départ dans 3 jours, plus qu'à faire les bagages… Excitant, non ? Le concept de "Slowby" permet en effet de partir à l'aventure sans se préoccuper de l'itinéraire, ni même du lieu de couchage. Si les trips sont secrets, ils sont néanmoins établis sur la base de préférences que vous aurez mentionné au préalable. Plutôt visite de ville ? Forêt ? Terrain plat ? L'équipe de Slowby s'adapte à vos envies.

Pour les trips de plusieurs jours, le logement est garanti dans les jardins d'ambassadeurs locaux. Rien d'étonnant puisque les fondateurs de Slowby sont également ceux qui ont créé il y a deux ans "Welcome to my garden", un réseau de citoyens mettant leur jardin à disposition des voyageurs lents, pour planter leur tente.

Pour info, la cofondatrice de ces initiatives inspirantes est Manon Brulard, celle-là même qui a réalisé le documentaire "Women Don't Cycle" dont on parle en page 9 de ce magazine.

Le concept s'adresse avant tout aux personnes souhaitant se lancer dans le voyage à vélo et qui aiment se faire surprendre. Pourquoi pas vous ?

G. DE MEYERE

https://www.slowby.travel

Pourquoi pas le vélo ?

CONCOURS

Quand un Hollandais arrive à Paris, il pose forcément sur la mobilité un regard étonné. Le vélo est un moyen de déplacement si efficace, pourquoi lui offrir des infrastructures si pauvres ou si compliquées ? Dans son livre "Pourquoi pas le vélo ? Envie d'une France cyclable", Stein Van Oosteren offre au lecteur des informations factuelles, des résultats d'études, des observations personnelles et des anecdotes amusantes dans un récit léger et accessible à tous.

Si de nombreux chiffres mentionnés font référence aux réalités françaises, le livre garde néanmoins une portée très générale, car la réalité de nos voisins n'est pas si éloignée de la nôtre.

Envie de gagner ce livre ?

Trois exemplaires de ce livre sont à remporter. Pour les recevoir chez vous, rien de plus simple : Livrez-nous un témoignage personnel, de quelques phrases ou plus, en complétant cette phrase : "Rouler à vélo, pour moi, c'est…".

Les réponses sélectionnées pourront être publiées en tout ou en partie sur nos supports (magazine ou Web). Une façon de partager votre amour du vélo et, qui sait, de convaincre certaines personnes qui hésiteraient encore !

Témoignage à envoyer à mag@gracq.org

Infos pratiques :

"Pourquoi pas le vélo ?",
Stein Van Oosteren, éd. Écosociété, 2021

Race around the Netherlands : récit d'une participante

Race around the Nederlands", ou comment faire une très longue visite d'infrastructures cyclables chez notre voisin batave (1957 km et des poussières) ! À priori ce n'est pas tout à fait pour ce motif que je me suis inscrite en septembre 2021 à cette épreuve d'ultra endurance organisée début mai chaque année. Le programme est assez simple et les règles du jeu encore plus : vous disposez d'une trace gpx, tout le monde part en même temps - le samedi 30 avril à 8 h – et vous devez être de retour pour le dimanche 8 mai 18 h au plus tard. Quand je vous disais que les règles étaient simples.

Côté exécution du plan cela l'a été un peu moins, quoique. Si j'ai découvert qu'on peut faire beaucoup de choses en même temps sur un vélo sans tomber – manger, boire, réfléchir, chasser les moutons, maudire le vent de face et bénir le vent de dos – j'ai surtout appris à repousser mes limites dans un cadre sécurisant, entourée d'un peloton cycliste mixte de tous âges. J'étais vraiment loin de penser que j'allais rencontrer autant de soutien, de sororité et de vraie camaraderie dans une épreuve sportive aussi exigeante. Je suis revenue de cette aventure avec l'envie de repartir à la découverte de paysages à vélo, de me dépasser et de parcourir l'agenda complet du site bikepacking pour programmer la suite de mes expériences en ultra ! Sans oublier de m'inscrire à des cours de mécanique vélo, l'absence d'avarie n'étant pas une constante dans cette discipline. Le plus dur maintenant sera de choisir la prochaine épreuve :)

D. MOREL DE WESTGAVER

EN BREF

Envie de combiner train-vélo cet été ? La SNCB vient de lancer BikeOnTrain, un planificateur qui permet au cycliste de choisir le train le plus adapté à son trajet et d'en contrôler la capacité en vélos. Si le logo vélo est sur fond vert : embarquez sans hésiter, ce train est fait pour accueillir votre monture !

https://bikeontrain.belgiantrain.be

Les Belges, parmi les plus dangereux au volant en Europe. C'est ce qui ressort d'une étude européenne qui analyse les comportements agressifs et dangereux des automobilistes. Les Belges figurent parmi les champions lorsqu'il s'agit de confondre une piste cyclable avec une place de parking (une personne sur cinq) et de klaxonner en abondance.

