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

NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

BIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
Hiver 2014 – 2015

15

GRACQ mag

Politique ➪
Lobbying à tous les étages
p.8

Découverte ➪
Houten, ville cyclable
p.10

Infrastructures ➪
Des projets taille XXL
p.14

Soutenez-nous ➪
Dons et testaments
p.22

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

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 : mag@gracq.org
—

NOS PARTENAIRES
Fietsersbond ECF EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION Pro Velo

NOS SOUTIENS
Wallonie Banque Triodos La banque durable

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 PEUT ÊTRE DIRECTEMENT VERSÉE SUR NOTRE COMPTE TRIODOS BE65 5230 4042 2096.

PHOTO DE COUVERTURE : © WWW.THEENVIRONMENTALBLOG.ORG

Édito ⇨

À la veille d'une année charnière !

Ce dernier GRACQ Mag de l'année 2014, devenu saisonnier, tombe au début de l'hiver. Il est donc l'occasion d'un premier bilan de cette année 2014, et d'un premier regard sur l'année 2015, au cours de laquelle notre association fêtera ses quarante ans d'existence.

L'année 2014 a été dominée par les élections et par la conclusion du processus de rapprochement avec Pro Velo, que nous avions entamé plusieurs années auparavant. L'objectif d'une grande association cycliste qui concrétiserait le principe « 1 + 1 = 3 », s'est heurté aux différences de culture et de méthodes de nos deux associations, à la place que nous tenons à accorder à nos membres, à la forme revendicative de notre lobbying et aux disparités régionales. Nous pouvons néanmoins nous réjouir des fruits de ce processus qui nous aura permis de mieux nous connaître, et de mettre en évidence nos points faibles et nos points forts. Notre collaboration en ressort considérablement renforcée.

La dernière année a été mise à profit pour enrichir la réflexion sur notre « membership » et notre « lobbying », et lancer des pistes pour faire progresser le mouvement cycliste. Le groupe de travail « membership » propose, à côté des membres adhérents, un nouveau statut de sympathisant – avec un objectif de 10 000 membres et sympathisants d'ici 2019 – la création d'une cotisation familiale et une adaptation du montant des cotisations. Ces différentes propositions ont été approuvées par l'assemblée générale du 22 novembre.

En interne, soulignons la réorganisation de l'équipe salariée suite au départ, fin 2013, du précédent secrétaire général, et le renforcement des outils de gestion financière.

Quant à 2015, elle sera sans nul doute une année charnière. Nous célébrerons nos quarante ans d'action sur le terrain par quelques moments festifs et de mémoire. Notre site Internet fera peau neuve. Nous devrons également négocier avec de nouveaux ministres le renouvellement de nos différents subsides dans un contexte d'effort budgétaire généralisé.

En ce mois de décembre, le cœur est néanmoins à la fête : je vous souhaite à toutes et à tous de bonnes fêtes de fin d'année, et une année 2015 qui comble vos souhaits les plus chers. Si vous êtes à la recherche d'une idée de cadeau à placer sous le sapin, pensez à offrir une cotisation au GRACQ : notre « carte cadeau » fera un grand plaisir aux cyclistes et autres cyclophiles (rendez-vous à la page 22 de ce magazine).

B.DEHAYE – PRÉSIDENT

Pour consulter les procès-verbaux des réunions du CA, rendez-vous dans l'onglet « conseil d'administration » de l'Intranet (mot de passe : cyclophile).

Arlon ⇨

Le GRACQ sur tous les fronts !

Au sud du pays aussi, le vélo gagne du terrain. Et ce, grâce à l'impulsion du GRACQ arlonais, dont le dynamisme a une nouvelle fois marqué la Semaine de la Mobilité, au travers d'une série d'actions menées en collaboration avec divers partenaires.

Première étape : planter le décor ! Avec l'aide de l'asbl Question d'Équilibre, des vélos peints en couleurs vives ont été disposés à divers endroits de la ville afin de faire prendre conscience aux automobilistes de la présence des cyclistes, chaque jour plus nombreux à Arlon.

Cette entrée en matière a été suivie d'une action « croissants et jus d'orange » en collaboration avec la commune d'Arlon. Tous les travailleurs de la commune et de la Province qui sont venus au travail sans voiture ont reçu un petit déjeuner. Cette action conviviale a également permis de lancer le débat autour de la mobilité durable au sein de ces deux institutions.

La locale s'est également adressée au jeune public en participant à sa façon à la « montée », un évènement bien connu des jeunes guides et scouts se déroulant à Clairefontaine. Cette année, le GRACQ d'Arlon a mis tout en œuvre pour qu'un maximum de jeunes puisse s'y rendre à vélo au départ d'Arlon.

Enfin, des arceaux vélo ont également été inaugurés devant une banque arlonaise. « *L'installation d'un parking vélo peut paraître anodine,* précise la locale, *mais les infrastructures dédiées aux cyclistes sont encore trop peu nombreuses et se déplacer quotidiennement à vélo n'est pas encore chose aisée* ». Il est donc important pour les Gracquistes d'Arlon de souligner les gestes accomplis en faveur du vélo, même les plus petits. « *Ce genre d'initiatives du privé, combiné à la récente mise en place de la Commission Communale de Mobilité Douce et Réduite à Arlon, montre que l'on va dans la bonne direction !* »

Belgique ⇨

Bike To Work souffle ses cinq bougies

En 2009, dans le cadre du projet européen « Life Cycle », le GRACQ et le Fietsersbond lançaient conjointement Bike to Work. Ce programme de soutien permanent aux entreprises, qui s'adresse tant aux employés qu'aux employeurs, s'est donné pour objectif de mettre en selle un maximum de travailleurs sur le chemin du boulot.

Bike to Work vient de souffler ses cinq bougies. Au fil du temps, le projet a pris de l'ampleur : un succès résumé pour l'occasion par une infographie.

ⓘ **www.biketowork.be**

Ixelles

La Formule 1 s'invite à Ixelles !

« *Attention Madame, ne restez pas sur le trottoir, vous ne voyez pas que vous gênez les voitures ?* » « *Dites, le cycliste, bougez-vous, vous n'avez rien à faire sur le circuit automobile !* ». Surprise à la chaussée de Waterloo, d'où a été lancé le Grand Prix XL-Francorchamps à l'occasion de la Semaine de la Mobilité.

En « guest star », Hamil Lewiston, ravi de l'ouverture de ce nouveau circuit de F1. « *C'est mon nouveau parcours préféré. Il ressemble beaucoup à celui de Monte-Carlo, mais il restera ouvert toute l'année. J'ai malheureusement constaté qu'il y avait encore l'un ou l'autre piéton et cycliste sur la voirie mais les organisateurs de la commune d'Ixelles m'ont d'ores et déjà assuré qu'ils feront tout pour que cela ne se reproduise plus* ».

Vous l'aurez compris, ce Grand Prix XL-Francorchamps, orchestré de main de maître par le GRACQ d'Ixelles, avait pour but de dénoncer la vision passéiste du collège communal en matière de mobilité. « *À savoir*, précise la responsable Pauline de Wouters, *encourager l'automobile au détriment des modes alternatifs* ». Non contente de négliger les outils mis à disposition par les autorités régionales pour développer les modes actifs et un espace public de qualité, la commune s'évertue à bloquer les projets de mobilité durable portés par la Région sur son territoire, comme le réaménagement du boulevard Général Jacques. Sans compter qu'elle affiche le plus faible taux de toutes les communes bruxelloises en matière de zone 30.

La locale a donc décidé de pousser cette logique à son comble avec cette action ironique. La mise en scène n'a pas manqué de surprendre le public ixellois, un public particulièrement réceptif au message porté par la locale. Intrigué-e ? Ne manquez surtout pas la vidéo de l'action !

www.gracq.org/XL-Francorchamps

Ciney

Quelles suites pour La Savoureuse ?

© J. BARANOVSKA

© A. MARNEFFE

Tout comme l'an passé, vélos vintage et costumes rétro étaient au rendez-vous de la deuxième édition de La Savoureuse, organisée par le GRACQ de Ciney le 24 août dernier. Quelque 170 participants ont pris le départ d'un des trois circuits (30, 60 ou 90 km) à la découverte de la gastronomie et des paysages buco-liques du Condroz. « *Des paysages si jolis et si changeants que vous avez l'impression de regarder un film* », commente sur son blog une participante venue de Londres. Alors, rendez-vous l'an prochain ? Pas sûr ! Si la locale s'est entourée de nombreux partenaires, l'organisation de La Savoureuse reste très lourde à porter pour nos bénévoles cinaciens. Le volet administratif réclame beaucoup d'énergie : constitution de dossiers, recherche de sponsors, assurances, logistique... Désireuse de passer la main, la locale lance un appel aux repreneurs potentiels.

« *La locale et les bénévoles sont toujours prêts à donner un coup de main*, explique Patrick Jacquemin, responsable de la locale et surtout chef d'orchestre des deux éditions de La Savoureuse. *L'évènement nous a permis de nouer de nombreux contacts. C'est non seulement intéressant, mais ça reste gai. Une autre option serait d'envisager un évènement plus « light » dont l'organisation soit plus souple* ». On croise les doigts !

