

GRACQ *mag*

Brabant wallon ⇒
**Une chance pour
un RER vélo ?**
p.3

Bruxelles ⇒
**Ministres pressés,
cyclistes renversés**
p.11

Infrastructures ⇒
**Un toit pour
mon vélo**
p.14

Pêle-mêle ⇒
**Dites-le avec votre
sac à dos**
p.20





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.

PRÉSIDENTE

Hélène Moureau

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

Diane Auchapt : mag@gracq.org

NOS SOUTIENS



Wallonie



RÉGION DE
BRUXELLES-
CAPITALE



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.

ESPACE MEMBRE

gracq.org/extranet

Identifiant : **membre**

Mot de passe : **cyclophile**

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

Édito ⇒

Ça sent bon la rentrée !



A lors, amoureux du vélo, bien profité de l'été pour grignoter un RAVeL en famille ou dévorer un tracé EuroVelo entre amis ? C'est sûr, se laisser guider par son vélo dans une ambiance estivale est idéal pour se ressourcer et aborder la rentrée de façon dynamique et positive.

Comme vous le savez, notre Conseil d'Administration (CA) a récemment fait peau neuve et compte maintenant quatre administrateurs. Peu de temps après la constitution de cette nouvelle équipe, un appel a été lancé pour compléter le groupe afin de tendre vers un CA aux compétences complémentaires, un équilibre géographique et une parité de genre. Cet appel a été bien suivi et cinq candidats administrateurs nous ont rejoints autour de la table : des jeunes bruxellois-es motivé-e-s, la tête pleine d'idées pour faire avancer la politique cyclable vers un mieux. Bref, c'est sous le signe du renouveau et de l'optimisme que le GRACQ aborde sa rentrée.

Par ailleurs, ce numéro présente notre prochaine campagne qui porte sur le stationnement de longue durée. C'est en effet un enjeu capital dans la politique cyclable. Vols, encombrement, parcage du vélo en appartement... la palette de problèmes est large. Ce qui est sûr, c'est que l'offre de stationnement est loin d'être proportionnelle à la demande. L'objectif de cette campagne est donc d'obtenir des dispositifs de longue durée en plus grande quantité et de meilleure qualité.

Septembre, c'est aussi l'assemblée générale de novembre qui se profile à l'horizon, elle aura lieu le 26 novembre. Elle sera l'occasion, d'une part de rencontrer les potentiel-le-s futur-e-s administrateurs-trices et d'autre part de présenter les conclusions de deux groupes de travail portant sur la modification du Règlement d'Ordre Intérieur de notre association et sur les finances des locales. Un rendez-vous à ne pas manquer.

Et parce qu'un dessin vaut souvent mieux qu'un long discours, vous constaterez une petite nouveauté dans ce GRACQ Mag : l'apparition d'une BD spécialement créée pour notre association. Waw !

Bonne lecture !

SIMON TRICOT – ADMINISTRATEUR



Association ⇒

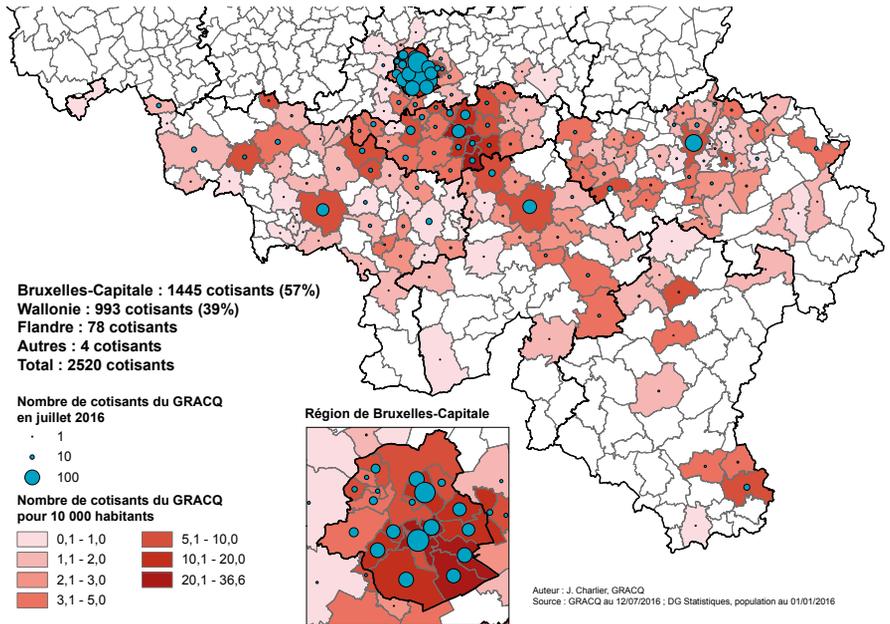
Des maillons en plus

Pour la première fois au GRACQ, une campagne “recrutement” a été lancée. Durant le mois de juin, tous les membres se sont activés partout en Belgique pour recruter... de nouveaux membres ! Motivés par le slogan “rejoins-nous, toi aussi deviens un maillon du mouvement cycliste”, mais aussi par les nombreux lots à gagner, ce sont quasiment 300 nouveaux membres qui nous ont rejoints du 6 au 30 juin. Besoin d'un point de repère ? C'est environ dix fois plus qu'un mois lambda, un sacré apport de forces vives !

Alors bienvenue à tous nos nouveaux membres qui nous soutiennent, et merci à ceux qui sont là depuis longtemps. Assemblons les maillons que nous sommes, et continuons de porter la cause des cyclistes. ●

D. AUCHAPT

Répartition des Gracquistes (juillet 2016)



Brabant wallon ⇒

RER à l'arrêt : une chance pour le vélo ?



C'est en fait presque la totalité du trajet entre Mont-Saint-Guibert et Watermael-Boitsfort qui pourrait être parcourue facilement à vélo, moyennant quelques petits aménagements. Il existe aussi quelques tronçons utilisables à vélo entre Nivelles et Bruxelles, mais on ne trouve pas de continuité semblable à celle de la ligne 161. Enfin, un reportage diffusé par la RTBF le 15 juin a achevé de médiatiser l'idée d'un “RER vélo”.

Si cette idée a reçu le soutien de la Province du Brabant wallon, de quelques échevins et du ministre bruxellois de la Mobilité, cet enthousiasme n'est hélas pas partagé par le ministre fédéral de la Mobilité, ni par le ministre wallon des Travaux Publics.

Leur première crainte est d'assurer la sécurité des lieux, pas tant pour les cyclistes mais surtout pour éviter que n'importe qui aille traverser à pied les voies de chemin de fer. Une clôture de 20 km serait donc à poser pour séparer rails et piste cyclable. D'autre part, les travaux pour le RER pourraient reprendre avant 2024. Si ceux-ci sont imminents, il faudra trouver une solution de rechange en dehors du tracé du RER.

Vous voulez soutenir le projet ? Signez notre pétition en ligne, qui totalise déjà plus de 4 000 signataires : www.gracq.org/petitionRER ●

L. GOFFINET

Profitant d'une grève en mai dernier à la SNCB, des cyclistes se sont risqués à emprunter les voiries de service du chantier RER entre La Hulpe et Groenendael. Ils y ont trouvé des tronçons asphaltés de bonne qualité, rapides, séparés du trafic, qui constituent un itinéraire alternatif appréciable par rapport aux routes brabançonnaises fort vallonnées.



Charleroi & Liège ⇒

Le vélo, partout et pour tous



C'est le nom donné à cette exposition itinérante mise en place par le Service Public de Wallonie (SPW). Son objectif ? "Combattre les préjugés qui collent encore aujourd'hui à l'image du vélo". Elle fut à Charleroi du 30 mai au 29 juillet et se déroule à Liège depuis le 16 août, et ce jusqu'au 7 octobre.

En amont, le GRACQ a été consulté pour la réalisation de l'exposition et y a contribué activement. L'ensemble des panneaux concernant le vélo au quotidien ont été

revus, complétés et parfois corrigés. Notre matériel de stand a été mis à disposition de l'exposition ainsi qu'une version adaptée de notre quiz en ligne "as-tu la vélo-attitude ?". Pendant les expositions, ce sont les locales du GRACQ Charleroi et du GRACQ Liège qui ont pris le relais. Ce fut l'occasion de profiter d'un public local et curieux pour organiser des événements vélo et donner plus de visibilité au GRACQ.

Et si vous n'avez pas le temps de vous rendre à Liège avant le 7 octobre, pas de panique, des dates sont déjà en train d'être programmées ailleurs en Wallonie pour 2017 !



Michel Meuter, coordinateur de l'expo.

La fête du vélo carolo

À Charleroi, une fête du vélo a été organisée le 9 juillet. C'est au centre de la ville, quelque peu désertée par le premier week-end estival, que ce sont déroulées les activités proposées par le SPW, l'ASBL MOBILesem et les acteurs wallons du domaine cycliste.

Au programme, un atelier de marquage et d'entretien vélo, la possibilité d'essayer des vélos électriques, des animations par l'ASBL Circomédie et des balades à vélo encadrées par les bénévoles du GRACQ. Une vingtaine de cyclistes participèrent à la balade du matin ainsi qu'à celle de l'après-midi. Il y avait une majorité de Carolos, mais aussi des gens de Havré et même de Bastogne ! De l'avis de tous, ce furent de belles et sympathiques balades relevées par la présence nécessaire et chaleureuse des bénévoles du GRACQ Charleroi.

