

GRACQ *mag*

Belgique ⇒
**Le F99 Hip, Hip,
Hip... Hourra !**
p.6

Liège ⇒
**Évaluation du Plan
Communal Cyclable**
p.10

Infrastructure ⇒
**Les voies express
tracent leur route**
p.14

Bande-dessinée ⇒
**Comparaison n'est
pas raison**
p.22





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

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.

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 ➔

Parfois, les règles évoluent



Chères et chers membres,

Un éditto qui commence bien mal me diront certains, car je me permets de triturer les règles établies de la langue française en féminisant un mot masculin. Non pas pour relancer un vieux débat, loin s'en faut. Mais parfois, il arrive que les règles évoluent...

Et c'est le cas aujourd'hui avec le code de la route. Demain, les pistes cyclables ne seront plus forcément obligatoires grâce à la possibilité de les annoncer par un panneau F99 (voir page 6). Une avancée que l'on doit, entre autres, à un lobbying efficace du GRACQ au niveau fédéral. Une autre adaptation du cadre législatif concerne l'arrivée sur le marché de vélos électriques plus puissants (les *speed pedelecs*) dont l'assistance au pédalage permet d'atteindre 45 km/h. Et si cela permet de pallier un flou législatif, le GRACQ a tout de même quelques requêtes à formuler (voir page 4).

Ce lobbying se fait aussi à plus petite échelle, grâce à tous nos membres actifs, aux locales et points de contact. Une campagne a d'ailleurs été menée en octobre pour encourager la mise en place de stationnements vélo de longue durée, suivie début novembre par une campagne de sensibilisation "éclairage" (voir page ci-contre). Ces campagnes ne peuvent simplement pas exister sans vous. Alors merci à vous pour toute l'énergie que vous consacrez pour défendre notre cause commune !

Au niveau de l'association, l'actualité est prenante. Les liens se renforcent entre le CA et l'équipe de permanents, mais aussi avec les membres au travers de groupes de travail qui s'appliquent à faire évoluer le fonctionnement de l'association. Si ces questions ne sont pas toujours faciles à résoudre, elles restent fondamentales. J'encourage donc chacun à continuer d'avancer sur ces chantiers dans un esprit serein et constructif.

L'année 2016 s'achève, mais je peux déjà vous souffler qu'en 2017 nous arriverons à mi-mandat régionaux et fédéraux. L'occasion idéale de faire le bilan "vélo" de nos gouvernements.

Bonne lecture !

MICHAËL PLUIJGERS – ADMINISTRATEUR



Soutenez-nous ⇒

100 % des donateurs conseillent à un ami d'en faire autant*

* Voilà le résultat d'une enquête très scientifique que nous n'avons pas menée auprès des généreux donateurs du GRACQ !

Il n'en reste pas moins que c'est grâce à eux (*et à vous bientôt ?*) que le GRACQ continue de pouvoir mener ses actions de lobbying, de représentation, de formation et d'information, sans trop dépendre des pouvoirs publics. Le temps où le GRACQ voguera en toute indépendance financière n'est pas encore arrivé, mais chaque euro

donné nous autonomise un peu plus et nous rend plus libre dans nos actions.

Qu'il soit ponctuel ou sous forme d'un ordre permanent, sachez que votre don est déductible fiscalement à partir de 40 € par an.

Je peux dormir sur mes deux oreilles car je sais que mes dons au GRACQ contribuent à un monde plus cyclable.



Banque  Triodos

La banque durable

Vous pouvez aussi avoir un impact positif et contribuer à une société plus saine sans que cela vous coûte quelque chose. Si vous ouvrez un compte d'épargne à la Banque Triodos, le GRACQ reçoit une belle contribution financière de la banque.

Les détails en ligne : www.gracq.org/soutenez-nous-financierement

Belgique ⇒

Parce qu'être une lumière ne suffit pas...



Éclairez-vous ! Derrière le slogan humoristique, le message est on ne peut plus clair : le cycliste doit disposer d'un bon éclairage dès la tombée du jour. Une règle de sécurité élémentaire que le GRACQ a rappelé aux 17 % de cyclistes qui circulent encore sans un éclairage adapté.

Cette année encore, les bénévoles du GRACQ ont profité du changement d'heure pour rappeler aux cyclistes les obligations du code en matière d'éclairage. Vingt-sept groupes locaux étaient sur le terrain, à Bruxelles et en Wallonie, pour intercepter les cyclistes. Les vélos mal éclairés ont été équipés de kit d'éclairage et les cyclistes en règle ont reçu un chocolat en guise de félicitation.

“Le changement d'heure est toujours une période clé pour rappeler ce point essentiel du code”, explique Aurélie Willems. “Nombreux sont ceux qui se laissent surprendre par la tombée du jour, d'autant plus en milieu urbain : avec un éclairage public omniprésent, certains cyclistes ont tendance à oublier que voir n'équivaut pas à être vu !”.

À Bruxelles, le message était également diffusé sur une centaine de panneaux publicitaires. Cependant, il faut se féliciter que les comportements évoluent dans le bon sens : on recense désormais 83 % de cy-

clistes correctement équipés, contre seulement 58 % en 2008. On remarque d'ailleurs une nouvelle tendance. Alors que les hommes étaient auparavant mieux équipés, dorénavant, une proportion supérieure de femmes est correctement éclairée.

Quoiqu'il en soit, c'est bien à l'ensemble des cyclistes qui circulent encore sans l'équipement légal qu'est adressée cette neuvième édition de la campagne de sensibilisation à l'éclairage.

F. CUIGNET



L'affichage à Bruxelles a permis d'augmenter la visibilité de la campagne.



Belgique ⇒

Vélos électriques : tout n'est pas (encore) réglé



C'est ce 1^{er} octobre qu'est entré en vigueur le nouveau cadre légal pour les vélos électriques. Et si ce nouvel arrêté royal comble un flou juridique, on déplore toutefois les contraintes imposées aux *speed pedelecs*, ces vélos rapides, qui vont freiner leur développement en Belgique.



BON À SAVOIR

En tant que membres du GRACQ, vous êtes automatiquement couverts par l'assurance en protection juridique D.A.S. Celle-ci prend en charge les frais relatifs à la défense des intérêts du cycliste (avocat, huissier, expert, frais de justice) dans toute une série de cas.

La bonne nouvelle ?

C'est que *speed pedelecs* ou vélo ordinaire, vous êtes couverts !

Les vélos électriques dont l'assistance se coupe à 25 km/h, et dont la puissance ne dépasse pas 1 000 watts, restent des vélos à tout point de vue, ce dont se réjouit le GRACQ. Par contre, ceux dont l'assistance peut monter jusqu'à 45 km/h, aussi appelés *speed pedelecs*, sont assimilés à des cyclomoteurs.

