

BELGIQUE - BELGIË
P.P. - P.B.
1099 BRUXELLES X
BC31061

BIMESTRIEL DU GRACQ
 LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
 Juillet-Août 2012

01

NUMÉRO D'AGRÈMENT
 P904048

GRACQ *mag*

Mons ⇒
**Liaison cyclable :
 victoire !**
p.4

Découverte ⇒
**Cap sur
 la Scandinavie !**
p.6

À vous de jouer ! ⇒
**Rendez-vous
 sur les sentiers**
p.12

Matériel ⇒
**Un vélo
 pour 10 ans**
p.13





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
Mathieu De Backer

PRÉSIDENT D'HONNEUR
Bernard Dehaye

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

MISE EN PAGES
In-Octavo : pe@inoctavo.be

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Florine Cuignet : mag@gracq.org

NOS PARTENAIRES

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.

Édito ➔

Un nouveau GRACQ Mag pour de nouvelles ambitions



Il est tout nouveau, tout beau, tout chaud. Vous avez dans les mains le premier numéro du GRACQ Mag ! Après près de 160 numéros, le Ville-à-Vélo tire donc sa révérence. Pourquoi ? Pas pour le plaisir de faire table rase du passé : nous n'avons pas à en rougir. Mais, conformément aux engagements pris par le Conseil d'administration, et suite à l'enquête menée auprès de nombreux lecteurs à l'hiver dernier, nous avons voulu spécialiser nos outils de communication et les mettre davantage au service de l'association.

Désormais, le GRACQ Mag est envoyé aux seuls membres : il sera un outil au service des militants du vélo. Vous y trouverez des échos du travail des locales et régionales, des informations de fond qui nourriront vos réflexions et actions, et des actions « clef sur porte ». Notre magazine se veut donc un moyen de soutenir et de valoriser les membres du GRACQ, qui sont plus nombreux de jour en jour.

Nous sommes en effet une exception dans le paysage associatif : là où la plupart des mouvements « historiques » (syndicats, associations familiales, organisations d'éducation permanente...) voient diminuer peu à peu le nombre de leurs affiliés, le GRACQ connaît une croissance annuelle de ses membres d'environ 10%. Et nous avons l'ambition d'amplifier encore cette dynamique.

Bien sûr, la croissance du nombre de membres (actifs) n'est pas une fin en soi. Mais elle est un moyen important de renforcer notre poids vis-à-vis des décideurs et influenceurs de tous poils (autorités politiques et administratives, médias, entreprises...). Elle est aussi un moyen de démultiplier nos actions : plus de membres, cela veut dire aussi plus de locales actives... et, à l'approche des élections communales, nous pouvons constater à quel point une présence sur ce terrain permet de faire avancer la cause des cyclistes. Le changement de titre est d'ailleurs une manière de souligner que le vélo n'est pas qu'une affaire de cyclistes de « ville » et de rendre hommage aux Gracquistes « ruraux », dont les combats ne sont pas moins nobles.

Vous l'aurez compris, ce magazine est le vôtre : n'hésitez pas à l'alimenter en contactant Florine, notre chargée de communication qui a mené ce chantier avec tout le professionnalisme qui la caractérise.

Bonne lecture... et au plaisir de lire prochainement vos réactions, commentaires et suggestions sur votre nouveau magazine !

MATHIEU DE BACKER – PRÉSIDENT



© JACQUES LEURQUIN

© VILLE DE NAMUR



Namur ⇒

Namur adopte le « Bia Vélo »

Le 21 avril dernier, Li Bia Vélo a débarqué dans les rues de Namur, qui est ainsi devenue la troisième entité de Belgique à se doter d'un système de vélos en libre-service, après la Région de Bruxelles-Capitale et Anvers. Tout comme à Bruxelles, c'est le modèle du partenariat public-privé qui a été privilégié, et l'offre de l'opérateur JCDecaux qui a été sélectionnée. Et là aussi, le système « pub contre vélo » est loin de faire l'unanimité, de nouveaux panneaux publicitaires ayant fait leur apparition dans les rues de la capitale wallonne.

Quoi qu'il en soit, les Namurois peuvent à présent profiter des 240 vélos bleus disséminés dans 24 stations du centre-ville et des environs (Jambes, Salzinnes, Saint-Servais et Bomel). Les premiers chiffres sont encourageants : mi-juin, Li Bia Vélo comptait déjà plus de 1000 abonnés. ◆

① www.libiavelo.be

À quand un comité d'utilisateurs ? Trois ans après l'installation des premières stations Villo! à Bruxelles, un comité d'utilisateurs vient d'être constitué (le GRACQ y est d'ailleurs représenté).

Sa mission : contribuer à l'amélioration du service grâce à des propositions concrètes. Si l'on peut regretter la fréquence trop faible des réunions (deux par an), et l'absence d'un outil qui permette aux utilisateurs du Villo! de communiquer avec leurs représentants au sein du comité, il s'agit néanmoins d'un premier pas encourageant vers une meilleure prise en compte des utilisateurs. À quand un comité similaire à Namur ?



© VILLE DE NAMUR



Jette ⇒

Politique communale : le GRACQ bien présent

Les élections communales se préparent activement dans de nombreuses locales. GRACQ-Info a déjà évoqué quelques actions menées en Wallonie, par exemple à Chastre, à Huy ou encore à Wavre. Plusieurs locales ont également embarqué à bord du « petit train citoyen » dans le cadre de la campagne « Ça passe par ma commune ». Enfin, dans certaines locales bruxelloises, les élections se préparent en parallèle avec un BYPAD (Bicycle Policy Audit) communal. La Région bruxelloise a en effet débloqué pour 2012 un budget de 70.000 € afin de financer ces audits de la politique cyclable ainsi que la mise en place d'un plan vélo au sein de six communes : Bruxelles-Ville, Forest, Schaerbeek, Anderlecht, Watermael-Boitsfort et Jette.