J.-V. VANDE VONDER

Mons ⇒

Atteindre les conseillers communaux : c'est fait



En septembre 2015, la locale de Mons s'est fixé comme objectif de développer sa communication pour mieux se faire connaître auprès de ses concitoyens et de ses élus. Pour cela elle a rédigé et fait publier un dépliant qui reprend toutes ses actions et ses objectifs.

Après une campagne de distribution de ce dépliant par l'intermédiaire des vélocistes de l'entité, il fallait encore toucher les conseillers communaux, les échevins et surtout le bourgmestre.

Voilà qui est fait ! Le 30 mai 2016, munis de pancartes reprenant les quatre thèmes de leurs revendications, les bénévoles de du GRACQ Mons ont attendu de pied ferme les échevins et les conseillers de la ville de Mons qui se rendaient au conseil communal. Le bon Dieu est montois (et surtout cycliste), parce que la pluie qui n'avait cessé de tomber s'est arrêtée le temps de cette action ! Cette manifestation fut bien sûr également l'occasion d'échanges et d'explications avec les élus.

Elle a aussi permis de leur rappeler que les cyclistes de Mons sont des contribuables qui ont droit au même respect que les autres usagers de l'espace public.

Le message, relayé par la presse locale, est-il bien passé ? L'avenir nous le dira, mais quoiqu'il en soit, le GRACQ Mons est bien déterminé à continuer la diffusion de ses revendications pour de meilleurs aménagements cyclables par sa feuille électronique qu'elle diffuse le plus largement possible auprès de ses membres et sympathisants de l'entité de Mons.

L. TOUSSAINT

Ath ⇒

Les (més)aventures d'un vélo rose



POINT BESOIN D'ATTENDRE UNE ÉTERNITÉ POUR CONNAÎTRE UNE NOUVELLE PÉRIPÉTIE. UNE SEMAINE PLUS TARD : ILS ONT OSÉ SECTIONNER LA MOITIÉ DES RAYONS DE MES ROUES.

Le 5 mai, je suis signé par les festivaliers de Sortilèges. Je passe ma première nuit, sans souci, fixé à un des râteliers de la Grand-Place. Le 6 mai, je déménage vers la rue de France, placette du car. Hélas, on veut me chasser ! Un nouveau commerçant qui s'installera bientôt près de mon lieu de repos, n'en n'a que pour l'automobile et tente de faire disparaître les arceaux qui me supportent. Heureusement, une autre commerçante proche, qui vend du thé, me soutient.

Le 7 mai, vers trois heures du matin, une bande urbaine peu respectueuse brise mon cadenas et m'emporte. Un de leurs membres tente même de m'enfourcher. Cela coince, ma chaîne avait été zinguée, aucune souplesse pour pédaler. Qu'importe, il se procure, je ne sais où, de la graisse très noire, il l'étale sur mon système de transmission, non sans laisser quelques grosses taches sur ma nouvelle robe, quel potache ! Il roule, pas longtemps, ma roue arrière n'était pas fixée à fond, elle sort de son axe et c'est le blocage. Le couard m'abandonne lâchement rue du Mouton. Mais les membres du GRACQ veillent et me retrouvent vers 17 heures. Je suis conduit à la maison des Géants. Laurent et ses amis m'offrent le logement sécurisé jusqu'au mardi. Je serai remis en état, et comme j'ai du caractère, je reviendrai rue de France, cette fois avec un cadenas digne de ce nom. Ce n'est que le début de mes aventures...

Point besoin d'attendre une éternité pour connaître une nouvelle péripétie. Une semaine plus tard, à peine retapé, épisode plus navrant : ils ont osé sectionner la moitié des rayons de mes roues ! Mon nouveau cadenas rose, mes câbles, mes tringles de garde-boue... tout cela à l'aide d'une pince-monseigneur, paraît-il. Le monde est comme cela, il faut faire avec, mieux vaut en rire qu'en pleurer... sans abdiquer, désolé pour Monseigneur !

Alors plutôt que d'alimenter la rubrique des faits divers du GRACQ Mag, je préfère communiquer à propos de ce à quoi je suis destiné : promouvoir la pratique du vélo et éduquer !

Quel bonheur en cette fin de mois de juin, j'ai été très honoré d'accueillir de jeunes enfants anglais, allemands et belges. Ces derniers, en compagnie de leurs parents, s'étaient donné rendez-vous à Ath, rue d'Angleterre. De l'école, ils ont rejoint à vélo le cimetière d'Irchonwelz. À deux kilomètres seulement, mais quels tragiques kilomètres pour le soldat cycliste Sullivan, un des héros le plus malheureux de la Grande Guerre. Après quatre ans sur le front, ce Britannique fut tué à moins de 24 heures de l'Armistice. Amis du GRACQ, serez-vous avec nous pour le centième anniversaire de ce tragique évènement du 11 novembre 1918 ?

Avec sympathie, le vélo rose.

C. DUPRET



Lors de la journée Vélo-Amitié-Souvenir du 24 juin.



Wallonie picarde ⇒

Une balade inter-locales



© WAPINATURE BE - C. CARDON

Les points-nœuds en Wallonie picarde.

Lors de la journée des locales d'octobre 2015 à Charleroi, les locales d'une même région ont été invitées à travailler en petits groupes afin de faire connaissance et de réfléchir à des actions communes à mettre en place. Moment très convivial qui a débouché sur l'organisation d'une "balade des locales WAPI".

Pourquoi une balade ?

En Wallonie picarde (WAPI), l'Agence Intercommunale de Développement (IDeTA) a installé un réseau de points-nœuds. Celui-ci s'étend de Mouscron à Enghien et permet bien des balades. Sur le terrain, on constate parfois que des balises sont dégradées. Il semble que le système des points-nœuds ne soit pas compris par bon nombre de personnes. D'où l'idée d'organiser une balade des locales WAPI qui utiliserait les points-nœuds et qui en ferait la promotion ! Concrètement, chaque locale partira de sa ville afin de rejoindre un point de

rencontre commun pour casser la croûte ensemble. Les itinéraires – vous l'aurez compris – utiliseront les points-nœuds.

Nous avons choisi Orroir, un petit village au pied du Mont de l'Enclus comme point de rencontre. Ce sont les locales de Mouscron et d'Ath qui auront le plus de kilomètres. Mais tout le monde sait que les kilomètres ne leur font pas peur ! Et petite cerise sur le gâteau : les locales de Leuze et d'Ath ont prévu un tronçon commun afin de pouvoir faire route ensemble. ●

C. DELCROIX

Huy ⇒

Une carte postale, pour présenter la locale !

À Huy, nous voulons donner de la visibilité à notre locale. C'est pour cela que nous avons développé cette carte postale, c'est notre "carte de visite". Facilement manipulable, transportable, distribuable, elle s'envoie, se glisse dans un livre et surtout, reprend l'essentiel des informations concernant la locale en quelques lignes.

Mais comment avons-nous procédé ? Il s'agissait alors de concevoir un bel objet, une carte qui attire le regard, qui intrigue. Mais il fallait également garder l'objectif d'une information lue en quelques secondes... Un beau défi.

Nous sommes allés prendre quelques photos de notre vélo sur les bords de Meuse à Huy, avec comme arrière-plan, le pont Baudouin, la collégiale de Huy et le Fort. La ville de Huy est sans aucun doute reconnaissable. Il fallait suggérer le déplacement sur un chemin adapté et sécurisé, donner l'idée plus ou moins précise d'un milieu urbain mais sans rentrer dans la conception d'une carte postale touristique.

Au verso, nous avons repris les informations importantes avec une courte description du travail de la locale. Les blocs de textes sont disposés sur des aplats aux couleurs du GRACQ. Enfin, nous n'avons pas oublié le logo, les informations légales, la date et... une petite vignette-photo pour l'emplacement du timbre !



Le projet a été validé par l'ensemble des membres de la locale et la diffusion s'effectue principalement lors de nos activités (comptages, rencontres, stands, opérations éclairage, balades...). La carte est aussi disponible sur simple demande via le site internet de la locale. ●

G. JAMAR

ⓘ <http://huy.gracq.org>

Bruxelles-Ville ⇒

#Wake Up Els



Dans le centre de Bruxelles, depuis l'introduction du plan de circulation et du piétonnier il y a un an, de nombreux ajustements ont été effectués pour faciliter les déplacements... en voiture, et parfois au détriment des cyclistes. Obstacles sur les pistes cyclables, suppression d'itinéraire cyclable, aménagements dangereux... Les modifications décidées par la Ville ne tiennent aucunement compte des cyclistes, et les propositions des associations cyclistes sont restées pour la plupart lettre morte.

EN QUELQUES JOURS DE NOMBREUX CYCLISTES ONT AINSI POSTÉ DES PHOTOS REPRÉSENTANT DES SITUATIONS ABERRANTES POUR LA MOBILITÉ ACTIVE À BRUXELLES-VILLE.



Parce qu'un plan de circulation ne se résume pas à faciliter les déplacements en voiture, qu'encourager les déplacements à vélo profite à tous et que les cyclistes sont fatigués d'attendre des mesures concrètes qui n'arrivent pas : nous avons lancé le hashtag #WakeUpEls et la campagne qui l'accompagne. L'échevine de la Mobilité de Bruxelles-Ville, Els Ampe, est connue pour être réactive sur les réseaux sociaux, c'est donc par les réseaux sociaux que nous avons voulu l'interpeller.

En quelques jours, de nombreux cyclistes ont ainsi posté des photos représentant des situations aberrantes pour la mobilité active à Bruxelles-Ville. Suite au succès de la campagne, BRUZZ un média néerlandophone bruxellois a relayé la campagne qui est arrivée aux oreilles de l'échevine. Celle-ci s'est empressée de répondre par voie de presse en affirmant qu'elle faisait "déjà beaucoup pour les cyclistes". Inutile de souligner que cela ne nous a pas entièrement convaincu...