En cataloguant ces *speed pedelecs* comme "cyclomoteurs", le législateur prive en effet ses utilisateurs de toute une série d'avantages dont bénéficient les cyclistes ordinaires : exonération fiscale de l'indemnité pour les déplacements domicile/travail, statut d'utilisateur vulnérable, utilisation des chemins réservés de type RAVeL, des sens uniques limités ou encore des cédez-le-passage cyclistes au feu.

Pourtant, au vu de leurs multiples atouts, la Belgique a tout intérêt à favoriser l'usage de ces nouveaux vélos électriques. D'un point de vue économique, ils offrent une mobilité individuelle moins coûteuse à tous, y compris aux pouvoirs publics. D'un point de vue environnemental, ils émettent peu de polluants et consomment bien moins d'énergie que des véhicules plus lourds, tels que les voitures électriques (10 000 watts minimum). Enfin, d'un point de vue santé, ils génèrent un effort physique à chaque déplacement.

Des observations menées aux Pays-Bas montrent que les *speed pedelecs* constituent une réelle alternative à la moto et à la voiture pour des distances au-delà de 10 km. Il s'agit donc là d'un mode de déplacement à encourager si l'on souhaite réduire les autres trajets motorisés.

Les cinq requêtes du GRACQ

Si le GRACQ ne remet pas en question l'obligation d'un permis, du port d'un casque adapté et de la plaque d'immatriculation, il a cependant cinq requêtes à formuler aux autorités fédérales :

1. Que les *speed pedelecs* soient couverts par l'assurance RC familiale (Responsabilité Civile), comme c'est le cas actuellement.
2. Qu'ils bénéficient du statut d'utilisateur vulnérable comme tous les autres cyclistes.
3. Que l'exonération fiscale de l'indemnité vélo pour les déplacements domicile/travail (à hauteur de 0,22 €/km) soit possible avec les *speed pedelecs*.
4. Que la réduction d'impôt de 15 % accordée à l'achat d'une moto électrique soit aussi d'application pour l'achat de *speed pedelecs*.
5. Et enfin, que ceux-ci suivent par défaut les règles du code de la route appliquées aux vélos (sens uniques limités, cédez-le-passage aux feux, etc.) plutôt que d'être autorisés au compte-goutte en plaçant des panneaux additionnels.

Contrairement aussi à ce que l'on croit, la vitesse moyenne de ces *speed pedelecs* se situe entre 30 et 35 km/h. C'est donc une vitesse qui représente un danger moindre que celle des cyclomoteurs B et qui est compatible avec les vitesses attendues en agglomération.

Cependant, pour la sécurité de tous, nous demandons que l'utilisation des aménagements cyclables soit facultative pour ces vélos plus rapides et, indépendamment de l'obligation d'adapter leur vitesse aux usagers plus lents, qu'une limite de 30 km/h soit imposée sur tous les aménagements cyclables. ♦

L. GOFFINET

Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Ils ont adopté un ICR



“C'EST L'OCCASION DE DONNER UN COUP DE MAIN POUR FAIRE AVANCER LES CHOSES” EXPLIQUE UNE BÉNÉVOLE IMPLIQUÉE DANS LE PROJET.



© GRACQ

“**E**n tant que cyclistes, on est confrontés à toute une série de problèmes sur nos trajets quotidiens. Et parfois, il s'agit de choses pas très compliquées à résoudre : des bordures, des trous, des panneaux qui manquent... Adopte un ICR, c'est l'occasion de donner un coup de main pour faire avancer les choses sur le terrain.” C'est ainsi que Laurence a répondu à l'appel à volontaires du GRACQ et du Fietsersbond, et parraine désormais un tronçon d'itinéraire cyclable. Comme elle, ils sont 70 cyclistes à avoir été formés pour “auditer” le réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) : 19 itinéraires qui transitent de préférence par des voiries locales, où le trafic est moins rapide et moins dense. Bien qu'en cours de réalisation, nombre d'entre eux sont aujourd'hui balisés et opérationnels. Malgré tout, des problèmes ponctuels subsistent : nids de poules, obstacles, marquages effacés, panneaux de signalisation absents...

Les parrains et marraines ont donc pour mission de signaler tous ces problèmes sur le tronçon qui leur a été attribué : les localiser, les photographier, ajouter un commentaire et transmettre le tout au gestionnaire de voirie via l'application dédiée et via *Fix My Street*.

Un premier repérage a été effectué durant le mois de septembre, la seconde phase du projet se déroulera en décembre... en espérant qu'une partie des problèmes signalés en septembre auront été résolus ! Si ce projet pilote s'avère fonctionnel, il n'est pas exclu qu'un partenariat plus permanent puisse être mis sur pied avec Bruxelles Mobilité. ●

F. CUIGNET

Ath ⇒

Saint Nicolas... à vélo



Voici maintenant une dizaine d'années que, sauf météo pluvieuse, saint Nicolas enfourche son vélo début décembre pour se promener dans les rues d'Ath. Accompagné par ses assistants cyclistes aux couleurs du GRACQ, il distribue des friandises aux enfants sages et moins sages. Car pour la circonstance, saint Nicolas passe moins de temps à s'enquérir du comportement des enfants qu'à sensibiliser aux bienfaits du vélo.

Il est impressionnant de voir à quel point le personnage de saint Nicolas attire les enfants et combien cet attrait est amplifié par la surprise de le voir... à vélo !

Ce type d'action donne aussi l'occasion aux automobilistes de réveiller l'enfant qui sommeille en eux. Ces abonnés aux frustrations des déplacements urbains en voiture, si souvent prisonniers du trafic et otages des difficultés de stationnement, sont soudain pris d'une envie de klaxonner d'enthousiasme et de baisser leur vitre pour dire un grand bonjour à saint Nicolas.

Ces moments riches d'émotion offrent un espace de dialogue positif entre les usagers de la route sur les questions de mobilité. Car les assistants de saint Nicolas distribuent largement dépliants et brochures. Ainsi, toutes les personnes touchées, petits et grands, reviennent chez elles avec l'image forte d'un personnage célèbre sur un vélo mais aussi avec des informations sur le GRACQ et les atouts du vélo.