Leuze-en-Hainaut ⇨

Le vélo doublement fêté

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, le GRACQ de Leuze-en-Hainaut avait convié, le samedi 20 septembre dernier, le conseil communal à une balade à vélo dans le centre de Leuze. Objectifs : montrer les points forts et moins forts de la mobilité à deux roues dans la commune et remettre en selle ceux qui ont perdu cette bonne habitude !

Premier effet positif : l'échevin de la Mobilité et des Travaux Publics, avec qui nous collaborons régulièrement, a pesé de tout son poids pour que nos diverses demandes ponctuelles (installation d'un parking vélo ici, abaissement de bordure là-bas...) soient réalisées pour le jour de la balade. Celle-ci a rassemblé une quinzaine de personnes, élus ou cyclistes quotidiens, dont près de la moitié du conseil communal. Les discussions lors des arrêts fréquents furent animées. Une belle occasion pour nous de nous faire connaître encore mieux des autorités locales !

Deux jours plus tard, nous retrouvions le bourgmestre, l'échevin de la Mobilité et notre interlocuteur principal auprès de la police locale pour l'inauguration de seize sens uniques limités (SUL), suivie par une action de sensibilisation sur place. Les 250 brochures de l'IBSR sont parties comme des petits pains ! Suite aux demandes répétées de la locale, les démarches avaient été entreprises au mois de juillet 2013 : le dernier coup de pinceau a été réalisé juste à temps pour que l'inauguration puisse se faire pendant la semaine de la mobilité ! Il ne reste aux automobilistes et cyclistes leuzois qu'à s'habituer à ce nouveau partage de l'espace. Espérons que cela se fasse dans le respect de l'autre.

C. DELCROIX

Charleroi ⇨

Le vélo en ville, ça fait tache ?

À Charleroi, on peut se poser la question. Forte de ce constat, la locale de Charleroi a décidé d'attirer l'attention des Carolos en s'inspirant directement de la biennale Asphalte qui agite la ville pour quelques mois. Des vélos aux couleurs pop ont été disséminés aux endroits clés de la ville, avec un petit message qui débute par ces quelques lignes : « Ce vélo a attiré votre attention parce qu'il est...
1. très coloré ?
2. stationné au mauvais endroit ? »
Vous l'aurez compris, la campagne vise à sensibiliser les citoyens et les autorités à la nécessité de parking vélo.

Approuvé en début d'année 2014, le plan communal de mobilité contient en effet un volet vélo abordant en vrac de nombreux sujets : la création d'itinéraires cyclables, de pistes cyclables, la mise en SUL des sens uniques... mais aussi le stationnement vélo, largement sous-développé à Charleroi. Actuellement, on ne retrouve dans le centre-ville que douze lieux d'implantation de stationnement de qualité, soit la possibilité de garer une soixantaine de vélos. C'est beaucoup trop peu, alors que 75% du territoire du cœur de ville est occupé par des fonctions d'accueil du public. Le plan envisage de développer l'offre en stationnement pour atteindre 800 emplacements.

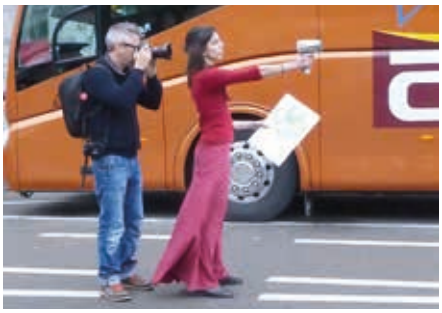
Espérons que ces vélos colorés puissent faire passer le message. En tout cas, nous pouvons être sûrs que le « vélopilami » n'est pas passé inaperçu...

H. MOUREAU

GRÂCE À DES VÉLOS COLORÉS DISPOSÉS DANS TOUTE LA VILLE, LES GRACQUISTES CAROLOS ONT INTERPELÉ LES CITOYENS ET LES POUVOIRS COMMUNAUX QUANT AU MANQUE CRIANT DE PARKINGS VÉLO À CHARLEROI.

Région de Bruxelles-Capitale

Une action « speed gun » pour davantage de contrôles



Prenez l'action « radar humain » mise sur pied par le GRACQ de Mons en 2013, introduisez-y un brin de technologie et transposez-la à Bruxelles : vous obtiendrez l'action « speed gun » menée en front commun par le GRACQ, le Fietsersbond et Parents d'Enfants Victimes de la Route.

Le 17 octobre dernier, les cyclistes étaient postés le long du boulevard Pachéco : la vitesse y est limitée à 30 km/h mais nombreux sont ceux qui dépassent allègrement cette limite, ainsi que l'a démontré le « speed gun » dégainé pour l'occasion. À l'extrémité du tronçon, les automobilistes se sont vus attribuer des *smiley* contents ou fâchés, en fonction de leur comportement. Au travers de cette action médiatique, les trois associations entendaient rappeler que placer des panneaux n'est pas suffisant pour obtenir des routes plus sûres. Faire respecter les limites de vitesse implique davantage de contrôles, et des contrôles qui ne soient pas annoncés à l'avance pour être réellement efficaces.

L'apaisement des vitesses reste un enjeu crucial si l'on souhaite convaincre davantage de gens de se mettre au vélo pour leurs déplacements quotidiens. La dernière enquête d'INsécurité de l'IBSR l'a encore démontré : la vitesse excessive reste, de loin, la principale cause d'insécurité sur nos routes. Et c'est en agglomération, où les piétons et les cyclistes sont nombreux, que le sentiment de danger lié à la vitesse est le plus ressenti.

Bruxelles & Wallonie

Nouvelle mouture pour la campagne éclairage

© S. LUNDBERG

Donne un kit d'éclairage à un cycliste et il sera en règle cet hiver. Apprends-lui à s'équiper et il sera éclairé toute sa vie... Cette 7e édition de notre campagne éclairage – actuellement en cours – se démarque des précédentes, puisque c'est un tout nouveau concept que nous testons cette année.

Jusqu'à présent, nous fournissions un kit d'éclairage aux cyclistes mal équipés et leur rappelions l'importance – l'obligation également – d'être correctement éclairés. Mais cette « gratification » des cyclistes en infraction n'était pas sans poser question. Pourquoi ne pas plutôt récompenser les bons comportements ? En mars dernier, une réflexion de groupe a donc été menée afin de collecter les idées et avis. De ce remue-méninges, est née la nouvelle mouture de notre campagne éclairage. Cette année, les cyclistes en règle sont récompensés par des friandises (c'est la Saint-Nicolas !). Quant aux cyclistes mal éclairés, ils reçoivent un bon de réduction de 6 € à faire valoir sur l'achat ou la réparation d'un dispositif d'éclairage auprès d'un des vélocistes partenaires de la campagne.

Certains regretteront que les cyclistes interceptés repartent sans l'équipement adéquat, mais on peut espérer que ce nouveau principe induise une démarche plus durable. Lorsqu'on distribue gratuitement un kit d'éclairage, que se passe-t-il une fois que celui-ci ne fonctionne plus ? Le cycliste prend-il la peine de le remplacer ou se contente-t-il de le jeter ? En distribuant un bon de réduction, on peut craindre qu'un certain nombre de cyclistes ne prenne pas la peine de l'utiliser. Mais le cycliste qui fera la démarche de se rendre auprès d'un vélociste pour bénéficier des conseils d'un professionnel sera également plus enclin à remplacer son éclairage une fois que celui-ci ne fonctionne plus.

Un autre aspect positif de cette nouvelle formule est qu'elle nous permet également de nous adresser directement à un public que l'on touche au final assez peu : les marchands de vélo.

Tournai ⇨

Graves retards pour le plan vélo

Souvenez-vous, c'était en 2011 : Tournai était retenue parmi les dix communes pilotes du Plan Wallonie Cyclable. Pour mettre en œuvre son plan communal cyclable (PCC), la ville reçoit un subside substantiel de la Région (deux millions d'euros) qu'elle s'engage à compléter par une enveloppe de 600 000 €.

Le PCC en question, qualifié d' « ambitieux et original » par le GRACQ tournaisien, prévoit notamment l'engagement d'un fonctionnaire mobilité supplémentaire pour veiller au bon suivi du projet. Mais alors que le plan court jusqu'en 2015, aucun engagement n'a été effectué par la Ville pour renforcer l'équipe mobilité, ce qui n'est pas sans impact sur la mise en œuvre du PCC, victime de gros retards.

Le GRACQ de Tournai décide donc d'interpeler ses élus, et notamment le bourgmestre qui n'est autre que Rudy Demotte, également jusqu'il y a peu ministre-président du gouvernement wallon. Ce même gouvernement qui a lancé le plan Wallonie cyclable. Et ce même Rudy Demotte qui répondait au GRACQ, à l'occasion de la campagne électorale du mois de mai : « *Depuis le début de la législature, je suis de près la question de la mobilité douce et j'ai soutenu le Plan Wallonie Cyclable [...] Si vous êtes un cycliste quotidien, moi je suis un cycliste du week-end. Je suis un amoureux du vélo ; je suis donc doublement sensibilisé à la mobilité douce.* »

L'interpellation se déroule le 30 juin dernier, lors du conseil communal. Alors que la ville s'est engagée à recruter un fonctionnaire en contrepartie de subsides régionaux, Tournai renoncerait-elle à ses engagements, et donc à l'enveloppe destinée à financer les nombreuses actions du PCC ? Lors du même conseil, une série de travaux de mobilité ont été actés, et l'échevin de la Mobilité promet qu'un maximum sera fait en 2015... avec l'équipe mobilité actuelle, composée de deux personnes. En effet, Tournai ne prévoit aucun engagement pour assurer le suivi du PCC, plan d'assainissement oblige. Une réponse particulièrement décevante pour les cyclistes, d'autant plus que le bourgmestre leur refusera sur le moment le droit de réponse pourtant prévu par le règlement communal.