Si toi aussi tu te retrouves confronté à une situation burlesque, ahurissante ou tout simplement incompréhensible, prends-en une photo et poste-la ! ♦

A. JIMENEZ

📍 www.gracq.org/wakeupels

Belgique ⇒

L'union fait la force



Je me demandais pourquoi les cyclistes quotidiens ne collaborent pas avec les cyclotouristes pour promouvoir le vélo comme moyen de déplacement. Après tout, nous sommes confrontés aux mêmes dangers et bien que nous n'utilisions pas toujours notre bécane de la même façon, les routes sont les mêmes pour tous.

L'idée était latente, jusqu'à ce que J.-P. Jacobs (Rebecq) me fasse part des contacts qu'il a pris avec la FFBC dont il est membre, et avec l'aide de laquelle il aimerait sensibiliser les cyclistes à des gestes respectueux de l'environnement et les automobilistes au respect du cycliste. Son Conseil d'Administration a réagi positivement à ces idées et s'est dit demandeur de rencontrer le GRACQ. Ainsi, j'ai rencontré M. Defrise, administrateur à la FFBC et membre du GRACQ Mouscron, pour réfléchir ensemble à une collaboration éventuelle.

Mais d'abord, qu'est-ce que la FFBC ? La Fédération Francophone Belge du Cyclotourisme et du VTT promeut la pratique sportive du vélo hors compétition mais organise aussi des randonnées familiales entre autres par les points jaunes qu'elle gère et développe. La FFBC est composée de 8 650 membres qui bénéficient d'une assurance pour leur trajet à vélo.

Alors, pourquoi collaborer ? Le GRACQ et les cyclotouristes francophones représentent 13 500 membres. Aussi un lobby bien ciblé au nom des deux associations aura plus d'impact que des actions séparées. Les domaines cibles seront sans doute la sécurité du cycliste par la prévention : sensibilisation du cycliste et des autres usagers, amélioration du code de la route et de la qualité des routes.

Le fonctionnement de la collaboration doit encore être défini, mais c'est de bon augure pour la suite ! ♦

H. MOUREAU

J.-P. JACOBS, W. DEFRISE



Uccle ⇒

Mobilité, les irréductibles

À Uccle, royaume de l'automobile et espace naturel de reproduction des 4x4 et malgré une politique de mobilité digne du pétrolitique inférieur (le vingtième siècle), un quartier d'irréductibles résiste encore et toujours face au non-changement imposé par la majorité.



Les rues étroites et résidentielles du Coq, des Moutons et du Château d'eau dont la pression automobile est peu soutenable aux heures de pointe.



LE QUARTIER REÇOIT DES SUBSIDES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE DE 250 000 €. MAIS RIEN NE CHANGE, LA COMMUNE CAMPE TOUJOURS SUR SES POSITIONS DU TOUT À LA VOITURE.

Le quartier en question se compose de trois rues (Château d'Eau, Coq et Moutons) qui forment un triangle. Des rues qui subissent quotidiennement une insupportable et inadmissible agression automobile. Pourtant avant 1981, la rue du Château d'Eau était pavée et le quartier était un havre de paix. Malgré l'opposition des habitants, la rue fut dépavée, transformant ainsi ce quartier résidentiel en annexe du Ring et itinéraire bis pour tous les navetteurs.

Le dur combat des habitants avait dès lors commencé. À la mi-2007, une étude est commanditée par les autorités communales dans le cadre du plan communal de mobilité. Des sens uniques ont été installés, ainsi qu'une chicane limitant fortement le trafic de transit. Mais suite à un puissant lobby pro-voiture, cette chicane fut supprimée en deux mois. Que diantre, à Uccle, le trafic de transit est plus important que la santé et le bien-être de ses habitants !

N'oubliant jamais que l'union fait la force, les irréductibles habitants créent en 2009 l'ASBL OXY 15 "Mon quartier, ma vie". Il s'agit de quinze rues comprises entre quatre grands axes. En 2010, le quartier est reconnu "quartier durable" suite à un appel à projets initié par le Ministère de l'Environnement. En 2012, les habitants répondent au projet "Toolbox mobilité" dont le but est de promouvoir la mobilité douce. Ils souhaitent l'aménagement des deux ICR (Itinéraires Cyclables Régionaux) qui y

passent. Le quartier reçoit des subsides de la Région de Bruxelles-Capitale de 250 000 euros. Mais rien ne change, la commune campe toujours sur ses positions du tout à la voiture.

En 2014, les ICR passent enfin en commission de concertation, les habitants du quartier et les cyclistes du GRACQ y portent un regard rempli d'espoir mais aussi critique. Ils proposent des modifications qui seront retenues, mais les élections régionales changent la donne. Autre majorité, autre ministre de la Mobilité, autres projets. Le ministre ne jure que par les pistes cyclables séparées, les ICR se retrouvent coincés dans un SUL administratif où la lenteur est érigée en valeur. Et telle sœur Anne, le quartier ne voit rien venir.

Or malgré l'urgence climatique, malgré les objectifs de la Région en termes de mobilité, malgré l'agression permanente de la santé des habitants, la commune préfère toujours laisser libre cours à l'automobile.

Aujourd'hui, le quartier est entré dans la démarche "Smart City" qui vise à une réduction globale de l'empreinte écologique du quartier : consommation d'énergie, diminution des déchets, et évidemment mobilité douce. En ce sens, le quartier demande de finaliser les ICR, que la commune a acceptés, de transformer les rues résidentielles en rues cyclables, de créer une place à un croisement dangereux, d'interdire le trafic de transit, de réduire l'agression automobile, d'aménager des parkings vélo, ainsi que des box vélo et enfin, de réserver des emplacements pour voitures électriques partagées. La lutte continue et les habitants ne baisseront jamais les bras. Leur potion magique, c'est l'amour de la vie, de leur quartier, de leurs enfants. Et face à ça, l'empire de bagnolie n'a aucune chance. ●

T. WYNSDAU



Remises des Brevets du Cycliste



Arlon



Wavre



Les autorités communales d'Arlon portant les gilets fluo du GRACQ !

Arlon ⇒ Un apprentissage de base

Le 28 juin 2016, la ville d'Arlon a confirmé son visage *bike friendly*. 150 pré-ados ont enfourché leur vélo pour se retrouver sur la place Léopold, le cœur battant de la ville, où des activités ludiques les attendaient. Ils pouvaient répondre au quiz *code de la route vélo* (merci au GRACQ Nivelles, Braine-l'Alleud et Waterloo pour cette réalisation), au jeu de connaissance des panneaux, au jeu *memory* cycliste et s'essayer à un circuit agilité avec slalom, dos d'âne et demi-tour.

À 11h, les 150 cyclistes, encadrés par Pro Velo, les enseignants et les bénévoles du GRACQ, ont paradé dans la ville selon

le trajet du Brevet du Cycliste qu'ils avaient réussi préalablement. Merci à elle, la police était postée à chaque carrefour.

De retour sur la place, les autorités communales ont remis les brevets aux lauréats. Le GRACQ Arlon a eu beaucoup de plaisir de voir les gilets fluo du GRACQ portés par le bourgmestre M. Magnus, l'échevin de l'Enseignement M. Triffaux et l'échevin de la Mobilité M. Balon. Nous sommes ravis de leur soutien à l'apprentissage des déplacements cyclistes qui est un apprentissage de base dans l'éducation au même titre que lire, écrire, calculer, nager ou conduire...

La fête du Brevet du Cycliste de l'an prochain est déjà fixée au 26 juin 2017. Il s'agira d'un vrai jeu de piste à vélo au travers de la ville ! Bienvenue aux amateurs.

Merci à tous ceux qui ont permis de relever le défi et d'en faire une réussite : onze bénévoles, deux employés de Pro Velo, de nombreux enseignants, les policiers, les directeurs d'école et les membres du Collège communal enclins aux changements.

H. NAGODA

Wavre ⇒ Une grande première

Le 10 juin 2016, grande première à Wavre : 391 élèves de 5^e primaire de toutes les écoles de Wavre ont convergé à vélo vers l'hôtel de ville pour s'y voir remettre leur brevet du cycliste.

En 2007, avec le soutien de la Wallonie, de la Commune et de la Police, cinq écoles adhèrent au projet mené par Pro Velo. En 2011, ce sont toutes les écoles de la ville qui y prennent part. En 2013, vu l'insuffisance de parents bénévoles au sein des écoles, Pro Velo fait appel au GRACQ Wavre pour participer à l'encadrement des élèves lors des formations et à leur évaluation lors des passages du brevet.

C'est ainsi que six Gracquistes bénévoles ont presté cette année-là pas moins de 160 heures.

Au terme de chaque année scolaire, les élèves sont invités à se rendre à l'hôtel de ville pour y recevoir leur brevet. Précédemment, ils s'y rendaient soit à pied pour les plus proches, soit en voiture, soit en bus... Pour la saison 2015-2016, le GRACQ Wavre a proposé d'organiser ces déplacements à vélo, pour conforter les enfants dans l'idée que le vélo fait partie de la mobilité de tous les jours. Rapidement, l'échevine de l'Instruction publique, Mme Monfils, la Police, et toutes les directions d'écoles adoptèrent le projet.

Le commissaire de la police fédérale Olivier Quisquater, présentateur de l'émission télévisée "Contact", rehaussa la cérémonie de sa présence. L'humoriste Jacques Albert et Max l'alligator, son partenaire, firent passer un bon moment de détente aux enfants, qui reçurent ensuite leur brevet.