Et ce samedi 3 décembre 2016 le GRACQ Ath a renouvelé l'opération au centre de la ville pour le bonheur de tous. ●

T. BERTOUILLE, J-M. LEGA



Ixelles ⇒

Tour en tandem avec la police



Sensibiliser la police aux difficultés et aux dangers spécifiques auxquels sont confrontés les cyclistes dans leurs trajets quotidiens est indispensable pour espérer voir la situation s'améliorer. Le 12 octobre, à l'heure du *rush* de fin de journée, sept membres du GRACQ Ixelles ont ainsi effectué avec la police locale un tour des points noirs de la commune.

Le tour est passé par l'avenue Louise, les chaussées de Wavre et de Vleurgat et le bois de la Cambre. Il a permis d'illustrer les dangers et comportements gênants pour les cyclistes : excès de vitesse, distances de dépassement trop faibles, stationnements sauvages sur les bandes cyclables, non respect des zones avancées, etc.

Le bilan est mitigé. Un seul policier à vélo, deux autres suivant en scooter pour "assurer la sécurité" du groupe, c'est décevant. Mais l'inspecteur s'est montré concerné par la sécurité des cyclistes. Il n'a cependant pas caché que les moyens manquent. De notre côté, il nous semble qu'il manque une réelle volonté d'agir des pouvoirs publics. Il n'y a par exemple qu'un seul radar fixe à Ixelles.

Nous l'avons rappelé : rien ne changera sans des sanctions plus systématiques en cas de comportements dangereux, mais aussi sans une prise de conscience amenant à réviser les priorités d'action. Si toutes les infractions commises par un automobiliste, un cycliste ou un piéton constituent un non-respect de la loi, leurs conséquences sont sans commune mesure. Un automobiliste qui frôle un cycliste ou un piéton à 50 km/h lui fait courir un risque mortel.

Nous avons proposé un deuxième "police tour" au printemps, ouvert au public. Chiche ?

F. CIBOT

Belgique ⇒

F99 : Hip Hip Hip... Hourra !



C'est une petite modification pour le code de la route, mais un grand pas pour les cyclistes ! Depuis le 1^{er} octobre, il est possible de signaler des pistes cyclables non obligatoires au moyen de panneaux de type F99. Grâce à votre mobilisation au printemps dernier, cette revendication de longue date de notre association est enfin devenue réalité !

Désormais, le panneau F99 peut s'appliquer à une "partie de la voie publique", et non plus uniquement à un "chemin réservé". Il est donc maintenant possible de signaler des pistes cyclables conseillées, mais non obligatoires.

Une première vocation de ce panneau sera de remplacer les panneaux de type "D" (usage obligatoire) là où l'on force actuellement les cyclistes à partager un espace trop étroit avec les piétons... Une solution bien souvent inadaptée et génératrice de conflits !

Le panneau permettra donc d'offrir une plus grande liberté aux cyclistes en fonction de leur profil :

- > les cyclistes moins aguerris disposeront d'un aménagement séparé du trafic, plus sécurisant pour eux ;
- > les cyclistes plus rapides ne seront pas obligés d'utiliser l'infrastructure s'ils la jugent peu adaptée ou pénalisante.

Les futurs aménagements pourront également bénéficier de cette signalisation plus permissive. Mais toute médaille a son revers. Le F99 pourrait aussi devenir un alibi commode pour cautionner des aménagements cyclables sous-dimensionnés, sans avoir à opérer de réels choix de mobilité. À nous de rester vigilants, afin que ce panneau soit utilisé à bon escient.

F. CUIGNET



Ceux qui désirent passer sous le pont via la chaussée y sont autorisés.

Semaine de la mobilité : édition 2016

ECAUSSINNES ⇨

**Informer les usagers,
les couques en plus !**



Le GRACQ Ecaussinnes est actif depuis 2014 et a déjà pu travailler en collaboration avec la commune sur de nombreux projets : les SUL, le RAVeL, un parking vélo sécurisé à la gare, des parkings à vélos, etc.

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, nous avons décidé de mettre en avant le parking vélo sécurisé de la gare SNCB. Ce nouvel aménagement est peu utilisé, car les usagers ne connaissent pas les démarches à suivre. Notre objectif était donc d'informer mais aussi de demander à la commune un affichage clair des démarches à suivre. Nous avons accueilli les navetteurs le 20 septembre de 6h30 à 8h avec du café et du thé. Un feuillet leur était remis avec toutes les démarches à suivre pour pouvoir mettre leur vélo en sécurité à la gare.

L'accueil des passants était très bon d'autant plus que les trains étaient annoncés avec quelques retards... Ce qui nous a donné le temps de parler mobilité active à Écaussinnes !

J-P. JAMINON

FLEURUS ⇨

Créer le dialogue



Le premier SUL de Fleurus, place Albert.

Un des objectifs de notre jeune locale créée en janvier était de se manifester officiellement auprès de notre commune. Nous avons préparé un dossier de points négatifs et positifs de la cyclabilité à Fleurus dans le but de créer le dialogue.

Sans être exhaustifs, nous avons photographié et commenté : trous et bordures trop hautes, pistes cyclables défoncées, stationnements inadaptés, SUL présents et absents, chicanes à modifier, signalisation bizarre, absence de bandes cyclables suggérées, ébauche de réseau interville, etc.

L'entrevue avec M. D'Haeyer, échevin des travaux, M. Fiévet, échevin de la mobilité, et six membres du GRACQ, a duré une heure trente. Nos hôtes n'étaient pas très à l'aise au début, mais après s'être mutuellement relaté nos difficultés, le climat est passé à la compréhension.

Ils nous ont remercié pour la matière fournie, se sont engagés à y répondre point par point et à nous impliquer, lorsque c'est possible, dans les futurs projets. Depuis, ils ont déjà interpellé le Service Public de Wallonie à propos de notre rencontre. On avance !

CH. GYSELS, E. LECHARLIER

FOREST – SAINT-GILLES ⇨

**Le fruit d'avis récoltés
pendant des mois**



Lecture attentive de la "Vélopinion" par l'échevin de la mobilité de Forest M. Englebert.

Le GRACQ Forest-Saint-Gilles a profité de la semaine de la mobilité pour donner rendez-vous aux échevins de la mobilité et aux conseillers mobilité de ses communes pour leur présenter le premier grand projet de la locale : la *Vélopinion*. Fruit de mois de travail, la *Vélopinion* reprend les avis récoltés durant de longs mois auprès des cyclistes passant par nos communes pour en relever les points négatifs (trop nombreux) et positifs (trop rares, mais existants). Le but était de faire un état des lieux de la cyclabilité de nos communes, mais aussi de permettre un premier contact constructif auprès des élus locaux afin de pouvoir par la suite travailler ensemble à l'amélioration de la situation.