À Jette justement, la seconde réunion concernant le BYPAD a permis une meilleure compréhension mutuelle des différentes parties, selon Guy Egerickx, responsable de la locale. « On a aussi senti plus d'implication, des échevins qui n'étaient pas présents à la première réunion sont venus. »

Quant à l'invitation lancée par la locale aux candidats, elle a rencontré autant d'intérêt de la part des partis au pouvoir que de ceux de l'opposition : trois échevins étaient de la partie, et pas moins de sept partis étaient représentés ! L'objectif pour la locale était d'illustrer ses revendications par des exemples concrets sur le terrain, en présentant des réalisations positives mais aussi des points à améliorer. « Certaines questions nous ont presque fait tomber de vélo ! Mais cela nous a donné l'occasion d'expliquer clairement des choses qui nous semblent de notre côté aller de soi », précise encore Guy. La balade thématique s'est clôturée autour d'un verre avec la remise des neuf priorités cyclistes pour Jette. ◆



Mons ⇒

Une liaison cyclable très attendue

C'est une belle victoire pour le GRACQ de Mons qui voit enfin se concrétiser la réalisation d'une jonction cyclable sécurisée entre la Place de Flandres et le campus UCL Mons – HELHa, distants d'1,5 km. Un véritable « parcours du combattant » entamé en 2008 et pour lequel la locale n'a pas ménagé ses efforts. Des efforts qui s'avèrent aujourd'hui payants !

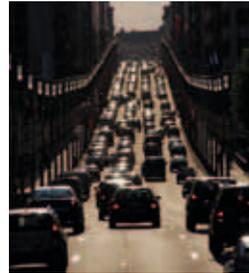


L'enjeu était de taille puisque qu'il s'agit d'un axe emprunté pour rallier le campus et la piste cyclable en direction de Saint-Symphorien, mais que les cyclistes des environs immédiats utilisent également, notamment pour rejoindre les écoles de la ville. Notons que le campus est fréquenté aujourd'hui par quelque 2500 personnes (étudiants et membres du personnel), un nombre qui augmentera fortement dans les années à venir.

Lors de son installation sur le campus, la HELHa s'était déjà montrée favorable au vélo en s'équipant à la demande du GRACQ d'un parking vélo couvert et de vestiaires avec douches.

Un budget conséquent de 400.000 € a finalement été libéré par la Wallonie pour la réalisation du projet. La collaboration entre le GRACQ et le Service Public de Wallonie (SPW) s'est également traduite sur le terrain, où la locale a accompagné deux ingénieurs et un dessinateur. La piste cyclable, de part et d'autre de l'axe routier à quatre bandes, sera en site propre sur la majeure partie du tracé et en partie bidirectionnelle afin d'éviter certaines traversées. Des aménagements spécifiques sont également prévus aux abords de deux gros carrefours. Les travaux, qui ont débuté en mai, devraient aboutir au mois d'octobre. Le GRACQ envisage déjà une inauguration pour fêter comme il se doit cette liaison cyclable tant attendue !

📍 www.gracq.org/mons



© P. LIETAR/A. HERNANDEZ

Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Tunnels fermés, cyclistes oubliés

Depuis le 11 juin et jusqu'au 15 septembre, deux tunnels d'accès au centre de Bruxelles (Loi et Cinquantenaire) sont fermés pour cause de travaux. C'était l'occasion rêvée de mener des actions en faveur d'un report modal, mais les autorités bruxelloises ont manifestement loupé le coche en se contentant de reporter le flux automobile sur les voiries en surface. Pire encore, le premier jour de fermeture a révélé combien la circulation des piétons et des cyclistes le long du Berlaymont s'apparentait à un parcours du combattant. La régionale bruxelloise du GRACQ, le Fietzersbond et European Union Cyclists' Group (EUCG) se sont unis afin de faire part aux autorités de leur mécontentement. Les trois associations ont émis une série de propositions afin de faciliter et de sécuriser la circulation des piétons et des cyclistes, en réclamant notamment l'installation provisoire d'une bande cyclable supplémentaire sur la rue de la Loi. Les cyclistes ont en outre mené une action de sensibilisation afin d'inviter les automobilistes à modifier leurs habitudes de déplacement et à redoubler de prudence vis-à-vis des cyclistes durant cette période de travaux.



UN VÉRITABLE
« PARCOURS
DU COMBATTANT »
ENTAMÉ EN 2008
ET POUR LEQUEL
LA LOCALE N'A PAS
MÉNAGÉ
SES EFFORTS.
DES EFFORTS QUI
S'AVÈRENT
AUJOURD'HUI
PAYANTS !



e-bike2station

Wallonie ⇒

Coup de pouce électrique sur le chemin de la gare

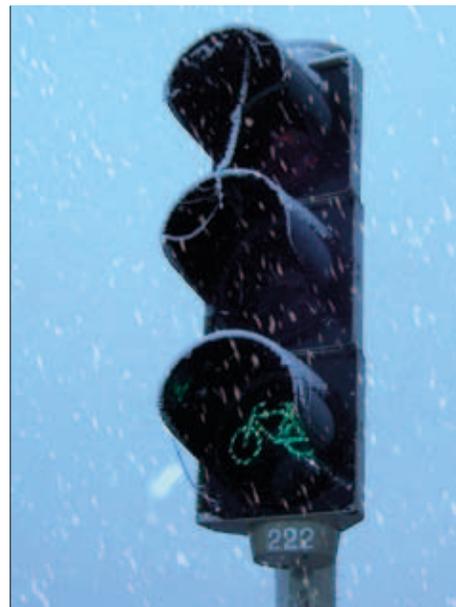


© IEW

Ce n'est pas un scoop : le vélo est trop peu utilisé en Wallonie, notamment en ce qui concerne les trajets domicile-gare des navetteurs. Bien souvent, c'est le relief vallonné qui est mis en cause. Né d'un partenariat entre la Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW), la SNCB-Holding et Pro Velo, le projet « e-bike2station » souhaite renverser la vapeur. Comment ? En permettant à seize navetteurs (sélectionnés parmi plus de cent candidats) de rallier la gare au moyen d'un vélo à assistance électrique qui leur est prêté durant un an. En retour, les participants s'engagent à relater leur expérience tout au long du projet. Le choix des gares s'est porté sur Ottignies et Liège-Guillemins, toutes deux entourées de collines importantes. L'expérience pilote permettra

L'EXPÉRIENCE PILOTE PERMETTRA DE TESTER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LE VÉLO ET LE TRAIN ET D'ENVISAGER LA MISE EN PLACE DE MESURES DESTINÉES À DÉVELOPPER LE VÉLO ÉLECTRIQUE EN WALLONIE.