Un grand merci aux huit membres de la locale qui n'hésitèrent pas à consacrer quelques heures de leur temps à accompagner les enfants.

G. MARTENS



Anniversaire ⇒

Chemins du Rail a 20 ans, souvenirs de Francis Hubin



FRANCIS HUBIN :
"COMME ON A VU
QU'ON POUVAIT FAIRE
PRESSION SUR LE
POLITIQUE, ON S'EST
DIT QU'ON ALLAIT
UTILISER LES MÉDIAS
POUR QUE LE MONDE
POLITIQUE BOUGE."



© R. RECOULET

L'ASBL *Chemins du Rail* est fondée en 1996 à Namur, un an après les premiers arrêtés octroyant des crédits pour l'aménagement d'une voie verte dans le cadre du réseau RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes). Son objectif n'a pas fondamentalement changé depuis : "promouvoir la préservation et la mise en valeur des anciennes lignes ferroviaires et vicinales ainsi que leur transformation en voies vertes pour tous les usagers non motorisés. Elle prône aussi la sauvegarde du patrimoine ferroviaire et de tous les éléments qui rappellent l'exploitation passée".

En 1993, un réalisateur de la RTBF, Gilbert Perrin, sort un livre, *Chemins de Traverses* qui décrit ses balades à travers les lignes désaffectées. Il s'interroge sur le devenir de ce patrimoine. À la même époque, Francis Hubin, cadre chez Colruyt et membre de la Jeune Chambre Économique du pays de Herve, fait le même constat. Ce qu'il raconte est un exemple qui doit nous encourager à ne jamais baisser les bras.

"La ligne 38 (Chênée-Plombières) était à l'abandon. Des études sur son devenir avaient été réalisées, mais rien ne bougeait. Alors, on s'est dit qu'on pourrait chiffrer les travaux à faire et sortir une brochure sur l'avenir de la ligne. Il y a avait plusieurs projets : un train touristique, déferrier, une piste cyclable. On a organisé un week-end de sensibilisation pour faire prendre conscience aux gens de l'intérêt de cette ligne. Il y a eu des balades avec un guide nature. Mais notre étude a rejoint les autres dans un tiroir. Comme j'aime le concret, je me suis demandé pourquoi ne pas passer à l'action et solliciter toutes les bonnes volontés venues au week-end de sensibilisation. On a cerné ce qu'il fallait faire : enlever les immondices, couper les

arbres, dessoucher, curer les fossés... Les gens ont suivi. On a trouvé du matériel et on a organisé une première journée d'entretien. Aucune commune n'a voulu aider. Mais après le succès de la première journée, une ou deux ont changé d'avis et des ouvriers communaux sont venus pour une deuxième journée. Comme on a vu qu'on pouvait faire pression sur le politique, on s'est dit qu'on allait utiliser les médias pour que le monde politique bouge. Ce qui fut le cas, même si les politiques étaient étonnés du fait que nous n'avions aucun intérêt, ni privé, ni politique, ni financier dans l'opération. Ça les déconcertait. Et heureusement, le secteur privé nous a donné un coup de pouce pour concrétiser le projet."

Gilbert Perrin se promène un jour sur la ligne 38 et voit les travaux réalisés. Il contacte Francis Hubin et, avec d'autres, ils créent *Chemins du Rail* pour fédérer le même genre d'initiatives positives.

Vingt ans plus tard, alors que Francis Hubin est aujourd'hui le régisseur du Beau Vélo de RAVeL, son message n'a pas changé : "J'ai travaillé 19 ans chez Colruyt. Ça laisse des traces. La philosophie de Colruyt est : plutôt que faire faire, autant le faire soi-même. Ce que le Wallon doit comprendre, c'est qu'il a prise sur le politique. Le politique ne fera que suivre. On a prise sur notre devenir, il faut qu'on prenne ce devenir en main."

Quant à l'avenir de *Chemins du Rail*, Francis le voit à présent surtout dans l'habillage du RAVeL. "*Chemins du Rail* devrait pouvoir fédérer des initiatives privées le long du RAVeL en ayant le pouvoir économique derrière lui".

Chemins du Rail a beaucoup évolué en 20 ans et sa mission est donc loin d'être terminée. ●

G. WATHELET

Ministres pressés et cyclistes renversés

Dans la matinée du 27 mai, deux cyclistes ont été renversés par des ouvertures de portière imprévues. Si on peut parler de “hasard”, Maggie De Block et Alexander De Croo auraient mieux fait de jeter un œil derrière eux avant d’ouvrir la porte de leur voiture le long d’une piste cyclable. Coïncidence, ou non, les deux cyclistes renversés sont des cyclistes membres du GRACQ. Témoignages d’une expérience dont ils se seraient passés.



Le lieu de l'accident (rue Ducale).



François G.



Pierre D.

Pouvez-vous nous raconter ce qu’il s’est passé ce matin-là ?

Je roulais pour me rendre à mon travail. J’arrive au carrefour et n’ai pas le temps de voir une voiture s’arrêter devant moi, une porte s’ouvrir vivement et heurter mon guidon ; me faisant tomber. Je suis un peu sonné par le choc. Je me relève et j’identifie une douleur à la cheville, mais l’essentiel semble aller. Sur ce, je veux prendre note de la plaque de mon “agresseur”, sans trop voir à qui j’ai affaire.

Je roulais sur ma piste cyclable, le long de l’aile gauche du parlement. Ce n’est pas l’entrée principale, mais les ministres se parquent en double file là pour donner des interviews. Je roule et une portière s’ouvre et vient taper sur mon doigt. Je chute sur les plots avec le doigt qui saigne abondamment et une grosse frayeur.

Quelle a été la réaction du/de la ministre ?

“Je suis vraiment désolée”. Ce à quoi je réponds un peu furieux : “mais c’est une piste cyclable ici !”. La dame m’a donné son numéro en me demandant si je n’avais pas mal. C’est alors que je l’ai reconnue : “mais vous êtes quelqu’un de connu !”, “Oui, oui, je suis Maggie De Block la ministre de la Santé” me répond-elle. C’est là que j’ai réalisé qu’il y avait des caméras tout autour.

De Croo sort de sa voiture, je ne le reconnais pas. Il me présente ses excuses et prend le temps de relever mon vélo. Mon doigt continue de saigner, on me demande si j’ai besoin d’une ambulance. Je réponds que c’est inutile, mais je me fais tout de même escorter à l’intérieur par Didier Reynders (sans le reconnaître non plus !).

L’incident a-t-il eu des suites ? Si oui, lesquelles ?

Le soir en revenant de mon travail, j’ai senti que ma cheville avait gonflé et je suis allé voir mon médecin qui a diagnostiqué une entorse. Du côté du vélo, je vois avec mon vélociste pour réparer la roue arrière, le dérailleur, ainsi que le frein avant sur lequel a frappé la portière.

Une dame s’est occupée de moi, elle a pris mes coordonnées et m’a rappelé deux fois pour être sûre que tout allait bien. Mon vélo n’a pas été abîmé. C’est mon doigt qui présente le plus de séquelles, après plusieurs semaines il est encore douloureux et noir...

Cet accident a été médiatisé comme une “coïncidence malheureuse”, qu’en pensez-vous ?

La piste cyclable est très exposée à l’arrivée des voitures ministérielles qui viennent s’y garer en toute impunité...

Ça n’a pas servi de leçon ! Ils continuent de se parquer de la même manière sauf que les plots en plastique ont été remplacés par des plots en béton. L’infrastructure ne suffit pas en soi, il faut sensibiliser !

Un dernier mot ?

La ministre a été très correcte et m’a assurée que son assureur suivrait ce dossier de près. Si j’avais été moins sonné, j’aurais plus activé mon militantisme GRACQ pour montrer comment les voitures ministérielles ne respectent pas toujours les voies cyclables et leurs usagers.

Il a appelé pour s’excuser, mais je constate que les comportements n’ont pas changé. Cela fait dix ans que je me déplace à vélo et j’ai une conduite responsable. J’ai vécu dans plein de villes sans accident, et depuis que je suis à Bruxelles, c’est déjà le deuxième...



Ixelles ⇒

Découvrir les alternatives locales, à vélo



Samedi 28 mai, 13h30, place de Londres : nous voici prêts à pédaler dans Ixelles. La balade à vélo organisée l'année dernière par *Ixelles en Transition* et le GRACQ Ixelles avait rencontré un franc succès. Nous avons donc décidé de rééditer l'expérience cette année. Au programme du tour à vélo cette année : les coopératives Contrebande et BelgoMarkt (alimentation, restauration), le marché gratuit de la place Flagey, la Givebox de l'avenue de la Couronne, les potagers Ernotte et de l'ULB, le SEL Ixelles et, pour terminer par un apéro, le Centre Communautaire flamand Elzenhof (*repair café*, potager, marché gratuit). L'objectif de cette activité est de découvrir quelles sont les alternatives qui existent à Ixelles concernant la mobilité, l'alimentation, l'économie, la gestion des déchets, etc.

Nos coups de pédale nous ont donc d'abord menés à proximité immédiate de la place de Londres, au BelgoMarkt, magasin constitué en coopérative et proposant une gamme de plus en plus étoffée de produits en provenance directe des producteurs. En route pour la place Fernand Cocq, où nous sommes accueillis par l'un des responsables de la coopérative Les Evadés. Son domaine d'activité : l'alimentation. On y trouve un bar-restaurant et un magasin.