La *Vélopinion* fut aussi un challenge, puisque que notre groupe, assez jeune, n'avait pas encore réalisé de projet de cette envergure. Défi réussi, car après des mois de travail collectif, nous avons pu remettre un document de qualité et discuter autour d'un verre lors d'un apéro vélo où les deux communes étaient représentées. Avec ces premiers contacts pris, une relation de confiance s'établit, mais restons vigilants à l'évolution de la situation.

D. LEMIN



Braine-l'Alleud ⇒

Pistes cyclables sur trottoir ?



Dans le cadre des réunions régulières avec l'échevin de la mobilité, il a été demandé au GRACQ Braine-l'Alleud de se documenter sur la sécurité des pistes cyclables sur trottoir. Il faut savoir que l'administration communale privilégie ce genre d'aménagement afin "d'isoler les cyclistes de la circulation automobile" estimant qu'ils y sont "plus en sécurité que sur la chaussée, avec ou sans piste cyclable".

Nous avons ainsi parcouru des études et statistiques provenant de dix pays. Toutes les statistiques montrent objectivement que le risque d'accident impliquant un cycliste est plus élevé sur un trottoir mixte que sur une chaussée ou une piste cyclable en site propre. Ceci est dû à la configuration même des lieux : d'une part, une zone de conflit entre cyclistes et piétons, d'autre part une mauvaise visibilité aux intersections avec la circulation automobile.



Les retours sur la chaussée créent des zones de danger.

Les trottoirs mixtes sont souvent trop étroits pour permettre une cohabitation sûre entre cyclistes lents et plus rapides. Aussi, retirer les cyclistes de la chaussée n'habitue pas les automobilistes à partager la voirie et ne ralentit pas la vitesse moyenne en agglomération. Les trottoirs mixtes peuvent présenter un avantage hors agglomération, lorsqu'il y a une bonne visibilité, peu d'intersections et de piétons.

Le GRACQ recommande d'éviter de mettre des pistes cyclables sur les trottoirs, mais de privilégier toutes les autres solutions prévues par le code de la route, notamment :

- > l'aménagement de pistes cyclables à gauche de la bande de stationnement et non sur le trottoir ;
- > le marquage au sol de bandes cyclables suggérées destinées à sensibiliser les usagers de la route à la prise en compte des cyclistes sur la chaussée.

Dans l'éventualité où la piste cyclable sur trottoir est la seule solution envisageable, sa réalisation doit faire l'objet d'une attention particulière pour sécuriser les zones de conflits entre automobilistes et cyclistes (aux carrefours, aux entrées de garages et à la réinsertion des cyclistes sur la chaussée). Cela peut être réalisé notamment :

- > en complétant l'infrastructure existante par des marquages au sol et en interdisant le stationnement sur une distance suffisante aux abords des carrefours pour améliorer la visibilité ;



Marquage quasi-inexistant sur la chaussée d'Ophain.

- > en disposant d'une largeur suffisante pour permettre une cohabitation sûre entre piétons, cyclistes lents et plus rapides ;
- > en rendant certaines pistes cyclables facultatives afin de mieux prendre en considération les caractéristiques des différents types de cyclistes.

À cette fin, le GRACQ recommande de combiner les pistes cyclables sur trottoir avec le panneau F99b afin de rendre facultative leur utilisation par les cyclistes (plus d'info page 6). Il faut également prendre en compte la présence croissante de vélos à assistance électrique, parfois très rapides (voir page 4), qui n'existaient pas lors de la rédaction de ces différentes études.

Malgré les conclusions convergentes de ces nombreuses études internationales sur la dangerosité de ce type de piste cyclable urbaine, la commune met en doute la gravité des accidents sur ces trottoirs et a décidé de continuer à les privilégier. Nous resterons dès lors attentifs aux aménagements périphériques.

A. LUYCKX

Chastre ⇒

La roue de la fortune aux petits déjeuners OXFAM



La roue de la fortune cycliste du GRACQ Chastre.

Le dimanche 9 octobre, les petits déjeuners OXFAM se tenaient un peu partout dans le pays. À Chastre, l'accent était mis sur les produits locaux, la transition et... la mobilité active. Depuis quelques années, le GRACQ Chastre soutient cet événement en donnant un coup de main aux organisateurs. De plus, les personnes venant à vélo reçoivent un bon d'achat pour les produits en vente à la boutique OXFAM. Ce rendez-vous annuel constitue une bonne occasion de sensibiliser les participants à nos valeurs : le public est local, les gens sont moins pressés (c'est un dimanche !) et généralement réceptifs aux messages de mobilité active.

Cette année, le GRACQ a voulu innover en proposant une action plus ludique. On a ainsi laissé le hasard décider du montant du bon offert aux cyclistes. Chaque personne arrivant à vélo pouvait faire tourner

la roue de la fortune – une roue de vélo bien sûr – dont les rayons étaient affublés de photos de situations vécues au quotidien par les cyclistes : pistes cyclables, endroits dangereux, etc. Outre la remise du bon d'achat, cette activité a permis de nouer la conversation avec les cyclistes sur des situations rencontrées et de faire connaître le GRACQ. Cela a aussi permis d'ancrer un peu plus l'image positive du vélo, particulièrement chez les enfants.

En conclusion, c'est une action relativement peu énergivore qui a récolté des échos très positifs. De plus, dans les communes rurales, créer des synergies entre les actions des groupes partageant des valeurs communes est l'évidence même.

Notre seul regret ? Ne pas avoir attiré la presse locale !

F. DEHOUX

Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Pollution de l'air : le GRACQ s'engage

La pollution de l'air a un impact important sur notre santé et sur l'environnement. On estime ainsi que chaque année 12 000 Belges décèdent des suites de la mauvaise qualité de l'air en Belgique. Et n'oublions pas la réduction de la qualité de vie et les pertes économiques liées aux maladies qui en résultent. Le transport routier est responsable d'une grande partie de ces émissions polluantes.

Pour évaluer les niveaux de pollution auxquels sont exposés les cyclistes bruxellois et les aider à emprunter les itinéraires les moins exposés, le GRACQ a décidé de participer à une campagne de mesure initiée par Bruxelles Environnement. À l'aide d'instruments de mesure portables, les volontaires du GRACQ sillonnent la capitale depuis septembre, ce comprenant les



Les citoyens demandent une bonne qualité de l'air.

artères les plus empruntées par les cyclistes. L'objectif ? Participer à un effort commun visant à cartographier les concentrations de *black carbon* dans la région de Bruxelles-Capitale. Ces particules fines sont en effet un très bon indicateur des polluants émis par la combustion des carburants.

