

GRACQ *mag*

3 JUIN
**Bravo,
les cyclistes !**
p.3

EUROPE
**Plan de
relance vélo**
p.4

INDUSTRIE VÉLO
**Relocalisation
en marche ?**
p.13

BONUS
4 PAGES DE JEU
DE L'ÉTÉ

DOSSIER
**Petites
réparations**
grandes satisfactions

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique dont l'objectif principal est la promotion du vélo comme moyen de déplacement.

Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions.

PRÉSIDENT

Geoffrey Usé

Le bulletin de liaison GRACQ Mag est publié quatre fois par an. Sauf mention expresse, la reproduction des articles est bienvenue, à condition de citer la source.

MISE EN PAGE

In-Octavo : pe@inoctavo.be

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

Michel Dechamps, Philippe Degand,
Philippe Lederer

NOS SOUTIENS



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

Imprimé sur papier recyclé

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

ESPACE MEMBRE

gracq.org/extranet

Identifiant : **membre**

Mot de passe : **cyclophile**

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

ÉDITO

Éclosion de nouveaux possibles



Chères et chers Gracquistes,

À l'heure où rouvrent les terrasses, où la vie reprend peu à peu ses droits dans nos rues et où les événements estivaux tentent un timide retour, on ressent plus que jamais une envie de renouveau et de transformations. À l'heure des multiples prises de conscience – qu'il s'agisse de désastres écologiques, d'injustices sociales tout près de nous ou de peuples opprimés au-delà de nos frontières – les temps sont mûrs pour les bifurcations et les redémarrages. C'est parfois quand le sens est le plus difficile à trouver qu'éclot de nouveaux possibles.

Faire ses déplacements à vélo n'est pas anodin dans un monde qui se questionne et se réinvente. Depuis plus d'un an maintenant que nous essayons, tant bien que mal, d'organiser nos vies autour du coronavirus, le vélo est resté une bulle de liberté. Il permet, le temps du voyage, d'oublier les restrictions et de rester connecté-e à sa respiration, à son corps, aux couleurs que la lumière peint dans le ciel... Et même d'échanger des sourires avec d'autres cyclistes. Maintenir le lien, le rapport à l'espace. Quelques éléments de ce qui constitue l'essentiel...

Au vu de la montée en flèche de sa popularité, les avantages du vélo et son pouvoir libérateur semblent être rapidement perçus par celles et ceux qui s'y essaient. Ces nouveaux cyclistes ont peut-être même vécu leur première Journée Mondiale du Vélo cette année. Avec un peu de chance, ils auront croisé un groupe local du GRACQ participant à l'action Clap au Vélo, et ils auront continué leur trajet sous les applaudissements.

Et si, cet été, au moment d'enfourcher votre vélo pour sillonner les routes de Belgique ou d'ailleurs, vous laissez votre esprit vagabonder hors des sentiers battus ? Laissez votre regard dériver au-delà des limites de la route, et imaginez quelle autre réalité pourrait être façonnée ici et maintenant, faite de lieux de vie plus inclusifs et sereins, où nature, habitations et infrastructures coexisteraient de façon harmonieuse. ♦

FLORENCE GRÉGOIRE – 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.

Journée mondiale du vélo : nouvelle formule !

Il y a 4 ans, l'Organisation des Nations Unies décidait de déclarer le 3 juin "Journée mondiale du vélo". Pour le GRACQ, si le travail de sensibilisation en faveur d'une meilleure mobilité s'effectue 365 jours par an, le 3 juin est devenu une occasion supplémentaire de revendiquer le vélo comme moyen de transport efficace et durable. Les deux premières éditions de cette journée mondiale avaient été menées principalement sur les réseaux sociaux : les associations en faveur du vélo avaient invité les cyclistes à partager sur les réseaux une photo d'eux sur leur trajet quotidien. Embellis par une météo favorable, des clichés de ville, de RAVeL, de village et de campagne invitaient à prendre

le temps et à repenser ses déplacements. Cette année, le GRACQ et le Fietsersbond se sont unis pour proposer une façon positive et enthousiaste de célébrer le vélo. D'ordinaire organisée en mars, l'action "Clap au vélo" se déroulera désormais les 3 juin, et les cyclistes seront applaudis aux quatre coins de la Belgique pour célébrer la Journée mondiale du vélo.

"L'action Clap au Vélo est toujours un succès mais est, il faut le dire, surtout tirée par la Flandre. En Wallonie nous enregistrons malgré tout davantage d'équipes participantes au fil des éditions", précise Alexandra Jimenez qui coordonne l'action au niveau des groupes francophones. "En



la décalant plus loin dans l'année, nous espérons créer un boom de participation grâce à une météo plus printanière, et donc davantage de cyclistes à applaudir. Combiner cette action avec la journée mondiale du vélo a beaucoup de sens car cela met en lumière une action positive au message simple à l'échelle du pays, ce qui a davantage de poids que des actions éparées".

G. DE MEYERE

L'équipe du GRACQ grandit (encore !)

Qui aurait pu prévoir lors de la création du GRACQ en 1975 que l'association allait, 45 ans plus tard, pouvoir compter sur une force de frappe de 16 500 membres et sur une équipe de 11 permanents (9,3 ETP) ? La pratique du vélo connaît un engouement marqué et, preuve que l'argument d'un dénivelé inadapté à la pratique du vélo n'explique pas tout, la Wallonie se distingue depuis quelques mois par l'émergence de nombreux groupes locaux du GRACQ et de nouveaux projets en faveur du vélo. Afin de proposer l'accompagnement et la coor-



ordination la meilleure qui soit, l'équipe s'est agrandie l'année écoulée dans l'objectif principal de soutenir et développer l'action de ses membres. Depuis ce mois de mai, un nouveau collaborateur a rejoint l'équipe. Son champ d'action : la province de Liège principalement, mais pas exclusivement.

Alexandre Hagenmuller a 29 ans et est le nouveau chargé de projet et animateur pour Liège. Originaire d'Alsace et habitué à pédaler dans les villes de Strasbourg, Bordeaux puis La Rochelle, il s'est installé à Liège suite à un voyage à vélo en Europe.

Urbaniste de formation, fervent cycliste quotidien, Alexandre a tout récemment participé à la conception du dossier de candidature de la ville d'Andenne pour l'appel à projet Wallonie Cyclable, épaulé entre autres par le groupe local du GRACQ Andenne. Également formé en tant qu'animateur socioculturel, il est sensible aux questions d'éducation permanente et de participation citoyenne.

Le GRACQ en campagne positive

Les avantages du vélo ? Nous les connaissons tous. Afin de les faire connaître à un public plus jeune, le GRACQ a lancé sur Instagram une campagne positive. Baptisée "Bike is life", son contenu se voulait 0 % polémique et 100 % positif. La campagne rappelle ainsi les avantages de la petite reine au travers de trois résultats artistiques différents : un dessin animé ainsi qu'une illustration et un sketchnoting dont la réalisation a été filmée permettant une diffusion au format vidéo.



Les trois artistes (animatrice, illustratrice, sketchnoteuse!) se sont également prêtées au jeu de répondre à quelques questions face caméra pour parler de leur métier et leurs passions, mais aussi de leur rapport au vélo. Au total, ce sont donc six capsules vidéo qui sont parues sur les réseaux sociaux.

En parallèle, un concours "Bike is life" offrait à ses trois gagnants un voyage à vélo de deux jours, en Belgique, pour deux personnes, grâce à un partena-

riat avec Bike-Packer, une association toute jeune qui facilite les voyages à vélo en louant du matériel adapté aux voyageurs et en les accompagnant dans leurs aventures.

Le concours est clôturé, mais les vidéos sont encore en ligne sur les réseaux sociaux, n'hésitez pas à les partager et à y mettre un petit pouce bleu !

1/ Sketchnoting : technique de prise de note synthétique qui s'appuie aussi sur le dessin, la calligraphie et le graphisme.



Un plan de relance belge et européen pour le vélo

La Belgique va recevoir 417 millions € dans le cadre du plan de relance/résilience post-COVID de l'Union européenne pour développer des projets vélo soumis par les entités fédérées. 352 millions ont été demandés par la Flandre, 51,4 millions par Bruxelles et (seulement) 13,7 millions pour la Wallonie. Le niveau fédéral devrait quant à lui bénéficier d'une enveloppe de 75 millions¹ pour l'accessibilité aux gares RER autour de Bruxelles/Anvers/Gand/Liège/Charleroi, avec une attention portée au stationnement vélo. L'Union européenne, devrait donner son aval définitif cet été.

En Flandre

C'est dans cette région du pays que les demandes les plus ambitieuses pour le vélo ont été inscrites dans le plan de relance. Pas moins de 352 millions € sont attendus pour développer le réseau cyclable, avec une attention particulière aux cheminements cyclables vers les écoles (à sécuriser en priorité).

Au sein de cette enveloppe vélo, 250 millions € sont réservés pour un "Plan Copenhague" et seront versés en crédits d'impulsion vélo aux communes flamandes. Avec une obligation pour elles :

chaque euro reçu devra être doublé en investissement propre des communes.

À Bruxelles

Bruxelles devrait recevoir par l'entremise de *Beliris* (investissements fédéraux en région bruxelloise) 31,4 millions €. Cette somme sera affectée au réaménagement du rond-point Schuman en agora urbaine (17,4 millions €), ainsi qu'à une cyclostrade le long de la ligne ferroviaire L28 (14 millions €). Ces aménagements profiteront donc directement au vélo.

En plus de ces investissements fédéraux, la Région a de son côté inscrit dans ses demandes 15 millions € pour des aménagements cyclables sur le réseau RER vélo (réseau VELO PLUS). Une enveloppe de 5 millions € a également été accordée pour le stationnement vélo sécurisé, ce qui sera bien nécessaire au vu de l'ampleur des demandes, déçues suite à la crise COVID.

D'autres projets "mobilité" soumis dans ce cadre profitent indirectement au vélo, comme la réforme de la prime *Bruxell'Air* (soutien accordé aux Bruxellois qui abandonnent leur voiture) et *Smartmove* (système de taxe kilométrique intelligente à l'échelle de la région bruxelloise). Il est

cependant difficile d'affirmer avec certitude que ces projets ont été retenus, au vu des informations laconiques diffusées par les canaux officiels à ce sujet : accélération du déploiement des outils MaaS, SmartMobility et soutien au passage à la mobilité zéro émission.