De la place Fernand Cocq, une longue descente bienvenue vers la place Sainte-Croix, à côté de la place Flagey et de son marché du samedi, pour y découvrir le Marché gratuit, ou *Gratifieria*. Il s'agit d'une brocante où tout est gratuit ! C'est donc une démarche qui vise à réduire nos déchets, et aussi un geste d'échange, de solidarité. Ce marché gratuit se fait en collaboration avec la dégustation du Bon Sens, une table d'hôte improvisée sur la base des produits invendus de fin de marché.

Après la descente, une longue montée nous amène au parc Bucholtz pour y écouter Natacha nous expliquer ce qu'est le SEL Ouverture : il s'agit d'un service d'échanges local, destiné à faciliter les échanges citoyens (échange de biens et de services). Et Natacha nous parle aussi de *Bucholtz en transition* une association de fait qui regroupe tous les citoyens motivés par les actions de développement durable dans le quartier.

Nous n'en avons pas fini avec les côtes, Ixelles se révélant très vallonnée, et nous nous rendons aux confins de la commune, à la limite avec Watermael-Boitsfort, pour y découvrir le Potager Ernotte. Les potagers sont situés sur un site consacré depuis des siècles à la culture maraîchère : un espace créateur d'équilibre et d'entraide, un îlot vert à préserver.

La balade se termine par... une descente, bien sûr, pour l'Elzenhof, centre flamand. L'occasion de se reposer après cette sortie cycliste de plus de trois heures et d'écouter Stéphanie, active dans *Ixelles en Transition*. Elle nous parle de *Pixels1050*, un espace public, une plate-forme d'informations locales créée pour et par les habitants de la commune. *Pixels1050* est donc un journal participatif, pluriel et dynamique, qui vit sur le web mais pas uniquement.

Rendez-vous est pris pour une prochaine balade Alter-XL-Tour !

Liens, contacts et infos complètes sur les lieux cités dans l'article : <http://ixelles.gracq.org>

J.-J. ENGELS

ixtransition.wordpress.com



NATACHA NOUS EXPLIQUE CE QU'EST LE SEL OUVERTURE : IL S'AGIT D'UN SERVICE D'ÉCHANGES LOCAL, DESTINÉ À FACILITER LES ÉCHANGES CITOYENS.



Canada ⇒

Un mètre, c'est le minimum



La vidéo comptabilise plus d'un million de vues.



Dans la province de l'Ontario, une nouvelle loi est d'application depuis septembre 2015 : les automobilistes doivent laisser un minimum de un mètre de distance entre leur véhicule et les cyclistes qu'ils doublent. Contrevenir à cette loi peut coûter cher : une amende de 110 \$ canadiens (environ 76 €) et deux points retirés au permis. Mais parce qu'à Ottawa on sait que ce qui change les comportements, ce ne sont pas unique-

ment des amendes, une grande campagne de sensibilisation a été menée. Comment ? Grâce à un petit gadget qui mesure la distance entre le vélo et l'automobiliste : dès que la distance latérale est inférieure à un mètre, il bip.

À la fin juin, des policiers ont fait une démonstration sur une rue importante d'Ottawa (la *Somerset Street West*) afin d'informer les automobilistes de la mise en

application de cette nouvelle loi mais aussi pour les sensibiliser à respecter ce mètre de distance. L'objectif ici n'était pas de verbaliser, uniquement de prévenir. L'action a d'ailleurs été filmée pour en faire un court spot qui a connu un succès ambivalent sur les réseaux sociaux. En effet, de nombreux automobilistes ont crié au scandale sur la dureté de la loi à leur encontre alors que les cyclistes "ne respectent jamais le code de la route et ne sont pas sanctionnés" (extrait d'un commentaire).

La route est donc encore longue avant que cyclistes et automobilistes partagent la route dans le respect mutuel. Il est évident que tous sont soumis au code de la route de la même manière. On appréciera malgré tout, l'effort de la ville d'Ottawa pour tenter de sensibiliser les usagers de la route à partager la chaussée. Une expérience à tenter chez nous ?

📺 Voir la vidéo : www.facebook.com/CBCOttawa/videos/ et cherchez *One-metre reader* ●

Chili ⇒

Bienvenue au forum mondial du vélo



En avril dernier se tenait le cinquième *Foro Mundial de la Bicicleta* (Forum mondial du vélo) à Santiago, au Chili. Cette rencontre annuelle constitue le plus grand événement citoyen en faveur du vélo organisé en Amérique latine. Il réunit les citoyens, les décideurs et les porteurs de projets actifs dans le domaine de la mobilité cycliste. Cette édition portait le slogan "Énergie Humaine. Pouvoir citoyen".

En 2011, un fou du volant fonçait volontairement dans un peloton de cyclistes réunis pour une masse critique à Porto Alegre. L'indignation provoquée par ce sordide fait divers a poussé les citoyens cyclistes à organiser ce qui deviendra le *Foro Mundial*. Le vélo devient motif de rencontre et de débats et s'envisage comme levier de changements.

Le développement du vélo dans les villes latino-américaines est en plein essor, depuis quelques années les kilomètres de pistes cyclables se dessinent, les vélos en libre-service colorent les métropoles et la culture vélo prend son envol. Les politiques cyclables se dotent de guides et de normes afin de viser la qualité des nouveaux aménagements.

Ce forum a la particularité de réunir une belle variété de la faune cycliste. Situé entre le grand formalisme des *Velo-city* et la douce bohème des *Vélorutions Universelles*, tous les amoureux du vélo y trouvent leur compte.

Dans ces grandes métropoles marquées par des inégalités sociales fortes, les militants ajoutent la question de *ciclo-inclusion* à leurs revendications. L'espace public doit être partagé de manière socialement équitable et la qualité de vie apportée par le vélo doit atteindre également les populations les moins aisées.

Rendez-vous à Mexico pour l'édition de 2017 ! ●

A. JIMENEZ



Un toit pour mon vélo

Utiliser un vélo est un moyen efficace de se déplacer, bon pour la santé et peu coûteux. Cependant, il peut s'avérer onéreux si vous vous le faites voler à répétition ou si les conditions climatiques l'abîment. En effet, lorsque vous ne chevauchez pas votre bicyclette pour une longue durée, il est primordial de la stationner dans un lieu protégé des intempéries et des potentiels voleurs. Au travail ou chez soi, qu'existe-t-il comme dispositifs de stationnement de "longue durée" et comment en obtenir ?



Un abri vélo sécurisé à Saint Priest (France).

Stationner son vélo sur son lieu de travail

Heureux sont les employés qui viennent à vélo sur leur lieu de travail. Pourtant, les entreprises qui proposent un stationnement de qualité sont encore trop peu nombreuses.

Pas tous logés à la même enseigne

Il n'existe pas de statistiques exhaustives sur ce qui est offert par les employeurs belges à leurs employés cyclistes. Dans l'enquête 2014 du Service Public Fédéral Mobilité (SPF Mobilité) menée auprès des entreprises employant plus de 100 personnes, il est simplement mentionné que 82 % des travailleurs bruxellois et 58 % des travailleurs wallons disposent d'un "abri couvert à vélo" mis à leur disposition par leur employeur. Le bon score bruxellois s'explique par les "Plans de Déplacements d'Entreprises" de la Région. Celles-ci sont en effet tenues d'avoir un certain nombre d'emplacements couverts pour les vélos, qui ne peut être inférieur à 20 % du nombre d'emplacements pour véhicules motorisés.

Disposer d'un parking couvert pour son vélo c'est bien, mais la garantie de ne pas se le faire voler est indispensable pour le travailleur. À plus forte raison s'il a investi dans un vélo de valeur. Il est donc nécessaire que le parking soit, en plus d'être couvert, sécurisé. Certaines entreprises disposent

d'un parking automobile fermé, accessible aux cyclistes. Ce premier niveau de sécurité est intéressant, mais pas toujours suffisant. Il faut que le cycliste y dispose d'un solide point de fixation pour y attacher son vélo. D'autres entreprises se dotent d'un local fermé séparé : en extérieur par exemple, ou en clôturant une partie d'un parking ouvert.



Utiliser une partie du parking automobile comme chez Belfius.

La situation pour les travailleurs de plus petites structures est nettement moins favorable. Ceux-ci disposent plus rarement d'espace dans leurs bureaux ou d'un grand terrain fermé. Les employés cyclistes sont alors souvent obligés de se rabattre sur la voirie pour y stationner leur vélo. Ou de le rentrer, vaillie que vaillie, dans les locaux de leur organisation quand cela n'est pas tout simplement interdit.

Des infrastructures plus recommandables que d'autres

Un local vélo interne à l'entreprise est évidemment la solution à privilégier. Il doit être accessible de plain-pied et à proximité. Si ce n'est pas possible, un abri clôturé à l'extérieur est envisageable. Toutefois, il faut savoir qu'il y a de nombreuses formalités à respecter au niveau urbanistique (permis à décrocher, intégration paysagère, etc.). Pour le contrôle d'accès, les entreprises peuvent facilement utiliser leur système habituel, que ce soit une clé ou un badge. Que les employeurs de petite taille ou n'ayant pas les moyens suffisants pour créer un parking vélo ne se trouvent pas démunis : il est toujours possible de se regrouper à plusieurs entités pour investir dans une solution commune.

QUE LES EMPLOYEURS DE PETITE TAILLE NE SE TROUVENT PAS DÉMUNIS : IL EST TOUJOURS POSSIBLE DE SE REGROUPER À PLUSIEURS ENTITÉS POUR INVESTIR DANS UNE SOLUTION COMMUNE.

