

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

BIMESTRIEL DU GRACQ
 LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
 Automne 2014

14

NUMÉRO D'AGREMENT
 P904048

GRACQ *mag*

Politique ⇒
**Un plan Marshall
 « 2.vélo »**
p.4

Wallonie ⇒
**SUL, 10 ans
 déjà !**
p.6

Europe ⇒
**Le réseau
 EuroVelo**
p.13

À vous de jouer ! ⇒
**Réclamez
 des SUL**
p.17





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

Bernard Dehaye

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

Florine Cuignet et Hélène Marchal : 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.

**VOUS SOUHAITEZ VOUS RÉAFFILIER ?
VOTRE COTISATION DE 25 € PEUT ÊTRE
DIRECTEMENT VERSÉE SUR NOTRE COMPTE
TRIADOS BE65 5230 4042 2096.**

Édito ➔

Bonne(s) rentrée(s) !



Vous tenez en mains le premier GRACQ Mag trimestriel, au lieu de bimestriel jusqu'à présent. Rationalisation oblige, nous avons décidé de changer de périodicité, mais vous ne perdrez pas au change puisqu'il comportera plus de pages et donc, plus d'articles ! Sans compter que les éditions bruxelloise et wallonne de notre newsletter GRACQ-Info continueront de vous informer à un rythme mensuel.

Nous voilà en septembre, synonyme de rentrée, pas seulement des classes, mais aussi parlementaire.

Pour la rentrée des classes, on peut espérer que le nombre d'élèves se rendant à l'école à vélo va croître, remettant ainsi au goût du jour une habitude qui semble être tombée un peu en désuétude dans les années 70 (au siècle dernier !) alors qu'elle contribue à la santé de nos progénitures, à développer leur autonomie, et à désengorger la ville.

Côté parlementaire, vous savez sans doute que notre association va entamer un dialogue avec de nouveaux décideurs en matière de mobilité active. Si, à Bruxelles comme en Wallonie, le volet « mobilité » de la déclaration de politique générale nous paraît pour le moins timide, nous sommes persuadés que les nouveaux ministres auront à cœur d'entamer un dialogue franc avec les organisations cyclistes et, en dépit des restrictions budgétaires, de dégager les vraies priorités pour le vélo, contribuant ainsi à rendre nos villes et nos villages plus agréables, sans céder à la tentation de ne faire que des coups médiatiques sans lendemain. À cet égard, le travail du GRACQ est parfois ingrat dans la mesure où il ne se voit pas toujours de manière évidente : il est fait de petites actions qui contribuent toutes à améliorer la vie du cycliste, mais sans pour autant faire la une des journaux. C'est aussi un travail qui demande beaucoup de patience et de volonté pour convaincre ceux qui ne raisonnent pas nécessairement de la même manière que nous. Le GRACQ, de concert avec les autres organisations cyclistes, plaidera pour que la politique de mobilité soit faite d'objectifs tangibles et réalistes.

Septembre, c'est aussi le mois de la Semaine de la Mobilité. À cette occasion, je rappellerai ce que j'ai déjà dit : au-delà d'une fête, le GRACQ aimerait qu'elle se traduise par des actions plus concrètes et aussi par un changement de comportement de certains. Oui, il faut « oser » le vélo en ville, et pas seulement le sortir le dimanche où les voitures ne circulent pas dans Bruxelles.

Septembre, c'est enfin l'AG de novembre qui se profile déjà à l'horizon. Nous y ferons le point sur les contacts avec Pro Velo. Ce sera, pour les administrateurs et les permanents, l'occasion de vous expliquer pourquoi une fusion ne semble plus à l'ordre du jour, mais bien une collaboration plus étroite dans un esprit de synergie. Les mois à venir s'annoncent passionnants, avec énormément de pain sur la planche et nous aurons certainement besoin de vous tous pour faire avancer la cause cycliste.

Bonne rentrée !

G. WATHLET – ADMINISTRATEUR



Association ⇒

Post-it : objectif atteint !

Souvenez-vous, le GRACQ a récemment lancé un appel au *crowdfunding* (financement participatif) afin de produire de nouveaux Post-it « Mettez-vous sur à notre place ». Nous devions réunir, en nonante jours, la somme de 3 500 euros. Nous sommes heureux de vous annoncer que l'objectif est atteint. Un grand merci aux 143 donateurs, qui ont permis au projet d'aboutir !



Grâce à vos dons, 50 000 Post-it vont pouvoir être imprimés et diffusés à un grand nombre de piétons et de cyclistes victimes du parking sauvage. Chacun pourra donc organiser une « Post-it Party », c'est-à-dire une balade-collage de Post-it sur les voitures en infraction dans plusieurs villes de Wallonie et à Bruxelles.

Des renseignements plus précis concernant la diffusion des blocs de Post-it suivront prochainement dans nos canaux d'information. ●

Basse-Meuse ⇒

« Au pays des vergers » : un réseau qui avance



Si vous êtes fidèle à notre magazine, alors vous savez probablement que la locale de Basse-Meuse travaille à la mise en place d'un réseau de vélotourisme dans sa région. Il s'agit d'un réseau à points-nœuds comme il en existe notamment en Flandre, mais aussi en Wallonie (« Wallonie Picarde », « Vélotour » des cantons de l'est...).

Comme ce projet porte sur toute la Basse-Meuse et le Pays de Herve, il devrait être porté prochainement par la Fédération de Tourisme de la Province de Liège (FTPL). En attendant, notre locale met déjà en place des boucles thématiques reprenant des circuits du futur réseau. La première boucle, la « balade des poiriers », a été inaugurée en 2012 avec la collaboration

des communes de Herve, Dalhem et Blegny. La seconde, la « balade des pommiers », a été inaugurée en mai dernier en collaboration avec la Maison du Tourisme du Pays de Herve. La troisième, la « balade des cerisiers » devrait être mise en place dès que possible en collaboration avec la Maison du Tourisme de la Basse-Meuse.

À chaque fois, notre locale rentre un dossier au Commissariat Général au Tourisme (CGT) en vue d'obtenir une subvention des pouvoirs publics. La locale s'oc-

cupe de la mise en place et de la vérification régulière du balisage tandis que les communes et les Maisons du Tourisme se chargent de l'investissement financier et de la promotion.

La balade des pommiers inaugurée cette saison passe par les communes de Herve, Aubel et Thimister. Comme il s'agit d'une boucle, il est possible de débiter la balade à n'importe quel endroit du circuit (abbaye de Val Dieu, Aubel, Clermont-sur-Berwinne ou encore ancienne gare de Herve). Elle emprunte en grande partie la ligne 38, ce qui permet d'éviter les grosses côtes de la région. En descendant de Herve vers Val Dieu, le cycliste jouit de magnifiques vues sur le plateau de Herve... ●

B. GABRIEL

www.gracq.org/bassemeuse



La boucle des pommiers compte près de 100 balises.



Bruxelles & Wallonie ⇒

Pour un « plan Marshall 2.vélo »

Notre association s'est fortement mobilisée à l'occasion des triples élections du 25 mai, comme vous avez pu le constater à la lecture des précédents numéros du GRACQ Mag. Mais les enjeux post-électoraux sont tout aussi importants : les futures coalitions régionales se sont rapidement dessinées, et les associations cyclistes n'ont pas manqué de profiter des accords de majorité pour faire valoir les atouts d'une politique vélo volontariste, en Wallonie comme en région bruxelloise.

Développer la pratique du vélo est économiquement rentable : si de nombreux exemples à l'étranger le prouvent, c'est également ce que démontrent deux études sur l'économie du vélo, l'une commanditée par la Région de Bruxelles-Capitale, l'autre par la Wallonie¹. Les associations cyclistes ont donc appelé d'une seule voix les futurs gouvernements régionaux à investir dans un « plan Marshall 2.vélo », en relayant les conclusions de ces deux études aux parlementaires ainsi qu'aux états-majors des partis des majorités.

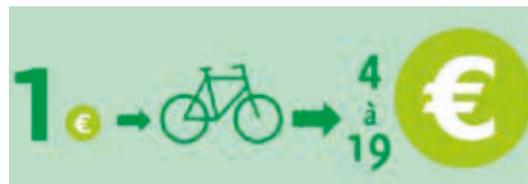
L'économie du vélo sous la loupe

Première information : à l'heure actuelle, chaque euro dépensé pour le vélo rapporte entre 1,3 et 3 € en Wallonie, et entre 5 et 9 € à Bruxelles. Ainsi que le mettent en lumière ces deux études, ces gains sont exponentiels : plus on investit, plus la pratique du vélo augmente et plus les retombées économiques sont importantes. Un programme vélo ambitieux permettrait ainsi de générer, pour chaque euro investi, un bénéfice de 4 à 19 €. Les études tablent sur des bénéfices annuels de 300 à 550 millions d'euros en région bruxelloise, et de plus d'un milliard d'euros en Wallonie pour un investissement annuel d'environ 22 € par habitant. Pour comparaison, les Pays-Bas investissent en moyenne 24 €/an par habitant dans leur politique cycliste.

D'où proviendraient ces bénéfices ? Majoritairement des économies en matière de santé. Mais les dépenses publiques nécessaires au développement de l'usage du vélo – infrastructures et aménagements cyclables, campagnes de promotion, études... – seraient aussi compensées par les gains et économies réalisés dans les domaines de l'environnement, de la congestion, de l'emploi et des services liés au vélo, du tourisme à vélo en Wallonie, et des transports publics.