En Wallonie

Au sud du pays, c'est l'extension du tram de Liège vers Herstal et Seraing qui se taille la part du lion des demandes (105 millions €), ainsi que la rénovation du métro de Charleroi (60 millions €), des "feux intelligents" (26,6 millions €), un bus électrique à haut niveau de service dans le borinage (27,8 millions €), etc. Et pour le vélo ? Une enveloppe de seulement 13,7 millions € est demandée, pour deux "corridors vélo" dans le nord du Brabant wallon vers Bruxelles (le long de la E411/N4 et de la N275 vers La Hulpe puis Rixensart et Ottignies).

C'est peu, c'est modeste. Au final, les seuls investissements "vélo" de la Wallonie inscrits au plan européen serviront à rejoindre... Bruxelles. Il est certain que les critères européens (visant à ne soutenir que des projets déjà prêts à être mis en place) n'ont pas avantagé la Wallonie, qui vient seulement de lancer les études pour relier Liège à sa périphérie via des "corridors vélo" (jusqu'à Verviers via la Vesdre). Un déficit de planification qui pèse lourd dans la balance aujourd'hui, tout comme la dispersion des moyens pour faire plaisir à chaque sous-région...

Tout n'est cependant pas perdu au niveau wallon, puisque la Région dispose encore de deux autres outils pour financer sa politique vélo : "Get up Wallonia !", son propre plan de relance, et les fonds européens du programme FEDER (développement durable des villes). Tout n'est pas joué donc, mais il est temps de mettre un coup d'accélérateur si la Wallonie veut se hisser à la hauteur des deux autres régions du pays.

L. GOFFINET & F. CUIGNET

^{1/} À ajouter à une enveloppe de 275 millions € qui seront investis dans le secteur ferroviaire.



Combinaison train-vélo

Le Parlement fédéral a adopté en avril une résolution en dix points demandant au gouvernement fédéral d'imposer à la SNCB plusieurs obligations concernant, notamment, l'embarquement des vélos dans le train. La volonté de la Chambre est clairement de rendre la combinaison train/vélo plus efficace et plus attrayante.



Le GRACQ se réjouit de retrouver dans ce texte l'essentiel de ses demandes envers la SNCB. En 2020, les associations cyclistes européennes avaient en effet mené une campagne pour soutenir la volonté du Parlement européen d'imposer huit places vélo dans chaque train circulant en Europe. La France a d'ailleurs inscrit cette obligation pour la SNCF dans sa loi d'orientation des mobilités. La Belgique devrait donc faire de même bientôt, en coulant cette obligation dans le prochain contrat de gestion de la SNCB.

En ce qui concerne le prix du billet vélo, le GRACQ espère une modulation en fonction de la distance et des heures creuses, pour éviter un prix fixe qui se révèle parfois plus cher que le coût du trajet. Mais il attend aussi une amélioration de l'information du voyageur avec son vélo : quel train prendre de préférence si on a un tandem ? combien de places vélos ? accès de plein pied ? position du compartiment vélo dans le train ?

Concernant le système de réservation pour les vélos, c'est sans doute le point le plus délicat qui sera à étudier. Est-ce souhaitable quand il n'y a pas de demande supérieure à l'offre ? Serait-elle obligatoire ou conseillée (avec priorité à ceux qui ont réservé) ? À quel coût ? Tout ceci doit être sérieusement pensé avant de lancer un système qui a des avantages, mais aussi des inconvénients.

Pour le stationnement vélo, qui permet de combler les besoins des navetteurs réguliers, une amélioration est souhaitable. Pas toujours en termes de places, car on a souvent plus d'arceaux que de vélos présents, mais de couverture et de sécurisation des lieux. Trop de vols de vélo sont encore enregistrés aux abords des gares.

Enfin, on se réjouit de la création future d'une véritable cellule vélo au sein de la SNCB, qui aura l'obligation de consulter le monde du vélo pour élaborer la future politique vélo ferroviaire. C'est d'autant plus important qu'une nouvelle stratégie vélo/train SNCB devrait voir le jour d'ici l'été. Elle a tout à gagner d'une consultation formelle des associations cyclistes belges, qui évite bien des déconvenues quand on découvre, parfois trop tard, les décisions engagées.

Bien sûr, ceci est une résolution, pas une loi contraignante. Mais on peut espérer que le Ministre fédéral de la mobilité traduise tout ceci rapidement en termes contractuels obligatoires pour la SNCB. ♦

L. GOFFINET



116 communes cyclables en Wallonie

La Wallonie va “booster” les aménagements cyclables dans 116 communes, via une enveloppe de 61,2 millions € mise à leur disposition dans les deux prochaines années. Ce budget devra être consacré principalement à de l’infrastructure, avec l’obligation d’instaurer une Commission vélo rassemblant pouvoirs publics et usagers, ainsi qu’un sérieux audit vélo.

Sur la période 2010-2015, seulement une dizaine de communes pilotes avaient pu être aidées financièrement par le plan Wallonie Cyclable (version 1). Suite à ce premier coup de pouce, des progrès ont pu être constatés sur le terrain à Namur, Liège, Mouscron, Marche-en-Famenne, Wanze, Walhain... Cette manne financière a ensuite été consacrée pendant cinq ans à de petits soutiens (100 000 €) pour une soixantaine de communes par an. Des montants insuffisants pour faire décoller le vélo dans de nombreux coins de la Wallonie.

Il était donc temps de booster enfin sérieusement les aménagements cyclables communaux. Le ministre wallon de la Mobilité a ainsi décidé en septembre 2020 de lancer un appel à projets “*Communes pilotes Wallonie Cyclable*” plus ambitieux que sa version 2010. Avec une enveloppe initiale de 40 millions € pour aider substantiellement environ 50 communes.

À la surprise générale, 173 candidatures ont été reçues par le Service Public de Wallonie (SPW). Face à un tel enthousiasme communal pour le vélo, le ministre a proposé de retenir tous les dossiers ayant récolté la moitié des points lors de leur examen, soit un total de 116 communes. L’enveloppe budgétaire a été revue à la hausse, pour ne pas diluer les moyens initiaux sur un nombre plus élevé de communes.

Le gouvernement wallon a validé une enveloppe définitive de 61,2 millions € pour la période 2021/2022. Chaque commune va en recevoir une partie, proportionnellement à sa population.

Les deux communes qui sont arrivées en tête du palmarès sont Arlon et Ottignies-Louvain-La-Neuve qui recevront 1,2 millions €.

Toutes les communes sélectionnées vont devoir s’engager à :

- > élaborer une véritable stratégie de développement de l’usage du vélo au quotidien ;
- > plancher sur un réseau structurant qui relie différents pôles d’attractivité ;
- > améliorer le confort et de la sécurité des cyclistes grâce à l’aménagement d’infrastructures séparées ou à la limitation et au contrôle de la vitesse ;
- > prendre en compte la problématique du stationnement des vélos ;
- > veiller à la sensibilisation à la pratique du vélo comme mode actif.

Les dossiers de candidatures devaient démontrer la vision de la stratégie cyclable des communes. Elles ont maintenant quatre mois pour présenter au SPW des dossiers d’aménagements concrets à réaliser. Le taux d’intervention de la Région s’élèvera à 80 % des travaux subsidiables, le reste étant apporté par la commune.

Pour la bonne gouvernance, ces dossiers seront obligatoirement suivis par le SPW et une commission vélo communale, composée des pouvoirs publics et de cyclistes locaux. Un audit vélo devra mettre en lumière les forces et les faiblesses de la politique vélo de la commune.

Le soutien aux communes ne devrait pas s’arrêter là : le ministre de la Mobilité plancherait déjà sur une suite à cet appel à projets pour 2022-2024. Le GRACQ s’en réjouit, mais suivra néanmoins de près le bon déroulement de ce projet-ci, qui devra être correctement évalué avant de calibrer une prochaine mouture.

L. GOFFINET





F29 : un projet de cyclostrade sur l'Avenue de Tervueren ?



Projet de passerelle au-dessus du carrefour des Quatre-Bras

Faciliter les déplacements à vélo sur de plus longues distances a un effet bénéfique sur la congestion au sein des villes. De nombreuses villes en Europe se sont donc lancées dans la réalisation d'un réseau de voies cyclables rapides permettant de relier à vélo — de manière directe, sécurisée et confortable — le centre à sa périphérie. À Bruxelles également, un tel réseau (RER-vélo) existe... sur papier essentiellement. Un projet de concrétisation du tracé sur l'avenue de Tervueren, à la jonction avec la Flandre, fait actuellement l'objet de débats houleux.

La situation existante

La cyclostrade F29 doit permettre de relier Tervueren à Bruxelles, via l'avenue de Tervueren (Auderghem / Woluwe-Saint-Pierre). À l'heure actuelle, les infrastructures ne sont pas de nature à encourager les déplacements à vélo. Cet axe cyclable mérite donc un aménagement correspondant à son statut de cyclostrade : large (4 mètres), asphalté, protégé du trafic motorisé, correctement éclairé et balisé.

Un projet "test" avorté

Pour créer cette large piste cyclable bidirectionnelle du côté sud de l'avenue, comprenant une passerelle cycliste pour assurer la traversée sécurisée du carrefour des Quatre Bras, les autorités régionales

bruxelloises et flamandes ont envisagé de récupérer de l'espace sur les voies automobiles actuelles. Cette solution étant toutefois conditionnée aux résultats d'un test préalable de trois mois (août-octobre) afin de mesurer l'impact sur le trafic motorisé d'une configuration à 2x1 bande (au lieu de 2x2 bandes) à 50 km/h, tout en maintenant la capacité du carrefour.



Piste cyclo-piétonne côté sud

Les communes d'Auderghem et Woluwe-Saint-Lambert ont rapidement dénoncé un projet imposé par la Flandre, craignant notamment un report de trafic au sein de quartiers résidentiels. Craintes partagées du côté de Woluwe-Saint-Pierre, où l'idée même d'un test a déclenché une franche opposition du conseil communal. La ministre flamande de la Mobilité a finalement fait marche arrière, en renonçant à la mise en place d'un test, et donc au projet initial. Si on peut tout à fait concevoir les craintes liées à un report de trafic — et c'était bien

l'objet de ce test d'objectiver les risques éventuels — il est par contre difficile de comprendre le rejet d'une phase de test, dont les enseignements auraient pu être précieux.

Rénover l'existant : une bonne piste ?