Bref, à Tournai, les cyclistes ont encore du pain sur la planche s'ils veulent voir se concrétiser dans les années à venir les mesures contenues dans le PCC. Le potentiel cycliste ne manque pourtant pas, si l'on en croit le succès du parking vélo gardé organisé par la locale à l'occasion de l'Artifoire de Hollain : pas moins de 150 cyclistes ont profité du service, des usagers enthousiastes qui souhaitent voir l'expérience se renouveler.

INTERPELÉ PAR LE GRACQ TOURNAISIEN, L'ÉCHEVIN DE LA MOBILITÉ A CONFIRMÉ QUE, CONTRAIREMENT À CE QUI ÉTAIT PRÉVU PAR LE PLAN COMMUNAL CYCLABLE, AUCUN ENGAGEMENT NE VIENDRAIT RENFORCER L'ÉQUIPE MOBILITÉ.

Un bon point... vélo !

Tout n'est pas noir pour le vélo dans la ville aux cinq clochers. Au rayon des bonnes nouvelles : un nouveau point vélo a récemment ouvert ses portes à la gare de Tournai. Géré par la Ressourcerie le Carré, une entreprise d'économie sociale, le point vélo a débuté avec des horaires limités. Ceux-ci devraient prochainement être étendus afin de toucher un public plus large, même si c'est essentiellement aux navetteurs que s'adresse le point vélo : le parking à Tournai compte parfois jusqu'à quatre-vingt vélos. L'ouverture de ce troisième point vélo hennuyer (après Mons et Charleroi) devrait être suivie prochainement de l'inauguration d'un point vélo à Ath.

Politique ⇨

Lobbying à tous les étages !

Que ce soit sous l'œil des caméras ou de manière plus confidentielle, notre association est bien présente pour faire valoir les arguments cyclistes aux différents niveaux de pouvoir. Les mois de septembre et octobre ont été particulièrement propices à notre travail de lobbying politique, de la mise en selle du gouvernement bruxellois à la conférence « vélo » pour les parlementaires wallons, sans oublier la rencontre avec nos nouveaux « Messieurs vélo » fédéraux.

SI LA MISE EN SELLE ÉTAIT SYMBOLIQUE, ELLE AURA ÉTÉ L'OCCASION DE METTRE LE VÉLO À L'AGENDA POLITIQUE. UN PREMIER PAS AVANT DES RENCONTRES PLUS APPROFONDIES AVEC CHACUN DES MEMBRES DU GOUVERNEMENT.

© T. MERCIER

© T. MERCIER

Profitant de la Semaine de la Mobilité, le GRACQ et le Fietsersbond ont convié l'ensemble du gouvernement bruxellois à une petite mise en selle symbolique le 18 septembre dernier, sur le chemin du conseil des ministres. Et tous ont répondu « présent » à l'appel des associations cyclistes : doit-on y voir le symbole de la volonté unanime du gouvernement de soutenir le vélo ?

Le gouvernement s'est en tout cas engagé, au travers de sa déclaration de politique régionale, à assurer une meilleure qualité de vie aux Bruxellois : des quartiers propres, sûrs, avec moins de pollution sonore et visuelle, une ville moins embouteillée et où l'on respire mieux. Cette vision de la ville constitue un terreau propice au développement d'une politique vélo ambitieuse et globale. Ainsi que le GRACQ l'a rappelé au gouvernement : « *Quand on parle de développer le vélo, on pense tout de suite « mobilité » et « travaux publics », deux compétences dont a hérité le ministre Pascal Smet. Mettre en place une réelle politique cycliste ne concerne pourtant pas l'un ou l'autre ministre, mais bien chacun des membres du gouvernement, au travers de leurs compétences respectives* ». Et si le trajet à vélo effectué pour l'occasion était presque anecdotique, c'était surtout un excellent prétexte pour remettre à chacun des membres du gouvernement une liste de mesures adaptées à ses compétences respectives afin de soutenir le développement du vélo en région bruxelloise.

« C'est Pascal qui a la plus grosse ! »

Pour ce premier contact entre les cyclistes et les nouveaux ministres et secrétaires d'État régionaux, l'ambiance était décontractée. Récréative, même : « T'as osé les talons hauts ? », « On se fait un selfie ? » (ce qui tend à prouver que le vélo ne fait pas partie du quotidien de la grosse majorité du gouvernement). La remise des enveloppes contenant les priorités pour chaque membre du gouvernement a donné lieu à quelques blagues potaches, qui ont fait le bonheur des journalistes présents. Et même si l'on peut regretter que certains organes

© T. MERCIER

de presse ont surtout médiatisé la chute malencontreuse d'une des participantes, cet évènement aura néanmoins permis d'attirer l'attention sur une série de demandes contenues dans notre mémorandum : lutte contre le vol, réduction de la pression automobile, meilleure qualité de l'air, formations à la mobilite dans les écoles, ou encore soutien au secteur professionnel du vélo.

Cette mise en selle servira de prélude à des rendez-vous, dont certains ont déjà été programmés (cabinets Fremaut, Smet et Debaets), l'objectif étant de rencontrer l'ensemble des cabinets pour discuter de manière plus approfondie des propositions qui leur ont été soumises à l'occasion de cette mise en selle.

Économie(s) du vélo : les parlementaires wallons à l'écoute

Si l'on investissait dans le vélo en Wallonie une somme équivalente à celle des Pays-Bas, c'est-à-dire 24 €/an par habitant, on pourrait atteindre d'ici 2030 une part modale vélo de 10%, ce qui engendrerait plus d'un milliard d'économies annuelles pour les particuliers et les pouvoirs publics.[1]

Pour en informer les parlementaires wallons, le GRACQ s'est associé à l'Université de Namur afin d'organiser une conférence spéciale un temps de midi. Nos 75 élus ont été invités à prendre un sandwich avec nous et à poser toutes leurs questions sur le fait qu'un euro investi dans le vélo en rapporte déjà quatre actuellement. Et pourrait en rapporter treize avec une politique volontariste d'ici 2030.

Presque tous les partis ont répondu à l'appel, même si certains parlementaires se sont fait représenter en dernière minute par l'un de leurs collaborateurs. Nous leur avions aussi proposé de se rendre à l'Université… à vélo. Peu ont cependant opté pour cette formule (un seul élu, dont on taira la couleur). À la fin de cette mini-conférence, certains nous ont confié leur souhait de creuser la piste du vélo au travers de questions parlementaires. Avec pourquoi pas, comme cela se fait à l'étranger, un groupe vélo inter-parlementaire rassemblant des élus de tous bords ?

Un trio de « Messieurs vélo » fédéraux

Malgré le transfert de certaines compétences au niveau régional, le fédéral a toujours un rôle à jouer au niveau du vélo. Fiscalité, code de la route, SNCB, vol de vélo, recherche… sont quelques-uns des thèmes sur lesquels le fédéral a encore son mot à dire.

En attendant la constitution du nouveau gouvernement fédéral, le GRACQ et le Fietsersbond ont été à la rencontre des « Messieurs vélo » du SPF Mobilité. Car c'est bien par trois messieurs qu'a été remplacée Lieve Vermoere, l'ex-Madame vélo partie à la retraite cette année, dont nous saluons au passage le travail assidu. Cela ne signifie pas, comme vous vous en doutez probablement, que les moyens alloués au vélo ont triplé. Les trois Messieurs vélo – Peter Andries, Laurent Demilie et Karel Hofman – se partageront le poste en fonction d'autres matières dont ils s'occupent, chacun consacrant ainsi une part de son temps aux questions « vélo ».

Cette rencontre a pris la forme d'un échange d'informations très riche. Les deux associations cyclistes ont rappelé leurs demandes prioritaires et une volonté claire de travailler ensemble est ressortie de cette première prise de contact. Les fonctionnaires concernés identifient désormais mieux les besoins et les compétences disponibles dans le mouvement cycliste. Ils se sont engagés à y faire appel autant que nécessaire. On ne peut qu'espérer que cette ouverture et cette ambiance de bonne collaboration trouveront un écho au sein du nouveau gouvernement fédéral.

F. CUIGNET ET L. GOFFINET

© J. KETS

© TANAKAWHO

TMLEUVEN ET LE GRACQ ONT PRÉSENTÉ AUX NOUVEAUX PARLEMENTAIRES WALLONS LES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE SUR L'IMPACT ÉCONOMIQUE DU VÉLO, SELON LESQUELLES LA WALLONIE AURAIT BEAUCOUP À GAGNER À INVESTIR DANS LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO.

1/ Selon une étude menée par TMLeuven et Pro Velo déjà évoquée dans le n°14 du GRACQ Mag. Plus d'info : www.gracq.org/economie

Découverte ⇨

Houten, un éden cycliste ?