1/ Plus d'info : www.gracq.org/EconomieVelo

Des bénéfices non négligeables que les gouvernements ne peuvent ignorer, au vu du contexte budgétaire actuel. Notons encore que si cette politique s'avère rentable pour les pouvoirs publics régionaux, les deux études précisent que les citoyens, les entreprises et les petits commerces locaux bénéficieraient eux aussi du développement de la pratique du vélo.



Quels engagements pour le vélo ?

La mobilité occupe bien évidemment une bonne place dans les déclarations de politique régionale 2014-2019. Quelles seront les grandes lignes de la politique de mobilité au cours des cinq prochaines années ?

Au niveau bruxellois, les défis sont clairement établis : lutte contre la congestion, diminution de la pression automobile dans les quartiers résidentiels, amélioration de la qualité de vie, réduction des impacts environnementaux des transports. Les moyens à mettre en œuvre sont quant à eux plus flous : bien que le gouvernement annonce sa volonté de fortement développer les modes actifs, « y compris le vélo électrique » et de « redéfinir la place de la voiture dans l'espace public ainsi que son usage », il omet d'établir une hiérarchie claire entre les différents modes.



© Y. DE BONTÉ



© IMAGE OF MONEY



La finalisation du réseau ICR est inscrite, à nouveau, dans la déclaration de politique régionale.

Au niveau strictement cycliste, le gouvernement prévoit – tout comme l’avaient fait les gouvernements précédents – la finalisation du réseau d’itinéraires cyclables régionaux : espérons cette fois qu’il ne s’agisse pas uniquement d’un vœu pieux ! Mais aussi : l’instauration d’une piste cyclable séparée sur l’ensemble de la petite ceinture, la création d’un réseau cyclable séparé dans les dix nouveaux quartiers prévus par le (futur) Plan régional de développement durable, l’extension de l’offre de vélos partagés et des emplacements vélo sécurisés, plus spécifiquement aux abords des gares et stations. Enfin, le gouvernement annonce que les talus de chemins de fer seront valorisés pour permettre les déplacements cyclistes et piétons ainsi que son souhait de poursuivre la réalisation d’un RER vélo.

Alors que la densité du trafic automobile reste le frein principal à la pratique du vélo à Bruxelles, les moyens destinés à lutter contre la pression automobile semblent se limiter à la promotion des modes alternatifs. Il est au final surtout question d’améliorer la fluidité du trafic, notamment par l’optimisation des aménagements de voirie ou encore par le remplacement de places de stationnement en voirie par du stationnement hors-voirie. On remarque également que le gouvernement table davantage sur le renouvellement du parc automobile (à l’aide de véhicules moins polluants) que sur sa diminution.

Au niveau wallon, le gouvernement entend renforcer la planification (tableau de bord de la mobilité en Wallonie, plan régional de mobilité, plans (inter) communaux de mobilité, plans de déplacements scolaires et d’entreprises...).

Au niveau des transports, la priorité sera accordée aux transports publics, avec un renforcement des connexions afin de valoriser la complémentarité des modes de déplacement. Pour ce qui est des mesures spécifiques aux modes actifs, la déclaration est on ne peut plus succincte.

« Le gouvernement wallon s’engage à :
 > poursuivre le plan « Wallonie cyclable » en lien avec les acteurs locaux ;
 > encourager la pratique du vélo à l’école de manière cohérente sur l’ensemble du parcours scolaire ;
 > prendre systématiquement en compte le vélo, les piétons et les personnes à mobilité réduite dans la gestion des espaces publics, en particulier lors de chaque réaménagement de voirie. »

Les engagements en matière de sécurité routière sont un peu plus étoffés. On relève notamment la mise en œuvre du plan d’action proposé par le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière (au sein duquel le GRACQ est représenté), la réalisation d’audits de sécurité routière prenant en compte l’ensemble des usagers, la mise en place d’amendes administratives pour certaines infractions ou le soutien à la mise en place d’un continuum dans la formation des élèves à la sécurité routière et à la mobilité.

Il reste donc à voir, côté wallon et côté bruxellois, quelles mesures seront concrètement mises en œuvre. La Semaine de la Mobilité, du 16 au 22 septembre, sera de ce point de vue une excellente occasion pour prendre contact avec les nouveaux ministres et discuter des projets et politiques à développer à court et moyen terme.

F. CUIGNET



Piste cyclable à Tournai.



Le casting « mobilité » bruxellois et wallon

Pour la Région de Bruxelles-Capitale, c’est le SP.a Pascal Smet qui rempile comme ministre de la Mobilité et des Travaux Publics – une fonction qu’il avait déjà occupée lors de la législature 2004-2009. La compétence « sécurité routière », désormais régionalisée, est déléguée à la secrétaire d’État régionale Bianca Debaets (CD&V).

Côté wallon, c’est essentiellement avec le cdH que nous dialoguerons ces prochaines années. Le portefeuille « Mobilité et Transports » est attribué à Carlo Di Antonio, Maxime Prévot héritant pour sa part de celui des Travaux Publics, assorti de la compétence « sécurité routière ».



Wallonie ⇒

SUL : 10 ans déjà...

La législation belge prévoyait, en 2002, que l'ensemble des sens uniques répondant à certains critères soient obligatoirement convertis en doubles sens cyclables. Les régions et communes disposaient d'un an et demi – soit jusqu'au 1^{er} juillet 2004 – pour se mettre en conformité avec la loi. Dix ans plus tard, on constate que la situation est encore très contrastée sur le terrain. L'organisation des « 10 ans des SUL » en Wallonie était l'occasion de taper à nouveau sur le clou.



L'état des lieux réalisé en 2010 par notre association avait déjà mis en évidence un net contraste entre la région bruxelloise, où la mesure est presque généralisée, et la Wallonie où la situation varie fortement d'une ville à l'autre. Quelques communes étaient alors montrées en exemple (Ciney, La Louvière, Ottignies...), d'autres récoltaient un zéro pointé en matière de SUL (Wavre, Braine-l'Alleud ou encore Waterloo).

Le GRACQ a donc profité de ce « 10^e anniversaire des SUL » pour remettre le sujet sur le tapis. Treize locales wallonnes ont participé à cet événement durant la première semaine de juillet, en menant des actions au sein de leur commune.

Qui dit « anniversaire » dit « ballons » : les entrées de quelques SUL particulièrement appréciés ont été décorées, des messages de remerciement et de l'information aux usagers ont également été diffusés. Une façon festive de dire « merci » aux autorités communales pour ce qui a déjà été mis en œuvre, mais aussi de rappeler aux communes plus lentes à l'ouvrage qu'il est plus que temps d'intensifier leurs efforts !



À Liège

Pour ce 10^e anniversaire, la locale liégeoise avait mis les petits plats dans les grands : un beau et grand gâteau et des sucettes à l'effigie du panneau « sens interdit ». C'était vraiment la fête à Liège, qui se proclame « championne en matière de SUL ». En effet, 60% des rues à sens unique sont déjà équipées de ce panneau et la Ville prévoit un budget de 80 000 € pour sécuriser et étendre ce réseau dans le courant de l'année 2014. Et à cet effet, elle travaille en concertation avec la locale du GRACQ. Un dynamisme qui semble porter ses fruits !

SUL : entre marquage et panneau

Sur mon trajet, se trouve un sens interdit. Les marquages au sol indiquent qu'il s'agit d'un SUL, mais il n'y a pas de panneau « excepté cyclistes » sous le panneau sens interdit. Suis-je autorisé à circuler à contresens dans cette rue ?

Malheureusement non : ces marquages au sol n'ont aucune valeur légale en l'absence du panneau additionnel « M2 » (excepté cyclistes) sous le panneau C1 (sens interdit). En cas d'accident, vous avez donc toutes les chances d'être considéré comme en tort. Plusieurs raisons peuvent expliquer la présence de ces marquages : il peut s'agir d'un sens unique limité que la commune a décidé de supprimer – temporairement ou définitivement – sans prendre la peine d'effacer les marquages. Il peut également s'agir d'un acte de vandalisme, comme par exemple un riverain mécontent qui aurait enlevé le panneau de sa propre initiative. Dans le doute et par mesure de prudence, contactez le service mobilité de votre commune !

SUL : les critères d'obligation

L'obligation de convertir un sens unique en sens unique limité s'applique à tout sens unique qui répond à ces trois critères :

- > la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h ;
- > la largeur libre (hors stationnement) de la chaussée est d'au moins 3 m ;
- > aucune raison de sécurité ne s'y oppose.

Par « raison de sécurité », le législateur entend des circonstances tout à fait particulières qui ne peuvent être surmontées par un aménagement, comme par exemple un virage sans visibilité.

Malheureusement, certaines communes se réfugient derrière ce dernier argument pour ne pas appliquer la loi. Pourtant, les SUL ne sont pas seulement pratiques pour les cyclistes, mais ils leur assurent également à certains égards davantage de sécurité, ainsi que l'a récemment prouvé une étude de l'IBSR. Vous connaissez un sens unique qui répond à ces critères mais n'a pas été converti en SUL ? À vous de jouer : rendez-vous vite à la page 17 de ce magazine ! ♦

www.gracq.org/sul



À Arlon

Une fois les SUL décorés à l'aide des ballons d'anniversaire, les Gracquistes d'Arlon ont pu dialoguer avec de nombreux automobilistes qui ouvraient spontanément leur vitre, un peu intrigués. « *La majorité ignorait que les cyclistes pouvaient emprunter ces rues à sens unique. On n'a donc pas perdu notre temps* » explique Halinka Nagoda. « *Et tous m'ont promis de ne pas nous renverser sur la route* », sourit-elle encore. Un résultat très positif, donc, qui motive la locale à mener d'autres actions de ce genre.