Un nouveau record du monde a été battu à Clermont-Ferrand : un cycliste a parcouru 100 mètres sur un vélo de 8 mètres de haut. En 2013, c'est à Liège que cet étrange record était battu. Fabriqué par un atelier vélo créé par le CPAS de Chaudfontaine, le vélo mesurait 6,3 mètres.

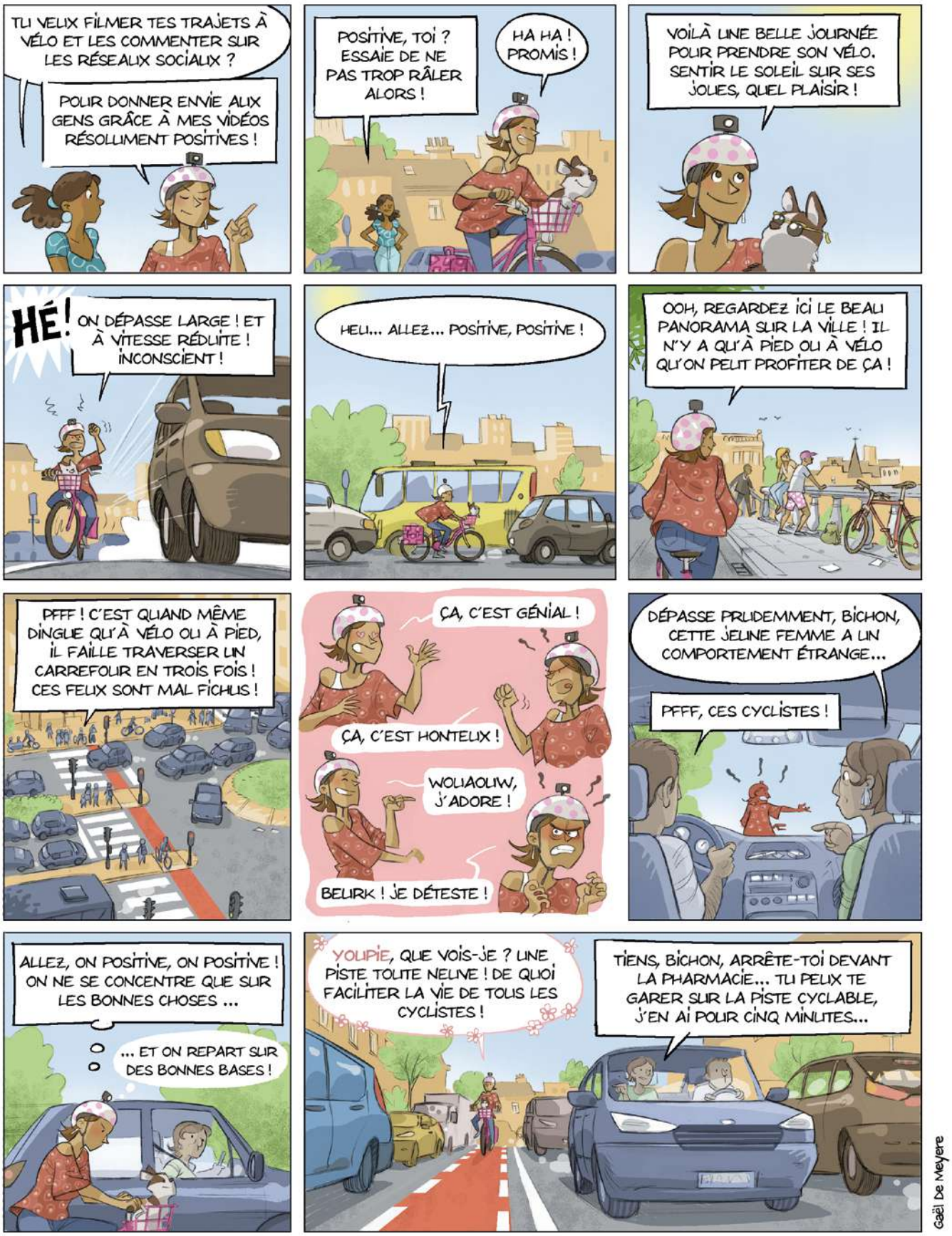
En France, les publicités pour voitures doivent désormais afficher un message responsable aux consommateurs : *"Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo", "Pensez à covoiturer"* ou *"Au quotidien, prenez les transports en commun"*. De même, la mention *#SeDeplacerMoinsPolluer* devra apparaître sur chaque annonce. Déjà appliquée depuis 2007 aux publicités pour la "malbouffe", il est permis de douter que cette stratégie de communication a un effet concret sur la consommation .