Les résultats obtenus serviront à mener des actions de sensibilisation autour de la qualité de l'air en Belgique. Les efforts de nos volontaires ont d'ailleurs déjà été couronnés de succès : après avoir rédigé une carte blanche publiée dans *La Libre Belgique* et *le Vif l'Express*, ils ont également été interviewés par le journal télévisé de France 2. Au cours des semaines et mois à venir, ils envisagent de mener des actions dans les rues de Bruxelles et de réaliser plusieurs capsules vidéos de sensibilisation qui seront diffusées sur les réseaux sociaux. Une mailing-list a été créée, il est encore temps de les rejoindre !

L. DEMUELENAERE

Rejoindre la liste ?

alexandra.jimenez@gracq.org



Liège ⇒

Plan Communal Cyclable : le temps de l'évaluation

En 2011, la Ville de Liège a entrepris les démarches nécessaires pour pouvoir bénéficier du Plan Wallonie Cyclable 2011-2015 et, à la suite de la réalisation de son Plan Communal Cyclable (PCC), a été sélectionnée comme commune pilote Wallonie Cyclable (WaCy), tout comme neuf autres communes wallonnes. Ce projet régional apporte des moyens financiers aux communes dans le but premier de développer significativement la pratique du vélo.

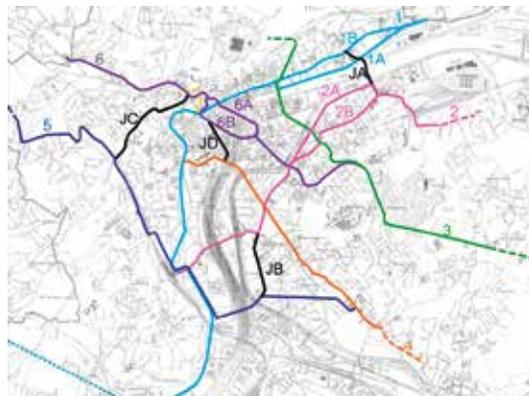


Figure 1. Cartographie des 6 itinéraires et 4 jonctions structurants prévus au PCC de Liège (2012-2015).

CETTE ÉVALUATION REPOSE SUR UNE CONFRONTATION ENTRE CE QUI ÉTAIT ANNONCÉ ET DES OBSERVATIONS SUR LE TERRAIN.

Le Plan et ses objectifs

Vu le très faible niveau d'équipement cyclable que Liège possédait, le GRACQ Liège s'est évidemment réjoui de voir 4,5 millions d'euros (3,5 millions régionaux et 1 million communal) dévolu au vélo.

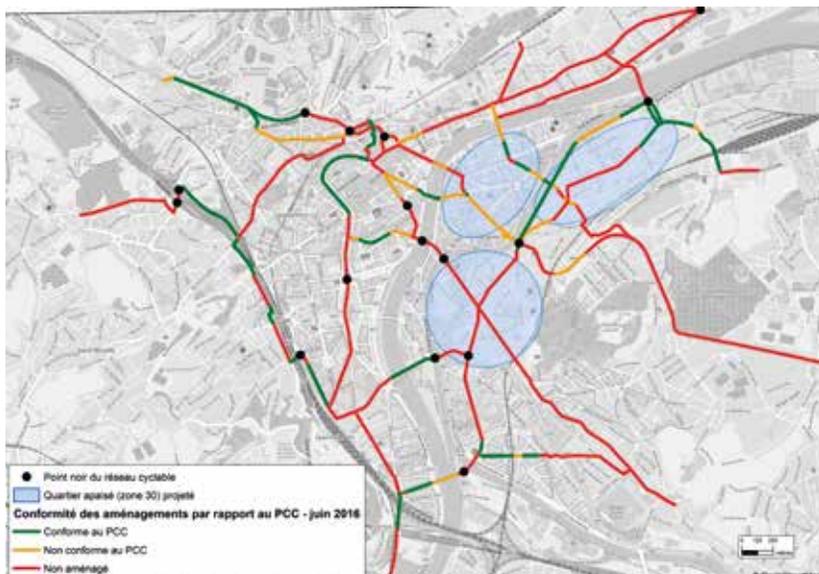


Figure 2. Plan communal cyclable de Liège 2012-2015 : évaluation du GRACQ.

Parmi les principales actions visées par le PCC, on trouvait le développement de six "itinéraires cyclables structurant" et de quatre "jonctions". Ces itinéraires devaient répondre à cinq critères (sûr, rapide, cohérent, confortable et agréable) et deux principes d'aménagement :

> **Principe 1** : Si la vitesse autorisée est égale ou supérieure à 50 km/h, un espace propre sera réservé aux cyclistes soit via une piste cyclable marquée, soit via une piste cyclable séparée.

> **Principe 2** : Si la vitesse autorisée est égale à 30 km/h, la mixité sera d'application avec un marquage suggéré sur le réseau structurant.

Évaluation et observations

Durant l'année 2016, qui correspond à la fin des budgets WaCy, le GRACQ Liège a réalisé une évaluation de ces itinéraires et jonctions. Cette évaluation repose sur une confrontation entre ce qui était annoncé et des observations sur le terrain afin de voir ce qui a effectivement été réalisé et si cela correspond bien aux principes d'aménagements annoncés. Afin de faciliter l'analyse, une cartographie de l'ensemble des tronçons a été réalisée en leur associant un code couleur selon leur degré de conformité à ce qui était annoncé (voir figure 2).

Sur la base de cette analyse, le GRACQ Liège est en mesure de rendre quatre grandes observations :

1. sur six itinéraires cyclables structurants annoncés, aucun n'est aménagé de façon continue ;
2. sur quatre jonctions annoncées, aucune n'est aménagée de façon continue ;
3. sur trois quartiers apaisés (zone 30) annoncés, aucun n'est encore finalisé et, à terme, si deux d'entre eux verront le jour, aucun ne respectera les principes annoncés ;
4. sur dix points noirs, un seul a été résolu (à Fontainebleau).

Les observations une et deux signifient concrètement qu'aucun de ces itinéraires/jonctions ne respecte les deux principes d'aménagement adoptés. À ce stade, cinq ans après le début du Plan Wallonie Cyclable à Liège, le réseau cyclable n'est donc encore malheureusement qu'une suite discontinue de tronçons cyclables et de lieux non aménagés forçant le cycliste à une mixité avec les automobiles dans des zones de 50 km/h et à haute densité de trafic.