de tester la complémentarité entre le vélo et le train et d'envisager la mise en place de mesures destinées à développer le vélo électrique en Wallonie. Les cyclistes de Liège et d'Ottignies peuvent en outre profiter des nouveaux parkings à accès limité installés dans ces deux gares. ♦



© BW14

Pays-Bas ⇒

Des feux qui détectent la pluie

A ménagement d'ondes vertes ou doublement des phases vertes pour les cyclistes : Groningen en connaît un rayon en matière de gestion des feux ! La Ville a encore fait un pas supplémentaire, puisqu'elle a récemment équipé une série de feux de détecteurs de pluie, ainsi que cela existe déjà ailleurs aux Pays-Bas. Lorsque les capteurs optiques détectent de la pluie ou de la neige, le feu passe plus rapidement au vert pour les cyclistes afin de leur épargner les désagréments d'une météo capricieuse. Un petit plus qui a un prix (15.000 € par feu), mais qui est très apprécié des cyclistes néerlandais ! ♦



© FIETSBRAAD



Cap sur la Scandinavie

La période estivale est toujours l'occasion de partir à la découverte de contrées cyclables à l'étranger. GRACQ Mag vous propose une excursion en compagnie de Patrick Frenay (l'un de nos administrateurs), à la découverte de Copenhague, Stockholm et Trondheim, et de leur politique de mobilité. En route pour la Scandinavie !



© MIKAEL COUVILLE-ANDERSON



© MIKAEL COUVILLE-ANDERSON

Copenhague en quelques chiffres

- Plus de 400 km de voies cyclables
- Une part modale de 36% pour les déplacements domicile-travail/école
- 1,2 million de kilomètres parcourus chaque jour par les seuls habitants de Copenhague
- Plus de 35.000 places publiques de stationnement vélo
- Une flotte de 30.000 vélos utilitaires de type « vélo cargo »

Copenhague [DANEMARK]

Les chiffres impressionnants du vélo à Copenhague ne sont pas un hasard, mais bien le fruit d'une politique volontariste basée sur les « 4 E » (*Engineering, Education, Encouragement and Enforcement*). Ici comme dans la plupart des villes européennes, le vélo a vu sa part modale décliner après la seconde guerre mondiale jusqu'au milieu des années 1970. Les années 1980 ont connu des investissements massifs dans l'aménagement de pistes cyclables très confortables le long des voiries principales. Le trafic cycliste a doublé dans le centre-ville au cours de la période 1985-2000 ! Et les ambitions pour le futur vont plus loin, puisque l'objectif de la Ville est d'atteindre en 2015 les 50% de part modale « vélo » pour les déplacements domicile-travail.

Les pistes cyclables sont très larges, et régulièrement élargies pour faire face à la croissance du nombre de cyclistes ou pour améliorer la sécurité aux traversées. Elles sont aussi systématiquement de couleur bleu clair, avec incrustation de cristaux réfléchissants pour être très visibles de jour comme

de nuit. Les pistes cyclables et le comportement « culturel » qui y est dorénavant associé (spécialement l'annonce visuelle consistant à lever le bras pour annoncer son arrêt prochain, notamment pour tourner à gauche) sont vraiment très efficaces. Les temps d'attente aux feux sont réduits ; la primauté souvent accordée aux cyclistes par rapport aux automobilistes, singulièrement ceux virant à droite, est très éclairante quant à la gestion sélective de l'espace public.

La ville mène régulièrement des campagnes d'encouragement, comme le montre cette affiche qui déclare, en substance : « *Bonjour, cycliste ! Copenhague a été élue « ville cyclable 2008 » par la Fédération cycliste danoise. C'est surtout grâce à toi. Félicitations, et merci de rouler à vélo à Copenhague.* »

Copenhague nous a impressionné par son audace en matière cyclophile. La foule de cyclistes, leur diversité étonnante (matériel, condition, groupement « familial »...), les masses de vélos garés spécialement autour des gares ferroviaires, sont vraiment tout à fait surprenants. A contrario, la présence automobile est vraiment très modérée, en tout cas en comparaison avec les villes belges en général.



Un bémol : les Bycykler

Par contre, les vélos en libre-service gratuits (qui s'utilisent comme des caddies des grands magasins), les *Bycykler*, sont un véritable « piège à c... » : très peu de stations, vraiment très peu de vélos dans chacune d'elles, du matériel très lourd et basique, et surtout un état de marche véritablement catastrophique. Ce système, bien que pionner lors de son lancement en 1995, a visiblement subi les affres du temps et de l'usure. Si Copenhague tente d'impressionner les visiteurs par sa culture vélocipédique mondialement (re)connue, les touristes que nous étions ont ainsi été assez « dégoûtés » par cet outil, pourtant en principe destiné à des visiteurs occasionnels comme nous ! Le pragmatisme et « l'avant-gardisme » danois en la matière n'en sortent pas vraiment grandis. Un système plus contemporain devrait cependant remplacer les vélos actuels d'ici 2013. En attendant, nous vous conseillons plutôt les vélos de location mis à disposition par de nombreux hôtels à des conditions très attractives.



L'intermodalité entre le vélo et les transports publics est très développée. Au Danemark, il est facile de transporter son vélo dans les trains et les métros ; à Copenhague par exemple, on peut voyager avec son vélo à la main dans le métro, les réseaux ferrés régionaux et nationaux. L'accessibilité des cyclistes est optimisée, voire exemplaire : ascenseurs nombreux et aux dimensions très larges, vélo-rampes ou goulottes systématiques dans les escaliers, taxis équipés de doubles porte-vélos...

Les transports en commun restent cependant vraiment très chers (trajet simple autour de 3 € pour deux zones; en famille cela fait cher le trajet), et les formules familiales sont bien peu attractives (carte de dix trajets à 1,8 € l'unité ; carte « touristique » pour 24h revenant à 32 € pour une famille de quatre personnes).



© MICHAEL COVILLE-ANDERSON

Malgré qu'il y ait autant de cyclistes quotidiens (y compris les 75 % de durs de durs qui continuent à travers l'hiver), les Danois restent globalement très craintifs par rapport à la cohabitation avec les voitures et la ségrégation avec le trafic auto est élevée en dogme, y compris de la part des cyclistes urbains chevronnés. Les très bons chiffres de sécurité routière sont sans doute à mettre au crédit du fait que les automobilistes nordiques sont hyper-prudents et bienveillants, étant eux-mêmes habitués à circuler à vélo.