Une ville idéale pour les cyclistes, vous en avez rêvé ? Les Pays-Bas l'ont fait ! Conçue à la fin des années '80 selon des principes durables, Houten – petite ville de 30 000 habitants au sud-est d'Utrecht – semble bel et bien s'approcher d'un paradis pour cyclistes ! Ce n'est pas un hasard si elle a été élue en 2008 « ville du vélo » par l'association cycliste néerlandaise Fietsersbond, mais bien le résultat d'une réflexion globale d'aménagement du territoire fondée sur son accessibilité « écomobile ».

La construction de Houten a suivi quelques principes qui lui confèrent sa structure si particulière. La ville a été implantée le long d'une ligne ferroviaire existante, autour d'une nouvelle gare qui en constitue le centre. La zone urbanisée a été strictement délimitée par une ceinture routière elliptique située à environ 1,5 km de la gare. Les logements soutiennent la politique de densité forte, même si celle-ci décroît à mesure que l'on s'éloigne du centre : 50% de la population est ainsi concentrée dans un rayon de 400 m à peine autour de la gare !

Le centre rassemble également les principales activités économiques et les équipements urbains (dont le centre commercial), mais les équipements de proximité (comme les écoles primaires) sont implantés dans les différents quartiers.

HOUTEN A ÉTÉ CONÇUE DE MANIÈRE À FAVORISER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO. SE DÉPLACER À BICYCLETTE EST DEVENU UNE TELLE ÉVIDENCE QUE LA VILLE ENREGISTRE AUJOURD'HUI UNE PART MODALE VÉLO DE 31%.

Priorité aux modes actifs

Bien que tous les quartiers soient accessibles en voiture, le choix a été fait de faciliter autant que possible les déplacements à pied et à vélo. La voie principale cyclo-piétonne est transversale à la ligne ferroviaire et connectée à de nombreuses voies secondaires qui permettent de relier les différents quartiers entre eux (rocades). Les automobilistes, par contre, ne peuvent transiter directement d'un quartier à l'autre et sont obligés d'emprunter la ceinture routière extérieure. Les parkings voitures sont présents dans toute la ville, mais en nombre limité et généralement groupés à une certaine distance des logements.

De ce fait, les déplacements à vélo ou à pied sont plus rapides qu'en voiture, ce qui explique la part modale élevée du vélo à Houten (31%) en regard d'autres villes comparables aux Pays-Bas.

Dans les années 2000, une extension urbaine importante a vu le jour sous la forme d'une ville « jumelle », centrée sur une nouvelle gare (Houten-Castellum) le long de la même ligne ferroviaire. Cette extension forme aujourd'hui un ensemble unique avec l' « ancienne » partie grâce à la connexion des deux ceintures routières. L'activité commerciale de la partie plus ancienne a manifestement été dopée par la nouvelle extension.

Se déplacer à vélo ou à pied est une telle évidence pour tous les habitants que les bus urbains mis en place initialement ont rapidement été supprimés. Des lignes plus récentes assurent cependant la desserte périurbaine et interurbaine, en complément de la desserte ferroviaire.

Des infrastructures cyclables « royales »

Les voies cyclables principales sont de véritables autoroutes pour cyclistes. Celles-ci sont systématiquement prioritaires par rapport aux voiries routières et sont très bien respectées en raison de leur aménagement (surélevé), de leur signalisation, mais aussi de la masse de cyclistes qui y circulent. En dehors du centre-ville, les voies cyclistes parcourent de larges corridors de verdure et de canaux.

De nombreux aménagements prouvent combien le cycliste est prioritaire dans la conception des aménagements, comme ce dispositif ralentisseur destiné aux motocyclettes ou ce franchissement des voies de chemin de fer qui offre un dénivelé plus important pour les véhicules motorisés (afin de permettre le passage des poids lourds) mais un passage plus étroit que le cheminement réservé aux modes actifs.

Des gares « cyclistes bienvenus »

90% des utilisateurs du train se rendent à la gare à pied (44%) ou à vélo (47%). La gare de Houten-Castellum est bordée par un parking vélo de plus de 1 000 places. La gare de Houten est quant à elle située au niveau +1, le rez-de-chaussée étant occupé par un vaste parking vélo comptant pas moins de 4 000 places ! Plusieurs raccords directs assurent la liaison entre le seul quai et le parking vélo. Celui-ci est partiellement organisé sur deux niveaux superposés, directement visible des quais, et éclairé principalement par la lumière naturelle. Il occupe un « vide technique » habilement et utilement mis en valeur à moindre coût. Les deux gares sont équipées de points vélo qui proposent divers services (information, réparation, location…).

Une ombre au tableau

Houten s'est développée en donnant la priorité aux cyclistes… peut-être même au détriment des piétons ! Plutôt que le principe STOP – selon lequel la priorité en matière de mobilité doit être accordée aux piétons (stappers), puis aux cyclistes (trappers), puis aux transports publics (openbaar vervoer) et enfin à la voiture privée (privévervoer) – Houten semble avoir adopté le principe « TSOP ».

Alors que les voies cyclistes principales sont larges, les trottoirs sont beaucoup plus étroits et semblent cloisonnés entre les maisons et des haies épaisses. On est finalement assez loin de l'idée d'une rue conviviale adaptée aux jeux des enfants, d'un espace public que peuvent s'approprier les riverains.

Même constat pour la Grand-Place de Houten, traversée par une « autoroute cycliste » dûment signalisée et marquée au sol. Les piétons sont tenus de céder la priorité aux cyclistes sur ce tronçon, alors que cet espace a davantage vocation à être un espace partagé entre piétons et cyclistes, avec priorité aux premiers, toujours dans l'esprit du principe STOP.

Ce bémol mis à part, ne boudons quand même pas notre plaisir ! Cette ville planifiée comme « ville cycliste » modèle reste assez extraordinaire : ne la ratez pas si vous allez aux Pays-Bas !

P. FRENAY

LES DEUX GARES ENCOURAGENT LARGEMENT L'INTERMODALITÉ « TRAIN + VÉLO », GRÂCE NOTAMMENT À LEURS PARKINGS VÉLO ET À LA PRÉSENCE DE POINTS VÉLO. 47% DES UTILISATEURS DU TRAIN SE RENDENT À LA GARE À VÉLO.

France ⇨

La SNCF poussée par la concurrence

© J-L. ZIMMERMAN

La SNCF le promettait depuis longtemps « pour l'an prochain », c'est désormais chose faite : depuis septembre, l'option « vélo » est désormais disponible sur son site de vente de billets en ligne. Serait-ce l'effet d'une prise de conscience soudaine ? Sur son blog « Isabelle et le vélo », la française Isabelle Lesens ironise : « *Négociations sans fin, engagement du gouvernement via son Plan Mobilités Actives, on ne fera pourtant croire à personne que ce n'est pas cette soudaine concurrence de Capitaine Train qui a tout débloqué.* »

Capitaine Train, c'est une jeune start-up spécialisée dans la vente de billets de train en ligne. Le concept : permettre au client d'acheter ses billets de train le plus simplement et le plus rapidement possible. En mai 2014, Capitaine Train lance la possibilité de réserver des billets « vélo » en ligne, sans avoir à passer par un guichet SNCF. Les commentaires en disent long sur le soulagement des cyclistes à pouvoir enfin bénéficier de ce service : « *Mais... Vous êtes des génies !!!! », « Comment avez-vous réussi ce tour de force alors que la SNCF fait lanterner les cyclistes depuis...pfff...je sais plus, moi ! », « Accessoirement, je ne me prendrai plus d'amende quand un guichetier refuse de me vendre un supplément vélo parce que j'ai acheté mon billet sur internet ! », « La dernière fois que je suis allée au guichet l'employée a carrément refusé de me vendre le billet : « Nous transportons des voyageurs, pas des vélos ! »...*

Si la SNCF a décidé d'emboîter le pas – ce dont les cyclistes se réjouissent – Capitaine Train semble pourtant conserver une longueur d'avance grâce à son site épuré, à sa facilité de réservation et à la flexibilité de son service. Des points que la SNCF doit encore assurément améliorer.

SOURCE : VELOTAF.COM

Lettonie ⇨

La preuve par l'absurde

DES MILITANTS CYCLISTES ONT DÉFILÉ DANS LES RUES DE RIGA SUR DES VÉLOS ÉQUIPÉS D'UNE STRUCTURE EN FORME D'AUTOMOBILE, DÉMONTRANT AINSI LE PEU D'ESPACE QU'OCCUPE UN VÉLO COMPARATIVEMENT À UNE VOITURE.

© A. PAVLOV

Pas plus tard que cet été, des débats houleux ont animé le web à Riga au sujet de pistes cyclables récemment installées, opposant d'une part les automobilistes qui considèrent que ces pistes génèrent les embouteillages et, d'autre part, les cyclistes pour qui ces mêmes pistes constituent une solution aux problèmes de congestion. Un vélo pour transporter une personne est sans conteste, en termes de consommation d'espace et d'énergie, bien plus pertinent qu'une voiture.

Profitant de la journée européenne sans voiture, le 22 septembre dernier, les cyclistes lettons ont apporté la preuve par l'absurde : que se passerait-il si les cyclistes décidaient d'abandonner leur vélo pour se joindre à la masse des automobilistes déjà présents sur les routes ? Une image vaut mieux qu'un long discours : à l'heure de pointe, des cyclistes ont circulé sur des vélos équipés d'une structure colorée en forme de carrosserie. La preuve éclatante que le vélo consomme très peu de place en regard d'une automobile, et que ce ne sont pas les récentes pistes cyclables qui provoquent des embouteillages, mais bien les automobiles elles-mêmes.