À l'intérieur de ces parkings sécurisés, on n'oubliera pas de proposer de bons range-vélos, c'est-à-dire ceux qui permettent d'attacher le cadre et au moins une roue. Cela peut prendre la forme d'un simple U renversé, ou parfois lorsque l'on manque d'espace, d'une barre métallique le long du mur à hauteur du cadre du vélo. Recourir aux solutions à deux étages est encore peu usité en Belgique, mais est courant aux Pays-Bas. Et si hisser votre vélo au deuxième niveau vous semble pénible, sachez que l'effort peut être fortement réduit par l'utilisation de vérins pneumatiques. Il en est de même pour le stationnement vertical qui nécessite des manœuvres relativement physiques et sera vite décourageant s'il n'en est pas équipé. Évidemment, le système est alors plus coûteux et il reste nécessaire d'accorder suffisamment de place pour effectuer les manœuvres.



Range vélo à deux étages à l'intérieur d'un parking sécurisé pour le grand public, à proximité de la gare de Lens (France).

Envie d'aller plus loin ?

Types de dispositifs, distances à respecter, considérations techniques... Tout ce que vous devez savoir se trouve dans le vadémécum vélo de Bruxelles Mobilité (cahier n°7) : www.bruxellesmobilitte.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques

Et si on veut que ça change ?

En région bruxelloise, les contraintes sont assez fortes sur les entreprises pour qu'elles tiennent compte du vélo. Ainsi le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) impose "un emplacement de parcage vélo par tranche de 200 mètres carrés de superficie de plancher dans les immeubles neufs ou à rénover. Ces emplacements doivent être couverts, sécurisés, d'accès aisé depuis la voie publique et être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat". Un règlement prometteur donc, mais dont les contraintes urbanistiques ne sont valables que pour les nouveaux projets ou les rénovations, laissant quantité de bâtiments anciens à leur sort ! En vertu d'un arrêté régional d'avril 2011, les entreprises

Systèmes de contrôle d'accès

Que ce soit pour les box ou pour les locaux collectifs, sur le lieu travail ou en résidentiel, deux solutions existent : celle à clés et celle à cartes magnétiques. La première est relativement bon marché, mais demande tout de même de solides précautions pour éviter la copie des clés. En cas de vol dans un local fermé, on ne sait jamais qui est entré au moment du vol. Les systèmes à cartes magnétiques semblent plus sûrs. Ils permettent l'identification de la personne qui entre dans le local et la désactivation en cas de perte. C'est donc une solution non-falsifiable. Mais ces systèmes sont aussi plus coûteux et nécessitent une batterie de technologies. Ils ont malheureusement aussi l'inconvénient d'être peu standardisés. Si l'on opte par exemple pour un système de badge magnétique sans contact, faut-il prendre du RFID (la radio-identification) ou du NFC (la communication en champ proche) ? Difficile de s'y retrouver sans expertise...

bruxelloises bénéficiant d'un Plan de Déplacement d'Entreprise sont obligées de prévoir un nombre minimal d'emplacements de stationnement vélo, correspondant à 20 % du nombre d'emplacements pour voitures et à 120 % du nombre de travailleurs/visiteurs se rendant sur le site à vélo. Elles sont accompagnées pour cela par Bruxelles Environnement qui dispose notamment d'exemples concrets et réussis de réalisations en matière de parking vélo. Il peut être très utile de se référer à ces textes légaux pour appuyer votre demande de stationnement de vélo auprès de votre employeur.

Du côté wallon, seules quelques communes motivées (Namur, Liège) imposent une contrainte pour le parking vélo aux entreprises, via leur permis d'urbanisme. Aucun règlement régional n'est malheureusement en vue, alors qu'il existe toujours des normes minimales pour les emplacements de stationnement motorisé. Par ailleurs, dans le cadre du projet "Tous vélo-actifs", trente entreprises et institutions sont encadrées par la Wallonie pour améliorer la prise en compte du vélo en leur sein. Ainsi Belfius, Ethias, Electrabel, Delhaize, et bien d'autres entreprises, quelques universités (Namur, Mons) et hôpitaux (Namur, Verviers) bénéficient d'un soutien régional pour améliorer, notamment, leurs parkings vélo.



Parking vélo d'entreprise de Colruyt à Halle, sur le parking voiture extérieur.

LE RÈGLEMENT RÉGIONAL D'URBANISME EST PROMETTEUR, MAIS SES CONTRAINTES URBANISTIQUES NE SONT VALABLES QUE POUR LES NOUVEAUX PROJETS OU LES RÉNOVATIONS.



Stationner son vélo sur son lieu de résidence

Tous les cyclistes n'ont pas la chance d'avoir un lieu de résidence équipé de stationnement vélo sécurisé. Si ceux qui ont un garage ou une maison ont l'occasion de faire dormir leur bicyclette au chaud et à l'abri des trouble-fêtes, d'autres cyclistes (et aspirants-cyclistes) se trouvent fort dépourvus lorsque vient la nuit et qu'ils n'ont nulle part où stationner leur vélo sinon dans la rue.

Qu'est ce qui se fait ?

Lorsque la demande existe mais reste faible, les box vélo individuels peuvent être installés en rue. On peut en rencontrer près des gares, mais une commune a la liberté d'en installer à d'autres endroits en fonction des besoins dont elle a connaissance. Le modèle utilisé à La Louvière, dans les gares et certains points d'intérêt, est un box grillagé utilisable avec son propre cadenas. Ce fonctionnement qui permet d'éliminer la contrainte de la gestion des clés peut être reproductible pour un stationnement résidentiel. Par ailleurs, la relative transparence de ces box assure qu'ils sont bien utilisés pour y mettre un vélo. Avantage de cette solution : aucune gestion administrative des abonnements et donc gratuite. À Bruxelles, plusieurs communes se sont lancées dans le placement de box vélo collectifs à cinq places, là où des citoyens résidents, en nombre suffisant, le demandent. L'investissement tournera aux alentours de 1 000 € par emplacement, mais avec un encombrement de l'espace moindre que cinq box individuels. La Région fixe à 60 € par an le prix maximal de location d'une place dans l'un de ces box. Lorsque le prix de location ne dépasse pas ce tarif, les communes bénéficient d'une aide régionale à l'achat.

Velo-box : ils les ont obtenus

Auderghem, obtenir du stationnement de longue durée de la part de la commune, le GRACQ l'a fait ! En juin 2014, des membres du GRACQ s'étaient étonnés de l'absence de stationnement vélo de longue durée dans leur commune. En novembre de la même année, la commune annonçait son intention d'installer cinq à sept box vélo d'ici 2020. Le GRACQ d'Auderghem décidait de prendre les choses en main pour relever l'ambition du projet communal. Une enquête est menée dans différents quartiers et démontre que treize box seraient nécessaires pour couvrir la seule demande des quartiers de l'Amitié, Pinoy et Transvaal. Un dossier complet est remis à la commune, comprenant les résultats de l'enquête, des renseignements complets sur les modèles et l'installation de box vélo, les subsides disponibles auprès de la région bruxelloise, des exemples de convention d'occupation des box... Début 2015, une dizaine de box sont installés et rencontrent rapidement un franc succès. Si bien que l'échevin de la Mobilité prévoit déjà le placement de box supplémentaires. Et si vous faisiez pareil pour votre commune ?

PRO VELO PEUT
CONSEILLER UNE
ENTREPRISE QUI LE
SOUHAITE ET
PLUSIEURS
OPÉRATEURS PRIVÉS
PEUVENT INSTALLER
DES SOLUTIONS «CLÉS
SUR PORTE».

Pour les employeurs de bonne volonté, il existe des guides pratiques relatifs au stationnement des vélos, édités par les Régions bruxelloise et wallonne, qui reprennent les bons exemples et donnent des indications sur les coûts, les avantages et les inconvénients de chaque solution. Pro Velo peut aussi conseiller une entreprise qui le souhaite et d'autres opérateurs privés peuvent installer des solutions "clé sur porte". Enfin il faut rappeler que l'État fédéral octroie une réduction d'impôt conséquente. Pour une dépense liée à la création d'abris vélo, toute entreprise belge peut bénéficier d'une réduction fiscale à concurrence de 120 % de l'investissement. Un solide coup de pouce pour inciter les employeurs encore hésitants.

À proximité de la gare d'Etterbeek.



À l'étranger, la création d'abris vélo collectifs en agglomération se développe depuis quelques années déjà. On en voit apparaître en France, en Suisse, en Allemagne... Ce sont des solutions adaptées à un quartier plutôt qu'à une seule rue, et qui permettent de stationner de façon sécurisée beaucoup plus de vélos, pour un encombrement moindre que des box. En Espagne, on trouve le système original *Biceberg* qui est automatisé et souterrain. Il prend en charge et restitue le vélo au niveau de la rue et permet aussi d'entreposer d'autres objets comme un sac à dos ou un casque. Le luxe !



Une dernière option, en agglomération, est la création de parkings vélo sécurisés à l'intérieur de parkings automobiles en ouvrage (souvent souterrains ou aériens). La ville de Namur offre ainsi des places gratuites pour les vélos en-dessous de son hôtel de ville, en face de la loge du gardien. La ville de Liège essaie, elle, de convaincre les gestionnaires de parking privé de mettre à disposition des emplacements pour vélos sécurisés, en échange d'une réduction de la taxe communale sur les emplacements motorisés. À Bordeaux par exemple, six parkings urbains communautaires sont pourvus d'espaces de stationnement clos exclusivement réservés aux vélos : sécurisés, accessibles 24/24 heures et 7/7 jours. Les cyclistes y ont accès par carte personnelle et disposent d'un interphone permettant de joindre un gardien.