L'INTERMODALITÉ ENTRE LE VÉLO ET LES TRANSPORTS PUBLICS EST TRÈS DÉVELOPPÉE. AU DANEMARK, IL EST FACILE DE TRANSPORTER SON VÉLO DANS LES TRAINS ET LES MÉTROS ; À COPENHAGUE PAR EXEMPLE, ON PEUT VOYAGER AVEC SON VÉLO À LA MAIN DANS LE MÉTRO, LES RÉSEAUX FERRÉS RÉGIONAUX ET NATIONAUX.



© ECF



CYCLING EMBASSY OF DENMARK



© ECF



© POZZMAN



STOCKHOLM S'EST PARTICULIÈREMENT ILLUSTRÉE CES DERNIÈRES ANNÉES POUR AVOIR CONFIRMÉ L'INTRODUCTION DÉFINITIVE DU PÉAGE URBAIN – INSTAURÉ EN 2006 – QUI A GÉNÉRÉ DES GAINS ÉLEVÉS POUR LA COLLECTIVITÉ. L'ACCEPTABILITÉ POLITIQUE DU PÉAGE A ÉTÉ POSSIBLE GRÂCE À L'APPLICATION D'UN TARIF VARIABLE.

 **Stockholm** [SUÈDE]

En route à présent vers Stockholm, dont le centre est vraiment très peu « automobile » même si des stigmates de l'aménagement des voiries des années 1960-1970 subsistent encore çà et là.

Les transports publics dans et autour de la ville sont impressionnants d'attractivité, avec des tarifs sensiblement plus bas qu'à Copenhague ; ils comptent de très nombreuses lignes maritimes pour relier les milliers d'îles disséminées dans et autour de la capitale. Les nouvelles lignes de métro parcourent de véritables espaces non-bâti(sables) en proche périphérie, débouchant ensuite sur des espaces urbanisés particulièrement denses, ce qui reflète bien la planification intégrée qui prévaut dans cette ville.

Dans l'ensemble du comté, une majorité de déplacements s'effectue en voiture. Par contre, pour rejoindre le centre-ville ou y circuler, ce sont les transports publics qui sont plébiscités. Au total, le nombre de déplacements réalisés à l'échelle de la métropole est presque équilibré entre transports en commun et voiture privée, ce qui est vraiment exceptionnel, alors même que le temps moyen de parcours est sensiblement plus élevé en transports

en commun. Seuls 40% des ménages du comté de Stockholm possèdent une voiture personnelle et seulement 20% dans les secteurs centraux de l'agglomération (en comparaison, 60% des ménages bruxellois possèdent une voiture !). Si la part modale du vélo y est non-négligeable, elle est loin d'approcher celle de Copenhague. Par contre, la part des transports publics y est très supérieure, atteignant les valeurs maximales européennes (plus de 30%).

Péage urbain

Stockholm s'est particulièrement illustrée ces dernières années pour avoir confirmé l'introduction définitive du péage urbain – instauré en 2006 – qui a généré des gains élevés pour la collectivité. L'acceptabilité politique du péage a été possible grâce à l'application d'un tarif variable : on paie plein tarif aux heures de pointe, puis le tarif est dégressif, jusqu'à la gratuité durant la nuit, le week-end et le mois de juillet – le mois des congés d'été pour les Suédois. Le péage n'a cependant pas encore été indexé et donc il est de moins en moins cher en termes réels. Et le volume du trafic, qui avait considérablement baissé lors de l'instauration du péage, remonte graduellement, les gens s'habituant en outre aux embouteillages et au fait de devoir payer.

Quel est l'impact de ce péage urbain sur le développement du vélo ? Les chiffres ne permettent pas de déterminer s'il a eu une influence significative à ce niveau, du fait notamment de leur fluctuation en fonction des conditions météorologiques. Néanmoins, 10% des cyclistes affirment utiliser davantage leur vélo depuis l'introduction du péage. Par contre, rien n'indique formellement à notre connaissance que les petits déplacements en voiture à l'intérieur même de la zone à péage ont été remplacés par



des déplacements à pied ou à vélo, ni même que l'augmentation des déplacements en transports publics ait induit une combinaison accrue avec le vélo.

Nous n'avons pas effectué personnellement de déplacements à vélo dans cette ville, mais nous avons pu constater à quel point les cyclistes y sont les bienvenus. Par exemple, dans un nouveau quartier « durable » de très grande ampleur situé dans une zone d'ancienne activité portuaire au sud de la ville, la prééminence opérationnelle du principe STOP (priorité aux piétons (*Stappen*) puis aux cyclistes (*Trappen*), ensuite aux transports publics (*Openbaar vervoer*) et enfin aux véhicules privés (*Privévervoer*)) est évidente : le front de mer est réservé aux piétons et aux cyclistes et une nouvelle

ligne de tram parcourt l'axe structurant du quartier, en complémentarité avec le pendeltåg (train régional) et le métro.

Contrairement à Copenhague, il n'est quasiment pas possible de prendre son vélo dans les transports publics. C'est rigoureusement interdit dans le métro et dans les trains nationaux. Seuls les trains régionaux les acceptent – mais en dehors des heures de pointe et pas à la gare centrale –, ainsi qu'une petite ligne de tram suburbaine (*Saltsjöbanan*). La forme privilégiée pour l'intermodalité avec le vélo consiste ici à offrir des lieux de stationnement à hauteur des stations plutôt que d'autoriser le transport à bord des véhicules.

Bruxelles : à quand un péage urbain ?



La mise en place d'un péage urbain présente deux avantages majeurs : réduire la pression automobile d'une part, et d'autre part internaliser pour partie les coûts externes de la voiture. Les rentrées financières ainsi générées peuvent être réinvesties dans le développement des transports publics et des modes actifs, dans un environnement urbain plus accueillant du fait de la moindre congestion (diminution de l'insécurité, de la pollution sonore, meilleure qualité de l'air, réattribution de l'espace public plus équitable...). Plusieurs villes ont adopté ce système, dont Londres et Stockholm, qui se trouvent également parmi les villes européennes les plus performantes en matière de mobilité urbaine, si l'on en croit une récente étude^{1/}.