TREIZE LOCALES WALLONNES ONT MENÉ DES ACTIONS DESTINÉES À SENSIBILISER LES USAGERS AUX SUL, REMERCIER LES POUVOIRS PUBLICS POUR LE TRAVAIL ACCOMPLI, OU AU CONTRAIRE LEUR RAPPELER QUE LA LOI N'EST PAS ENCORE SUFFISAMMENT RESPECTÉE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL.



À Charleroi

Charleroi occupe malheureusement la queue du peloton : seulement 4% des sens uniques sont ouverts aux cyclistes. Cela n'a pas refroidi nos vaillants Gracquistes carolos, qui caressent le rêve de voir ces quelques SUL se multiplier rapidement : rien que dans Charleroi centre, il reste encore 40 sens uniques à convertir en SUL ! Grâce à son slogan « *un petit pas pour la commune, un grand pas pour les cyclistes* », la locale a souhaité encourager la Ville à aller dans le bon sens. Un dossier sera prochainement remis à la commune à cette fin, ce dernier fera le point sur ce qui a ou n'a pas évolué en matière de SUL.

À Rebecq

La locale de Rebecq, gonflée à bloc, a surtout souhaité remercier le conseil communal pour sa récente décision (du 30 janvier 2014) d'ouvrir prochainement onze SUL sur la commune. Les rues concernées ont donc été ornées de ballons et d'un carton de remerciement. « *La locale espère que les panneaux réglementaires qui rendront la mesure effective seront très bientôt installés dans ces rues et que la dizaine de voiries qui restera à sens unique suivra rapidement cette heureuse évolution* », explique Claudine Lienard. ♦



Tubize ⇒

Pas d'action... réaction !



La locale de Tubize a tenu à réagir face à la lenteur de la mise en place d'aménagements cyclables de qualité dans sa commune. Le 23 juin, Marie Deprez, responsable de locale, prenait la parole devant le Conseil communal. « *Pour une politique communale proactive en matière d'aménagements cyclables* », voici le sujet de cette interpellation largement soutenue et chaleureusement applaudie par des cyclistes de Tubize, Clabecq et Rebecq.

S'appuyant sur une série d'arguments forts, Marie Deprez a démontré que les aménagements cyclables bien conçus sont un « produit d'appel » pour les cyclistes. Attendre qu'il y ait beaucoup de cyclistes pour créer les aménagements appropriés n'est donc pas une bonne marche à suivre. La locale a marqué son souhait de voir la commune devenir un modèle de modernité et de convivialité, en pointant plus particulièrement trois priorités :

- > des liaisons cyclables sécurisées des villages vers le centre de Tubize ;
- > des parkings vélo ;
- > des sens uniques limités (SUL).

Afin de bien concevoir de tels aménagements, la locale a insisté sur l'importance d'impliquer les cyclistes de la commune. Leur connaissance du terrain et leur expérience sont précieuses. La locale a demandé d'être systématiquement consultée



pour tout projet d'aménagement de voirie ainsi que de pouvoir bénéficier de contacts privilégiés avec les échevins concernés par la mobilité et l'aménagement du territoire, et la police.

En clin d'œil, les Gracquistes tubiziens ont remis un cadeau un peu particulier aux échevins : un pochoir vélo géant ! Les autorités communales n'auront désormais plus d'excuses pour ne pas faire de marquages au sol !

H. MARCHAL

Wallonie ⇒

L'UCL encourage la mobilité douce

UCL - Université catholique de Louvain
SERVISE À LA SOCIÉTÉ

Vélo

Communauté universitaire	Étudiants	Localités	Régions
<ul style="list-style-type: none"> Abon et usage vélo Douches Interventions employeur 	<ul style="list-style-type: none"> Bénévoles autour de Louvain-la-Neuve et à Namur 	<ul style="list-style-type: none"> Où louer un vélo ? 	<ul style="list-style-type: none"> Prise repaire aux vélos

L'UCL est une entité "Tous vélos actifs" depuis 2013.

"Tous vélos actifs" est l'une des actions du plan Wallonie Cyclable piloté par le Service public de la Région. Il s'agit d'une opération de sensibilisation et de communication pour promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo. L'opération consiste à accompagner des employeurs, maires qui s'engagent à mettre en place un plan d'action interne de promotion du vélo au sein de leur entité.

Tout de ses nombreuses initiatives déjà existantes avant la pandémie, l'UCL se félicite de cette nouvelle collaboration !

Pour d'informations sur le site de "Tous vélos actifs",

f t i n x

1/24/06/2014 1

L'Université catholique de Louvain vient de lancer son nouveau plan de déplacements d'entreprise. Elle encourage vivement son personnel et ses étudiants à utiliser de préférence les modes actifs pour se déplacer. À cet effet, l'université vient également de publier sur son site une nouvelle page entièrement dédiée à la mobilité. S'y trouve, bien entendu, une rubrique vélo remplie de précieux conseils.

Pour motiver le personnel, l'université utilise aussi des arguments financiers. En effet, tous les déplacements autres que ceux effectués en voiture sont remboursés et les kilomètres parcourus à vélo sont indemnisés à concurrence de 0,22 €/km.

Depuis 2013, l'UCL est une entité «Tous vélo actifs», l'une des actions du plan Wallonie cyclable visant à promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo. L'UCL est donc soutenue dans sa démarche de mise en place d'un plan d'action intensif de promotion du vélo en son sein. Actuellement, seuls 3,5 % des membres du personnel se rendent à l'université à vélo mais avec ce nouveau plan d'action, on peut s'attendre à une évolution positive.

H. MARCHAL

www.uclouvain.be/mobilite

Dynamobile ⇒

D'Arlon à Freiburg im Breisgau



POUR SA VINGTIÈME ÉDITION, DYNAMOBILE A MENÉ SES 175 PARTICIPANTS JUSQU'EN ALLEMAGNE. ET, UNE FOIS N'EST PAS COUTUME, C'EST D'ARLON QUE S'EST ÉLANCÉ LE CONVOI CYCLISTE.



Ce mercredi 16 juillet 2014, le GRACQ d'Arlon a eu le plaisir d'accueillir pour la toute première fois les 175 cyclistes de la Dynamobile 2014. En effet, ceux-ci partaient à vélo jusqu'à Freiburg im Breisgau, en Allemagne. Ils ont pédalé quelque 550 km entre le jeudi 17 et le samedi 26 juillet !

La journée ensoleillée et la douceur de la soirée ont donné à ce rassemblement une ambiance festive et chaleureuse. Réunis sur le site magnifique de la butte Saint-Donat, point culminant de la ville d'Arlon, Gracquistes et Dynamobiliens ont partagé quelques saucisses et desserts préparés par les membres de la locale. De plus, un groupe a pu profiter d'une visite guidée du musée gallo-romain de renommée internationale pour sa collection lapidaire.

Première étape, à laquelle se sont joints quelques membres du GRACQ d'Arlon : le Luxembourg ! Mais avant son départ, la caravane a été reçue par les autorités de la ville autour d'un apéro généreux. Tant les membres de la locale que les autorités et les citoyens de la ville ont été impressionnés par le caractère « bon enfant », familial et intergénérationnel du groupe. Et ils ont pu remarquer que les rues d'Arlon peuvent être occupées sans problème par 175 vélos !

H. NAGODA-NIKLEWICZ

Notre premier « Dynamobile »

Ceux qui l'ont fait en parlent avec enthousiasme et un peu de nostalgie. Un bouche à oreille qui nous y a mené avec peu d'hésitations. Dynamobile, c'est dix jours de vacances à pédaler en grand groupe, avec des plus forts et des plus faibles, des jeunes et des vieux. C'est partager comme dortoir des halls de sport à 175 dormeurs, ronfleurs ou non. C'est partager les tâches et surtout, amener tout le monde à bon port, les cyclistes en tête du peloton se transforment en signaleurs pour ne perdre personne sur la route.

Mais Dynamobile c'est aussi, une expérience nomade qui s'engage pour la mobilité douce. Bien sûr, une traversée en ville de 175 cyclistes, ça ne passe pas inaperçu. Et il est bien utile de faire parler les décideurs locaux et la presse régionale sur ce qui est fait pour le vélo dans les villes traversées par Dynamobile. Mais c'est surtout l'expérience partagée dans un groupe très ouvert. Tout le monde se sent le bienvenu à Dynamobile. La dynamique du groupe vous emporte.

Pour finir, Dynamobile c'est aussi toute une longue préparation par un groupe de personnes qui investissent du temps toute l'année pour préparer ce magnifique voyage. La beauté de ce long cortège multicolore de cyclistes qui arpente la Lorraine et l'Alsace laisse un souvenir inoubliable et une nouvelle énergie. Longue vie à Dynamobile pour sa mobilité douce et solidaire.

B. MACQ ET C. BELLINGHEN

Dynamobile, c'est ...

- > un rassemblement de 175 cyclistes ;
- > un parcours de 550 km ;
- > des participants de tout âge et de pays variés ;
- > un objectif : convaincre que le vélo est un véritable mode de déplacement.

Lors de chaque étape, les Dynamobiliens rencontrent les élus locaux en présence des associations de promotion du vélo. La presse est également conviée à ces entretiens. Leur message est bien sûr destiné prioritairement aux élus, qui peuvent améliorer certaines situations, mais aussi à tous les citoyens concernés par la circulation, l'environnement, la santé et... les vacances à vélo.



Bruxelles & Wallonie ⇒

Une semaine sous le signe de la mobilité

Est-il encore besoin de la présenter ? Comme chaque année au mois de septembre, du 16 au 22 plus précisément, la Semaine de la Mobilité est de retour. Une semaine entière pour mettre à l'honneur la panoplie des modes de déplacement qui permettent de se passer de la voiture pour de nombreux trajets. Une semaine entière pour convaincre de nombreux citoyens de s'essayer au vélo, à la marche, au bus, au train, au tram, au covoiturage, ou encore à leur combinaison !