Défauts d'aménagement : à qui les signaler ?

© M. BIGOT

En circulant quotidiennement à vélo, vous constatez parfois de petits défauts de voirie : absence de marquages ou marquages effacés, revêtement dégradé, panneaux de signalisation abîmés… Il est toujours pertinent de signaler ces soucis d'aménagement. Le tout est de savoir où et à qui en faire part.

Les plateformes de signalement

Simples et pratiques, les plateformes de signalement redirigent les incidents signalés vers le service compétent, que l'incident en question soit situé sur une voirie régionale ou communale. De plus, vous pouvez observer en ligne le suivi réservé aux différents signalements.

En **région bruxelloise**, une seule adresse, celle de la plateforme Fix My Street : www.fixmystreet.irisnet.be

En **Wallonie**, les problèmes vélos situés sur les communes de Mons, Namur, Tournai et Walhain peuvent être signalés sur Uello : www.uello.be.

Pour les autres communes de Wallonie

Si votre commune n'est pas concernée par Uello, n'hésitez pas à écrire directement aux autorités compétentes.

Pour un problème situé sur une voirie communale, contactez le service mobilité de votre commune (les coordonnées se trouvent sur le site web de l'administration communale). Vous pouvez également transmettre votre réclamation à votre échevin de la Mobilité ou à votre bourgmestre (responsable de la sécurité sur son territoire). Pensez aussi à mettre le groupe local du GRACQ le plus proche en copie de votre courriel.

Pour un problème situé sur une voirie régionale (route numérotée Nxx) : signalez-le à la direction des routes compétente. Vous pouvez aussi adresser une copie de votre réclamation à votre commune (service ou échevin de la Mobilité) qui pourra appuyer votre demande et en assurer le suivi.

Pour plus d'informations, notamment sur les coordonnées utiles, rendez-vous sur www.gracq.org > AGIR > Signaler un problème.

H. MARCHAL

Petits conseils pour vous faire entendre

> Formulez votre demande le plus précisément et le plus courtoisement possible.
> Accompagnez-la, de préférence, d'une photographie et d'une localisation précise.
> Remerciez les acteurs concernés lorsque vos remarques portent leurs fruits.

Des projets vélo en version « XXL »

Les infrastructures cyclables, en comparaison avec les infrastructures routières ou les transports publics, sont indéniablement bon marché. Développer un réseau cyclable de qualité peut donc se faire à un coût tout à fait raisonnable, d'autant plus que le retour sur investissement est généralement élevé. Dès lors, cela justifie parfois de « voir grand », d'investir dans des réalisations cyclables plus ambitieuses, des infrastructures qui prouvent que le vélo est bel et bien un mode de déplacement à part entière. La période de fin d'année étant propice aux souhaits pour l'année à venir, nous vous proposons donc de profiter de ce moment pour rêver à de grands projets vélo, en allant chercher l'inspiration hors de nos frontières.

© SURELARS

© ORF3US

LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES CYCLISTES PERMETTENT DE CONSACRER LE VÉLO EN TANT QUE MODE DE DÉPLACEMENT À PART ENTIÈRE.

Cycle Snake – Copenhague

Copenhague a beau être particulièrement accueillante pour les cyclistes, elle est en quelque sorte le « Poulidor » des villes cyclables[1]. La capitale danoise semble vouée à occuper la seconde marche du podium, derrière l'indétrônable Amsterdam. L'objectif de la ville est pourtant d'être n°1 en 2015, et elle se donne clairement les moyens de ses ambitions.

Dernier-né au panthéon des infrastructures cyclables remarquables : le *Cycle Snake* (*Cykelslangen* en danois, qui désigne également une chambre à air), un pont qui déroule ses 220 mètres de tapis orange au-dessus du port. Plus de cinq millions d'euros ont été investis dans ce projet remarquable, tant d'un point de vue utilitaire qu'architectural.

Cet ouvrage constitue la réponse de Copenhague à un problème de « chaînon manquant ». En 2006, la ville construit une passerelle cyclo-piétonne afin de relier le quartier de Vesterbro à Islands Brygge, sur la rive opposée. Cette passerelle est rapidement adoptée par les cyclistes : on y compte quotidiennement 8000 vélos. Pourtant, l'itinéraire manque d'une véritable jonction qui permette aux cyclistes d'accéder rapidement au pont. Ils doivent soit effectuer un long détour, soit emprunter des escaliers pour gagner la zone du port, dont la vocation récréative s'accommode mal d'un flux important de cyclistes en transit.

Persuadée que ce point noir constitue un réel frein au potentiel cycliste sur cette liaison, la ville opte pour la construction d'une piste cyclable en hauteur, qui serpente au-dessus de la zone portuaire. D'une largeur de quatre mètres, cette piste surélevée bidirectionnelle permet facilement les dépassements et la circulation de vélos de plus larges dimensions (vélos-cargos, vélos avec remorques…) déjà bien présents à Copenhague, et qui ne pourront que se multiplier dans les années à venir. Le *Cycle Snake* permet ainsi de répondre au besoin des cyclistes « utilitaires », tout en libérant l'espace du port pour les piétons et autres promeneurs (cyclistes y compris). Avec ce genre de réalisation, Copenhague semble bien partie pour accéder à la première marche du podium !

1/ Selon le classement réalisé par Copenhagenize. http://copenhagenize.eu/index

Hovenring – Eindhoven

Nous avons déjà évoqué, dans un précédent numéro, l'impressionnant *Hovenring* inauguré aux Pays-Bas en 2012. Ce gigantesque anneau suspendu pour cyclistes déploie ses 72 mètres de diamètre au-dessus d'un carrefour automobile entre Eindhoven, Veldhoven and Meerhoven.

Lorsque les autorités font le constat, en 2008, que le trafic routier excède la capacité du rond-point en place, elles décident de le transformer en carrefour afin de faciliter la gestion des flux de circulation. Ce réaménagement nécessite de repenser la circulation cycliste. Si les autorités souhaitent séparer entièrement les flux cycliste et motorisé, elles rejettent la solution d'un tunnel cycliste, jugé peu sécurisant et peu agréable. Eindhoven réclame en outre un véritable ouvrage d'art, un élément visuel fort qui puisse marquer l'entrée de la ville. C'est la solution du pont suspendu qui est retenue.

En raison de l'emprise disponible et de la nécessité de limiter les pentes pour accéder à l'anneau cycliste, le carrefour automobile est réalisé sous le niveau du rond-point initial. Des travaux lourds qui ne sont pas sans conséquence sur les budgets : le réaménagement aura coûté quelque 20 millions d'euros, dont 6,3 millions pour le seul anneau suspendu. Mais le pari est réussi : l'*Hovenring* a rapidement été adopté par les cyclistes de la région et est parvenu à attirer l'intérêt des architectes et designers du monde entier. Les autorités estiment en outre que l'investissement sera rentabilisé en dix ans seulement !

L'arrivée de l'*Hovenring* a également eu des répercussions inattendues, comme l'explique le Monsieur vélo d'Eindhoven, Bas Braakman : « *On s'attendait à une forte fréquentation de cet axe par les cyclistes. Mais l'Hovenring a également développé une vocation sociale : les gens s'y donnent rendez-vous le matin pour faire la route ensemble à vélo. Et c'est aussi devenu un endroit de jeu pour les enfants.* »

L'*Hovenring* est sans conteste un élément marquant de l'infrastructure d'Eindhoven, mais il est loin de résumer à lui seul la politique cycliste de la ville. Après un ambitieux plan d'actions vélo (2009-2013) et le projet européen CARMA centré sur la communication et le marketing (2010-2012), la ville s'est engagée dans une vision à long terme et intégrale de la mobilité (hiérarchisation des voiries, apaisement du trafic, régularisation du stationnement, politique de « ville compacte »...). Eindhoven ambitionne ainsi d'atteindre une part modale vélo de 35% en 2020, contre 26% actuellement.

Les « arbres à vélo » – Tokyo

Avec plus de 37 millions d'habitants, Tokyo est la zone métropolitaine la plus peuplée au monde. Bien que l'idée de développer un réseau cyclable sûr et confortable soit relativement récente, Tokyo occupe la 12e place dans le classement des villes cyclables. Plus de la moitié des déplacements sont effectués en train, et 18% des navetteurs utilisent le vélo pour se rendre à la gare. On imagine aisément les problèmes de stationnement que cela peut générer, dans une ville où l'espace public est une ressource particulièrement précieuse.

En 2008, Tokyo s'attaque au problème du stationnement vélo à la gare de Kasai en y installant des parkings souterrains entièrement automatisés. Ces énormes puits cylindriques à vélos, aussi appelés « arbres à vélo », permettent de stationner un nombre important de vélos – chaque unité peut stocker 180 bicyclettes – tout en dégageant de l'espace en surface, notamment pour les piétons.

CHACUNE DE CES RÉALISATIONS CONSTITUE UNE RÉPONSE À UN PROBLÈME VÉLO PARTICULIER. LEUR EFFICACITÉ TIENT CEPENDANT MOINS À LEUR ENVERGURE QU'AU FAIT QU'ELLES S'INSCRIVENT DANS UN PROJET VÉLO PLUS GLOBAL ET COHÉRENT.