Suite au travail cartographique, il apparaît qu'en juin 2016, 67 % des aménagements ne sont pas réalisés. Parmi les raisons, on peut mettre en évidence que :

- > la Ville n'a finalement pas jugé opportun d'aménager certains des tronçons annoncés dans le PCC, préférant ainsi laisser l'intégralité de l'espace de la voirie aux automobiles ;
- > tous les travaux prévus (budget WaCy) ne sont pas encore terminés ;
- > des aménagements étaient prévus en parallèle à la mise en place du tram. La non réalisation de celui-ci a signifié la non réalisation des itinéraires cyclables concernés ;
- > certaines voiries sont gérées par le Service Public de Wallonie. Il semble qu'il y ait un manque de coordination avec la Ville et un décalage entre les priorités.



Des bandes cyclables suggérées envahies par les voitures stationnées en infraction sur une voirie limitée à 50 km/h.

Aussi, 12 % des itinéraires ne respectent pas les principes du PCC. Il s'agit le plus souvent d'une absence de piste cyclable marquée sur des tronçons limités à 50 km/h ou plus. L'aménageur y a préféré, selon les cas, la pose de chevrons et logos vélo, parfois disparates, mais toujours insuffisants pour offrir aux cyclistes un espace confortable, sécurisé et rapide, ou encore l'utilisation de la bande de bus. Il peut également s'agir d'un aménagement conforme, mais dans un seul sens de circulation.

Enfin, il apparaît que parmi les tronçons aménagés respectant les deux principes, certains points restent problématiques pour les cyclistes. C'est le cas dans certaines zones de mixité piétons-cyclistes, sur des voiries avec trop peu de marquage suggéré ou d'un revêtement inconfortable, de zones 30 dont la densité de trafic est telle qu'il est simplement impossible d'y rouler, du non-respect par les automobilistes des infrastructures cyclables, etc.



Itinéraire 3, pont de Bressoux : aménagement conforme aux principes du PCC.

Dépenses trop dispersées et résultat trop peu efficace

Au terme de cette analyse, il est indéniable que les budgets investis ont amené et amèneront encore des améliorations dans les déplacements quotidiens des cyclistes à Liège. La Ville partait de très loin : RAVeL excepté, rien ou presque n'avait été fait pour les cyclistes depuis des décennies.

Toutefois, le GRACQ Liège estime que les budgets dégagés pour la politique cyclable à Liège, pour rappel 4,5 millions d'euros, n'ont pas été utilisés de la façon la plus efficace pour engendrer un transfert modal significatif vers le vélo. Le réseau actuel est loin d'être structurant en raison des nombreuses discontinuités et de l'éparpillement des aménagements. Comme il a été montré, les raisons sont notamment liées à d'autres projets avortés, mais plus fondamentalement au manque de priorité accordée à l'infrastructure cyclable.

La question de la place accordée au vélo est liée à celle accordée à la voiture. De ce point de vue, il faut bien reconnaître que nous sommes face à des pouvoirs publics (politiques et administratifs) encore beaucoup trop favorables à la voiture, que ce soit au niveau régional ou au niveau local. Quand un gouvernement admet que chaque euro investi dans le développement du vélo permet à la collectivité d'en économiser entre 10 et 20 (Plan Wallonie cyclable adopté le 1^{er} décembre 2010 par le gouvernement wallon), on est en droit d'attendre un changement clair de priorités dans les aménagements et dans la façon de penser la mobilité en ville.

Le PCC de Liège avait des objectifs clairs d'aménagements pour 2020. Après avoir dépensé les fonds WaCy, on voit mal comment la Ville va pouvoir atteindre les objectifs annoncés et dès lors permettre au GRACQ Liège de colorier l'ensemble des tronçons de sa cartographie en vert. Afin de se rapprocher au plus de ces objectifs, les budgets accordés au vélo par la Ville devront être bien supérieurs à sa contribution des dernières années. ●

J. TIRTAUX, J. CHARLIER

LE RAPPORT COMPLET DE L'ANALYSE MENÉE PAR LE GRACQ LIÈGE SUR L'ÉVALUATION DU PCC DE LA VILLE DE LIÈGE EST DISPONIBLE SUR DEMANDE : LIEGE@GRACQ.ORG



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Des vélos en location pour les étudiants



La nouvelle année académique a vu le projet *Brik Bike* démarrer à Bruxelles. Il s'agit d'un service de location de vélo à l'année proposé aux étudiants bruxellois. Ce système leur permet de disposer de leur propre vélo pour 70 euros par an. Pour un porte-monnaie d'étudiant,

c'est une somme bien plus abordable que l'achat d'un vélo neuf. Mais quel est l'intérêt par rapport à l'achat d'un vélo de seconde main ? Le forfait inclut un cadenas de qualité, l'entretien du vélo et, si nécessaire, les réparations. Le calcul est vite fait !

Réservés depuis septembre, les premiers *Brik Bikes* ont été remis aux étudiants lors d'un événement festif le 12 octobre. Soutenu par Bruxelles Mobilité, le projet découle d'un constat effectué en 2015 : plus de 1 000 étudiants avaient émis le souhait de pouvoir louer un vélo étudiant dans la capitale. CyCLO, qui a préparé les *Brik Bikes*, est l'autre partenaire de ce projet.

C'est dans leurs ateliers que les étudiants peuvent se rendre pour l'entretien.

Brik Bike est un projet pilote et sa reconduction n'est pas encore assurée. Or, des systèmes similaires existent déjà ailleurs et ont fait leurs preuves. À Strasbourg par exemple, le *Vel'hop* est en place depuis 2010 et connaît un très grand succès. Alors faites passer le mot aux étudiants bruxellois : il y a des *Brik Bikes* pour vous !

D. AUCHAPT

www.brikbike.be

Voyage ⇒

Pronostiquée perdante



Quand on pense à voyager à vélo, on se fait facilement une idée sur les prérequis : condition physique épate, bonne compagnie, préparation pointue, agenda organisé avec soin... La faute à pas de chance, quand on est une femme, seule, passé soixante ans, avec quelques problèmes de santé, il ne faudrait pas trop envisager un projet de cyclo-tourisme. "J'ai tout faux" pensais-je : voilà la meilleure des raisons pour me lancer.

Partie trois semaines, d'Arlon à Ulm, j'ai longé les fleuves allemands en chevauchant dignement ma bicyclette et en arbo-

rant fièrement ma chasuble GRACQ, toute seule et toute femme que je suis, pendant près de 800 km. Comment ? En prenant les choses comme elles venaient. Je n'avais rien réservé à l'avance et n'avais donc aucune pression à atteindre tel ou tel endroit. Sans compétition, libre de m'arrêter plus longtemps là où je me trouvais bien, il n'y avait pas d'autre objectif que le voyage en lui-même. Une des rencontres que j'ai faite m'a demandé "Et vous allez où ?", je lui ai répondu "J'y suis !".