© AMERSON

À Bruxelles

INSTAURÉE EN 2002, LA SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ VALORISE LES BONNES PRATIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE. MAIS L'INITIATIVE A DEPUIS ESSAIMÉ HORS DE NOS FRONTIÈRES : AU CANADA, EN ASIE, AINSI QU'EN AMÉRIQUE DU SUD.

Dimanche sans voiture – 21/09

Si l'on en croit les Bruxellois, la raison principale qui les décourage de se mettre au vélo reste le trafic. Le Dimanche sans voiture constitue donc, à cet égard, une excellente occasion de pédaler dans les rues de Bruxelles libérées des voitures. À condition d'oser affronter, dans les endroits les plus fréquentés, les cohortes de piétons, cyclistes, skaters et autres qui circulent de manière tout à fait anarchique. Nous en profitons donc pour le rappeler : le code de la route reste d'application pour tous les usagers à l'occasion du Dimanche sans voiture !

Alors que 87% des Bruxellois estiment que le Dimanche sans voiture est une bonne initiative, on peut regretter que cela ne se traduise pas davantage dans nos habitudes de déplacement le restant de l'année. Le GRACQ sera donc présent, au travers de stands et d'activités, pour rappeler que la mobilité ne se limite pas à cette journée festive et populaire.

Si l'impact de l'évènement sur la mobilité quotidienne reste incertain, on peut malgré tout mesurer plus précisément son impact environnemental. Un Dimanche sans voiture, c'est une pollution sonore 6 à 8 fois moindre qu'une journée traditionnelle, et c'est également 3 à 4 fois moins de microparticules et de dioxyde d'azote dans l'air ambiant. En ce qui concerne la rue de la Loi (sur laquelle on nous refuse toujours obstinément une vraie piste cyclable en lieu et place du trottoir cyclo-piéton bien trop étroit), les résultats sont encore plus spectaculaires, puisqu'on enregistrerait une concentration moyenne en monoxyde d'azote (NO) dix fois inférieure à la moyenne d'un jour de semaine !



© B. EDGAR

Villo! en mode VIP

« Aller au travail » et « aller à l'école » représentent environ 20% des déplacements des Bruxellois. De nombreuses actions seront donc menées dans le milieu scolaire et professionnel, avec des incitants pour encourager l'adoption de modes autres que la voiture privée.



Tout un programme !

À l'heure où nous écrivons ces lignes, le programme de la Semaine de la Mobilité est loin d'être bouclé ! Pour en savoir davantage sur les différentes activités organisées, rendez-vous sur :

- > pour la Wallonie : www.semainemob.be
- > pour Bruxelles : www.dimanchesansvoiture.irisnet.be
- > pour les activités du GRACQ : www.gracq.org/semob



Selon Bruxelles Environnement, l'édition 2013 de l'action « au travail/à l'école sans ma voiture » a permis d'épargner 8,7 tonnes de CO₂ en une semaine seulement, grâce aux automobilistes qui avaient opté pour un autre mode de transport que la voiture pour se rendre au travail.

Cette année, afin d'encourager l'utilisation du vélo au sein des entreprises, 1000 abonnements au service de vélos en libre-service *Villo!* seront mis à disposition des travailleurs, du 15 au 21 septembre, avec un nombre illimité de trajets durant cette période.



Un apéro vélo « mystère » – 18/09

Nous pouvons d'ores et déjà annoncer que le traditionnel « apéro vélo » Bike Experience se tiendra le jeudi 18 septembre, à l'issue du dernier « Mystery Tour » de Pro Velo. Où se tiendra-t-il ? Eh bien c'est là tout l'intérêt

des « Mystery Tours » : c'est un mystère !!! Intrigué-e ? Restez à l'affût : plus d'infos suivront prochainement...

En Wallonie

Les Mobiguïdes – du 13 au 22/09

Les Mobiguïdes sillonneront la Wallonie avec leur vélo interactif. Leur mission : récolter l'avis de la population concernant la mobilité en Wallonie.



À cette fin, ils feront escale dans 12 villes wallonnes:

- > Samedi 13/09 : Braine-le-Château
- > Mardi 16/09 : Louvain-la-Neuve et Nivelles
- > Mercredi 17/09 : Huy
- > Jeudi 18/09 : Tournai
- > Vendredi 19/09 : La Louvière
- > Samedi 20/09 : Liège et Verviers
- > Dimanche 21/09 : Charleroi et Mons
- > Lundi 22/09 : Namur et Ciney

Ouvrez l'œil !

Défi vélo, clap 2^e ! – du 15 au 19/09

En 2014, les Wallons remettent le couvert avec le « défi vélo-actif ». L'an passé, le défi avait été remporté haut la main : les participants avaient parcouru collectivement plus de 27 000 km à vélo en cinq jours alors que l'objectif à atteindre était de 16 844 km. Pour cette seconde édition, les ambitions ont été revues à la hausse, l'objectif étant fixé cette année à 30 000 km.

Pour participer à l'édition 2014 de ce challenge, inscrivez-vous sur www.veloactif.be/defi, et encodez tous vos déplacements domicile-travail effectués à vélo entre le 15 et le 19 septembre. Les résultats globaux seront affichés en permanence sous la forme d'un compteur sur le site, mais chaque participant aura également la possibilité de visualiser son propre résultat ainsi que le score de son entreprise. Le résultat final sera dévoilé à l'occasion de la Fête du vélo, le 19 septembre 2014. Bonne chance à vous tous !



Fête du vélo à La Louvière – 19/09

Après Namur en 2012 et Liège en 2013, c'est à La Louvière que vous avez rendez-vous cette année pour la Fête du vélo. À cette occasion, une foule d'événements prendra place sur la Place communale dès 16h.

- > De 16h à 19h : animations vélo
- > 18h15 : chorégraphie collective à vélo (flash mob)
- > 18h45-19h45 : cortège vélo au départ de la Place communale
- > 19h15 : apéro vélo et barbecue
- > 19h50 : parade acrobatique à vélo
- > 20h15-21h30 : concert gratuit du groupe « Rock En Stock »

À CÔTÉ DES ÉVÈNEMENTS D'AMPLEUR RÉGIONALE, DE NOMBREUSES ACTIVITÉS SERONT ORGANISÉES PAR LES COMMUNES, PARFOIS AVEC LE CONCOURS DU GRACQ LOCAL. POUR EN SAVOIR D'AVANTAGE, CONSULTEZ LE PROGRAMME EN LIGNE !



Afghanistan ⇒

Femmes, vélo et liberté



© DENIS BECHARD

De cette manière, ces femmes visent un objectif encore bien plus ambitieux : amener davantage d'Afghanes à rouler à vélo. Ce n'est pas sans risque et il est nécessaire d'avoir un moral en acier. Leur route est parsemée de nombreuses marques d'hostilité et d'insultes mais quel bonheur lorsqu'elles reçoivent le soutien, souvent inattendu, de certaines personnes. Beau combat, les filles ! Bonne continuation ! ♦

Dans la plupart des pays du monde, voir une femme à vélo n'a rien d'anormal. Mais en Afghanistan, les mœurs islamiques les plus strictes y voient une activité inappropriée pour les femmes. L'équipe nationale afghane de cyclisme féminin a décidé de combattre ces préjugés. Sa méthode : s'entraîner en vue de participer aux Jeux olympiques de 2020.



© MARIAM ALIMI



© DENIS BECHARD

« Pour nous, le vélo est le symbole de la liberté, estime Marjan Sidiqqi, 26 ans, l'une des membres de l'équipe. Nous ne faisons pas de vélo pour faire de la politique. Nous en faisons parce que nous en avons envie, parce que nous aimons ça, parce que si nos frères peuvent le faire, alors nous aussi », lance-t-elle.

France ⇒

Bordeaux : un « Pibal » pour pas un balle !



© THOMAS SANSON

Tantôt utilisé en « mode vélo », tantôt en « mode patinette », le Pibal est une bicyclette hybride adaptée à la ville. Cette création du designer Philippe Starck pour la ville de Bordeaux permet à son utilisateur de mettre le pied à terre et de patiner lorsqu'il y a trop de monde dans une rue piétonne. Philippe Starck explique qu'il ne l'a pas imaginé seul. Il n'a fait que traduire, mettre en forme les besoins et nécessités émis par le maire, son équipe et surtout les citoyens de Bordeaux.

Depuis 2011, la ville de Bordeaux met à disposition de ses habitants de nombreux vélos de ville. Ce service de location gratuite d'une semaine à six mois rencontre un grand succès. C'est pour cette raison que la ville vient tout juste de renouveler sa flotte avec 4 000 Pibal. Selon la mairie de Bordeaux, leurs efforts pour promouvoir le vélo comme moyen de déplacement sont grandement récompensés. En effet, la pratique du vélo a triplé en dix ans. À l'heure actuelle, plus de 10 % des déplacements quotidiens des Bordelais se font à vélo. L'arrivée du Pibal va-t-elle mettre encore plus de citoyens en selle ? ♦



EuroVelo, un réseau qui peut rapporter gros

Les élections régionales et fédérales ont quelque peu éclipsé, au sein de notre magazine, les élections européennes, dont les enjeux en matière de mobilité sont parfois plus flous pour le citoyen belge. Notre association était pourtant bien présente au niveau européen, notamment grâce au travail de notre fédération européenne. Nous profitons donc de ce numéro pour nous pencher sur un projet qui, s'il n'est pas porté directement par l'Union européenne, se développe pourtant à l'échelle de l'Europe.