© OLEMISWEBS

Le dépôt et la reprise du vélo s'effectuent à partir d'un kiosque de surface. Pour parquer son vélo, l'utilisateur doit simplement insérer la roue avant dans l'interstice prévu à cet effet. Le dispositif automatique prend alors le vélo en charge et le stocke à l'intérieur du puits, à l'abri des voleurs, des actes de vandalisme ou des intempéries. L'utilisateur récupère son vélo par la même voie et tout aussi simplement, en une vingtaine de secondes.

Les 36 « arbres à vélos » installés à la gare de Kasai représentent 6 500 emplacements qui se sont ajoutés aux 3000 emplacements déjà existants. L'installation a coûté 44 millions d'euros, auxquels il faut ajouter des coûts de main-d'œuvre et de maintenance (non précisés mais jugés « élevés »). Mais l'aménagement a sans aucun doute répondu à un réel besoin : à peine trois mois après son lancement, le dispositif atteignait déjà 90% de sa capacité, uniquement avec les abonnés !

Cet exemple, sans conteste le plus impressionnant en termes de capacité, est cependant loin d'être unique : on recense au Japon plus de 85 dispositifs de ce type, dans des gares mais également dans des quartiers fort fréquentés.

Le remonte-pente cycliste – Trondheim

La ville norvégienne de Trondheim évoque quelque chose dans votre esprit ? C'est probablement grâce à son remonte-pente pour vélo. En 1992, la ville souhaite résoudre un point noir majeur de son réseau cyclable : une forte dénivellation entre le centre et les quartiers périphériques. Plusieurs solutions sont envisagées : transport des vélos dans les bus, vélo à assistance électrique, parking vélo aux arrêts de bus combiné à un système de vélos gratuits dans le centre… C'est finalement celle du remonte-pente vélo qui est retenue en priorité. Les autorités voient dans cette technologie une manière d'attirer l'attention, une motivation supplémentaire à se déplacer à vélo à Trondheim… et un argument touristique.

Le prototype de remonte-pente – remplacé il y a un an à peine par une version améliorée – voit le jour un an plus tard : il mesure 130 m et permet de franchir une côte de 20 %. Entre 1993 et 2000, le nombre de cyclistes connaît un bond de 150 % : si le remonte-pente ne peut pas être considéré comme l'unique facteur de cette progression, une enquête menée à l'époque a révélé que 20 % des utilisateurs employaient davantage leur vélo pour leurs déplacements depuis sa mise en service.

L'installation de ce dispositif unique au monde aura réclamé un investissement d'un peu moins de 300 000 $. L'utilisation – au départ gratuite – a été rendue payante à partir de 1997 : dès cette année-là, la vente de cartes annuelles a généré un revenu de 90 000 $. Précisons en outre que Trondheim a instauré, entre 1991 et 2005, un système de péage urbain dont une part des revenus (16 %) a servi au financement du réseau et des infrastructures cyclables de la région.

On pourrait encore citer beaucoup d'exemples, mais ces quelques projets le démontrent clairement : le vélo peut devenir un mode de déplacement à part entière si on le considère comme tel, en lui allouant de réels moyens plutôt que de réfléchir « à la marge ». Il est alors possible d'envisager des solutions créatives aux problèmes qui se posent, des solutions qui transcendent les barrières et les transforment, au final, en opportunités.

On ne peut manquer de remarquer que toutes les villes citées en exemple affichent une part modale considérable, qui justifie probablement d'autant plus les investissements réalisés dans le vélo. Mais si ces projets s'avèrent pertinents, ce n'est pas tant parce que les cyclistes sont déjà nombreux dans ces villes que parce qu'ils s'inscrivent dans un projet vélo plus global et cohérent. Une réalisation majeure, aussi importante soit-elle, ne peut remplacer à elle seule une véritable politique cycliste. À cet égard, le tunnel « mode doux » à Lyon illustre les limites d'un projet « opportuniste ».

© POMA GROUP

LE REMONTE-PENTE CYCLISTE DE TRONDHEIM EST UTILE AUX CYCLISTES LOCAUX, MAIS CONSTITUE AUSSI UN ARGUMENT TOURISTIQUE POUR LA VILLE. LE SUCCÈS DU PREMIER PROTOTYPE A CONDUIT À SON RENOUVELLEMENT EN 2013.

© MILJØPAKKEN

Lors de l'inauguration du nouveau modèle, en juin 2013.

Le tunnel de la Croix-Rousse – Lyon

La Croix-Rousse constitue une barrière naturelle pour la circulation des cyclistes lyonnais. Ceux-ci réclamaient de longue date l'ouverture aux vélos du tunnel automobile reliant les quais du Rhône aux quais de la Saône. Suite à l'incendie du tunnel du Mont Blanc, les autorités lyonnaises sont contraintes de creuser un second tube parallèle au tunnel principal afin de se conformer aux nouvelles normes de sécurité. Elles en profitent pour faire de ce tube un tunnel « modes doux », ouvert en décembre 2013 et dont l'aménagement aura coûté 22 millions d'euros (soit 9% du budget global de rénovation).

© HEY TIFFANY!

Mais le projet souffre d'un manque d'orientation claire et montre rapidement ses limites après son inauguration en grande pompe, lors de la Fête des Lumières. Afin d'atténuer le côté anxiogène de la traversée du tunnel (1763 mètres, soit une dizaine de minutes à vélo et ½ heure à pied), Lyon a en effet prévu des animations lumineuses et sonores. Sacrifiant le côté fonctionnel à l'artistique, l'éclairage a été réduit au minimum afin d'assurer un meilleur rendu des projections lumineuses sur les parois. À cette visibilité réduite s'ajoutent la séparation minimaliste des différents modes et la largeur insuffisante du trottoir piéton. La confusion entre vocations utilitaire (les usagers souhaitant rallier rapidement l'autre côté de la colline) et récréative (les promeneurs flânant au milieu des projections) génère des conflits entre usagers… Cinq mois après l'ouverture du tunnel « modes doux », on comptabilise huit accidents, dont un grave.

Vers un mieux

Les autorités sont contraintes de prendre des mesures : meilleur éclairage, modulation des horaires de projections (hors heures de pointe), limitation de la vitesse à 25 km/h. Les conflits semblent s'estomper, d'autant que les piétons sont désormais moins nombreux à circuler dans le tunnel : « *L'effet de nouveauté, qui a attiré de nombreux badauds, diminue progressivement*, constate Nicolas Igersheim, de l'association La Ville à Vélo. *Et rares sont les piétons qui utilisent le tunnel pour les déplacements utilitaires*. » Ces piétons préfèrent utiliser le bus (fonctionnant au diesel) qui circule… lui aussi dans ce tunnel réservé aux « modes doux » ! Bien que les autorités planchent sur la mise en service de bus électriques, l'association espère qu'ils seront à terme rapatriés dans le tunnel motorisé afin d'assurer une réallocation plus juste de l'espace entre les cyclistes, dont le nombre va croissant, et les piétons.

Autre problème relevé par Nicolas Igersheim, la fermeture du tunnel entre 0h30 et 5h. « *La rive droite de la Saône a une vie nocturne importante, cette fermeture est donc difficilement compréhensible. La surveillance y est pourtant active 24h/24 et le tunnel motorisé est ouvert, lui, sans interruption*. »

Lyon souffre toujours d'un manque de cohérence dans sa politique cycliste (ce qui se traduit par une part modale vélo avoisinant les 2,5%), mais l'association cycliste constate néanmoins de nets progrès. « *Deux autres aménagements majeurs ont vu le jour en même temps que le tunnel « mode doux », et des liaisons cyclables assez satisfaisantes ont été réalisées. On assiste actuellement à un décollage du nombre de cyclistes par rapport à l'année précédente. Le phénomène est comparable à ce qui s'est passé en 2005 lors du lancement du système de vélos en libre-service Vélo'v.* » Alors, bientôt le bout du tunnel pour les cyclistes lyonnais ?

F. CUIGNET

© Y M

LE MANQUE D'ORIENTATION CLAIRE DU PROJET « MODES DOUX » DE LA CROIX-ROUSSE A CONDUIT À DES CHOIX CONTESTABLES DONT LE RÉSULTAT S'AVÈRE PEU SATISFAISANT. GRÂCE À L'ACTION DES MILITANTS CYCLISTES LOCAUX, LA SITUATION S'EST NÉANMOINS AMÉLIORÉE.

Un support pour votre *smartphone*

Aujourd'hui, de plus en plus de cyclistes utilisent des applications de navigation GPS pour *smartphone* comme alternatives aux GPS.

Mais attention : il est interdit au cycliste, comme à n'importe quel conducteur, de faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main, sauf s'il est à l'arrêt ou en stationnement. Et vous vous rendrez vite compte qu'il est inconfortable de s'arrêter fréquemment pour consulter votre smartphone. La solution (qui ne vous dispense toutefois pas d'être vigilant lorsque vous pédalez) : le support à adapter au guidon de votre vélo. Vous trouverez facilement en magasin ou sur Internet, des supports compatibles avec les modèles de *smartphones* les plus populaires. Il existe aussi des fixations universelles.

Quels critères prendre en compte lors de l'achat ?