Encore au stade des balbutiements

Si la solution des box vélo est la plus facile et rapide à mettre en œuvre, elle a toutefois aussi ses limites : multiplication du mobilier urbain sur l'espace public, gestion non harmonisée de l'offre, choix des emplacements au petit bonheur la chance, définition arbitraire du tarif, etc.

On constate à Bruxelles que chaque commune essuie les plâtres avec une politique isolée pour la gestion et l'installation de ces box vélo. À tel point que la Région bruxelloise envisage, avec l'aide de l'ASBL CyCLO, de mutualiser leur gestion : une seule centrale d'achat, un contrat type identique pour tous les locataires, une analyse fine de la demande, un seul système d'accès, une gestion centralisée des abonnements. En somme, la mise en place d'un cadre commun pour que la solution "box" devienne efficace.

Faire entendre ses besoins

Il est important que la demande vienne des citoyens et parvienne aux oreilles de la commune. Il n'est pas rare que celle-ci dispose d'un budget vélo mais manque d'information pour investir ces fonds de manière à répondre exactement aux besoins des citoyens en manque de parking sécurisé.

Aussi pour rester attractif et abordable pour les cyclistes, quelle que soit la solution choisie, un stationnement sécurisé pour vélo en voirie ne doit pas être facturé à plus de 100 € l'année. Souvent donc, les communes ne peuvent s'impliquer financièrement seules et ont besoin du soutien essentiel des Régions. On n'insistera donc jamais assez sur la prévention en matière d'urbanisme. Tant que les pouvoirs publics n'imposent pas énergiquement aux promoteurs et aux entreprises de construire un abri vélo de qualité pour chaque immeuble et tant qu'ils ne donnent pas un coup de pouce à la création de tels abris dans le bâti ancien, il faudra toujours que les cyclistes fassent entendre leur voix.

Envie de vous faire entendre ? La prochaine campagne du GRACQ, prévue pour octobre, vous permettra d'agir en ce sens. Curieux ? Rendez-vous à la page 19.

L. GOFFINET



Box vélo près de la gare de Namur avec un système à clés individuelles.

LA RÉGION
BRUXELLOISE
ENVISAGE DE
MUTUALISER LA
GESTION DES BOX
VÉLOS AVEC L'AIDE DE
L'ASBL CYCLO



Vélocistes de père en fils



Interview avec Pierre Muselle le patron actuel de Cycles Muselle à Hannut.

Quelle est l'histoire de votre commerce ?

Mon arrière-grand-oncle Gustave a commencé en 1930 comme "marchand de vélos". Son beau-fils a repris le commerce, mais la réputation de Muselle était telle que le nouvel exploitant a gardé le nom de sa femme et faisait donc imprimer "Emile Muselle" sur tous les vélos vendus. Quand j'ai repris la succession d'Emile, le magasin a changé de côté de rue. J'ai racheté un café qui a été détruit et à la place duquel le commerce a repris en 1989, après quelques années d'interruption, sous mon propre nom, celui de mon arrière-grand-oncle.

Comment organisez-vous le passage de flambeau ?

Aujourd'hui, en vue du passage de flambeau à Nicolas, un ancien bâtiment industriel a été acheté et rénové. Grand confort : un tunnel passant sous le contournement de Hannut permet aux cyclistes d'atteindre sans problème les nouvelles installations. Nicolas, qui travaille à l'atelier depuis plusieurs années, a entamé les deux années de cours nécessaires pour l'obtention de l'accès à la profession, indispensable pour pouvoir reprendre les affaires plus tard.

Penses-tu qu'il y a beaucoup de cyclistes quotidiens à Hannut ?

Je ne dirais pas cela. Par contre, il y a une dynamique vélo incroyable grâce aux différents clubs dans les villages environnants. À Lens-Saint-Remy, par exemple, la concentration organisée en juin 2016 a rassemblé près de 300 cyclistes pour une promenade très agréable et très conviviale. Mais il y a des clubs actifs à Bertrée, Crehen...

Quand tu entends le mot vélo, quelles images te viennent à l'esprit ?

Le vent, le soleil et la liberté !

PROPOS RECUEILLIS PAR P. LEDERER

www.cyclesmuselle.be



Le stégosaure range-vélo, et d'autres !

À Minneapolis, une entreprise s'est dit que le stationnement vélo pouvait être un art en soi, et a décidé de le prouver. *Dero*, c'est le nom de la firme, a donc entrepris de créer des infrastructures originales, qui sont dispersées dans les cinquante États américains, mais aussi en Asie, en Amérique latine et en Europe.

Vous trouverez peut-être parmi ceux-là un style original qui plaira à votre échevin-e chargé-e de ce type de décisions ?

gearjunkie.com/dero-bike-racks





Un toit pour mon vélo

Demandez à un cycliste, ou à un cycliste en devenir, ce qui le freine dans sa pratique du vélo et vous entendrez bien souvent que la peur de se faire voler sa belle bécane est prédominante. Ajoutez-y les tracasseries d'un vélo abîmé par les intempéries, et de nombreux cyclistes et aspirants-cyclistes sont déjà découragés.

Quel dommage.

Y remédier, c'est le sens de la campagne du GRACQ de cet automne. À partir d'octobre, vous trouverez tous les outils nécessaires pour militer auprès de votre employeur ou de votre commune pour la mise en place de stationnement longue durée.

Le jour comme la nuit

Deux types d'outils prêts à l'emploi seront disponibles pour demander la mise en place de stationnement de longue durée. En plus du dossier thématique de ce GRACQ Mag, vous trouverez tout ce dont vous avez besoin pour obtenir des infrastructures de qualité à votre domicile ou sur votre lieu de travail :

Comment faire ?

- > Contactez le secrétariat par email ou par téléphone pour obtenir les outils imprimés.
02 502 61 30 – info@gracq.org
- > Toutes les infos et les outils online, bientôt sur www.gracq.org/untoitpourmonvelo

JOUR

Demandez à votre employeur

Vous allez travailler à vélo (ou vous aimeriez bien), mais il n'y a pas d'infrastructure suffisante pour stationner votre vélo en toute sécurité sur votre lieu de travail.

Dites-lui avec une carte de visite

Faites savoir à votre employeur vos besoins en stationnement de longue durée grâce à ce petit outil facile à donner qui lui rappellera tout l'intérêt de bichonner ses employés cyclistes.

NUIT

Interpellez votre commune

Vous n'avez pas la place pour stationner votre vélo à votre domicile la nuit et n'avez plus envie de prendre de risque en le stationnant n'importe où.

Envoyez-lui une carte postale

Et si votre commune était prête à franchir le pas mais ne savait simplement pas que vous cherchez un toit pour votre vélo ? En adressant une carte postale au service compétent de votre commune, vous verrez peut-être bientôt apparaître le stationnement tant attendu !





Dites-le avec votre sac à dos

Mon père fait partie du GRACQ depuis longtemps, je l'ai toujours vu sortir à vélo avec son gilet jaune bien reconnaissable. Mais ce n'est qu'en fin d'adolescence que j'ai adopté le vélo régulièrement pour me déplacer plus vite qu'à pied ou en transport en commun (excluant la voiture par principe).

En déménageant l'année passée, j'ai été obligé de me déplacer à vélo pour faire mes courses. Sur la route, j'ai croisé un vieux cycliste qui roulait doucement avec des sacoches débordant de légumes, il m'a fait un signe de tête et un sourire comme pour dire: "bonjour, collègue/camarade" ; c'est à ce moment que je me suis considéré comme faisant partie des cyclistes quotidiens.

Je me suis souvenu du gilet de mon père et j'ai fait un petit tour sur le site du GRACQ, où je suis tombé sur l'action : "A vélo, vous y seriez déjà", qui m'a bien plu... Mais je me suis demandé s'il n'était pas possible de trouver une action plus ciblée et plus pratique que l'impression de prospectus qui seraient probablement jetés dans la seconde.

J'ai donc dessiné puis découpé chaque lettre du message : "À vélo vous y seriez déjà". Les mots "vélo" et "déjà" font 5 cm de haut pour trancher avec les autres mots qui en font quatre. En utilisant du tissu A5 thermocollant, que j'ai trouvé en mercerie, j'ai apposé le message sur mon sac à dos habituel à l'aide d'un fer à repasser. J'ai pris le temps de découdre la marque pour qu'elle ne fasse pas d'ombre au message à faire passer.

Me voilà prêt à prouver mes dires en dépassant les voitures bloquées dans les bouchons du centre-ville et de la périphérie de Mouscron. ●

ROBIN DEMEYERE



LOREM IPSUMALIS
EXCEA VOLUPTATEM
AUT AM AUTENT
ERORE PA CONE AS
ELIQUODIS AUT ALIS
VOLUPTA
CONSENTINVEL IM
QUAS EUM REPERIB
USANIS EARUM
ENDITIOS DUCI AUT
UNT, EA DUNT, SENTIO
CON ES.



© BESOPHA

Les ventes de vélo ne cessent de croître

En Belgique, les ventes de vélos progressent régulièrement, trois études annuelles successives réalisées par les organisateurs du salon *Vélofolies* (à Courtrai, en janvier chaque année) le confirment.

Ces études consistèrent en une enquête auprès des commerçants spécialisés (environ 1 500 exploitants interrogés en 2013, 2014 et 2015). On estime que cela représente 70 % du total des ventes, le reste se faisant dans les grandes surfaces.

La progression globale enregistrée fut de 7,5 % en 2014 et de 3,2 % en 2015. Elle était principalement due à l'accroissement des ventes de vélos pour femmes et de vélos électriques.