Il faut à présent considérer le plan B : se baser sur l'existant. Une rénovation à l'identique, telle que proposée par le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre, est à exclure absolument, puisqu'elle ne permettra pas d'obtenir la qualité d'infrastructure nécessaire. La cyclostrade requiert un net élargissement de la piste cyclo-piétonne du côté sud, en plus de son asphaltage et de l'installation d'un éclairage.

Or la forêt de Soignes est une zone Natura 2000, classée au patrimoine mondial de l'Unesco. Un projet réclamant une imperméabilisation des sols, l'abattage d'arbres et l'ajout d'un éclairage dans cette zone naturelle, sans même considérer la réaffectation de l'espace routier existant, a peu de chances de recevoir le feu vert de la Commission Royale des Monuments et Sites, bien qu'aucun avis officiel n'ait été émis pour le moment. On doit donc à présent croiser les doigts pour que le futur aménagement, sous réserve d'acceptation, ne pâtisse pas des arbitrages qui auront indéniablement lieu entre mobilité active et environnement.

Le GRACQ déplore que l'avenue de Tervueren soit à nouveau un sujet de discorde entre les autorités régionales et la commune de Woluwe-Saint-Pierre : son bourgmestre bloque en effet la création d'une piste cyclable sécurisée sur le fameux "chaînon manquant" de cette même avenue (sur la latérale entre Montgomery et le square Léopold II) en raison de la suppression de stationnement indispensable au projet. On craint donc que ce bras de fer politique mène à nouveau à un absurde statu quo "mobilité" dont personne ne sort gagnant.

F. CUIGNET

Uccle : rencontre avec la brigade cycliste



Le GRACQ Uccle a rencontré la brigade cycliste Uccle-Auderghem-Watermael-Boitsfort, active depuis un an maintenant. L'occasion pour le groupe local de montrer quelques-unes des difficultés rencontrées par les cyclistes sur le territoire de sa commune. La brigade cycliste a vu le jour en mai 2020 et couvre les trois communes de la zone de police (Uccle, Auderghem et

Watermael-Boitsfort). Elle est composée de neuf agents et sa mission est d'être au plus proche des besoins de la population. Elle adopte une attitude de prévention et de répression, en particulier sur le respect du code de la route.

Les membres du GRACQ Uccle avaient envie depuis longtemps de faire la connaissance de cette brigade cycliste. Ils ont or-

ganisé un itinéraire comprenant des arrêts dans plusieurs quartiers de la commune pour illustrer différents points dangereux, notamment des zones où la vitesse des voitures est excessive ainsi que d'autres où les sas vélo et pistes cyclables ne sont pas respectés. Les agents de la brigade cycliste ont quant à eux fait part de l'ignorance et du comportement désinvolte voire dangereux de certains usagers de la route, tant des automobilistes que des cyclistes.

Signe que la mobilité active est encouragée par la commune, l'échevin de la mobilité et une conseillère communale, également membre du GRACQ, ont participé à cette balade.

Le GRACQ Uccle a fortement apprécié cette première rencontre. Les participants se sont sentis en sécurité en compagnie des agents qui étaient particulièrement à l'écoute. Enfin, leur grande connaissance du terrain et leur attitude constructive permettent d'entrevoir une collaboration dans des domaines comme la formation des nouveaux cyclistes ou le travail sur des projets de réaménagement.

D. LE FRANÇOIS

Jette : en balade avec les élus

Deux ans après les élections communales et après dix mois de crise sanitaire, le GRACQ Jette et son homologue néerlandophone ont interrogé le Collège sur le bilan de la commune au niveau des réalisations faites en faveur du vélo. Partant du constat que la politique de mobilité – et plus spécifiquement celle du vélo – touchait à presque chacune des attributions des échevins (mobilité, urbanisme, police, enseignement, famille, propreté, administration, environnement...), ils ont invité chaque mandataire pour discuter des possibilités de promouvoir la pratique du vélo quotidien au sein de ses compétences. Une invitation sous forme de balade cycliste

pour respecter les mesures sanitaires, mais également pour montrer des exemples sur le terrain.

Si certains ont privilégié une rencontre en visioconférence, d'autres ont enfourché leur vélo. Les échevins de la Mobilité et de



l'Espace public ont pu découvrir quelques problèmes que rencontrent les cyclistes à Jette : carrefours dangereux, aménagements récents ou à venir qui posent problème, stationnement vélo inexistant ou mal conçu, etc. Ils ont pris des notes et des photos pour résoudre des situations très concrètes comme des coussins berlinois mal placés ou des arceaux vélo à (dé)placer et ils ont profité de ce moment pour présenter quelques projets en préparation. Ils ont même proposé de prolonger l'échange au cours d'une deuxième balade afin d'évoquer les points restants.

M. LENAERTS



Hannut : seconde édition du défi vélo

Le défi vélo de Hannut fait le pari pas si fou de comptabiliser 20 000 km à vélo, parcourus collectivement par le personnel communal et les écoles de l'entité. "Si chaque personne invitée à relever le défi participait, il suffirait d'un kilomètre parcouru par personne pour y parvenir" souligne Philippe Lederer, organisateur du défi vélo et coordinateur du GRACQ Hannut. Après une première édition qui avait comptabilisé un peu plus de 4 200 km, la seconde édition a accumulé 7 400 km.

Si l'objectif n'est pas atteint, c'est principalement dû à une faible participation puisque l'essentiel des kilomètres engrangés l'ont été par les élèves d'une seule école qui, avec leurs parents et professeurs, ont fait grimper le compteur de 5 892 km à eux seuls ! Notons également que la situation sanitaire et ses effets sur la présence scolaire n'ont pas permis une participation de toutes les écoles.

Malgré tout, le défi vélo a vu la mise en place de vélobus pour une quarantaine

d'élèves, mais aussi d'un "vélobus découverte" organisé le 1^{er} mai à destination des parents afin qu'ils puissent découvrir comment un élève peut arriver à vélo à son école de façon encadrée et sécurisée.

Enfin, de bonnes nouvelles s'annoncent pour les cyclistes à Hannut puisque la commune va bénéficier d'un subside *Wallonie Cyclable* de 500 000 euros, pour lequel un "Comité d'accompagnement vélo" sera créé. ◆

Forest : une chaîne humaine pour protéger les cyclistes



"Si la commune a choisi de ne pas protéger les cyclistes, nous le ferons nous-mêmes" : le message est on ne peut plus clair pour le GRACQ Forest - St-Gilles, le Fietserbond, Heroes for Zero 2019/0, et les comités de quartier proches

du Boulevard Van Haelen, à Forest. De récents travaux de réasphaltage sur le boulevard auraient pu être l'occasion d'adapter l'infrastructure à un nombre sans cesse croissant de cyclistes. Hélas, l'occasion n'a pas été saisie et les cyclistes sont toujours obligés de rouler au milieu d'un flux de véhicules important et dangereux.

Les citoyens ont donc décidé de prendre les choses en main sur cette voirie qui compte souvent plus de 1 000 cyclistes par jour et qui fait partie du réseau "vélo CONFORT" du plan régional de mobilité *Good Move*. Certes, l'axe est régional, mais le désintérêt de la commune qui refuse de collaborer avec la Région bruxelloise est pointé du doigt par les associa-

tions. Face à cette inaction, celles-ci ont donc créé une chaîne humaine sur la voirie pour protéger les personnes qui y circulaient à vélo, afin de rendre le problème visible et de demander la création d'une piste cyclable de qualité sur toute la longueur du boulevard.

Le GRACQ Forest-Saint-Gilles dénonce par ailleurs une situation tout aussi problématique sur l'avenue Van Volxem ou encore sur l'avenue Wielemans-Ceuppens, où les mêmes citoyens attendent encore et toujours des infrastructures dignes de ce nom. ◆

B. FRANÇOIS

Les ateliers nomades de Nivelles



> Avez-vous également fait appel aux vélocistes de la commune ?

Non. Ce n'est pas un choix délibéré, mais dicté par le peu de temps laissé par le démarrage souhaité au printemps. Nous avons informé les vélocistes présents sur Nivelles de notre projet et nous orientons les participants à se rendre chez l'un d'eux pour l'achat de pièces ou des réparations plus complexes et délicates. Par contre, nous avons eu contact avec d'autres ateliers vélo pour leur demander conseil (notamment *Le Maillon* à Bousval). Mais ce serait vraiment chouette que ça arrive ! De manière générale, nous avons encore plein d'idées en tête qu'on voudrait développer autour de cet atelier. L'aventure ne fait que commencer.

> Quel est le bilan des premiers ateliers ?

Le bilan est très positif. Le public est très diversifié, l'organisation mise en place fonctionne. Ce n'était pas gagné d'avance vu le projet (en extérieur avec les aléas de la météo, à différents endroits, le matériel à apporter, etc.). Heureusement que Nora a du temps pour le suivi et la planification des bénévoles. Point de vue technique, les gens sont surtout venus pour des petites réparations pour le moment, donc on reste vraiment dans les limites fixées pour notre atelier.

> Quelles sont les difficultés rencontrées ?

Pour le moment, nous n'avons pas rencontré de réelles difficultés. Notre petite équipe et les gens qui s'engagent pour ce projet ont des compétences très diverses et beaucoup de motivation. La météo est notre principale difficulté pour le moment. Nous avons dû annuler le premier atelier pour cause de neige. On espère que le temps soit clément pour nos prochains ateliers.

G. DE MEYERE & N. SELFSLAGH

Fin 2020, Nora, qui fait partie du Guichet Social pour la ville de Nivelles nous a contactés et la machine s'est mise en marche. Certains d'entre nous ont déjà des compétences en réparation vélo, d'autres pas du tout mais avaient l'envie d'apprendre. Nous nous sommes donc lancés en limitant le nombre d'endroits, la fréquence des ateliers et la difficulté des réparations. Notre appel à volontaires nous a permis de trouver quatre à cinq techniciens bénévoles qui gravitent autour du projet.

> Comment vous êtes-vous procuré le matériel nécessaire de réparation ?

Notre appel aux Nivellois nous a permis de récupérer toute sorte de matériel utile pour l'atelier. Nous en avons même obtenu de membres d'autres groupes : M. Decreme du GRACQ Braine-l'Alleud et M. Henrotte, de Ans, que nous remercions chaleureusement.

Nous en avons également reçu du magasin de bricolage et, grâce aux subsides accordés par la ville de Nivelles et le GRACQ, nous avons pu compléter le matériel nécessaire. Maintenant, nous sommes à la recherche d'un local où pouvoir le stocker.