© MIBECOT



© GREGORIOSZ

GRÂCE AU CAHIER DES CHARGES STRICT IMPOSÉ PAR L'ECF, L'INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU EUROVELO S'AVÈRE TOUT AUSSI ADAPTÉE POUR EFFECTUER SES TRAJETS QUOTIDIENS QUE POUR PARCOURIR DE LONGUES DISTANCES À VÉLO.

L'EuroVelo, c'est un réseau de quatorze itinéraires cyclables de longue distance à travers l'Europe. Ce projet est géré par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), en coopération avec les partenaires nationaux et régionaux. L'ECF veille à garantir des itinéraires de haute qualité. Il y a donc un cahier des charges strict à respecter avant qu'une route soit reconnue en tant que « EuroVelo ». En 2020, le réseau devrait être finalisé et totaliser plus de 70 000 km de routes adaptées aux cyclistes.

Un réseau utile à de nombreux points de vue

Tout d'abord, il répond aux attentes et besoins de nombreux voyageurs à vélo pour de courts ou de très longs voyages. Le tourisme à vélo connaît une forte croissance en Europe. Il représente, selon une étude réalisée en 2012, 22 millions de séjours chaque année. Bien que la croissance du marché du cyclotourisme soit inégale en Europe, l'exigence d'un itinéraire continu, sûr, agréable et bien indiqué est universelle. Le réseau encourage également le tourisme transfrontalier de proximité. L'EuroVelo permet de préparer facilement son itinéraire, de rouler sur des aménagements de qualité avec des indications claires. Cela ne peut que donner envie d'enfourcher son vélo et de se laisser guider. L'EuroVelo pourrait donc augmenter le nombre de voyageurs à vélo.

Bernhard Ensink, secrétaire général de l'ECF, précise cependant que l'EuroVelo ne répond pas uniquement aux besoins des voyageurs à vélo : « Le réseau EuroVelo n'est pas que pour les loisirs, il est également bénéfique à l'usage du vélo en tant que moyen de transport quotidien. Ces itinéraires traversent des milliers de villes et villages dans toute l'Europe, créant des lieux plus sains et plus forts économiquement, pas uniquement à visiter, mais également à vivre. »

On reconnaît également l'impact écologique de l'EuroVelo. La pratique du vélo en elle-même ne génère quasiment pas d'émissions. La plupart des cyclistes débutent leurs excursions à partir de leur domicile. S'il arrive qu'ils utilisent un transport motorisé pour atteindre leur destination, on constate que les cyclistes ont tendance à privilégier des modes de transport plus écologiques et à parcourir des distances plus courtes jusqu'à leur destination. L'EuroVelo possède donc un véritable potentiel de réduction de l'empreinte carbone des visiteurs. Il contribue utilement à la politique européenne visant à réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre au sein de l'Union européenne d'ici 2020.

Un potentiel économique impressionnant

En 2009, l'étude commandée par la commission des transports et du tourisme du Parlement européen sur les potentialités du réseau EuroVelo a eu un certain retentissement car, pour la première fois, des experts ont avancé, chiffres à l'appui, que le tourisme à vélo apportait un vrai bénéfice économique aux régions où il était développé.

Jusqu'alors, on considérait plutôt les cyclotouristes comme des aventuriers un peu marginaux et désargentés. Mais les auteurs du rapport ont pu affirmer, au contraire, qu'en moyenne, les voyageurs à vélo étaient d'un niveau socio-culturel plutôt élevé et dépensaient plus par jour que les autres touristes. Il est aussi démontré que l'EuroVelo stimule le développement économique dans des zones rurales qui ne sont pas des destinations touristiques phares.



LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE DE L'EUROVELO EST CONSIDÉRABLE. À TERME, ON ESTIME QUE LE RÉSEAU POURRAIT GÉNÉRER PRÈS DE 7 MILLIARDS D'EUROS DE REVENUS DIRECTS POUR LES PRESTATAIRES SITUÉS LE LONG DES ITINÉRAIRES.

En proposant une forme de tourisme « lent », on invite les voyageurs à s'intéresser à la richesse du patrimoine naturel et culturel local, à la gastronomie locale et à la vie des communautés d'accueil.

En 2012, cette étude a été mise à jour à la demande du Parlement européen. Cette dernière est encore plus encourageante : les auteurs estiment à 2,295 milliards le nombre annuel de séjours et excursions touristiques à vélo en Europe. Les retombées économiques de ces séjours dépasseraient les 44 milliards d'euros chaque année. Le nombre de cyclotouristes dont le séjour comprend au moins une nuitée est de 20,4 millions et ceux-ci dépensent environ 9 milliards d'euros l'an.

L'étude estime qu'une fois achevé, le réseau EuroVelo pourrait représenter à lui seul plus de 60 millions de voyages touristiques à vélo par an, générant près de 7 milliards d'euros de revenus directs pour les prestataires situés le long de ces itinéraires.

L'EuroVelo aujourd'hui

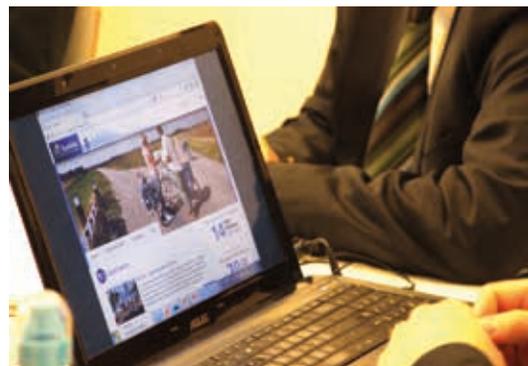
L'EuroVelo aujourd'hui, c'est tout d'abord une évolution à multiples vitesses. En effet, l'état d'avancement varie énormément d'un pays à l'autre. La Suisse, l'Allemagne et l'Autriche servent de modèle à ce grand projet car tout y est déjà prêt.

À l'heure actuelle, la signalétique « EuroVelo » n'est présente qu'en Autriche, France, Allemagne, Hongrie, Serbie, Slovaquie, Suisse et Royaume-Uni. Il faut savoir que seules les voies approuvées par l'ECF peuvent être appelées EuroVelo. Le respect de l'utilisation de ce label de qualité est important à la fois pour le cycliste et le promoteur de l'itinéraire.

Signalétique à Schaffhausen, en Suisse.



© M. BIGOT



© ECF

Aujourd'hui, l'EuroVelo, c'est aussi une plateforme internet : EuroVelo.com est une mine d'or pour les amoureux du deux-roues. Adam Bodor, directeur d'EuroVelo à l'ECF témoigne : « *En tant que touriste à vélo, je passais un temps fou sur Internet pour trouver les informations dont j'avais besoin. Avec la sortie d'EuroVelo.com, fini les listes interminables de favoris dans mon navigateur car le site propose les liens vers les meilleures sources d'information pour chaque pays. Nous venons de franchir une grande étape pour EuroVelo et le tourisme à vélo en Europe* ». Il ajoute : « *Préparez vos sacoches, car il n'y a plus d'excuse pour ne pas partir en vacances à vélo.* » Ce site, constamment mis à jour, fournit des informations relatives à chaque route EuroVelo et des informations pratiques pour les vacances à vélo dans tous les pays d'Europe.

Le projet est aujourd'hui reconnu et soutenu par l'Union européenne. Suite à l'étude de 2009, le Parlement européen a demandé à la Commission et aux États membres de privilégier le réseau EuroVelo pour promouvoir l'infrastructure cycliste transfrontalière européenne et soutenir la mobilité active et le tourisme durable. Le 15 décembre 2011, le Parlement européen déclare que l'EuroVelo doit être inclus dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Une coopération transnationale

Le projet nécessite encore et toujours une grande coopération tant au niveau transnational, national, régional que local mais aussi avec les fournisseurs de services commerciaux et le secteur associatif. Impliquer autant d'acteurs prend beaucoup de temps mais cette collaboration est d'une importance vitale pour le succès de l'EuroVelo.

Au niveau national, des coordinateurs (un par pays) – en collaboration avec de nombreux acteurs concernés – veillent à la bonne mise en œuvre des routes EuroVelo. Ils sont chargés de fournir des informations précises et à jour sur les sections qui traversent leur territoire et à en faire la promotion.

À l'heure actuelle, on reconnaît que le financement est important mais il reste insuffisant. Le projet EuroVelo est financé par les institutions européennes, les organismes gouvernementaux nationaux et régionaux et le secteur privé. Toujours selon l'étude de 2012, « le développement d'EuroVelo a pris du retard en raison du manque de financement disponible pour les infrastructures, et en partie à cause du manque de budget pour la coordination du marketing du réseau au fur et à mesure de son développement. On remarque un manque de financement pour adapter les véloroutes de longue distance existantes aux normes requises pour obtenir la dénomination EuroVelo. »

L'EuroVelo en Belgique

De nombreux circuits et véloroutes existent déjà en Belgique: les Rando-Vélo (RV), les RAVeL, les « points-nœuds », les *Landelijke Fietsroutes* (LF) en Flandre... La Belgique fait d'ailleurs partie des pays européens où le cyclotourisme est considéré comme important.

Notre pays est traversé par quatre itinéraires EuroVelo. Ceux-ci viennent en général se greffer sur les itinéraires régionaux existant. Les intégrer dans les circuits EuroVelo leur donne une renommée à plus grande échelle, ce qui permet d'attirer un nouveau public.