Premièrement, choisissez un support qui protègera correctement votre portable. Il existe en effet des supports résistants aux chocs, à la poussière et à l'eau. Ensuite, veillez à ce que la face avant transparente ne nuise pas à la visibilité ni à la navigation GPS. En général, l'écran tactile peut toujours être utilisé lorsqu'il est dans la coque. L'idéal est de trouver une fixation qui permette d'orienter facilement votre appareil : cela vous garantit une meilleure lisibilité et vous permet de prendre plus facilement des photos ou des vidéos. Au niveau du prix, un support vélo pour *smartphone* coûte entre 15 et 25 € : une alternative beaucoup plus économique que l'achat d'un GPS pour vélo.

Attention aux freins !

L'hiver ne doit pas vous freiner dans vos déplacements à vélo mais soyez bien attentifs à vos freins ! Quand les températures baissent, le vélo souffre. Il est conseillé de lubrifier régulièrement et généreusement tous les composants de votre vélo afin d'en améliorer la performance et de réduire les risques de gel et de corrosion. En effet, si votre vélo est stocké à l'extérieur ou dans un endroit froid, le système de freinage risque de geler. Pour éviter ce problème, introduisez un peu de lubrifiant dans les gaines de freins.

Autres petits conseils : vérifiez toujours que les freins fonctionnent correctement avant de démarrer et, sur sol glissant, privilégiez le freinage arrière. Profitez également de l'arrivée de l'hiver pour réviser entièrement votre vélo. Par temps froid, il faut effectivement être aussi vigilant aux moyeux, au pédalier ou encore au jeu de direction... Prenez donc rendez-vous chez votre vélociste.

Quand selle et cadenas ne font plus qu'un

Seatylock, c'est la première et unique selle qui se transforme facilement en antivol pour votre vélo. Voilà de quoi offrir un nouveau confort aux cyclistes. En effet, grâce à ce produit inédit, plus besoin de porter un lourd et encombrant cadenas, plus de risque de l'oublier chez soi... Bonne nouvelle : cet accessoire est compatible avec tous les cadres de vélos standard.

www.seatylock.com

À la conquête du monde à vélo avec RiderState

RiderState, c'est LE « social game » des cyclistes qui fait de votre ville votre nouveau terrain de jeu ! Il vous invite à conquérir votre quartier, votre ville, le monde à vélo. Cette application *smartphone* – imaginée par une start-up espagnole – vous propose à la fois un objectif commun – conquérir le plus grand territoire possible à vélo – mais aussi un objectif individuel – surpasser vos concurrents (les « Riders ») en conquérant un maximum de zones. Plus vous circulez dans une zone, plus vos chances d'en devenir le « Conquérant » augmentent.

À vos *smartphones* !

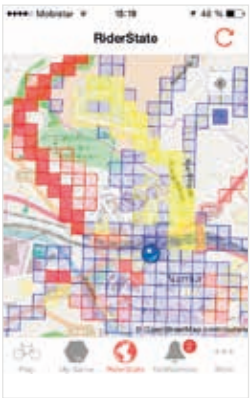
Commencez par télécharger gratuitement l'application RiderState sur votre téléphone et créez-vous un profil. Enclenchez alors l'application et roulez, roulez, roulez… Vos déplacements sont géolocalisés et reproduits sur une carte. Une fois votre trajet terminé, l'application vous montre les terres que vous venez de conquérir. Vous avez en outre accès à toute une série de statistiques sur vos déplacements et d'informations sur votre classement.

Votre carte se colore petit à petit :
> en bleu, les zones où vous êtes le seul cycliste à avoir circulé ;
> en jaune, les zones dans lesquelles vous êtes le Conquérant ;
> en rouge, les zones sous contrôle d'autres Riders.

Bien plus qu'un jeu !

Sous ses dehors ludiques, la motivation première de ce nouveau « social game » est bien de modifier nos habitudes de mobilité en favorisant les déplacements à vélo. Pour Cesar Martin, co-fondateur de *RiderState*, le vélo est une solution simple pour des problèmes complexes tels que la mobilité dans les villes, la qualité de vie et le changement climatique et ses conséquences. « *En 2050, 75 % de la population mondiale vivra en ville. La bicyclette pourrait être la solution pour absorber la majeure partie de la croissance des déplacements urbains.* » Cesar Martin se montre d'ailleurs très optimiste : « *On constate déjà une nette augmentation de l'usage du vélo dans le monde. Pour la première fois depuis 1950, le nombre de ventes de bicyclettes dépasse celui des voitures en Europe. En outre, quatre vélos sont vendus chaque seconde sur la planète.* » RiderState a donc un grand potentiel : « *Chaque membre aide à démontrer que le vélo peut changer le monde. Notre motivation est de parcourir toutes les villes du monde à vélo et nous pensons que c'est réalisable.* » RiderState s'est exporté jusqu'à présent dans une cinquantaine de pays. La carte du monde se colore petit à petit …

H. MARCHAL



LANCÉ EN AVRIL 2014 EN ESPAGNE, RIDER SATE A CONQUIS LES CYCLISTES DANS PLUS DE CINQUANTE PAYS.

© F. TRINIDAD

Kiss & RiderState

Bonjour, je suis Hélène, toute première « Rider » namuroise. Cela fait quelques mois que je me connecte à *RiderState* presque à chaque fois que j'enfourche mon vélo. Et mine de rien, cela change mon quotidien. Je me surprends à faire de longs détours et à rouler dans des coins qui me sont inconnus.

Depuis que mon collègue s'y est mis, c'est encore plus prenant. Souvent, nous comparons nos conquêtes et il est fréquent qu'on se pique – l'un l'autre – des territoires. La compétition est rude ! À Namur, nous avons aussi un grand concurrent : « Paulus ». Mais qui est ce « Paulus » qui gagne tant de terrain à Namur ? « Paulus », si tu lis ce magazine, contacte-moi pour qu'on puisse « rider » ensemble. Sais-tu qu'il est aussi possible de faire des alliances sur *RiderState* ? On s'associe ?

HÉLÈNE : MARCHAL.HLN@GMAIL.COM

Tout sur le vélo au féminin

Faites-vous partie de ces nombreux fans du magazine numérique « Elles font du vélo » ? Pour celles et ceux qui ne le connaissent pas encore, il s'agit du premier magazine francophone se consacrant entièrement aux pratiques « vélo » vues sous le prisme de la féminité. Partons à la rencontre de Muriel Vandermeulen, initiatrice du projet.

ELLES FONT DU VÉLO

LE MAGAZINE ÉLECTRONIQUE FÉMININ « ELLES FONT DU VÉLO » S'ADRESSE À TOUTES LES CYCLISTES, QUE LEUR PRATIQUE DU VÉLO SOIT UTILITAIRE, SPORTIVE OU DE LOISIR. BOURRÉ D'INFORMATIONS ET DE CONSEILS UTILES, SON OBJECTIF EST D'ENCOURAGER ENCORE PLUS DE FEMMES À ENFOURCHER UN DEUX-ROUES.

À qui s'adresse principalement votre magazine ?

« Elles font du vélo » s'adresse à la mère de famille qui se demande quel premier vélo acheter à son chérubin et à la femme enceinte qui s'interroge sur les risques de pratiquer le vélo pendant la grossesse. C'est aussi un magazine pour la cyclotouriste seule ou accompagnée, qui veut découvrir de nouvelles contrées et se sentir inspirée, accompagnée dans son aventure. Ou encore la cinquantenaire en mal de temps pour soi, qui se cherche un loisir et une source de bien-être… Ou la cyclosportive. Et bien sûr la citadine, la cycliste urbaine, hipster, branchée ou cadre qui cherche un vélo électrique ou des vêtements adaptés au mode vélo-boulot…

Pourquoi avoir lancé ce projet ? Quelles sont vos motivations ?

Je fais du vélo depuis vingt ans et je suis frappée de constater l'hégémonie masculine sur ce deux-roues : que ce soit dans le sport, les offres de voyages, les lignes de vêtements… De nombreuses femmes pratiquent le vélo, je me demande donc pourquoi il n'y a pas plus d'impulsions féminines dans la sphère de la petite reine. Il suffit de lire les portraits de cyclistes dans notre magazine pour apprécier ces retours d'expériences riches, ces élans de partage. Je suis convaincue (et notre étude stratégique l'a démontré) que les femmes seraient encore plus nombreuses à pratiquer le vélo si elles étaient représentées. Derrière ce projet, il y a cette conviction que le vélo est rassembleur. C'est un moyen de transport, un sport, un loisir et c'est aussi, surtout, un incroyable instrument de cohésion sociale, de partage et de solidarité.

© AMSTERDAMIZED

Avez-vous de chouettes retours de vos lecteurs et lectrices ?

Excellents ! Nous sommes mêmes étonnées : quatre mois à peine après le lancement, nous avons une forte communauté (plus de 3 600 fans sur Facebook, 7 000 visites mensuelles sur notre site…). Mais ce n'est pas tant la quantité qui nous surprend et nous encourage, c'est aussi la qualité des interactions : les commentaires des internautes nous permettent souvent de procurer des compléments d'information à nos articles, les courriels de plus en plus nombreux des cyclistes de tout acabit qui nous suggèrent de traiter tel ou tel sujet… C'est une très belle récompense, et cela nous motive.

Quelles sont vos ambitions futures pour ce projet ?