En 2015, sur un total de 450 519 unités vendues, le vélo électrique représenta 31,4 % des ventes, suivi par le vélo urbain avec 30,7 %. Les vélos électriques vendus étaient essentiellement les vélos allant jusqu'à 25 km/h, les ventes des catégories plus rapides restent faibles.

Le vélo de course prit une part de 11,8 %, le vélo pour enfants une part de 11,6 %, les VTT de 11,2 % et les vélos couchés ou pliants 1,8 %.

Le succès du vélo électrique est attribué notamment à la grande autonomie de la batterie (jusqu'à 180 km) qui incite davantage à l'utiliser pour se rendre à son travail. Son prix reste cependant élevé : 2 170 euros en moyenne. À noter également, une progression des ventes de vélos d'occasion enregistrée en 2014. En complément, sur 45 000 cyclistes interrogés en 2014, la plupart ont affirmé posséder plus d'un vélo. ●

J.-P. JACOBS

Périple bruxello-londonien



Fervent utilisateur du vélo au quotidien, je suis également amateur de voyages à vélo. Après un voyage à Paris avec mes enfants, j'ai eu l'occasion de rallier Londres depuis Bruxelles cette année. Malgré qu'un vélo cyclotouriste soit tout indiqué pour ce voyage, j'ai opté pour un vieux vélo de course peu confortable, avec des pneus fins et lisses, mais plus facile à transporter par avion pour le retour. J'emportais les quelques vêtements et le matériel dans un sac à dos de randonnée. J'allais loger dans des B&B (*Bed and Breakfast*) réservés à l'avance. Pour la navigation, j'avais généré l'itinéraire sur le site Strava et transféré les traces sur mon GPS de vélo.



La première étape très longue, 160 km, passait par Hal et Courtrai et me mena à Ypres. Superbe ville où j'aurai l'occasion d'assister au *Last Post*, sonnerie aux morts règlementaire et de visiter le Lijssenthoek, cimetière où reposent près de 11 000 soldats morts durant la Grande Guerre. Le lendemain, je roulais jusqu'à Dunkerque pour prendre le ferry vers Douvres. Le troisième jour, je traversais le Kent avec ses superbes villages anglais. Après Canterbury, je rejoignis une route nationale bruyante et jonchée de débris.

La dernière étape me mena au cœur de Londres en passant par l'observatoire de Greenwich. Après quelques kilomètres dans la campagne anglaise, j'arrivais dans les faubourgs de Londres. Heureusement, grâce aux pistes cyclables ou *bus lanes* (lignes de bus), je ne me sentais pas en insécurité, mais le bruit et la pollution furent tout de même oppressants. Après être passé par le Tower Bridge, Big Ben et le palais de Buckingham, j'arrive à Richmond au terme de cette superbe balade de 400 kilomètres... sans une goutte de pluie !

N. SELFSLAGH

Envie de planifier un itinéraire ?

 www.strava.com

Vélo, épargne et calculette

Le GRACQ Mons a publié dans son mensuel INFOVELO le témoignage d'un cycliste qui est devenu quotidien après un déménagement pour se rapprocher de son lieu de travail de Mons.

Pour financer la construction de sa nouvelle maison, ce cycliste a supprimé un des deux véhicules du ménage. 22 ans après, il a fait ses comptes dans INFOVELO et a partagé sa surprise d'arriver à un montant épargné de plus de 110 000 €, ce qui l'a bien aidé à payer sa maison !

Ce montant correspond bien sûr à sa situation personnelle et peut être fort variable d'un cas à l'autre en raison des kilomètres qui étaient parcourus en voiture, du type de voiture, etc. ...

Vous voulez calculer vous-même votre épargne ? Vous pouvez vous rendre sur le site www.moniteurautomobile.be, dans la section conseils financiers, puis "prix de revient au kilomètre par mois". Cela vous donnera le coût annuel de votre véhicule.

Dans un deuxième temps, vous pouvez aller sur le site www.getsmarteraboutmoney.ca, dans la section "Calculatrices et outils", qui vous permettra de calculer le montant épargné en utilisant le système des intérêts composés.

Laissez-vous surprendre !

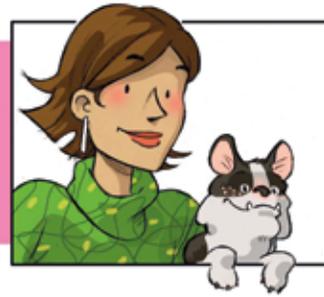
L. TOUSSAINT





Les aventures de Gégé et Mazette

Tout est bien qui commence bien !



REGARDE ÇA, MAZETTE !
LE BEL ESPACE RIEN QUE
POUR NOUS !



UNE PAGE ENTÈRE POUR
RACONTER NOS EXPLOITS
CYCLISTES !



PAS LIÈGE-BASTOGNE-LIÈGE, NI
LE TOUR DES FLANDRES, NON !
PLUTÔT NOS PETITS
DÉPLACEMENTS ORDINAIRES ...



RACONTER LA RELATION QU'ON ENTRETIENT
AVEC LES AUTRES USAGERS ...



... LES PETITS TRACAS DU
QUOTIDIEN ...

FLÛTE !

UNE FLÛTE !

Pshüit



TOUT EN GARDANT SA BONNE
HUMEUR, CAR N'OUBLIONS PAS
QUE L'HUMOUR ET LE VÉLO ONT
UN POINT COMMUN ...



... ET CE POINT COMMUN,
C'EST AAAAAAH



C'EST L'ART DE LA CHÛTE !

Gael De Meyere

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

CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

Agenda ⇒

SEPTEMBRE ⇒

WALLONIE – DU 16/09 AU 22/09 SEMAINE DE LA MOBILITÉ

Partout en Belgique, de nombreuses actions sont prévues dans le cadre de la semaine de la mobilité. Curieux de voir ce qui se fait dans votre commune ou dans les communes voisines ? Rendez-vous sur le site dédié !

www.semainemob.be

BRUXELLES – DIMANCHE 18/09 DIMANCHE SANS VOITURE

Au cœur de la semaine de la mobilité, le Dimanche sans voiture est un incontournable où tous les Bruxellois deviennent des cyclistes. Curieux de voir ce qui se fait dans votre commune ou dans les communes voisines ? Rendez-vous sur le site dédié !

www.mobilmix.brussels

LIÈGE, NAMUR, BRAINE-L'ALLEUD – SAMEDI 24/09 DE 14H À 17H FORMATION "VÉLO-TRAFIC"

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

[Séverine Vanheghe
severine.vanheghe@gracq.org - 081 39 07 14](mailto:severine.vanheghe@gracq.org)

OCTOBRE ⇒

BELGIQUE – À PARTIR DU 01/10 CAMPAGNE "UN TOIT POUR MON VÉLO"

Participez à la campagne du GRACQ pour remédier au manque de stationnement de longue durée. Que ce soit sur le territoire de votre commune ou sur votre lieu de travail, retrouvez des outils prêt-à-l'emploi pour interpellier les autorités responsables et améliorer la situation.

www.gracq.org/safeparking

BELGIQUE – DU 24/10 AU 13/11 CAMPAGNE "ÉCLAIRAGE"

La campagne éclairage du GRACQ revient cette année. L'hiver approchant à grands pas, les jours sont de plus en plus courts, il est temps de penser à s'éclairer correctement. Envie de participer à une action "éclairage" ? Contacte ton groupe local pour savoir ce qui s'organise sur ta commune.

www.gracq.org/groupes

NOVEMBRE ⇒

NAMUR – LE 26/11 DE 10H À 16H30 ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Bloquez déjà la date ! Comme chaque année en novembre, un de nos groupes locaux sera mis à l'honneur. Plus d'informations sur le programme à venir (en ligne).

[Aurélié Willems
aurelie.willems@gracq.org – 02 502 61 30](mailto:aurelie.willems@gracq.org)



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



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

Le GRACQ près de chez vous ⇒

Secrétariat général

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

Secrétariat wallon Mundo-n

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

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq
 Twitter : @gracq

Régionale 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
Auderghem	Laurent Deketelaere	T 0477 62 34 37
Bruxelles Pentagone	Matthieu Gaillet	T 0495 26 78 97
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Bruxelles Haren	Laurent Moulin	T 0499 03 09 01
BXL quartier européen	Carolien Zandbergen	T 02 502 61 30
Etterbeek	Sylvie Ribaille	T 0479 42 37 40
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	David Lemin	T 0499 43 74 47
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
Molenbeek	Edoardo Luppari	T 0486 79 17 44
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	Delphine Henrion	T 02 614 71 09
Woluwe	Mihai Băja	T 0498 06 42 58
Brabant wallon		
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-Saint-Etienne	Anne-Lise Depasse	T 0474 32 65 71
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
Jodoigne	Marije van Breda	T 0498 49 58 64
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
Waterloo	Jean-Louis Verboomen	T 0475 61 43 87
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42

Pro Velo, à votre service !

Location de matériel, petites réparations, formations, vélotours guidés, gravure du vélo, boutique, info et conseils : Pro Velo facilite 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.provelo.org

Hainaut

Ath	Jean-Michel Lega	T 0495 50 66 6
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
Gerpinnes	Philippe Bouvy	T 0472 94 76 23
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Grégory Vita	T 0473 93 52 56
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
Ans	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	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
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
La Bruyère	José Mabilille	T 0498 23 91 02
Mettet	Francis Hance	T 071 72 82 12
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Rocheftort	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 : locale de Ciney : ciney@gracq.org).