R etaper son vélo soi-même, à la portée de tous ? C'est en tout cas le pari de nombreuses initiatives de réparation. À Nivelles, c'est au travers d'Ateliers Nomades proposés deux fois par mois à trois endroits différents de la commune que les bénévoles du GRACQ invitent les citoyens à découvrir la satisfaction du "do it yourself".

> D'où est venue cette envie de mener de tels ateliers ?

Manon > Le projet nous trottait dans la tête depuis longtemps, mais avec les autres projets du groupe et nos vies personnelles, nous n'avions pas encore pu le mettre en place.

1 Lire aussi notre dossier central "petites réparations, grandes satisfactions", pp19-23



Mont-St-Guibert : projet retenu



Dans le cadre de l'appel à projets "Communes pilotes Wallonie Cyclable", 173 communes ont soumis un dossier au Service Public de Wallonie (lire p.6). Ces dossiers contenaient une liste de propositions concrètes d'aménagements cyclables en vue de l'obtention de subsides. Parmi les projets retenus, celui de Mont-Saint-Guibert, qui a travaillé conjointement avec le groupe local du GRACQ.

Soucieux de confronter leur ressenti à un plus grand nombre d'avis, les membres du

groupe avaient créé un sondage en ligne. Les actions permettant une rencontre physique étant rendues plus compliquées par les mesures de confinement, une consultation virtuelle semblait effectivement plus appropriée. Le questionnaire était assez court et se focalisait principalement sur un champ libre reprenant les points cyclables à améliorer.

Le profil des participants a montré une grande diversité, tant au niveau de la répartition géographique et du type de cyclistes (quotidiens, balades occasionnelles...). Un point commun cependant :

personne n'est satisfait des aménagements actuels et globalement, plus de sites propres sont demandés.

Les réponses obtenues ont permis au GRACQ Mont-St-Guibert de dégager quelques priorités comprenant la rue de Corbais et la rue des Trois Burettes, ainsi que l'aménagement du chemin les reliant, la rue des Hayeffes (écoles), la N4 et le centre du village. Ces priorités ont été présentées au Collège communal qui les a analysées en tenant compte de leur faisabilité, des compétences communales et de données budgétaires, et qui les a placées dans le contexte plus large des plans de travaux de la législature. Les points retenus sont concentrés sur les liaisons vers des points d'intérêt (gares, écoles, jonctions entre agglomérations dans et hors de la commune). La commune a pu ainsi confectionner un dossier solide qui a permis de décrocher les budgets tant attendus. Le groupe local continuera à participer activement au processus de Wallonie Cyclable en suivant ces réalisations à travers la commission vélo à créer. ♦

J. GIARD

Opération Dring Dring au Pays de Herve

Une opération de sensibilisation à l'usage de la sonnette a été menée par nos groupes GRACQ Pays de Herve et GRACQ Soumagne sur le tracé du RAVeL L38. Depuis des travaux d'asphaltage du RAVeL à Plombières et la rénovation de la place de la Gare à Soumagne, ce RAVeL attire de plus en plus d'utilisateurs, ayant pour conséquence certains problèmes de cohabitation entre les différents usagers.

Constatant que de nombreux vélos n'étaient pas équipés de cet accessoire pourtant obligatoire suivant le code de la route, et que la sonnette n'était que peu

ou pas utilisée à l'approche d'autres usagers pour les prévenir d'un dépassement, les bénévoles du GRACQ sont partis à la rencontre des cyclistes en leur rappelant les règles de base pour prévenir d'un dépassement et adopter une attitude cour-



toise envers les autres usagers. Pour les vélos non équipés, les groupes distribuèrent des sonnettes offertes par le Service Public de Wallonie et par le magasin de vélo "La Roue Libre" de Herve. Plus de cent cyclistes ont ainsi été équipés d'une sonnette au cours de cette action.

Partis de Soumagne et de Plombières, les deux groupes se sont retrouvés à mi-parcours. Le succès de cette action commune en faveur d'une meilleure cohabitation entre les différents usagers les a d'ailleurs convaincus de réitérer cette opération l'année prochaine. ♦

N. SELFSLAGH

-50%
POUR
LES VISITEURS
À VÉLO !

Namur : le GRACQ au Salon Valériane

Vous êtes intéressé par le Salon Valériane qui se déroulera à Namur du 3 au 5 septembre ? Si vous vous y rendez à vélo, vous bénéficiez d'une réduction de 50 % sur le prix d'entrée. Cette remise est le fruit d'un partenariat qui remonte à 1996 entre le Salon et le groupe local de Namur. Jean-Paul Dock, coordinateur du GRACQ Namur, revient sur cette relation gagnant-gagnant.

> Comment est né ce partenariat ?

Jean-Paul Dock : Organisé par l'association Nature et Progrès, le Salon Valériane est le salon des produits biologiques. Le plus grand de Belgique. Au début de l'aventure, le GRACQ Namur avait contacté l'organisateur pour tenir un petit stand d'info sur la mobilité active et les activités du GRACQ. Ensuite, nous avons pu occuper un espace plus grand en extérieur. C'est alors qu'est venue l'idée de tenir un parking sécurisé pour les vélos.

> En quoi ça consiste ?

Nous prévoyons des barrières Nadar auxquelles les visiteurs accrochent leur vélo. Ils reçoivent un ticket dont la souche est

collée sur le vélo de manière à pouvoir vérifier l'identité au moment de la reprise, et nous leur remettons un bon de réduction de 50 % sur le prix d'entrée au salon.

> Cela permet de faire connaître l'action du GRACQ ?

Assurément. Notre stand d'infos est attendant au parking. Nous avons un petit quiz pour animer les rencontres avec les visiteurs et un petit cadeau à la clé pour ceux qui donnent les bonnes réponses. Pas mal de gens s'arrêtent, posent des questions, emportent de la documentation. Nous faisons souvent de nouveaux membres, surtout des sympathisants. Le retour du public est bon : nous revoyons des visiteurs d'année en année, certains venant de très loin parfois.

> Une expérience à développer ?

Cela demande une grosse implication de nos bénévoles, mais oui, pourquoi pas ? Nous envisageons de proposer la même formule au salon Hope qui a lieu à l'Arsenal.

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

<https://valeriane.be>



Huy : nids de poules comblés

Le plaisir de rouler à vélo tient aussi au bon état de la route. Lorsque celle-ci est dégradée, le pédalage devient moins fluide et le risque d'accident augmente. Le GRACQ Huy a attiré l'attention des édiles communaux sur le mauvais état de la rue de la Paix, à Tihange, criblée de nids de poules, voire d'autruches. S'agissant d'une voie sans issue pour les voitures, le problème concernait principalement les cyclistes hutois ainsi que les nombreux touristes à vélo qui passent par Huy. En effet, ce cheminement fait partie du réseau des routes cyclables régionales et européennes qui traversent la région : RAVeL "Au fil de l'Eau" et deux véloroutes européennes. Il permet en outre aux Hutois d'accéder aux commerces de la N90 (quai d'Arona et avenue de l'Industrie).

Les bénévoles du GRACQ Huy ont privilégié une action décalée et humoristique en transformant chaque trou dans la route en véritable nid : un peu de paille et quelques œufs de Pâques. Un pari gagnant puisque les trous ont été rebouchés rapidement par les services communaux.





Fabrication de vélo : bye bye la production décentralisée ?

Si “consommer local” est un adage couramment utilisé à propos de l'alimentation, le concept est un peu moins connu pour d'autres biens de consommation. La délocalisation massive de nos industries et de notre savoir-faire semble pourtant remise en question. Exemple concret avec la relocalisation des Cycles Mercier, en France.

Les cycles Mercier, une vieille histoire française

En 1919, Émile Mercier et ses frères commencent à créer des pièces de vélo, pour très vite installer une usine complète à Saint-Étienne. À l'exception des pneus et des selles, toutes les pièces des vélos sont fabriquées localement. De 7 000 cadres en 1921, la production passe à 26 000 en 1925, 45 000 en 1929, 65 000 en 1931, et jusqu'à 105 000 en 1933.

Pour faire connaître sa marque, Émile Mercier s'engage dans la compétition cycliste, équipe et sponsorise un noyau professionnel présent dans les pelotons de 1930 à 1984. C'est l'équipe d'Antonin Magne, de Louison Bobet ou encore du hollandais Joop Zoetemelk. Mais, surtout, celle de

Raymond Poulidor, un nom évocateur même pour des non-initiés : “Poupou”, rival de notre Merckx national et de Jacques Anquetil, réputé pour être l'éternel second. Dans les années '70, l'usine produit encore 150 000 vélos par an : vélos pour enfants, vélos de course... avant le déclin des années '80-'90. L'histoire des cycles Mercier illustre, en effet, l'évolution industrielle européenne : rachat de l'entreprise, fermeture d'usine, délocalisation de la fabrication vers l'Est de l'Europe et l'Asie, disparition du nom.

Renaissance à deux pas de chez nous

En 2019, le fils du fondateur, Émile Mercier (junior), décide de réveiller la marque par la fabrication de tenues cyclistes estampillées “Mercier”. Un an plus tard, un groupe d'investisseurs décide de relancer la fabrication de vélos de la marque. Ils choisissent Revin dans les Ardennes françaises, non loin de Givet pour construire une nouvelle usine. Deux chaînes de montage, l'une pour les vélos classiques, l'autre pour les électriques doivent démarrer fin 2021. Par le



© THOMAS ROSSET.JPG

choix du lieu, il y a également une volonté de relance (modeste) de l'emploi local dans une région industriellement sinistrée.

La boucle est bouclée

Cette renaissance du cycle fabriqué localement s'inscrit dans une logique de relocalisation plus générale. Le marché délocalisé a découvert les failles de ce système fragile, notamment lors de la crise du Coronavirus, entraînant la pénurie de vélos et de pièces principalement fabriqués en Chine, ou lorsque le porte-conteneur Ever Given s'est échoué dans le canal de Suez, bloquant durant plusieurs jours plus de 10 % du commerce mondial. Le retour des cycles Mercier n'est pas un cas isolé : d'autres projets de retour aux sources existent en France, en Allemagne, en Italie...

Alors, si vous souhaitez consommer et pédaler local, il semblerait que de nouvelles opportunités s'offriront progressivement à vous.