Précisément : faciliter la/les pratique(s) du vélo, être un maillon dans la chaîne du vélo écolo, du vélo responsable, du vélo familial, amical, sportif, touristique… Concrètement, d'ici fin 2014, nous allons développer des sondages et enquêtes pour mieux cerner et prédire les choix et besoins des femmes cyclistes. Nous allons aussi, dès 2015, inviter des créateurs, designers, annonceurs mais aussi organisations publiques et autres instances, à communiquer sur leurs projets. Enfin, nous voulons également laisser la part belle au plaisir : mode, tendances, récits, diététiques, *coaching*, etc. seront à l'honneur également. Et nous remercions aussi, déjà, les ambassadrices qui ont accepté de nous accompagner dans cette aventure et ce partage. Bref, un beau programme en perspective pour célébrer la petite reine.

H. MARCHAL

Le vélo, c'est comme une blague nulle…

… la chute ne fait jamais rigoler.

© C. ROGERS

À l'église

Comment s'appelle l'aumônier des cyclistes ?
L'Abbé Canne, voyons !

M. et Mme…

M. et Mme Pourfaireduvélo ont trois fils. Comment s'appellent-ils ?
Ivan, Sam, Otto car Ivansamottopourfaireduvélo (il vend sa moto pour faire du vélo)

Qui est-ce ?

D'un vélo, elle saute parfois.
Y travailler n'a rien de passionnant.
En or, on la porte.
Qu'est-ce ?
Une chaîne

Histoire de fou !

Deux fous se promènent à vélo. L'un d'eux s'arrête brusquement, sort un couteau de sa poche et crève ses deux pneus. L'autre lui demande :
– Que fais-tu ?
– Ma selle était trop haute.
L'autre inverse alors son guidon et sa selle. Son copain lui dit :
– Que fais-tu ?
– Je fais demi-tour car je ne roule pas avec un fou !

Vélo et fiançailles

Un petit garçon questionne son grand-père :
– Dis papy, ça veut dire quoi « être fiancé » ?
– Heu … c'est comme recevoir un vélo à la Saint-Nicolas et devoir attendre Noël pour pouvoir rouler dessus.
– Tu dois attendre pendant tout ce temps ?
Le grand-père lui répond alors, le sourire aux lèvres :
– Oui, c'est très difficile d'être patient. Mais tu peux déjà jouer avec la sonnette si tu veux.

© E. LONG

© G. BALDING

© G. GILL

Où as-tu trouvé ce vélo ?

Deux étudiants marchent le long de leur campus lorsque l'un des deux dit à l'autre, admiratif :
– Où as-tu trouvé ce beau vélo ?
Le second lui répond :
– Oh, je marchais tranquillement hier et j'ai croisé une super nana à vélo. Elle s'est arrêtée devant moi, a posé son vélo, s'est déshabillée entièrement et m'a dit : « Prends ce que tu veux ».
Le premier opine et lui dit :
– Tu as raison, les vêtements auraient certainement été trop petits pour toi.

Fier garçon !

C'est l'histoire d'un petit garçon qui vient d'avoir un nouveau vélo et qui veut tout de suite l'essayer.
– Maman, regarde, je roule à une main.
Plus tard…
– Maman, je roule sans les mains.
Et encore plus tard…
– Maman je roule sans les dents !

© B. TOME

Gâtez vos ami-e-s pour Noël !

NOTRE ASSOCIATION FONCTIONNE GRÂCE À L'INVESTISSEMENT ACTIF DE SES MEMBRES BÉNÉVOLES, MAIS AUSSI GRÂCE À VOTRE GÉNÉROSITÉ ! LES COTISATIONS, LES DONS ET LES LEGS SONT TROIS MANIÈRES DIFFÉRENTES, MAIS TOUT AUSSI UTILES, DE SOUTENIR LA CAUSE CYCLISTE.

À la recherche d'un cadeau original pour les fêtes de fin d'année ? Pensez à la carte-cadeau du GRACQ ! Avec cette carte, vous offrez une affiliation d'une année au GRACQ. Elle comprend :

> une assurance en protection juridique « spécial cycliste » ;
> des réductions chez nos partenaires (vélocistes, Maisons des Cyclistes, Cambio...) ;
> une formation à la conduite du vélo en ville (Vélo-Trafic) ;
> une chasuble aux couleurs du GRACQ ;
> l'abonnement au magazine GRACQ Mag.

Mais plus encore, c'est une manière de soutenir activement notre action en faveur des cyclistes et d'œuvrer à une meilleure prise en compte du vélo !

Comment vous procurer votre carte-cadeau ?

> Rendez-vous dans une Maison des Cyclistes ou complétez le formulaire en ligne sur : **www.gracq.org/noel**.
> Effectuez le paiement de 25 €.
> Vous recevrez une carte contenant un petit cadeau à accrocher à votre sapin.
> Il/elle recevra son colis de bienvenue dans sa boîte aux lettres dans le courant du mois de janvier.

info@gracq.org – 02 502 61 30

© IMAGES MONEY

Un geste, le GRACQ fait le reste !

Nous profitons de cette fin d'année pour lancer un appel à votre générosité. Grâce aux cotisations, aux dons et aux legs, le GRACQ devient moins dépendant des pouvoirs subsidiants et inscrit donc son action dans la durée. Mais l'association n'est pas la seule à bénéficier de votre geste...

Le don est déductible fiscalement

Tout don à notre association est déductible à partir de 40 € par an : vous pouvez donc déduire le montant du don de votre revenu imposable net (vous recevez une attestation fiscale à joindre à votre déclaration d'impôt). La réduction d'impôt s'élève à environ 45 % du montant versé. Le don vous coûte donc en réalité beaucoup moins que ce que vous aurez versé à notre association, et vous soutenez par la même occasion une cause qui vous est... chère !

www.gracq.org/don

Le GRACQ comme légataire

Autre possibilité pour encourager l'action du GRACQ, inscrire l'association dans votre testament. Bon à savoir : notre association bénéficie de droits de succession réduits (12,5% en Région de Bruxelles-Capitale et 7% en Wallonie).

Si vous n'avez pas d'héritiers directs et que vous souhaitez léguer une somme à des amis ou des parents éloignés, ceux-ci paieront des droits de succession très élevés. En partageant votre legs avec le GRACQ, **vous permettez à chaque partie d'obtenir plus !** En effet, notre association prendra en charge l'entièreté des droits de succession tout en gardant un solde positif, et l'autre partie recevra une somme plus élevée que si elle était seule légataire. Si vous avez des héritiers directs, ceux-ci bénéficient d'une part légale de votre héritage. Le solde peut toutefois être attribué à l'association dont vous soutenez l'action. Enfin, si vous n'avez personne à qui léguer votre fortune – si modeste soit-elle – il est également possible pour vous de désigner le GRACQ en tant que légataire universel.

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

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

CARTE DE MEMBRE

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Date de validité : voir verso

Agenda ➪

velofollies
Kortrijk Xpo www.velofollies.be
16 - 18 JAN 2015

Salon Velofollies 16,17 & 18 janvier 2015 ➪

Les 16, 17, et 18 janvier, vous avez rendez-vous au Kortrijk Xpo à Courtrai pour Velofollies ! Velofollies est non seulement devenu le plus grand salon cycliste du Benelux, mais aussi le plus varié. Vous pouvez y admirer et tester l'offre complète qui existe dans le monde cycliste : du BMX et du VTT au vélo de course en passant par le vélo urbain et le vélo électrique. Cette offre est complétée par une vaste gamme d'accessoires, de vêtements, ainsi que de nombreuses idées de randonnées et une multitude de conseils donnés par de véritables spécialistes. En plus de ces nouvelles tendances, le salon propose également toute une série d'activités, telles que des cafés-débats, des défilés de mode, des présentations d'équipe et une piste d'essai pour le vélo électrique.

ⓘ **www.velofollies.be**

Concours « Tous à vélo » ➪

Dessin, poésie, photo, vidéo… Lâchez-vous pour le concours « Francophones, tous à vélo ». Exprimez vos rêves, vos visions sur le thème : « Quelle place pour le vélo dans votre vie et dans votre pays ».

Via ce grand concours s'adressant aux 77 pays composant le monde de la francophonie, l'association bordelaise Vélophonie souhaite mobiliser et fédérer divers acteurs, créer de nouvelles synergies et démontrer toute la richesse et la diversité des cultures vélo francophones.

Sur la base des meilleures contributions au concours, l'association élaborera un « manifeste des cultures vélo francophones ». Sous forme d'exposition et de livres, ces outils de communication pédagogiques et militants permettront de croiser les regards d'une façon innovante sur la thématique vélo. Ce manifeste, véritable invitation à partager les expériences, incitera à la réflexion et au débat et s'adressera tant au grand public qu'aux décideurs.

Un processus de sensibilisation démarrera dès le printemps 2015 durant le colloque international Velo-city 2015 (Nantes, France, du 2 au 5 juin 2015) puis au 2e Forum mondial de la langue française (Liège, Belgique, du 20 au 23 juillet 2015).

Intéressé-e ? Envoyez donc vos chefs-d'œuvre **avant le 28 février 2015.**

ⓘ **www.velophonie.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

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)

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	Alexandra Jimenez	T 02 502 61 30
Régionale wallonne	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
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 Dehaye	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 Bâja	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

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
Fontaine-l'Évêque	Nicolas Ziolkowski	T 0474 41 29 15
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	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaudfontaine	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
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 Huy : *huy@gracq.org*).

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Éditeur responsable : Bernard Dehaye – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X