Être seul-e est un état particulier : on a un rapport différent aux gens, on est dans l'éveil, on est ouvert aux autres. Malgré la barrière linguistique de l'allemand, j'ai été poussée à la rencontre. Seul-e, on est libre. Alors pourquoi cela devrait-il être un frein au voyage ? Partir seul-e, c'est partir selon ses envies.

Finalement, si je devais donner un conseil ce serait : "le bien-être en premier". Pourquoi se mettre dans un esprit de compéti-

tion si ça gâche le plaisir ? La ténacité, d'accord, mais profiter de ce qu'on a, c'est l'essentiel. Et puis, ça aide le corps, il n'est pas tendu, il donne ce qu'il peut sans violence... Pronostiquée perdante ? Gagnante sur toute la ligne !

SYLVIE

Envie de vous lancer ?

Je serais ravie de vous donner quelques tuyaux. Contactez-moi : etterbeek@gracq.org





États-Unis ⇒

Des pistes cyclables socialement réparties



Facile de distinguer les zones denses des zones délaissées.

Une carte cyclable peut livrer beaucoup de détails sur une politique vélo : couverture géographique, chaînons manquants et... inégalités entre quartiers ! À Washington, l'association cycliste WABA (*Washington Area Bicyclists Association*) est en train de mettre sur pied une cartographie mettant en évidence ces inégalités.

Leur première tâche a été d'identifier les aménagements cyclables qui sécurisent réellement les déplacements à vélo. N'ont donc pas été prises en compte les pistes suggérées qui fleurissent un peu partout sur les routes. Pour décider de ce qui est considéré comme "aménagement cyclable", il a fallu effectuer des visites de

terrain pour prendre en considération la situation réelle : un travail titanesque.

Cette première étape accomplie, WABA a cartographié les données collectées rendant ainsi évident l'isolement de certains aménagements et quartiers. Il est frappant de constater que les continuités cyclables sont surtout présentes dans les quartiers aisés alors que les quartiers les plus défavorisés le sont aussi d'un point de vue des aménagements cyclables. Est-ce le résultat d'une volonté politique manifeste ? Ou celui d'un manque de lobbying des résidents les plus pauvres, souvent moins bien armés que les classes moyennes et supérieures pour faire pression sur leurs décideurs politiques ?

Un autre enseignement intéressant peut être extrait de cette carte. Si l'on ajoute une zone de desserte autour de chaque aménagement (en vert clair sur la carte), et que l'on croise cette information avec le nombre d'habitants qui s'y trouve, on peut alors déterminer la part de la population qui a accès au réseau cyclable, et celle qui s'en trouve dépourvue.



Envie d'aller plus loin ?

Le projet n'est pas encore complètement abouti et WABA en appelle aux bonnes volontés pour aider à la finalisation. À l'heure actuelle, ils recherchent des volontaires pour coder la carte interactive et y ajouter d'autres niveaux de données. Geek et cycliste ? C'est par là que ça se passe :

github.com/dcfemtech/hackforgood-waba-map

Ce projet nous rappelle que la politique doit être attentif à briser l'isolement cyclable des quartiers moins favorisés, même si la demande se fait peu entendre.

L. GOFFINET

France ⇒

Paris : journée sans voiture et projet politique

Le 25 septembre, la ville de Paris proposait sa deuxième édition de "Paris sans voiture". Le périmètre interdit aux véhicules motorisés ne couvrait pas l'entièreté de la Ville Lumière, mais 45 % du territoire intra-muros, ce qui représentait déjà une nette augmentation par rapport à la première édition (uniquement dans l'hyper-centre et les bois de Vincennes et Boulogne).

Projet porté par Anne Hidalgo, cette journée sans voiture n'est que la partie émergée de l'iceberg. En effet, dès le lendemain était voté la piétonnisation des berges de Paris qui concerne 3,3 km de voies sur la rive droite. Et en plus des berges de la Seine, sept places sont également appelées à être rénovées (Bastille, Madeleine, Gambetta, Nation, Panthéon, Fêtes, Italie), afin de remettre l'usage piétonnier et cycliste au cœur de la ville.



© AFP PHOTO - LUDOVIC MARIN

Les médias et la population ont réservé un accueil mitigé à ces projets. Comme d'habitude, penseront certains. Alors gardons l'œil ouvert et espérons que rouler à vélo à Paris devienne plus facile, plus sécurisé... et plus courant !

D. AUCHAPT



Les voies express tracent leur route

Autoroutes vélo, fietssnelwegen, cycle highways, Radschnellwegen... Face aux enjeux "mobilité" actuels, la création de voies cyclables express se présente chaque jour un peu plus comme une solution d'avenir, chez nous comme à l'étranger. Combinées au développement du vélo électrique, ces infrastructures contribuent à renforcer l'énorme potentiel du vélo, sur de plus longues distances.



La première "autoroute vélo" en Californie.

Sa première ébauche de voie cyclable rapide, sécurisée et sans interruption émerge... dès la fin du 19^e siècle, en Californie ! Mais le marché naissant de l'automobile explose alors, et le projet de liaison vélo – payante – entre Los Angeles et Pasadena est avorté. Plus d'un siècle plus tard, cette idée fait son retour en force, mais dans un contexte bien différent.



EN BELGIQUE, ON ESTIME À 12 000 PAR AN LE NOMBRE DE DÉCÈS PRÉMATURÉS LIÉS À LA MAUVAISE QUALITÉ DE L'AIR.

Nos centres urbains étouffent littéralement sous la pression automobile. Rien qu'en Belgique, on estime à 12 000 le nombre de décès prématurés annuels liés à la mauvaise qualité de l'air¹, sans compter les nombreux problèmes cardio-vasculaires et maladies respiratoires qu'elle favorise. Chaque jour, deux personnes décèdent sur nos routes tandis que onze personnes sont grièvement blessées². Les

bouchons s'aggravent, atteignant un coût estimé à plus de 600 000 € par jour, un chiffre qui atteint près de 3 millions d'euros lorsque le trafic est particulièrement dense³ Et ne parlons pas des nombreuses maladies favorisées par le manque d'activité physique, quatrième facteur de risque de décès dans le monde selon l'OMS.⁴

Un potentiel à exploiter

Le constat est clair : la politique auto-centrée a atteint ses limites. Le vélo – non polluant, peu consommateur d'espace, peu coûteux, bon pour la santé – constitue une solution de mobilité idéale à exploiter. Et pas uniquement sur de courts trajets : le développement d'infrastructures cyclables de haute qualité permet d'augmenter les distances franchissables à vélo. Pour peu qu'on lui en donne les moyens, le vélo peut s'avérer concurrentiel sur de moyennes distances également.