L'EuroVelo 3 permet de relier Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques de Compostelle (Espagne). Ce circuit traversant la Wallonie d'ouest en est est composé de trois grands tronçons de voies

vertes : le chemin de halage le long de la Sambre entre Maubeuge (en France), Charleroi et Namur ; le chemin de halage le long de la Meuse et un court tronçon de l'Ourthe, entre Namur et Liège ; et pour finir, la ligne 38, ancienne voie de chemin de fer jusqu'à Aix-la-Chapelle en Allemagne. Seul un petit tronçon, à Liège, doit encore être finalisé. Mais dans l'ensemble, l'EV3 peut être parcouru dès aujourd'hui. Le balisage EuroVelo ne devrait, a priori, pas tarder. En attendant, vous trouverez l'itinéraire précis sur le site ravel.wallonie.be.



L'EuroVelo 5 permet d'aller de Londres à Brindisi (Italie). En Belgique, l'EV5 parcourt des routes très agréables pour les cyclistes comme par exemple la LF6, la forêt de Soignes et la ceinture verte autour de Bruxelles, le RAVeL 2 longeant la Meuse



en province de Namur... Son passage en Belgique est presque finalisé. Seul le tronçon de RAVeL de la ligne 87 reliant Lille à Bruxelles doit être terminé. Les travaux sont lancés et devraient s'achever en juin 2015. La Direction des Déplacements doux souhaite lancer rapidement la signalisation EuroVelo.



L'EuroVelo 12 est également appelé « The North Sea Cycle Route ». Ce grand circuit devenu populaire longe en effet la mer du Nord de l'Angleterre à la Norvège. Son passage en Belgique – comme dans la plupart des pays traversés par cette route – est finalisé.



Sur **l'EuroVelo 4**, appelé « Central Europe Route », la Belgique est en avance sur les autres pays traversés. En effet, son passage par la Flandre est déjà au point. Sur ce tronçon de 150 km longeant la mer du Nord, il suffit de se laisser guider par la piste cyclable. Une fois terminé, l'EV4 permettra d'aller de Roscoff (France) à Kyiv (Ukraine).





L'EV12 et l'EV4 empruntent exclusivement le réseau cyclable LF. Il n'a donc pas été nécessaire de créer des aménagements spécifiques pour le projet EuroVelo. *Toerisme Vlaanderen* a financé le matériel de balisage et l'association *Grote Routepaden*, grâce à ses nombreux bénévoles, a installé la signalétique LF. Bien que ces deux circuits EuroVelo soient prêts, un balisage spécifique EuroVelo n'est pas encore prévu, faute de budget.



© ROLLALOT

Les coordinateurs belges de l'EuroVelo

En raison de son contexte institutionnel particulier, la Belgique a hérité de deux coordinateurs EuroVelo, en lieu et place de l'unique coordinateur national dans les autres pays.

- > François Leruth travaille entre autres à la Direction des Déplacements doux au Service Public de Wallonie. Celle-ci coordonne la réalisation des itinéraires RAVeL et PICVerts et... de l'EuroVelo en Wallonie. francois.leruth@spw.wallonie.be – Tél. 081 77 33 65
- > Dries Verclyte travaille pour *Toerisme Vlaanderen*. Il veille à la mise en œuvre de la politique touristique du gouvernement flamand, ce qui inclut donc le tourisme à vélo. communicatie@toerismevlaanderen.be – Tél. 02 504 04 41.



© ROLLALOT

En Belgique, nos deux coordinateurs EuroVelo doutent que l'objectif sera atteint dans tous les pays. Ils sont, par contre, optimistes pour la Belgique. François Leruth estime qu'il y a de fortes chances que les passages en Wallonie de l'EV3 et l'EV5 soient terminés et balisés avant 2020. En Flandre, tous les aménagements sont prêts pour l'EV12 et l'EV4. Il ne reste plus que le placement du balisage spécifique EuroVelo, un balisage dont la réalisation, précise Dries Verclyte, dépendra des financements octroyés au projet. Cependant, le balisage LF permet déjà aux voyageurs de s'y retrouver facilement.

Grâce à différentes études, les promoteurs de l'EuroVelo et du développement de la pratique du vélo de manière générale ont de nouveaux arguments pour convaincre les décideurs politiques qu'un euro investi dans une véloroute est, non pas un euro perdu, mais un euro rentable !

L'EuroVelo propose un produit alternatif unique qui éveille l'intérêt des opérateurs de tourisme dans les milliers de villes et villages qu'il traverse. Ceux-ci seront, selon l'ECF, bientôt en mesure de mettre en place des réseaux, de partager les bonnes pratiques et de développer une offre globale de tourisme durable.

À l'heure actuelle, l'EuroVelo n'est pas un atout touristique majeur, car il n'est pas suffisamment développé et mis en valeur. Cependant, le réseau représente un potentiel important pour développer le tourisme à vélo. Le label EuroVelo pourrait facilement devenir synonyme de pistes cyclables transfrontalières de haute qualité.

H. MARCHAL

Quel avenir pour le projet ?

Le réseau est de plus en plus (re)connu et s'améliore de jour en jour. La collaboration entre régions et pays n'est cependant pas évidente, car les moyens financiers et les priorités en termes de mobilité et de tourisme varient fortement. Espérons donc que les différents pays pourront trouver les moyens financiers pour terminer les aménagements et placer la signalétique d'ici 2020.



Réclamez l'ouverture d'un SUL !

L'ouverture d'un sens unique au contresens cycliste est obligatoire, sous certaines conditions, depuis plus de dix ans. Pourtant, nombreux sont encore les sens uniques qui n'ont pas été convertis en sens uniques limités (SUL). Vous connaissez un sens unique qui pourrait être converti en SUL ? Alors inspirez-vous du courrier ci-dessous pour en réclamer l'ouverture à votre administration communale !

Rendez-vous sur www.gracq.org/courrier-sul. Vous y trouverez :

- > les coordonnées des bourgmestres et échevins à Bruxelles et en Wallonie ;
- > les conclusions de l'étude sur la sécurité des cyclistes dans les SUL (IBSR) ;
- > une brochure sur l'aménagement des SUL (IBSR).



Madame/Monsieur,

Les sens uniques limités (SUL) existent depuis longtemps déjà, en Belgique et à l'étranger. L'expérience montre que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et que les accidents impliquant des cyclistes y sont même moins fréquents qu'ailleurs, ainsi que le confirme l'IBSR.

Les contresens cyclables permettent aux cyclistes d'éviter :

- des détours (qui imposent un effort physique supplémentaire) ;
- dans certains cas, des rues ou des carrefours dangereux.

En outre, le cycliste bénéficie des avantages de sécurité suivants :

- il peut établir un contact visuel avec l'automobiliste et contrôle donc mieux la situation que lorsqu'il roule dans le même sens que celui-ci ;
- le conducteur de la voiture est assis à gauche, c'est-à-dire du côté où s'effectue le croisement, il évaluera plus facilement l'espace nécessaire dans une rue étroite ;
- en cas d'accident dû à l'ouverture intempestive d'une portière, les conséquences pour le cycliste seront souvent moins graves que lorsqu'il roule dans le sens du trafic ;
- il est plus facile pour le cycliste qui circule à contresens d'effectuer une éventuelle manœuvre d'évitement.

Depuis le 1^{er} juillet 2004 (arrêté ministériel du 18 décembre 2002), les sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contresens quand :

- la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h ;
- la largeur libre de la chaussée est d'au moins 3 m (les SUL sont autorisés à partir de 2,6 m) ;
- il n'y a pas de raison de sécurité impérative qui s'y oppose (et qui ne puisse être corrigée par un aménagement).

Ces conditions me semblent réunies dans les rues suivantes de notre commune :

Je vous demande donc de faire placer par vos services les signaux réglementaires M2 (sous le C1 de sens interdit) et M4 (sous le F19 de sens unique), complétés éventuellement d'un marquage au sol dans les entrées/sorties/tournants de cette rue.



M2



M4

En vous remerciant de votre bonne volonté pour faire progresser l'usage du vélo dans notre commune, je vous prie de recevoir, Madame/Monsieur, mes salutations respectueuses.

Signature



Le conseil « vélo » de... Ciclissimo



© M. SANTIAGO

Le fixie, c'est tendance et excellent pour la forme ! À son origine en 1868, le pignon fixe (fixie) était utilisé en course. La roue libre, pourtant créée en 1898, ne fut autorisée sur le Tour de France qu'en 1912 car on estimait alors que le coureur pouvait se reposer en arrêtant de pédaler dans les descentes.

En 1911, Gustave Garrigou gagne donc le dernier Tour de France en pignon fixe à 27,322 km/h. L'année suivante, sur une distance et des étapes pratiquement identiques, la moyenne avait peu varié : 27,894 km/h, malgré la roue libre...

Aujourd'hui, le mythe du pignon fixe est toujours présent. Il réveille les souvenirs d'exploits sportifs remarquables et il est devenu très tendance. Mais ce n'est pas tout : on lui attribue de nombreuses vertus.

Les qualités miraculeuses du pignon fixe :

- > **la continuité du pédalage** : la musculature supporte mal les variations importantes de charges telles que les changements incohérents de pignon et de plateau. Avec le fixie, votre corps établit des automatismes musculaires plus économiques.
- > **une position stable** : on ne peut pas « sautiller » sur une selle de fixie pendant cinq heures. Il est nécessaire de

bien caler le bassin, point d'appui essentiel pour le transfert de la force.

- > **la synchronisation respiratoire** : on ne peut pas pédaler impunément à haute cadence durant plusieurs heures, sans un cycle respiratoire bien contrôlé, équilibrant le transfert d'oxygène.
- > **la force** : avec un braquet constant d'environ 5,25 m quel que soit le pourcentage de la côte, la musculature, plus largement sollicitée, gagne en puissance.
- > **la vélocité** : ce même développement en descente, permet d'atteindre 50 km/h.