M. DECHAMPS

Un suivi qualitatif des aménagements temporaires

Contrairement à la Belgique, la France dispose d'une observation qualitative des aménagements cyclables dits “de transition”. Cette initiative du Club des villes et territoires cyclables permet de suivre la réalisation des 1 000 km d'aménagements annoncés au début du premier confinement. Et de mesurer que l'objectif est atteint à environ 70 % après seulement un an. Pas moins de 148 collectivités locales ont ainsi accepté de répondre de l'état de réalisation de leurs “aménagements COVID”. Des entretiens ciblés ont également été réalisés pour compléter l'enquête en ligne, auprès de néo-cyclistes, de collectivités, de bureaux d'études et d'élu-e-s.

La plupart des collectivités interrogées, même celles sans aménagements “temporaires”, avouent sans détour que le confinement a été l'occasion pour elles de booster leur politique vélo et, pour une collectivité sur cinq, de mettre en place une stratégie vélo à long terme. De leur côté les professionnels de l'urbanisme interrogés ont constaté une demande croissante de réaménagements de l'espace public pour les modes actifs.

Depuis le début 2021, cette dynamique d'aménagements cyclables “en urgence” est en train de se tasser, mais il en reste quelque chose de précieux : l'urbanisme tactique est désormais entré dans les mœurs. Déployer rapidement des aména-

gements provisoires, sans passer par un processus classique long et fastidieux, permet de tester (et de corriger) des idées qui n'auraient sans doute jamais vu le jour s'il avait fallu l'accord de tous les acteurs concernés pour les mettre en place.

L. GOFFINET



© JULIEN B.

À vous de jouer

*L'action du GRACQ est utile et nécessaire.
Parlez-en autour de vous !*

Il est connu que les énergies d'opposition rencontrent une adhésion plus rapide. Les pétitions " contre " sont régulièrement largement relayées, et les râleurs parlent plus fort, allant souvent jusqu'à empêcher d'autres avis d'émerger. S'il porte sur les politiques de mobilité un regard critique, le GRACQ reste, au contraire, positif, constructif et propositionnel. Ce n'est peut-être pas dans l'air du temps, mais c'est une caractéristique dont nous sommes fiers.

Notre compteur affiche 16 500 membres. Un très beau chiffre (merci à vous !) qui mérite d'augmenter encore : le nombre de personnes ayant fait le choix d'enfourcher leur vélo est en constante augmentation, et nombre d'entre eux ignorent encore notre action. Vous en croisez certainement à chaque déplacement, à l'arrêt au feu rouge, un colocataire de box à vélo, un parent d'école...

Des arguments ?

Une cotisation familiale coûte 35 euros par an. Elle offre divers avantages, dont des réductions chez les vélocistes et une assurance en protection juridique (en cas d'accident suivi de délit de fuite, par exemple). Un remboursement par la mutuelle en tant que membre d'un "club sportif" est souvent possible. Malgré tout trop cher ? Une affiliation en tant que membre non-cotisant est gratuite. Sans avantage membre du coup, mais avec la satisfaction de soutenir celles et ceux qui font avancer la mobilité vélo de demain.

Des désaccords ?

Le GRACQ est une association de membres et prend des positions claires sur certains dossiers, parfois sensibles. Il peut arriver que certaines de ces positions ne soient pas partagées par tous mais, souvent, un petit échange permet de mieux se comprendre, d'autant que les positions du GRACQ reposent sur des

études et des observations vérifiées, parfois méconnues du grand public. Si le désaccord subsiste, il est alors à mettre en balance avec l'ensemble des autres objectifs qui nous rassemblent. Invitez ces personnes à nous contacter sur les sujets qui leur tiennent à cœur.

Des bénéfices ?

La force d'une association citoyenne, c'est le nombre des membres qui la composent. D'une part, cela assure sa légitimité, et la rend plus incontournable aux yeux des décideurs politiques et des médias, ce qui augmente sa visibilité et la portée de son message. Les résultats sont donc plus rapides et plus complets. D'autre part, l'association peut compter sur davantage d'énergies et de forces vives pour mener à bien des actions de terrain.



J'AGIS !

- > Je parle du GRACQ autour de moi.
- > Si j'ai des idées originales pour élargir encore la base de personnes qui soutiennent le GRACQ, je les envoie par mail à communication@gracq.org, cela nourrira la réflexion du secrétariat lors d'une prochaine campagne de recrutement !



Jeux de l'été : 4 pages ensoleillées qui vous mettent au défi

Le printemps a été pourri ? Prenez votre revanche cet été ! Nous vous proposons de faire travailler vos méninges de façon ludique au cours de ces journées estivales en voyageant (à vélo) dans un décor familial, dessiné par la talentueuse illustratrice Maud Millecamps. L'idée est d'offrir une respiration, un bol d'air après des mois éprouvants et de donner l'envie d'enfourcher son vélo cet été à la recherche de paysages magnifiques, et si proches de chez nous et pourtant magnifiques.

Observation, logique, détente, tous les ingrédients sont là pour vous faire passer un bon moment. Les solutions sont en page 24, mais attention, pas de triche !

Découvrez l'univers de Maud Millecamps : www.hellofairepart.com/

CAHIER DE JEUX

Cet été, tu as découvert les randonnées.
Plaisir total, sauf qu'aujourd'hui, tu t'es arrêtée pour
prendre le paysage en photo et tu as perdu le reste
du groupe. Pas d'inquiétude, ce village est un raccourci.
Traverse-le et tu rattraperas
tout le monde.

Zut, la grille est verrouillée par un cadenas
à six chiffres à encoder par ordre croissant.
Apparemment, les villageois ont caché les 6
chiffres dans le décor. Où sont-ils ?

Attention, la route est
détournée. La dame
qui attend le bus connaît
le code, à suivre pour ne
pas abîmer tes pneus.

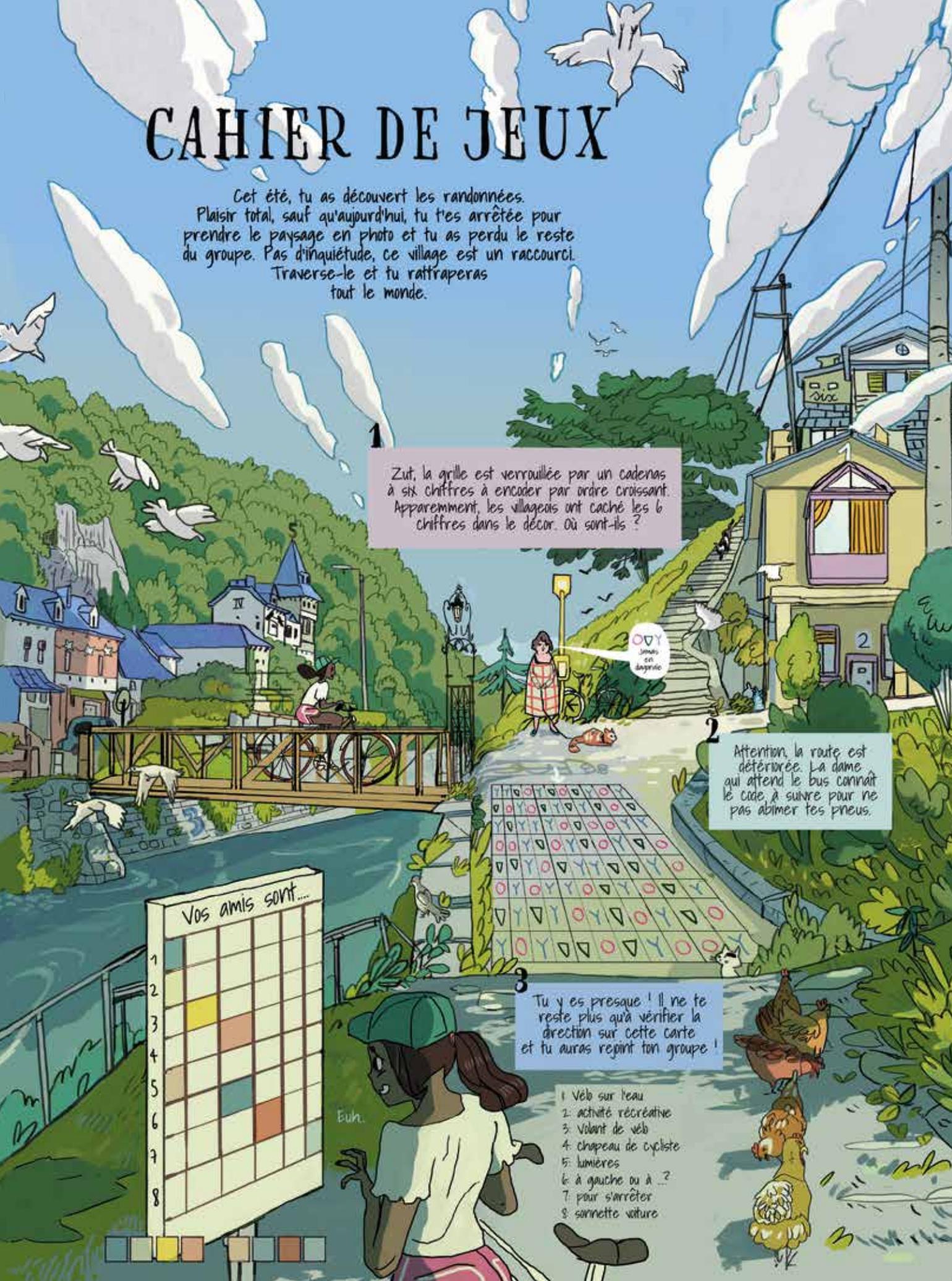
Tu y es presque ! Il ne te
reste plus qu'à vérifier la
direction sur cette carte
et tu auras repint ton groupe !

Vos amis sont...

1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									

- 1 Vélo sur l'eau
- 2 activité récréative
- 3 Volant de vélo
- 4 chapeau de cycliste
- 5 lumières
- 6 à gauche ou à ... ?
- 7 pour s'arrêter
- 8 sonnette voiture

Euh.



Youpie! tu les as rattrapp... Mais non, mais que se passe-t-il ? Toujours aucune trace de tes amis. Tu reconnais pourtant leurs vélos sur le petit sentier, mais où sont-ils ? Où est le pique-nique ? Les personnes présentes pourront peut-être t'aider ?

Quel toupet! Ce petit garçon ne veut rien te dire tant que tu n'auras pas trouvé le seul de ses cerfs-volants qui n'a pas de copie! Ben, attends... Fastoche, petit !

A=B

kz antkdsd !
lvm rdgdms m'drs oktr
czmr rz bzfd
ds hk drs gxoda
czmfqdftw.

Aidez-moi

Pitié!