Mais qu'en est-il à Bruxelles ? La capitale de l'Europe, paralysée, étouffe littéralement sous la pression automobile, avec des conséquences socio-économiques et environnementales désastreuses. En avril 2008, le GRACQ participait, aux côtés d'une série d'associations environnementales et cyclistes, à une action « péage » à la rue de la Loi afin de réclamer d'urgence des mesures, coercitives cette fois. Si la carotte n'est pas suffisante, il faut alors passer au bâton !

Une législature plus tard, le plan régional de mobilité IRIS 2 ambitionne une réduction sensible de la pression automobile : 20% de moins à l'horizon 2018. Le gouvernement s'est engagé à étudier, avant la fin de la législature, un projet de taxe kilométrique pour les voitures individuelles, en concertation avec les deux autres régions. Si le péage reste une hypothèse du plan, cette solution rencontre toutefois peu d'enthousiasme, un système de tarification au kilomètre semble être la piste privilégiée par le gouvernement bruxellois. L'intérêt de cette mesure est qu'elle inciterait davantage l'automobiliste à s'interroger sur ses déplacements, puisqu'il paierait en

fonction de l'usage qu'il fait de sa voiture (à condition bien sûr que cette taxe ne soit pas financée par son employeur !). Cette taxe pourrait de plus être modulée en fonction du caractère plus ou moins polluant du véhicule, du type de voirie empruntée, du moment de la journée auquel l'utilisateur circule...

Tout cela est très bien mais, sur le terrain, le temps presse ! Or si l'on en croit le IRIS 2, « la tarification à l'usage de la voiture est une mesure qui permet d'obtenir entre 10% et 15% de transfert modal, condition nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction de 20% de la charge de trafic automobile en 2018 ».

Pour en savoir plus sur le péage urbain : « Le péage urbain aux portes de Bruxelles : la clé d'une ville humaine ? », Inter-Environnement Bruxelles, décembre 2007.

^{1/} *The future of urban mobility*, A.D.Little, octobre 2011



SI TRONDHEIM S'EST FAIT UN NOM DANS LE MONDE DU VÉLO, C'EST SURTOUT POUR AVOIR MIS EN SERVICE EN 1993 LE PREMIER REMONTE-PENTE POUR VÉLO AU MONDE, QUI PERMET DE FRANCHIR SANS EFFORT UNE PENTE DE 20% SUR UNE LONGUEUR DE 130 M. LE « TRAMP » EST CONSTITUÉ D'UN CÂBLE SOUTERRAIN QUI ENTRAÎNE EN SURFACE UN REPOSE-PIED SUR LEQUEL LE CYCLISTE PREND APPUI.

Trondheim [NORVÈGE]

Terminus de notre parcours : Trondheim, au centre de la Norvège, ville universitaire et surtout troisième ville du pays. Les transports publics urbains n'y sont pas très développés ; on sent que ce mode de transport souffre d'un sous-financement, général dans ce pays tout au moins en dehors de la capitale. La taille des villes norvégiennes (177.000 habitants pour la troisième ville du pays) explique notamment cet état de fait.

Trondheim est cependant la ville qui compte la part modale « vélo » la plus élevée du pays : environ 8%. Les mesures d'encouragement fort de l'usage du vélo vont de pair avec une accessibilité réduite de l'automobile au centre-ville, bien que la ville ait récemment abandonné le péage urbain en vigueur depuis vingt ans... ce qui n'est peut-être pas plus

mal puisque cette mesure a fondamentalement servi à financer une forte accélération du programme d'infrastructures routières.

Si Trondheim s'est fait un nom dans le monde du vélo, c'est surtout pour avoir mis en service en 1993 le premier remonte-pente pour vélo au monde, qui permet de franchir sans effort une pente de 20% sur une longueur de 130 m. Le « Tramp » est constitué d'un câble souterrain qui entraîne en surface un repose-pied sur lequel le cycliste prend appui. Selon un rapport publié en 2000, l'impact de ce remonte-pente sur l'usage du vélo n'est pas négligeable : deux ans après son installation, il apparaissait que 20% des utilisateurs employaient davantage leur vélo grâce au dispositif. Dans cette partie de la ville en particulier, les trajets à vélo auraient progressé de 150%, surpassant ceux réalisés en transports en commun. Bien sûr, le remonte-pente n'explique pas à lui seul cette progression, mais il y a grandement contribué tant sur le plan de l'infrastructure que sur celui de la promotion.

Hélas, notre déception fut grande puisqu'à notre arrivée, nous avons appris qu'il n'était plus fonctionnel depuis des mois, attendant d'être modernisé grâce à... des fonds européens (alors que ce pays n'a pas adhéré à l'Union européenne !).

Ce qu'on en retiendra

Ce qui frappe en premier lieu dans ces pays, c'est la modération du trafic automobile :

- ➔ l'accès limité aux villes-centres, aux centres des quartiers, aux abords d'écoles... ;
- ➔ le coût élevé des parkings et les restrictions de stationnement dans les zones bien desservies par les transports publics ;
- ➔ le très grand respect des limitations de vitesse, pourtant drastiques ;
- ➔ le grand respect mutuel entre tous les usagers de l'espace public, et singulièrement vis-à-vis des enfants ;
- ➔ le coût très élevé pour l'achat et l'usage d'une voiture privée.

La mise en œuvre de mesures en faveur du partage de l'espace public est très poussée et globalement très bien respectée, en tout cas par un contrôle social « normal ». Le principe STOP nous paraît y être mis en œuvre depuis très longtemps, de manière forte et très peu contestée. La combinaison du vélo et des transports publics y est aussi très avancée. Tout n'est certes pas parfait, mais un séjour là-bas nous fait pâlir d'envie en qualité de cycliste quotidien belge. ●

P.FRENEY ET Y.FOURNEAU



Le célèbre remonte-pente de Trondheim.

LA COMBINAISON DU VÉLO ET DES TRANSPORTS PUBLICS Y EST AUSSI TRÈS AVANCÉE. TOUT N'EST CERTES PAS PARFAIT, MAIS UN SÉJOUR LÀ-BAS NOUS FAIT PÂLIR D'ENVIE EN QUALITÉ DE CYCLISTE QUOTIDIEN BELGE.

Un remonte-pente « vélo » à Ottignies ?