Alors préparez vos mollets et longue vie au pignon fixe !

Ciclissimo

Rue du Duc 24 – 1150 Bruxelles
T 0486 35 25 73

www.ciclissimo.be

Avantage GRACQ : -10% sur les pièces, les vélos et la main-d'œuvre

Retrouvez les avantages offerts par nos vélocistes partenaires

www.gracq.org/velocistes



© M. GUEVARA RIVERA

Le Kit Bike : style et praticité



Un fixie au design ultra épuré, c'est bien. Qu'il se démonte intégralement et simplement (seulement 21 pièces) pour rentrer dans un sac à dos tout aussi stylé, c'est encore mieux. Le Kit Bike, qui s'assemble en quelques minutes avec un seul outil, est proposé par Lucid Design, une petite entreprise indienne. Le projet a reçu le mois dernier un Red Dot Design Award.

Nul doute qu'on devrait en voir quelques uns sur notre asphalte d'ici peu de temps.

www.lucid.co.in





© A. KAMBANS

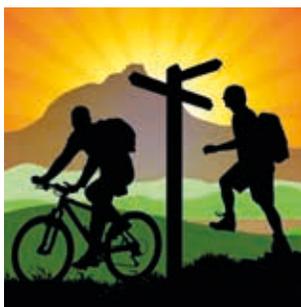
Les applis des cyclistes

Avec la généralisation des smartphones, se développent de très nombreuses applications dont certaines se révèlent très pratiques pour les cyclistes. Pour celles et ceux qui souhaitent s'y mettre, voici quelques applications qui vont vous faciliter le vélo.



Mécano Vélo

Un petit souci mécanique ? L'application « Mécano Vélo » est un guide très complet qui vous permettra d'effectuer vous-même vos petites réparations, grâce notamment aux images qui illustrent les explications. Vous n'aurez désormais plus peur de vous lancer dans la mécanique ! L'application coûte un peu moins de 4 €, des sous intelligemment dépensés pour en finir avec les soucis techniques !



ViewRanger

« ViewRanger » est une application GPS gratuite. Elle utilise le GPS interne de votre téléphone, combiné à des outils de traçage, de navigation et de localisation. La localisation GPS, la cartographie et la navigation peuvent être utilisés même sans signal mobile. Les cartes sous licence libre telles que *OpenStreetMap* et *OpenCycle-Map* sont incluses dans la version standard. Vous pouvez également évoluer vers des cartes topographiques encore plus détaillées.



AllBikesNow

AllBikesNow est l'application idéale pour les utilisateurs de systèmes de vélos en libre-service exploités par JCDecaux. Tant pour l'utilisation du *Villo!* à Bruxelles que du *Li Bia Vélo* à Namur, cette application vous informe, en temps réel, de la disponibilité aux stations et de l'état de votre compte.

H. MARCHAL

Les Mamil, qui sont-ils ?



© R. MASONER

Abréviation de « Middle Aged Man In Lycra », le Mamil est un homme de plus de 35 ans qui, lorsque l'embonpoint guette, se met à porter des shorts cyclistes fluo et des maillots moulants pour enfourcher très fréquemment son bolide, généralement hors de prix.

Ce concept populaire, né au Royaume-Uni, est un véritable phénomène. Le mot « Mamil » a carrément fait son apparition dans le dictionnaire ! Les Mamil ont leur marque de vêtements (Rapha), leurs bars et leurs lieux de pèlerinage, comme le mythique Mont Ventoux en Provence. Selon Michael Oliver, auteur du terme et spécialiste en marketing, les Mamil sont

des gens aisés qui, auparavant, auraient acheté une Porsche et investissent aujourd'hui dans un vélo en carbone à 5 500 \$. Il explique l'amour obsessionnel des Mamil pour le matériel, à l'affût de la dernière nouveauté et prêts à dépenser des fortunes pour un guidon, un GPS ou une énième paire de freins.

Alors, connaissez-vous des Mamil dans votre entourage ? Ou faites-vous partie de ces nouveaux et intrigants mammifères sur roues ?

H. MARCHAL



Les voyageurs à vélo



© SANDIEPACHETAN

LES ADEPTES DES VOYAGES À VÉLO SONT DE PLUS EN PLUS NOMBREUX. IL N'EST DÈS LORS PAS ÉTONNANT DE VOIR SE MULTIPLIER LES OUTILS ET SERVICES À LEUR INTENTION. LES AGENCES NE SONT PAS EN RESTE ET PROPOSENT À PRÉSENT DES VOYAGES À VÉLO ENCADRÉS.

On peut se demander pourquoi ils sont de plus en plus nombreux à se lancer dans de grands voyages à vélo. En surfant sur les blogs de ces voyageurs, on retrouve toujours ce même sentiment de liberté. Ces motivés ne veulent compter que sur eux-mêmes pour avancer vers l'inconnu. À en croire certains, la destination importe moins que le chemin parcouru et la richesse des rencontres effectuées au fil du parcours.

En les lisant, on découvre de nombreux autres avantages à utiliser le vélo pour voyager. Le voyage à vélo ramène chacun à l'essence même du voyage. C'est un bonheur de reprendre un rythme naturel, à l'opposé de la frénésie qui anime nos vies quotidiennes. Le vélo est sans doute le moyen de transport idéal pour s'imprégner des paysages et profiter au mieux des panoramas traversés. En famille, en couple ou en solo, il y a toujours moyen de trouver une formule adaptée à chacun. Partir en vacances à vélo, c'est choisir une activité conviviale et accessible à tous.

Un long voyage à vélo nécessite un investissement initial plus ou moins important. Cependant, cela reste très économique. En effet, avec un bon équipement, on est autonome et on économise énormément par rapport à d'autres formes de voyage.

Nouveaux services, nouveaux outils

Voyager à vélo semble de plus en plus abordable au niveau organisationnel. Le voyageur à vélo dispose aujourd'hui de nouveaux services et de nouveaux outils pratiques.

Dans de nombreux pays, on constate une amélioration des infrastructures cyclables et de plus en plus de circuits touristiques dédiés aux cyclistes. Le nombre de véloroutes longue distance augmente chaque année en Europe, et le balisage adapté est de plus en plus fréquent.

On trouve également plus facilement des cartes cyclables. De nombreux offices du tourisme en proposent. En Wallonie, vous pouvez par exemple recevoir gratuitement des cartes provinciales RAVeL. Il existe aussi des cartes interactives permettant de rallier le départ et l'arrivée de son choix par des chemins adaptés au cyclotourisme. La plus connue est sans doute *OpenCycleMap*, disponible gratuitement sur votre ordinateur, tablette ou smartphone. Elle couvre de nombreux pays. Grâce à différents codes couleurs, vous repérez facilement l'itinéraire adéquat : les pointillés bleus sont les pistes cyclables, les pointillés marron des sentiers et les tracés en rouge représentent les itinéraires à vélo fléchés (véloroutes). Il existe également des cartes interactives par pays ou région comme par exemple www.groteroutepaden.be en Flandre, www.af3v.org en France ou encore www.bederlanfietsland.nl aux Pays-Bas.

L'arrivée du GPS vélo et des applications cyclistes pour smartphones font aussi le grand bonheur des adeptes des escapades à vélo.

Pour ceux qui ont peur de se lancer seuls, pas de souci ! Aujourd'hui, de nombreuses agences touristiques surfent sur la vague et proposent des voyages à vélo encadrés par un guide. Cela permet également de voyager en groupe, de faire de nouvelles connaissances.

Le secteur de l'Horeca s'est lui aussi adapté. De plus en plus de restaurants, hôtels, chambres d'hôtes veillent à répondre aux besoins des cyclistes : pompe à air, parking couvert et sécurisé, point d'eau pour remplir les gourdes...

H. MARCHAL



© M. BIGOT

Recette et bicyclette



Recette & bicyclette, c'est un savoureux mélange de rencontres entre les générations, de cultures, de traditions. Le tout agrémenté d'une touche d'éco-mobilité. Une recette inratable !

Passionnées de cuisine et mordues de voyages et de vélo, Claire et Lucie – deux Grenobloises – se sont lancées à la découverte de l'Europe de l'est et de sa cuisine. De Berlin à Constanta, elles ont fait de chaque coup de pédale une nouvelle découverte gourmande et culturelle.

Lucie et Claire conseillent à tout le monde de voyager à vélo. Selon elles, c'est moins difficile que ça en a l'air, surtout si l'on



n'est pas pressé ! Lucie précise : « Avant de partir je n'avais pas d'entraînement du tout, j'appréhendais beaucoup la difficulté de franchir les montées avec tout le poids sur le vélo. Finalement, nous avons commencé par des étapes plutôt courtes (30 à 40 km) et nous avons progressivement augmenté le rythme (jusqu'à 90 km). »

Découvrez sur leur magnifique blog leurs nombreuses découvertes en termes de cuisine mais aussi de traditions, de coutumes et des pratiques cérémonielles qui l'entourent.

H. MARCHAL

www.bicyrecette.com



Pratique, l'EuroVelo !

Pour préparer leur itinéraire, nos deux aventurières gourmandes se sont rendues sur le site www.eurovelo.org où elles ont pu planifier l'itinéraire suivant :

- > l'Eurovelo 2 de Berlin à Poznan ;
- > l'Eurovelo 9 jusqu'en République tchèque ;
- > l'Eurovelo 13 jusqu'à Bratislava ;
- > l'Eurovelo 6 jusqu'à Budapest.