2 Ce type est trop affolé pour s'exprimer clairement. Si tu as toutefois décidé ce qu'il racontait, rerouve vite ce qu'il a perdu et évite un drame. Quelle klette, aussi. Heureusement que tu es là!

Lettres

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

5 Il y a un indice sur ce panneau. Mais pour y accéder, il faut d'abord sauter de bûche en bûche en additionnant les chiffres inscrits sur chacune d'entre elles pour obtenir le chiffre 100.

3
Quel est la seule image
strictement extraite
de la scène?

Mmmh... Ces sœurs jumelles savent
peut-être quelque-chose mais elles
boudent. Remarque les 7 différences
entre elles pour leur rendre le
sourire et te les mettre en poche.

Mince, où est le dessert?
Retrouve les 5 petits
gateaux à la crème avant que
les autres ne les mangent.

Aide Arthur à attrapper
les libellules en
les coloriant.

YOUPIE !

Tu as retrouvé tes amis! Comme c'est doux et paisible au bord de cet étang...
Tu fermes donc les yeux en mangeant ton sandwich et tu te souviens de la promenade... Mais est-ce que tu te souviens réellement?

Teste ta mémoire visuelle!

Depuis la page 1, tu as remarqué combien de:

Personnages (hors toi) : 8, 10, 15

Chien: 0, 1, 2 dont un trop mignon

Canards: 2, 7, plus de 7

Chat: 0, 3, plus de 3

poules: 5, 8, moins de 5

crapaux: 4, 5, 6

Oiseaux: en vol 4, 6, plus de 16

Serpent: 1, 5, quel serpent?

Et, au fait, combien de vélos?

LA CHAMBRE À AIR [1/3]

DÉMONTAGE

[1] **Démonter** le pneu à l'aide de deux ou trois démonte-pneus, de préférence en nylon, en commençant à l'opposé de la valve. >>> **L'outillage**

Prendre les deux démonte-pneus et les introduire entre la jante et le pneu pour en attraper la tringle. Fixer l'encoche du premier démonte-pneu à un des rayons. Avec le deuxième, progresser le long du pneu pour l'ouvrir entièrement. Si le pneu est difficile à ouvrir, utiliser un troisième démonte-pneu. >>>1

[2] **Sortir** la chambre à air du pneu à l'opposé de la valve et la ramener vers celle-ci. Terminer l'opération en sortant la pipette verticalement afin de ne pas l'abîmer. >>>2,3

[3] **Vérifier** l'intérieur du pneu pour s'assurer qu'aucun élément comme un clou ou un morceau de verre resté dans la gomme ne puisse provoquer une deuxième crevalson. >>>3



LA CHAMBRE À AIR [2/3]

RÉPARATION

Pour réparer une chambre à air il faut des démonte-pneus, des rustines, une râpe ou du papier de verre, un stylo et de la dissolution. C'est un kit courant qui existe également sans colle. >>>1

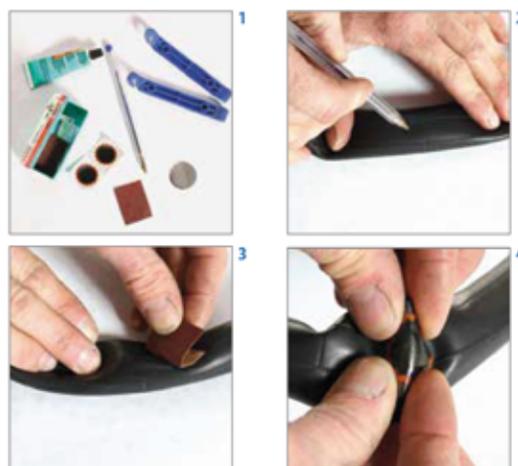
[1] **Gonfler** la chambre à air pour déterminer l'endroit de la fuite. Si nécessaire la plonger dans l'eau.

[2] **Marquer** l'endroit de la fuite avec un stylo ou un feutre pour ne pas le perdre. >>>2

[3] **Dégonfler** la chambre à air et préparer la surface à traiter en frottant avec une râpe ou du papier de verre. >>>3

[4] **Appliquer** une fine couche de dissolution sur une surface plus grande que celle de la rustine pour garantir une bonne adhérence sur les bords. Attendre que la colle soit pratiquement sèche avant d'appliquer la rustine. Enlever le film aluminium et coller la face orange sur la chambre à air.

[5] **Attendre** une minute en appuyant bien sur la rustine. Plier la rustine en deux pour fendre le film transparent et enlever ce dernier en tirant du centre vers l'extérieur. >>>4





LA CHAMBRE À AIR [3/3]

MONTAGE

De plus en plus de pneus ont une flèche sur leurs flancs qui indique le sens du roulage. Il est important de respecter cette indication lors du montage.

[1] **Placer** un côté du pneu sur la jante et laisser l'autre à l'extérieur pour pouvoir introduire la chambre à air. >>>1

[2] **Gonfler** légèrement la chambre à air pour l'arrondir et la placer dans le pneu par le côté ouvert en commençant par la valve. >>>2

[3] **Fermer** le pneu en l'introduisant dans la jante en commençant au niveau de la valve. Procéder symétriquement de part et d'autre de celle-ci pour terminer à son opposé. Essayer de le fermer en utilisant la paume de la main. La prudence s'impose en cas d'utilisation d'un démonte-pneu sous peine d'endommager la chambre à air. >>>3

[4] **Vérifier** que la chambre à air soit bien positionnée à l'intérieur du pneu à hauteur de la valve. Pousser celle-ci à l'intérieur du pneu et ensuite la tirer pour la faire ressortir. >>>4

[5] **Gonfler** le pneu à la bonne pression. >>> Le pneu



LE FREIN CALIPER

RÉGLAGE

[1] **Vérifier** que la roue est bien au centre de la fourche pour la roue avant ou du cadre pour la roue arrière. Afin d'obtenir un bon réglage, la roue ne doit pas être voilée. >>> Les rayons

[2] **Positionner** les patins pour que, au freinage, ils soient parfaitement en contact avec la jante et bien parallèles à celle-ci. Ne pas les placer trop haut pour éviter qu'ils touchent le pneu, ni trop bas pour assurer une usure uniforme de leur surface. >>>1

[3] **Vérifier** que la distance entre les patins et la jante soit de +/- 2 mm. Si ce n'est pas le cas, régler cette distance en tournant la molette supérieure, dévisser pour rapprocher les patins, visser pour les éloigner.

Si la distance est trop importante, il est nécessaire de retendre le câble au niveau de sa fixation sur la mâchoire. Dans ce cas, **dévisser** la fixation du câble et **tendre** celui-ci à l'aide d'une pince universelle tout en pinçant les patins contre la jante. **Resserrer** ensuite la fixation du câble. >>>1

[4] **Régler** les patins à égale distance de la jante.

Pour le **dual pivot**, utiliser la vis située sur le dessus de la mâchoire. >>>2

> **Si le patin situé du côté de la vis touche la jante**, visser la vis pour l'éloigner.

> **Si le patin opposé touche la jante**, dévisser la vis pour l'éloigner.

Pour le **simple pivot**, placer une clé de 10 sur le contre-écrou et une autre sur l'écrou de serrage et faire un mouvement de bascule pour écarter le patin en contact avec la jante. >>>3



LE FREIN CANTILEVER

RÉGLAGE

(1) **Vérifier** que la roue soit bien au centre de la fourche pour la roue avant ou du cadre pour la roue arrière. Afin d'obtenir un bon réglage, la roue ne doit pas être voilée.

>>> **Les rayons**

(2) **Vérifier** que la molette de réglage de la manette de frein >>>4 soit vissée au maximum et tendre le câble pour aligner le repère du triangle avec le câble ou obtenir un angle de 90° entre le câble et la mâchoire. Si ce n'est pas le cas, tendre ou détendre le câble afin d'obtenir le bon réglage. >>>3

(3) **Positionner** les patins à +/- 2 mm de la jante, parallèles à celle-ci et sur un axe le plus horizontal possible. Ne pas les placer trop haut pour éviter qu'ils touchent le pneu, ni trop bas pour assurer une usure uniforme de leur surface. >>>2 voir **Astuce**.

Pour cela, maintenir une clé Allen de 5 dans son logement au niveau du support du patin et desserrer légèrement l'écrou opposé avec une clé plate de 10. >>>3

(4) **Régler** les patins à égale distance de la jante à l'aide de la vis qui se trouve sur l'une des deux mâchoires. >>>3

> **Si le patin du côté de la vis touche la jante, visser la vis pour l'éloigner.**

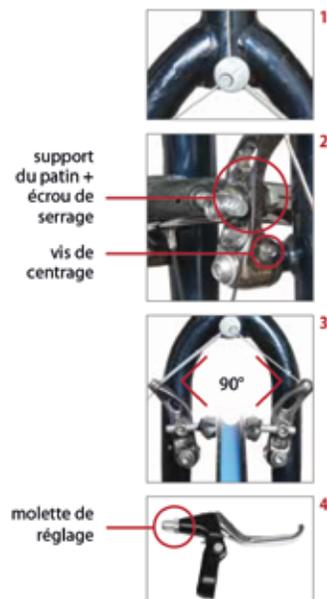
> **Si le patin opposé touche la jante, dévisser la vis pour l'éloigner.**

Toujours procéder par 1/4 de tour et vérifier le résultat en actionnant la manette de frein, jusqu'à obtenir un mouvement symétrique des deux mâchoires au freinage.

La course de freinage de la manette ne doit pas être trop longue: +/- 2 cm d'écart entre celle-ci et le guidon au freinage.