Le Cyclocable en test à Velo-city en 2009.

En 2008, l'information avait été relayée massivement dans la presse : le Mont des Arts allait être équipé d'un remonte-pente mécanique pour vélo, faisant ainsi de Bruxelles la seconde ville au monde, après Trondheim, à se doter d'un tel dispositif. Date annoncée : mai 2009.

Or en mai 2009, le seul remonte-pente de la capitale se trouvait à Tour & Taxis, où un modèle était présenté en démonstration à l'occasion de Velo-city. Une fois la conférence finie, le remonte-pente fut démonté, et l'idée d'installer ce coûteux gadget – fort heureusement – abandonnée.

Le remonte-pente a pourtant refait parler de lui tout récemment, à Ottignies cette fois. Dans son plan cyclable, la commune pilote « Wallonie cyclable » envisage en effet de mettre à l'étude deux projets de remonte-pente pour cyclistes (entre la gare et l'avenue des Villas et dans le quartier du Stimont).

Interrogé par la presse, Bernard De Maet, notre responsable local, a qualifié le projet d'« un peu farfelu ». 500.000 à 600.000 €

d'installation et 10 000 € annuels de frais de fonctionnement (selon les estimations), c'est probablement cher payé pour convaincre une petite frange de la population de se mettre en selle ! Les priorités sont ailleurs, ainsi que n'a pas manqué de le souligner Bernard De Maet, comme par exemple développer un réseau cyclable de qualité ou améliorer l'offre de stationnement vélo. Mais sur ce point, les autorités communales sont tout à fait d'accord, et le plan communal cyclable ne prévoit pas de mise à l'étude avant 2014. « *Avant d'envisager une telle installation, a rappelé le bourgmestre d'Ottignies, nous devons voir comment va évoluer la pratique du vélo dans la ville.* » ●



© SENTIERS.BE

Vous avez rendez-vous... sur les sentiers

Cette année, c'est le week-end des 20 et 21 octobre que se tiendra « Rendez-vous sur les sentiers ». Initié par l'asbl Sentier.be, ce rendez-vous annuel invite citoyens, communes, associations, ... – bref, toutes les bonnes volontés ! – à agir concrètement pour protéger et valoriser les chemins et sentiers publics en Wallonie.

Et nous, cyclistes, sommes directement concernés par cet appel : en nous permettant d'éviter des détours ou des axes fréquentés, les sentiers sont souvent bien utiles pour nos déplacements quotidiens ou de loisir. C'est pourquoi nous vous encourageons à prendre part à une activité sur le terrain ou, mieux encore, à en proposer une !

Les Gracquistes sur les sentiers

En 2008, le GRACQ de Basse-Meuse a vu dans cet appel une excellente occasion de développer son projet de vélotourisme « Au pays des vergers » : trois jours durant, des bénévoles de la région ont débroussaillé deux chemins vicinaux, dont un faisant partie du tracé du réseau vélotouristique.

L'an passé, c'est le GRACQ de Charleroi qui a retroussé ses manches sur le sentier Claire Fontaine. Hélène Moureau, responsable de la locale, a tout de

suite été convaincue par ce projet d'utilité publique. « J'ai soumis la proposition à l'équipe et on est tombé d'accord sur un sentier de Marcinelle, rempli de trous à cause de fortes pluies ». L'idée initiale était d'aplanir le chemin, mais quelques contacts et autorisations plus tard, la commune dépose cinq tonnes de tarmac à l'entrée du chemin, destinées à recouvrir... les 800 m de sentier ! « Ça n'a pas été facile : on a dû tout acheminer d'un bout à l'autre à l'aide de brouettes ». Heureusement, la locale a pu compter sur le coup de main particulièrement apprécié de quelques scouts. Et si le projet a pris au final plus d'ampleur que prévu, le résultat en vaut la peine : le chemin est aujourd'hui tout à fait praticable par les piétons comme les cyclistes. ♦

Intéressé par une action « Rendez-vous sur les sentiers » ? www.sentiers.be

L'intermodalité, ça vous intéresse ? Vous avez envie de partager vos idées en matière d'intermodalité ? Rejoignez sans hésiter notre nouveau groupe de travail sur ce thème. Les recherches, réflexions, échanges et constructions réalisés au sein de ce groupe aboutiront entre autres à la publication d'un dossier début 2013. La création de cet outil et la mise en place d'un réseau d'experts dans le domaine permettra d'accompagner le GRACQ dans ses démarches de lobbying. Intéressé ? Contactez Aurélie (02 502 61 30 ou aurelie.willems@gracq.org) pour plus d'informations. Merci de diffuser l'appel autour de vous ! ♦



© SENTIERS.BE



© SENTIERS.BE



Le conseil « vélo » de... Blue Bicycle

Pour ne pas vous dégonfler à la première côte venue... pensez à gonfler correctement vos pneus ! Vous éviterez ainsi les crevaisons par pincement ou écrasement, et cela améliorera le rendement de votre vélo. Les pertes en friction des pneus peu gonflés atteignent vite 20 watt, ce qui représente une perte d'environ 20% de l'énergie que vous fournissez ! Pensez à vérifier la pression de vos pneus tous les mois, même si vous utilisez peu votre vélo. Quelle est la bonne pression ? Référez-vous à la mention renseignée directement sur le flanc du pneu ! ♦

Blue Bicycle

Place Fernand Cocq 18
1050 Ixelles
T 02 512 39 69

Avantage GRACQ : -6% sur les vélos neufs et -10% sur les pièces et accessoires

Retrouvez les avantages offerts par nos vélocistes partenaires

📍 www.gracq.org/SERVICE/velocistes



© YVES DE BONTE

Le bon plan : un vélo pour dix ans

Nos petites têtes blondes grandissent toujours trop vite... surtout lorsqu'il est question de racheter un nouveau vélo pour remplacer celui qui est devenu trop petit. Au final, il n'est pas rare que les enfants roulent sur des vélos trop petits ou trop grands, ce qui est au mieux gênant, au pire dangereux.