Lucie nous explique qu'il est facile de trouver sur internet des informations globales, mais beaucoup plus difficile de trouver des informations détaillées sur les EuroVelo. Elles ont alors trouvé leur bonheur sur des blogs de cyclo-voyageurs qui ont bien détaillé leurs trajets. De plus, elles ont pu bénéficier de conseils et de cartes gratuites et très détaillées de la région dans de nombreux offices du tourisme (surtout en République tchèque). Pour s'aider, elles avaient aussi un GPS qu'elles ont utilisé chaque jour ! Mais elles affirment que la majorité des routes EuroVelo qu'elles ont parcourues étaient déjà très bien indiquées.

Le grand raid de Bruxelles à Saigon



Pour célébrer ses vingt ans, l'association Mekong Plus, active dans le développement communautaire au Vietnam et au Cambodge, organise un grand raid à vélo.

L'objectif : relier Bruxelles et Hô-Chi-Minh-Ville (Saigon) en soutenant ses nombreux projets de développement durable. Ce raid est aussi une formidable aventure sportive, un défi hors du commun, à vivre

en équipe, en famille, dans une démarche de rencontres multiples et remplie d'une mission humanitaire. Depuis le mois d'avril, vingt équipes dynamiques se relayent pour rejoindre le Vietnam à vélo. Le défi est de taille : 10 000 km à parcourir, quinze pays à traverser, une récolte de fonds de 10 000 € par équipe.

Suivez cette belle aventure et soutenez le projet sur www.mekongplus.org.



Faites le mur à vélo en famille !



Il est des destinations lointaines à vélo qui font rêver. Pourtant il existe des petits coins de paradis proches, qui ne demandent pas de creuser son empreinte carbone pour trouver son bonheur ! Petit récit d'un voyage à vélo intergénérationnel de la mer d'Irlande à la mer du Nord, en longeant le célèbre mur d'Hadrien, qui a marqué la frontière de l'Empire romain en Angleterre à partir de l'an 122.

Le Royaume-Uni n'a pas la réputation d'être un pays cyclable. Pourtant, l'association Sustrans y développe depuis 1997 un beau réseau vélo, qui allie petites routes de campagne, anciennes voies ferrées et sentiers pour cheminer le plus sûrement possible. Le réseau n'est pas parfait, mais les mailons faibles et les pentes importantes sont bien signalées sur les cartes de Sustrans. À vous de jouer ensuite !

Avec de grandes différences d'âge dans notre groupe (de 10 à... 65 ans !), nous avons choisi d'étaier le trajet Bowness/Tynemouth (175 km) sur huit jours, pour un rythme quotidien tranquille. Dont des jours de repos mis à profit pour faire à pied les plus beaux tronçons du mur (du moins ses restes car il ne reste plus qu'un muret dans le paysage).

Côté matériel, nous sommes partis avec nos six vélos et nos fontes, mais sans matériel de camping. Pour deux raisons : le poids supplémentaire et le climat du nord, plus humide, spécialement la nuit... Mais les auberges de jeunesse, officielles ou privées, nous ont hébergés à un prix raisonnable, avec aussi leurs cuisines !

Nous avons gagné le point de départ en train et sommes revenus en train et en bateau (depuis Hull). Une très belle fin de périple. À chacun sa formule de voyage selon ses envies et son budget bien entendu. Quant à nous, nous sommes bien arrivés au bout, heureux de notre choix de vacances ! ♦

L. GOFFINET



En pratique...

Il y a deux grandes gares proches du mur : Carlisle et Newcastle, bien desservies depuis Londres. Pour diminuer le prix des trajets, la règle d'or est de réserver bien à l'avance et de voyager en heures creuses. Pour les trains anglais, il existe une carte « Family and Friends » à 30 £, qui donne de sérieuses réductions si on voyage avec un enfant de moins de seize ans.

Contrairement à d'autres, l'Eurostar embarque les vélos non démontés, via son service bagages. C'est payant (25 €) mais ça garantit que vos vélos arrivent bien avec vous à Londres. Sur le réseau anglais, le transport des vélos est gratuit mais soumis à des quotas (deux, trois ou quatre par train). La réservation est en outre obligatoire sur les grandes lignes. Cela nous a obligés à prendre deux trains qui se suivaient. Avec parfois une demi-heure au téléphone pour arranger les réservations... Mais ça marche ! Autre option sympa : prendre le ferry pour Hull, qui part tous les soirs de Zeebrugge. Atout : il accepte tous les vélos gratuitement ! Réservation par téléphone là aussi. ♦

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

CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

Agenda →

Septembre →

HUY – SAMEDI 13/09 & DIMANCHE 14/09 À 16H BALADE GUIDÉE

Balade guidée à vélo de 6 km à la découverte des œuvres contemporaines et des lieux patrimoniaux, dans le cadre des Journées du Patrimoine.

📞 Liliane Schaner – 0494 59 64 64 – huy@gracq.org

DU 16 AU 22/09 – SEMAINE DE LA MOBILITÉ

Pour en savoir davantage sur les activités « vélo » organisées à cette occasion, rendez-vous sur www.gracq.org/semob

Novembre →

NAMUR – SAMEDI 15/11 DE 9H30 À 16H30 FORMATION « DIALOGUER AVEC SA COMMUNE » (WALLONIE)

Vous souhaitez donner votre avis sur les projets de mobilité au sein de votre commune ? Où, quand et comment agir ? Quels organes de consultation existent ? Quelles sont les compétences des différents niveaux de pouvoir ? Quel est votre rôle en tant que représentant-e du GRACQ ? Toutes ces questions seront traitées autour de cas concrets afin de faire la lumière sur des mécanismes qui peuvent parfois paraître complexes.

📞 Hélène Marchal – 081 22 35 95
helene.marchal@gracq.org

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE – SAMEDI 22/11 DE 10H À 17H

Le programme de la journée sera annoncé prochainement. Bloquez d'ores et déjà la date dans votre agenda !

📞 Aurélie Willems – 02 502 61 30
aurelie.willems@gracq.org

Formations Vélo-Trafic →

À vélo dans le trafic... ça s'apprend ! Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic. Formation accessible aux adultes sachant déjà rouler à vélo et aux enfants à partir de 14 ans accompagnés d'un parent.

📞 www.gracq.be/vt

WATERMAEL-BOITSFORT – SAMEDI 6/09 DE 14H À 17H30

Rendez-vous au kiosque à musique derrière la maison communale de Boitsfort.

📞 Magdalena Swinarska – 02 672 980 62
maw.boitsfort@yahoo.fr

CHARLEROI – SAMEDI 6/09 DE 9H À 12H

Rendez-vous devant l'ancien palais de justice .

📞 Philippe Bouvy – 0472 94 76 23 – philavelo@gmail.com

NAMUR – SAMEDI 6/09 DE 14H À 17H

Rendez-vous au point vélo de la gare de Namur.

📞 Jean-Paul Dock – 081 73 66 22 – namur@gracq.org

TILFF (ESNEUX) – DIMANCHE 21/09 À 14H30

Rendez-vous à la place du Roi Albert

📞 Arnaud Ollivier – 0494 70 32 02 – esneux@gracq.org

BRUXELLES – SAMEDI 27/09 DE 14H À 17H30

BRUXELLES – SAMEDI 18/10 DE 14H À 17H30

BRUXELLES – SAMEDI 15/11 DE 14H À 17H30

Rendez-vous à 13h45 au parc du Cinquantenaire (côté Mérode).

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

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



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
 Twitter@gracq

Régionale bruxelloise	Benjamin Nieuwland	T 0484 12 96 08
Régionale wallonne	Fabienne Leclère	T 02 387 15 89

Bruxelles & env.

Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Bruxelles Centre	Matthieu Gaillet	T 0495 26 78 97
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Etterbeek	Yves Fourneau	T 0494 57 70 39
Evere	Bernard Dehayé	T 02 215 36 25
Haren	Laurent Moulin	T 0499 03 09 01
Ixelles	Pauline de Wouters	T 0487 78 72 15
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Linkebeek	Jérôme Sedyn	T 0477 25 11 32
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	Geoffroy de Lavareille	T 0486 05 86 52
Woluwe	Mihai Băja	T 0498 06 42 58

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	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Chaumont-Gistoux	Yvan Capouet	T 0499 35 29 52
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
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	Francis Doignies	T 0497 54 82 70
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
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	Anne Pia Van Bellinghen	T 02 653 47 87
Tubize	Marie Deprez	T 0485 43 64 66
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
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
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
Courcelles	Laurent Lesage	T 071 46 40 54
Écaussines	Jean-Philippe Jaminon	T 0473/78 43 75
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
La Louvière	Joseph Dermaut	T 064 22 28 81
Lessines	Jean-Marie Dubois	T 068 33 59 66
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Laurent Docquier	T 0477 39 35 47
Mouscron	Christophe Boland	T 0478 53 15 78
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
Seneffe	Philippe De Troy	T 0477 47 12 16
Soignies	Christian Degrave	T 0473 93 27 43
Tournai	Gisèle Roland	T 0476 25 67 50

Liège

Ans	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36	
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
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 087 56 03 71
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Liège	Johan Tirtiaux	T 0496 80 56 73
Verviers	Jean-Pierre Bertels	T 0475 75 59 22

Luxembourg

Arlon	Halinka Nagoda	T 0495 51 53 68
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 Hoebeke	T 0476 61 60 55
Mettet	Francis Hance	T 071 72 82 12
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Yvoir	Wim Verhoeve	T 0473 36 83 86

Fietstersbond : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois brussel@fietstersbond.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 Namur : namur@gracq.org).