■ **Pour compenser l'usure des patins, dévisser la molette de réglage située au niveau de la manette de frein pour tendre le câble.**

■ **Astuce: pour un réglage plus confortable des patins, dévisser de 1/2 cm la molette de réglage de la manette de frein après l'étape 2. À l'étape 3, placer les patins comme indiqué mais en les poussant contre la jante. Une fois les réglages effectués, visser la molette de réglage de la manette de frein. Les patins se mettront automatiquement à une distance de +/- 2 mm de la jante. >>>4**



support du patin + écrou de serrage
vis de centrage

molette de réglage

LE FREIN V-BRAKE

RÉGLAGE

(1) **Vérifier** que la roue soit bien au centre de la fourche pour la roue avant ou du cadre pour la roue arrière. Afin d'obtenir un bon réglage la roue ne doit pas être voilée. >>> **Les rayons**

(2) **Vérifier** que la molette de réglage >>>5 de la manette de frein soit vissée au maximum et tendre le câble à l'aide d'une pince universelle de telle sorte que les mâchoires se trouvent en position verticale. La distance entre l'extrémité du guide-câble et l'écrou de fixation du câble doit être comprise entre 45 et 65 mm. >>>1

(3) **Positionner** les patins à +/- 2 mm de la jante, parallèlement à celle-ci et sur un axe le plus horizontal possible. Ne pas les placer trop haut pour éviter qu'ils touchent le pneu, ni trop bas pour assurer une usure uniforme de leur surface. >>>2

Ce réglage se fait en intervertissant les rondelles de couleur gris clair qui sont d'épaisseurs différentes (3 mm et 6 mm) en veillant à garder

l'ordre d'origine, à savoir, par paire, une rondelle concave jumelée avec une rondelle convexe de chaque côté de la mâchoire, les côtés plats à l'extérieur. >>>3

(4) **Régler** les patins à égale distance de la jante à l'aide des vis situées sur les deux mâchoires. Pour cette opération, enlever de chaque côté le ressort de son logement, visser chaque vis à fond et replacer le ressort derrière la mâchoire. >>>4

> **Si le patin droit touche la jante, dévisser la vis de gauche.**

> **Si le patin gauche touche la jante, dévisser la vis de droite.**

Toujours procéder par 1/4 de tour et vérifier le résultat en actionnant la manette de frein jusqu'à obtenir un mouvement symétrique des deux mâchoires au freinage.

Seule une manette de frein pour V-Brake est compatible avec ce système.

■ **Pour compenser l'usure des patins, dévisser la molette de réglage située au niveau de la manette de frein pour tendre le câble. >>>5**



vis de centrage

molette de réglage



LE DÉRAILLEUR AVANT

RÉGLAGE

[1] **Pédaler** à la main en changeant de vitesse pour amener la chaîne sur le petit plateau. Le sélecteur doit être sur le chiffre 1.

[2] **Desserrer** légèrement la vis de fixation du câble pour le détendre.

[3] **Vérifier** la position du dérailleur. La fourchette doit se trouver +/- 3 mm au-dessus des dents du grand plateau et se trouver dans le même alignement que celui-ci. >>> 1

[4] **Pédaler** à la main pour amener la chaîne sur le grand pignon. Contrôler la distance entre la chaîne et la partie interne de la fourchette du dérailleur, celle-ci doit être de +/- 3 mm. >>> 2

[5] **Ajuster** cette distance à l'aide de la vis de butée intérieure s'il s'agit d'un dérailleur de type **collier haut** ou à l'aide de la vis de butée extérieure s'il s'agit d'un dérailleur de type **collier bas**, tourner dans le sens horaire pour rapprocher la chaîne de la fourchette dans le sens anti-horaire pour l'éloigner. >>> 3

[6] **Tendre** le câble à l'aide d'une pince universelle après avoir vérifié que la commande de vitesses se trouve sur le chiffre 1 et serrer la vis de fixation du câble.

[7] **Actionner** la commande de vitesses tout en pédalant à la main pour contrôler le réglage. Veiller à mettre la chaîne sur un pignon central à l'arrière lors du passage de celle-ci sur le plateau du milieu et sur le grand plateau.

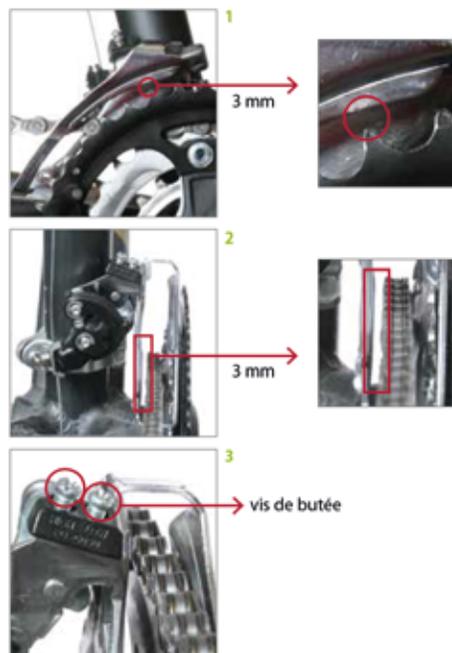
> **Si la chaîne hésite à passer sur le grand plateau :**

- tourner dans le sens anti-horaire la vis de butée **extérieure** pour le dérailleur collier haut ou la vis de butée **intérieure** pour le dérailleur collier bas.
- ou
- augmenter la tension du câble en tournant la molette de réglage dans le sens anti-horaire. Cette molette se trouve sur la commande de vitesses.

> **Si la chaîne va au-delà du grand plateau :**

- tourner dans le sens horaire la vis de butée **extérieure** pour le dérailleur collier haut ou la vis de butée **intérieure** pour le dérailleur collier bas.

Toujours procéder par 1/4 de tour.



LE DÉRAILLEUR ARRIÈRE

RÉGLAGE

[1] **Desserrer** légèrement la vis de fixation du câble pour le détendre.

[2] **Pédaler** à la main pour amener le dérailleur dans sa position de repos.

> **S'il s'agit d'un dérailleur top normal**, la chaîne se positionnera sur le petit pignon.

> **S'il s'agit d'un dérailleur low normal**, la chaîne se positionnera sur le grand pignon.

[3] **Se placer** derrière le dérailleur pour contrôler qu'il se trouve sur le même axe que le pignon.

Pour aligner le dérailleur **top normal** sur le petit pignon, utiliser la vis de butée supérieure, indiquée par la lettre H, tourner dans le sens horaire si le dérailleur est trop à droite et dans le sens anti-horaire si le dérailleur est trop à gauche. >>> 1

Pour aligner le dérailleur **low normal** sur le grand pignon, utiliser la vis de butée inférieure, indiquée par la lettre L, tour

ner dans le sens horaire si le dérailleur est trop à gauche et dans le sens anti-horaire si le dérailleur est trop à droite. >>> 2

[4] **Tendre** le câble avec une pince en veillant à ce que la commande au guidon se trouve sur le plus grand numéro.

[5] **Actionner** la commande de vitesses tout en pédalant pour contrôler le réglage. Le passage des vitesses doit se faire sans hésitation.

> **Si la chaîne hésite à se placer sur le grand pignon :**

- augmenter la tension du câble en tournant la molette de réglage dans le sens anti-horaire pour le modèle **top normal**.
- diminuer la tension du câble en tournant la molette de réglage dans le sens horaire pour le modèle **low normal**. >>> 3

> **Si la chaîne hésite à se placer sur le petit pignon :**

- diminuer la tension du câble en tournant la molette de réglage dans le sens horaire pour le modèle **top normal**.

• augmenter la tension du câble en tournant la molette de réglage dans le sens anti-horaire pour le modèle **low normal**. >>> 3

> **Si la chaîne se met entre le petit pignon et le cadre :** tourner la vis supérieure, ou H, dans le sens horaire.

> **Si la chaîne hésite à descendre sur le petit pignon :** tourner la vis supérieure, ou H, dans le sens anti-horaire.

> **Si la chaîne hésite à monter sur le grand pignon :** tourner la vis inférieure, ou L, dans le sens anti-horaire tout en pédalant, jusqu'à obtention du bon résultat.

> **Si la chaîne se met entre le grand pignon et les rayons :** tourner la vis inférieure, ou L, dans le sens horaire.

Toujours procéder par 1/4 de tour.



Pêle-Mêle

Solutions du carnet de jeux

Chiffres cachés dans le paysage

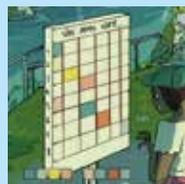
- 1 : à droite, au-dessus de la fenêtre rose ;
 2 : à droite, au-dessus de la porte rose ;
 3 : en dessous du pont ;
 4 : en chiffre romain, sur la dernière maison à gauche ;
 5 : en haut de la tour de la même maison ;
 6 : en lettre sur la dernière maison à droite.



→ La route abîmée

La grille de mots

- 1 : pédalo ; 2 : loisir ; 3 : guidon ;
 4 : casque ; 5 : lampes ; 6 : droite ;
 7 : freins ; 8 : klaxon
 Solution : plus loin.



Les cerfs-volants

Le triangle à droite n'a pas de copie.



→ Le charabia

Le type affolé dit : "la boulette !
 Mon serpent n'est plus dans sa cage
 et il est hyper dangereux." (Le serpent
 est enroulé au poteau électrique).

Jeu des bâches

$$2+1+9+2+8+4+6+7+15+25+9+12 = 100$$



→ Le panneau mystère :

Facile ! Il suffit de ne lire que les lettres
 du tableau : "ils sont à la rivière".

Les images extraites de la scène

La troisième image est la seule
 qui provient du dessin.



→ Le jeu des 7 erreurs

Le bracelet, la tresse, la jupe, le legging,
 les chaussures, le motif du tee-shirt, les
 boucles d'oreille.

Les gâteaux cachés

Sur le sol derrière l'arbre à gauche,
 sur les ruines au milieu en haut (2),
 complètement à droite sur le muret,
 dans un creux du muret à droite
 de l'escalier qui s'enfonce dans l'eau.

Le test de mémoire visuelle

8 personnages, 1 chien trop mignon,
 2 canards, 3 chats, 5 poules, 4 crapauds,
 1 serpent, plus de 16 oiseaux
 (en comptant les oiseaux en vol) , 11 vélos.
 Vous avez :

- > 6 à 9 bonnes réponses : de la chance ou du génie ?
- > 3 à 6 bonnes réponses : ta mémoire visuelle est excellente
- > 1 à 3 bonnes réponses : bonne mémoire, belle logique
- > 0 bonne réponse : hé, en même temps, c'est les vacances



“Bike your travel” la promotion du voyage à vélo

Voyager à vélo. Le concept pourrait bien connaître un engouement grandissant ces prochaines années : une aventure qui commence dès le premier kilomètre parcouru et la satisfaction de passer des vacances plus durables. D'ailleurs, les initiatives ne manquent pas : le GRACQ Watermael-Boitsfort a mis en place depuis quelques années “En roue libre”, le festival du voyage à vélo ; le GRACQ Basse-Meuse propose chaque été des voyages à vélo en groupe ; la jeune équipe de “Bike-Packer” offre la possibilité de voyager à vélo sans pour autant posséder le matériel

nécessaire grâce à un système de location économique... Vraiment, les initiatives se multiplient et rencontrent leur public !