https://educationsante.be/les-messages-sanitaires-et-logos-sur-les-publicites-promotion-de-la-sante-ou-publicite/

L'EuroVelo 5 relie la Grande-Bretagne au sud de l'Italie (3 200 km) et traverse la Belgique (sur 400 km). Balisé en Flandre et en Wallonie, l'itinéraire cyclable n'était pas encore signalé à Bruxelles. C'est désormais chose faite : le balisage bruxellois de l'EuroVelo5 a été inauguré en mars 2022.

Bram Vemeulen, étudiant de l'UGent a créé "Thermolight" ; un prototype de phare arrière sans pile ni batterie, utilisant la chaleur corporelle du cycliste pour la transformer en électricité. Le capteur thermique est placé sur la selle, et allume la lampe quand le cycliste s'assied.

Il y a du pour, il y a du contre



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

CARTE DE MEMBRE

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Date de validité : voir verso

AGENDA

JUILLET

BRUXELLES 7/07

Réunion aménagements

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

ℹ amenagements-bxl@gracq.org

Formation Vélo-trafic

Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.

Bruxelles – Cinquantenaire : 16/07
ℹ formations@gracq.org

Liège – Gare des Guillemins : 31/07
ℹ velotrafic@gracq.org

AOÛT

Formation Vélo-trafic

Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.

Bruxelles – Cinquantenaire : 20/08
ℹ formations@gracq.org

Liège – Gare des Guillemins : 28/08
ℹ velotrafic@gracq.org

BRUXELLES 24/08

Réunion aménagements

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

ℹ amenagements-bxl@gracq.org

SEPTEMBRE

Formation Vélo-trafic

Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.

Uccle - rue Victor Cambier, 21 : 3/09
ℹ velotrafic@gracq.org

Tubize – rue des poissonniers : 17/09
ℹ velotrafic@gracq.org

Bruxelles – Cinquantenaire : 17/09
ℹ formations@gracq.org

Namur – Place des Célestines : 24/09
ℹ velotrafic@gracq.org

Liège – Gare des Guillemins : 25/09
ℹ velotrafic@gracq.org

BRUXELLES 15/09

Réunion aménagements

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

ℹ amenagements-bxl@gracq.org

12-25 SEPTEMBRE

Mon trajet, notre sécurité

Ensemble, pour plus de sérénité routière

Les bénévoles du GRACQ mèneront des actions à Bruxelles et en Wallonie pour sensibiliser les usagers à une meilleure cohabitation. Respect des rues cyclables, aux distances de dépassement et sensibilisation à l'usage de la sonnette sur les axes cyclo-piétons.

ℹ Bientôt, sur notre site !

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

Secrétariat Liège
Beau Mur
Rue du Beau-Mur 48
4030 Liège
alexandre.hagenmuller
@gracq.org
www.gracq.org

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

Toutes les adresses de contact sont sous la forme : *commune@gracq.org*
Exemple : groupe local de Marche-en-Famenne : *marche-en-famenne@gracq.org*

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

BRUXELLES & ENV.

Anderlecht	Bruno Louis	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Bruxelles-Ville	Pierre Henriet	–
Bruxelles Nord-ouest	Maarten Coertjens	T 0487 17 73 42
Etterbeek	Pierre Hanoune	T 0493 24 00 98
Evere	Bernard Dehaye	T 0498 20 47 21
Forest/Saint-Gilles	Florian Masson	–
Ixelles	Frédéric Mertens	T 0472 20 29 32
Jette	Guy Egerickx	T 0472 31 14 65
Kraainem	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
Wezembeek-Oppem	Anne Vandendries	–
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
Lasne	Kurt Debroux	T 0478 88 25 39
Les Bons Villers	Sébastien Ost	T 0495 30 88 75
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	M.Bonnave & 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 Verboomen	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37

HAINAUT

Ath	Marc Beaucarne	T 0472 26 16 31
Binche	Aurélie 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
Estaimpuis	Judith Henneuse	T0471 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
Chaudfontaine	Banjamin Pirotte	T 0492 25 11 23
Esneux	Denis Raets	T 0486 57 18 18
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	–
Herstal	Mehdi Bouacida	T 0499 34 71 09
Hesbaye	Anne-Sophie Grard	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
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 Rölh	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

FIETSERSBOND : association partenaire néerlandophone

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

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