Cinq ateliers « vélo » du réseau wallon l'HeureuxCyclage.be proposent désormais le contrat « 1 vélo pour 10 ans ». Pour 65 €, votre enfant reçoit un vélo qu'il peut échanger contre un autre une fois qu'il n'est plus adapté. Et ceci gratuitement,

durant dix ans ! Son ancien deux-roues sera remis en état et pourra profiter à un autre enfant. C'est économique, c'est écologique, et c'est en plus pédagogique, car l'objectif du réseau est également d'initier l'enfant à la mécanique de base et de l'inciter à prendre soin de sa bicyclette.

De votre côté, si vous avez dans votre garage ou votre grenier un vélo d'enfant inutilisé, faites-en cadeau au réseau d'ateliers : il peut encore faire des heureux ! ♦

📍 www.lheureuxcyclage.be

Un éclairage sans pile ni dynamo

Voici une gamme d'éclairages « vélo » sans pile et sans dynamo.

Le secret ? Un boîtier d'alimentation et deux aimants fixés à la roue, qui produisent du courant par induction lorsque la roue est en mouvement. Il existe plusieurs modèles de phares ainsi que trois types d'éclairage (clignotant, clignotant avec une autonomie de quelques minutes à l'arrêt ou continu). Fiables et écologiques, ces phares s'installent assez facilement et ne réclament pas d'entretien particulier. Comptez entre 27 et 54 € en fonction du modèle. ♦



📍 www.reelight.com



Témoignages ⇒

Bike Experience vs e-bike2station

D'un côté, la Bike Experience qui nous a permis, cette année encore, de suivre les aventures bruxelloises des *Bikers* et de leurs *Coachs* durant quinze jours. De l'autre, le projet wallon e-bike2station grâce auquel nous profiterons de l'expérience quotidienne de seize navetteurs cyclistes durant un an. Premier point commun : les premiers tours de roues sous la « drache nationale » ! Mais aussi des témoignages que vous pouvez découvrir sur les sites respectifs des deux événements.



- « J'avais bien repéré cette petite accalmie sur buienradar.be : bikeuse 100% au sec, youhou ! On ne peut pas en dire autant du coach :-> »
– MATHIEU
- « Pour un baptême, c'est un baptême. [...] Je suis rentré chez moi comme si j'étais passé tout habillé dans la douche. [...] Vite acheter un sur-pantalon le jour même. Je serai paré pour la prochaine fois. » – JEAN-LUC
- « Manoëlle se débrouille comme une cheffe, s'insère comme il faut dans la circulation, monte à son aise les côtes et a fini son trajet en s'exclamant : «Mais c'est en fait franchement agréable !». » – HÉLÈNE
- « Comme Brigitte Bardot.. sur mon e-bike « je ne reconnais personne » surtout dans les montées, franchement l'assistance est efficace. Et des montées, chez moi, il y en a partout. À peine essoufflée, et même pas fatiguée. » – MARIE

www.bikeexperience.be
www.iew.be

Coup de gueule ⇒

Ceci n'est pas un Cyclovía...

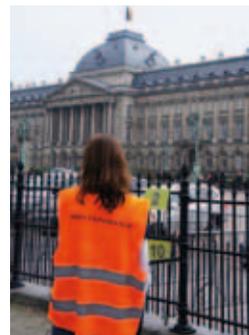
Cette année, Bruxelles lance quatre Cyclovía, du célèbre mouvement lancé par Bogota en 1976. Le principe : fermer certaines artères à la circulation automobile afin de restituer temporairement l'espace aux usagers actifs. Un concept repris avec beaucoup de succès un peu partout dans le monde. À Bruxelles, on a donc décidé de reprendre la célèbre dénomination pour nous vendre un concept quelque peu différent : un dimanche tout ce qu'il y a de plus normal. Le vélo sera donc roi, mais au milieu des voitures. Quelques ballons pour compléter le balisage, un cône ou l'autre pour assurer la sécurité aux carrefours les plus fréquentés, et le tour est joué : Cyclovía peut démarrer.

L'idée est malgré tout louable : il s'agit en fait de faire découvrir au grand public, dans un cadre festif mais dans des conditions réelles, les itinéraires cyclables régionaux (ICR). Vous savez, ces itinéraires recommandés pour les déplacements à vélo dont on nous promet sans cesse la finalisation « pour la



fin de la législature ». C'est écrit noir sur blanc dans le Plan Vélo 2010-2015 (au même titre d'ailleurs que l'objectif de 20% de part modale du vélo en 2018) : le réseau sera bouclé en 2014, et douze des dix-neuf itinéraires seront pourvus de la nouvelle signalisation d'ici 2012. On est loin du compte... mais si ces pseudo-Cyclovía suscitaient de nouvelles vocations cyclistes, peut-être l'afflux de nouveaux usagers sur les ICR pourrait-il motiver nos décideurs politiques à tenir enfin leurs engagements ?

www.cyclovía-brussels.be



Coup de cœur ⇒ Ca fait du bien !

Jeudi soir, à un feu, je suis à côté d'une cycliste arborant le gilet de Coach de la Bike Experience.

- « Bonjour Coach !
- Bonjour Magda !
- ... ? Tu me connais ?
- J'ai fait la Vélo-Trafic avec toi ! En fait, j'ai reconnu ton vélo. »

Ça m'a fait un bien fou et j'ai voulu le partager avec vous : on ne bosse pas pour rien !

MAGDA SWINARSKA



Des commentaires, des informations à partager ?
Contactez-nous via mag@gracq.org ou rejoignez-nous sur les réseaux sociaux Facebook et Twitter !

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 ⇒

Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur www.gracq.org.
Pour l'agenda des activités cyclistes dans votre région, rendez-vous sur www.maisondescyclistes.be

Juillet ⇒

VISÉ – 15 JUILLET 2012 DE 10H À 18H

BALADE D'ÉTÉ

Balade vers le nord, en descendant la vallée de la Meuse. Haltes prévues à Maastricht, Oud-Rekem (visite du château) et Oost-Maarland. Rendez-vous au parking de l'île Robinson à Visé. P.A.F. De 3 € (6 € avec visite du château). Réservation obligatoire (maximum 50 personnes).

📞 Bernard Gabriel – 0495 78 08 52
basse-meuse@gracq.org

CHARLEROI – 27 JUILLET 2012 À 17H

DÉCLIC CYCLIQUE

Venez tester le vélo en ville à Charleroi. Rendez-vous à 17h devant l'hôtel de ville de Charleroi, Place Charles II. Vous pourrez apprendre à vous déplacer de manière sûre et à apprécier en toute quiétude vos déplacements à vélo ! Venez tester les déplacements en ville autrement.