La campagne de Pro Velo “Bike Your Travel” vient encore apporter du contenu de choix, puisqu'elle a pour objectif d'accompagner les débutants, les familles, les curieux et même les initiés dans leurs aventures cyclistes cet été !

Des rencontres (“bike talks”) abordant des thématiques bien précises (le voyage seul, en famille, à prix léger, en combinant avec le train...), un programme de micro-aventure pour faire voyager les Bruxellois dans

leur propre ville avec, au programme, des visites insolites d'endroits méconnus, incluant de multiples activités de plein air, une nuitée dans un super hôtel et des repas bios et locaux... Vous trouverez également sur le site de Pro Velo plein de conseils pour bien préparer votre voyage.

Vous partez à vélo cet été ? N'hésitez pas à partager vos aventures sur Instagram avec le hashtag #bikeyourtravel en taguant Pro Velo, qui repostera régulièrement des photos. ●

Programme complet

📍 www.provelo.org/bike-your-travel

Cycle &toile : projet de cinéma ambulant à Bruxelles



Durant cette période de crise sanitaire, les métiers artistiques ont été sévèrement touchés : fermés, les théâtres, cinémas et salles de concerts ; annulés, les spectacles et autres festivals... Par son absence, c'est aussi l'art en général qui nous a rappelé combien il était important dans nos vies et dans notre société.

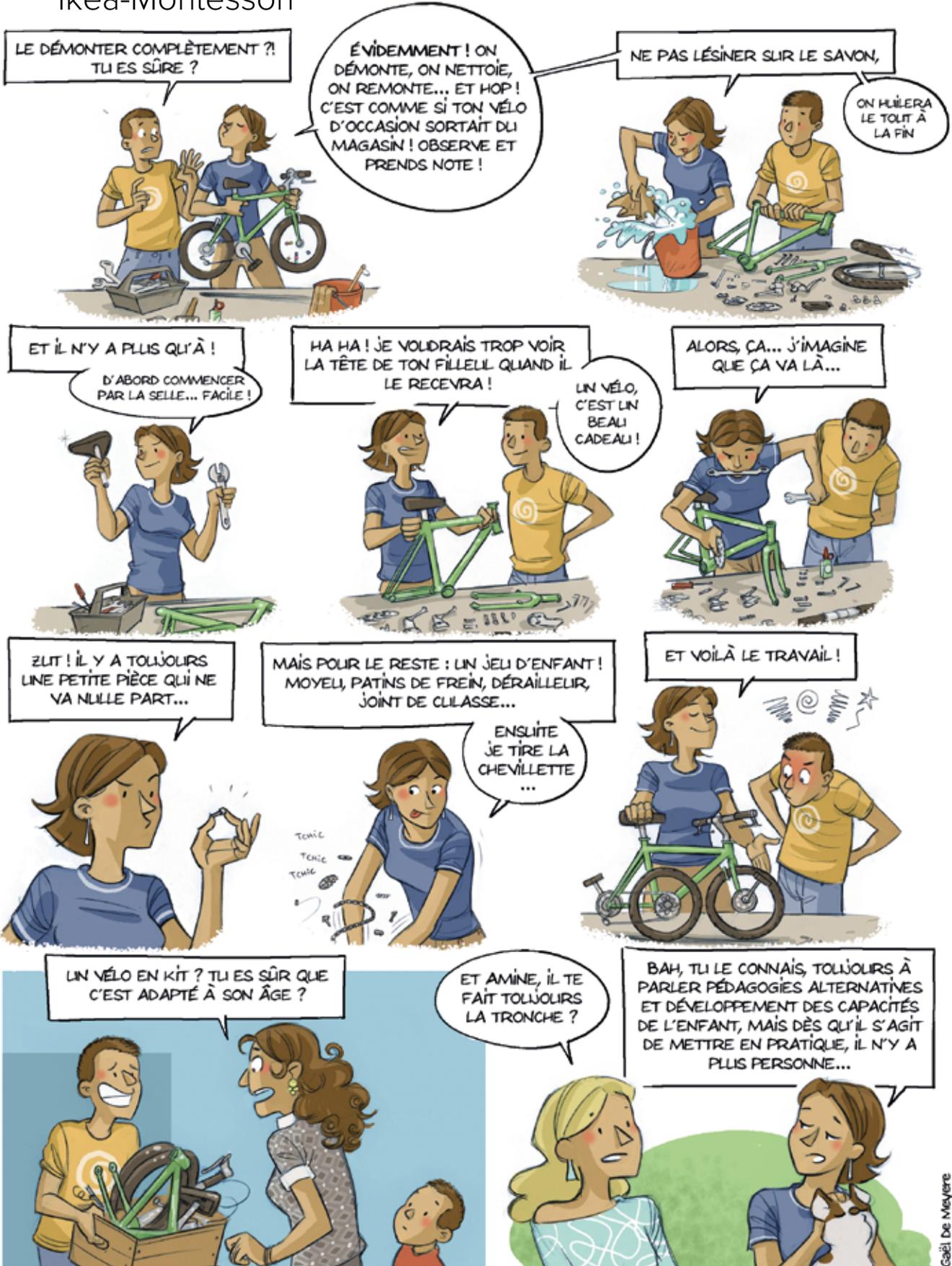
Le projet Cycle &toile pourrait mettre modestement sa pierre à l'édifice d'une reconstruction de la vie artistique et sociale. Le concept ? Un vélo-cinéma : une structure pliante composée d'un écran et d'un projecteur, ainsi que de bonnes enceintes. Le tout sur un vélo-cargo disposant d'un espace de rangement assez grand pour contenir les transats qui accueilleront les spectateurs.

La structure légère et mobile permettra de programmer des projections en plein air, dans les parcs et les endroits insolites de Bruxelles. Au programme ? Le cinéma au sens large, du blockbuster américain au documentaire engagé, car la philosophie du projet, c'est l'échange et la rencontre.

Le projet vous parle ? Sa mise en place dépend d'un financement participatif auquel chacun peut contribuer à la mesure de ses moyens ! ●

📍 <http://growfunding.be/fr/projects/cycletoile>

Ikea-Montessori



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

CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

AGENDA

JUILLET-AOÛT-SEPTEMBRE

Formations "Vélo-traffic"

Vous savez rouler à vélo mais vous ne vous sentez pas à l'aise au milieu de la circulation ? Profitez des mois d'été pour vous remettre en selle ! La Vélo-Trafic est une formation d'une demi-journée encadrée par des formateurs bénévoles expérimentés. Elle vous aidera à acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo dans le trafic en toute confiance. Elle se déroule en petit groupe et alterne exercices pratiques et rappels théoriques.



© FRANÇOIS BROUQUARTIERS

Réunion du groupe "Aménagement"

BRUXELLES – 07/07
BRUXELLES – 04/08
BRUXELLES – 01/09

Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables à Bruxelles ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Alors rejoignez le groupe "aménagements".

📧 amenagements-bxl@gracq.org

Seneffe – 03/07

📧 [Philippe De Troy – seneffe@gracq.org](mailto:seneffe@gracq.org)

Tubize – 10/07

📧 [Alexandra Jimenez – formation@gracq.org](mailto:formation@gracq.org)

Bruxelles – 24/07

📧 [Alexandra Jimenez – formation@gracq.org](mailto:formation@gracq.org)

Seneffe – 24/07

📧 [Philippe De Troy – seneffe@gracq.org](mailto:seneffe@gracq.org)

Bruxelles – 21/08

📧 [Alexandra Jimenez – formation@gracq.org](mailto:formation@gracq.org)

Namur – 11/09

📧 [Alexandra Jimenez – formation@gracq.org](mailto:formation@gracq.org)

Verviers – 18/09

📧 [Alexandra Jimenez – formation@gracq.org](mailto:formation@gracq.org)

Bruxelles – 18/09

📧 [Alexandra Jimenez – formation@gracq.org](mailto:formation@gracq.org)

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

16-22 SEPTEMBRE

Comme chaque année, une foule d'événements seront prévus près de chez vous. Renseignez-vous auprès de votre groupe local ou de votre commune pour savoir comment explorer d'autres pistes de mobilité pour votre région. Les groupes du GRACQ seront sur le terrain !

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

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ FAITES UN DON !

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



Non distribution ou changement d'adresse

Secrétariat GRACQ – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Le GRACQ près de chez vous

Secrétariat général

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

Secrétariat wallon

Mundo-n

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

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq

Twitter : @gracq

Régionale wallonne Georges Martens T 010 41 44 42

BRUXELLES & ENV.

Anderlecht	Bruno Louis	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Berchem-Ste-Agathe	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Bruxelles-Ville	Pierre Henriët	-
Bruxelles Nord-ouest	Maarten Coertjens	T 0487 17 73 42
Etterbeek	Pierre Hanoune	T 0493 24 00 98
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Nicolas Dartiailh	T 0498 19 83 71
Ixelles	Agnès Boucheron	-
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Kraainem (Flandres)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Laeken	Gérard Hospied	-
Molenbeek	Simon Bos	T 0472 13 54 32
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	-
Schaerbeek	Tanguy Ollinger	-
Uccle	Patricia Duvieusart	T 0478 33 38 72
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
Woluwe	Louis De Block	T 0485 94 91 31

BRABANT WALLON

Braine-l'Alleud	Alain Tison	T 0477 58 07 25
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Chaumont-Gistoux	Serge Denis	T 0474 02 79 29
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Ecaussinnes	Carole Bolanz	T 0497 45 75 47
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 Bourgeois	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 Verboom	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37

HAINAUT

Ath	Marc Beaucarne	T 0472 26 16 31
Binche	Aurélië 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	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Enghien	François Poncelet	T 0472 33 06 76
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63

Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Thibault Gaillez	T 0485 72 23 93
Mont-de-l'Enclus	Denise Cobben	T 0484 58 04 10
Mouscron	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
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	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	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	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
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 Breugelmanns	-
Verviers	Rémi Gueuning	T 0498 45 58 82
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

LUXEMBOURG

Arlon	Xavier Bouvy	T 0487 46 90 39
Etalle	Pierre Lemaire	T 0472 63 16 71
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 Breugelmanns	-
Virton	Etienne Hubert	T 0479 59 54 84

NAMUR

Andenne	Martine Rôlh	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
Gembloux	Michaël Pluijgers	T 0478 57 65 96
Gèsves	Philippe Ghesquière	Pas de tél.
La Bruyère	GRACQ La Bruyère	Pas de tél.
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	-
Rochefort	Roseline Sélek	T 082 22 19 06
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

FIETTERS BOND : association partenaire néerlandophone

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

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