📞 Hélène Moureau – 0498 72 09 35
charleroi@gracq.org

WAVRE – 29 JUILLET 2012 DE 10H À 16H30

BALADE VÉLO

Boucle (Wavre – Jodoigne – Ramillies – Wavre) de 60 km à allure modérée.

📞 Georges Martens – 010 41 44 42
wavre@gracq.org

Septembre ⇒

OTTIGNIES – 1^{ER} SEPTEMBRE 2012 DE 11H À 13H

ATELIER RÉPARATION VÉLO

Besoin de conseils ? D'apprendre à effectuer de petites réparations sur votre vélo ? Rendez-vous place de l'Université à Louvain-la-Neuve, devant la Croix-Rouge. Les bénévoles du GRACQ vous conseillent et mettent gratuitement à votre disposition des outils adaptés.

📞 Bernard De Maet – 0498 70 99 99
ottignies@gracq.org

Nos formations Vélo-Trafic

Vous souhaitez (re)devenir cycliste, mais vous redoutez de circuler dans le trafic ? Venez apprendre en quelques heures les règles et les réflexes pour circuler en sécurité.

BRUXELLES

(départ du parc du Cinquantenaire)

- Samedi 14 juillet, de 14h à 17h30.
- Samedi 18 août, de 14h à 17h30.
- Samedi 22 septembre, de 14h à 17h30.

📞 Julio Sanchez – 02 502 61 30
info@gracq.org

WATERMAEL-BOITSFORT

(départ du kiosque à musique à Boitsfort)

Samedi 15 septembre de 14h à 17h30

📞 Magdalena Swinarska – 02 672 80 62
(soir et week-end)
maw.boitsfort@yahoo.fr

BRAINE-L'ALLEUD

Samedi 22 septembre, de 14h à 17h30.

📞 Fabienne Leclère – 0469 66 25 02
brainelalleud@gracq.org

📞 www.gracq.org/vt



© FELIPE BRICENO



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

Le GRACQ près de chez vous →

Secrétariat général Maison des Cyclistes de Bruxelles

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

Secrétariat wallon Maison des Cyclistes de Namur

Place de la Station 1
 5000 Namur
 T 081 22 35 95
 wallonie@gracq.org

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq
 www.twitter.com/gracq

Bruxelles	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	Catherine de Frescheville	T 02 675 76 66
Berchem-Ste-Agathe	Robert Lefebvre	T 02 465 18 36
Bruxelles-Ville	Laurent Moulin	T 0499 03 09 01
Etterbeek	Yves Fourneau	T 0494 57 70 39
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest	Marc Beekman	T 0495 49 59 24
Ganshoren	Julio Sanchez	T 02 502 61 30
Ixelles	Matthieu Bertrand	T 0473 19 64 07
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Kraainem	Thierry Heymans	T 02 731 48 19
Molenbeek	Benjamin Nieuwland	T 0484 12 96 08
Saint-Josse	Daniel Apelbaum	T 02 242 42 54
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Thierry Wynsdau	T 0498 54 05 90
Watermael-Boitsfort	Philippe Delchambre	
Woluwe-St-Lambert	Tim Cooper	T 02 772 55 02
Woluwe-St-Pierre	Philippe Bertrand	T 0476 52 26 68
Brabant wallon	Philippe Degand	T 010 65 66 90
Braine-l'Alleud	Fabienne Leclère	T 02 387 15 89
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Bruno Van Zeebroeck	T 010 65 15 44
Chaumont-Gistoux	Damien Jacobs	T 0472 23 78 54
Court St Etienne	Jean-Luc de Wilde	T 010 61 69 39
Genappe	Tanguy Isaac	T 010 61 51 70
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
Lasne	Daniel Dekkers	T 02 633 47 59
Nivelles	Francis Doignies	T 0497 54 82 70
Ottignies-LLN	Bernard De Maet	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rebecq	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
Rixensart	Felix Bonte	T 02 653 29 30
Tubize	Marie-Christine Deprez	T 0485 43 64 66
Villiers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Karine Malpas	T 0476 23 12 30
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42



Les Maisons des Cyclistes, à votre service !

Location de matériel, petites réparations, formations, vélotours guidés, gravure du vélo, boutique, info et conseils : les Maisons des Cyclistes facilitent le quotidien des cyclistes. Sur présentation de votre carte de membre du GRACQ, vous profitez en plus de 10% de réduction sur tous les services.

📍 www.maisondescyclistes.be (Wallonie)

📍 www.provelo.org (Bruxelles)

Hainaut

Ath	Frédéric Hennebicq	T 0495 50 66 67
Beaumont	Jean-Luc Bouvrat	T 0477 97 54 45
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	Hélène Moureau	T 0498 72 09 35
Comines	Édouard Debelder	T 056 55 73 78
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Lessines	Jean-Marie Dubois	T 068 33 59 66
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Laurent Docquier	T 065 31 68 73
Mouscron	Christophe Boland	T 0478 53 15 78
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
Soignies	Paul Plak	T 067 34 05 74
Thuin	Gérard Verhaeghe	T 071 96 77 66
Tournai	Gisèle Roland	T 0476 25 67 50

Liège

Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaufontaine	Éric Villers	T 04 365 66 95
Donceel	Vincent Cardyn	T 019 33 12 65
Eupen	Arnold François	T 087 56 03 71
Herstal	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
Huy	Liliane Schaner	T 085 71 29 37
Liège	Julien Fastré	T 0486 54 06 60
Ourthe-Amblyève	Marc Dossin	T 0479 68 57 07
Verviers	Jean-Pierre Bertels	T 0475 75 59 22

Luxembourg

Libramont	Philippe Coibion	T 061 25 61 48
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57

Namur

Assesse	Patrick Colignon	T 083 69 92 75
Ciney	Patrick Jacquemin	T 0477 56 09 65
Gembloux	Patrick Hoebeker	T 0476 61 60 55
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Sombreffe	Philippe Tournay	T 071 88 78 56

Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

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

**Vous désirez envoyer un courrier électronique à une locale du GRACQ ?
 Toutes les adresses de contact sont sous la forme : locale@gracq.org
 (exemple : pour joindre la locale de Tournai : tournai@gracq.org).**