Les pionniers dans le domaine sont, sans grande surprise, les Pays-Bas. Une première liaison express voit le jour en 2004, entre Breda et Etten. Si elle a mérité le nom de *fietssnelweg*, c'est qu'elle se distingue par son infrastructure d'une grande qualité. Sur les 7 km séparant Breda d'Etten, les klinkers ont fait place à un large ruban d'asphalte rouge, avec une priorité du cheminement cyclable aux carrefours. Au total, 3,5 millions d'euros ont été déboursés pour sa réalisation, soit environ un demi-million du kilomètre. Mais le résultat vaut chaque euro dépensé : la nouvelle infrastructure attire de nouveaux cyclistes en nombre, mais aussi des navetteurs qui ont modifié leur trajet initial pour profiter de cette alternative de qualité. Cette première *fietssnelweg* servira de modèle pour développer les suivantes.

1/ Données de l'Agence Européenne pour l'Environnement. www.eea.europa.eu

2/ Données du SPF Economie, 2015. bestat.economie.fgov.be

3/ Selon Sven Marivoet, chercheur à T&M Leuven, Files kosten ons elke dag minstens 600 000 euros – De Standaard – 21 avril 2015.

4/ Organisation Mondiale de la Santé. www.who.int/dietphysicalactivity/pa/fr

Voie express, cycliste rapide ?

La rapidité du trajet est un facteur déterminant : pour être réellement attractives, ces routes doivent permettre à un vélo d'atteindre une vitesse moyenne d'environ 20 km/h. L'idée est d'offrir au cycliste ordinaire des itinéraires directs, sans obstacles, sans arrêts intempestifs. Une voie rapide pour cyclistes n'est donc pas nécessairement une voie pour cyclistes rapides.

C'est entre autres pour cette raison que certains spécialistes remettent en cause l'utilisation de l'expression "autoroute cyclable", qui ne rend pas vraiment compte de la réalité, comme l'explique Frédéric Héran : "Sur une autoroute, vous ne pouvez sortir qu'au niveau des échangeurs. Quand vous circulez, vous n'avez aucun lien avec les abords. [...] Ce dont on parle aujourd'hui, ce sont des superpistes cyclables qui adhèrent au territoire et le long desquelles on peut s'arrêter à tout moment."⁵



© FRANS NIKKELS



Idéalement, une voie cyclable express doit respecter cinq principes généraux⁶ :

1. **La cohérence** : la voie rapide doit être une liaison logique, continue et facilement identifiable, d'un niveau de qualité constant. Le moindre point noir ou chaînon manquant peut compromettre l'attractivité d'un itinéraire entier.
2. **Le caractère direct** : l'itinéraire doit être le plus rectiligne possible et minimiser les arrêts, qui représentent une perte d'énergie et de temps. Il est donc important que le cycliste rencontre peu de carrefours sur son trajet et qu'il bénéficie de la priorité dans la mesure du possible.
3. **L'attrait** : l'itinéraire doit privilégier les zones agréables et calmes et éviter si possible de longer des axes à fort trafic, plus pollués et plus bruyants.
4. **La sécurité** : les voies cyclables sont en site propre ou correctement protégée du trafic. La mixité est également possible là où le trafic motorisé est faible et les vitesses réduites. Un grand soin doit être apporté aux intersections, où le risque d'accident est plus élevé. Le contrôle social est également une donnée importante (éclairage, zones bâties...).

5. **Le confort** : celui-ci passe évidemment par la largeur : les cyclistes (y compris ceux équipés de remorques) doivent pouvoir s'y dépasser facilement et sans danger. Mais d'autres éléments entrent en ligne de compte : le revêtement (l'asphalte reste l'idéal), l'absence d'obstacles (barrières, bordures), la déclivité (le trajet doit être le plus plat possible)...

Des projets de voies cyclables express fleurissent actuellement un peu partout en Europe. Mais derrière ces effets d'annonce se cachent des réalités bien différentes : toutes ne répondent pas de la même manière à ces critères de qualité. La réalité de terrain implique des choix d'infrastructures différents, notamment aux endroits plus densément urbanisés : les options sont plus limitées, les choix plus difficiles, et les solutions parfois plus onéreuses (ponts, tunnels). Si les infrastructures cyclables sont meilleur marché que les infrastructures routières, la question du financement reste centrale.

UNE VOIE RAPIDE
POUR CYCLISTES N'EST
DONC PAS
NÉCESSAIREMENT UNE
VOIE POUR CYCLISTES
RAPIDES.

CHIPS : le coup de pouce européen

Comment rendre les véloroutes plus confortables, plus sûres, plus faciles à utiliser ? En un mot : plus attractives ? Quelles infrastructures privilégier ? Quelles campagnes mener ? Comment favoriser l'intermodalité par leur entremise ? La réponse à ces questions, c'est CHIPS (*Cycle Highways Innovation for smarter People transport and Spatial planning*). Ce projet européen va utiliser cinq véloroutes comme laboratoires afin de tester, en conditions réelles, différentes mesures destinées à en augmenter la fréquentation actuelle. Parmi les routes sélectionnées : la liaison Louvain - Bruxelles, mais également Arnhem - Nijmegen et Hart van Brabant (Pays-Bas), Comber (Irlande) et Francfort (Allemagne). Les enseignements tirés de ces expériences pourront ainsi être partagés largement, notamment au travers de la toute première *Cycle Highway Academy* qui se tiendra au printemps 2017.

www.cyclehighways.eu

5/ *Autoroutes cyclables, gare à l'emballage*, Terraeco, janvier 2016. www.terraeco.net/Autoroutes-cyclables-gare-a-l-64223.html

6/ *Fietsroutes in Vlaanderen. Goede praktijkvoorbeelden*, Fietsersbond, 2014.



Dépense ou investissement ?

En 2012, Copenhague ouvre sa première voie cyclable express. Mais les problèmes relevés y sont nombreux : largeurs insuffisantes, mixité avec les piétons, cessions de priorité, barrières... "Mais que peut-on attendre ?" ironise sur son blog Mark Wagenbuur. "Le budget pour cette route de près de 18 km est d'1,8 million d'euros. En comparaison, les Néerlandais dépensent environ un million d'euros par kilomètre, soit dix fois plus !"⁷

Plus récemment, la toile s'est emballée à l'annonce de la construction, en Allemagne, d'un réseau d'autoroutes cyclables de plus de 100 km... dont 10 km à peine ont été réalisés. Quant à savoir comment sera financé le reste du projet (180 millions d'euros), le mystère reste entier...

Le coût de ce type d'infrastructure est régulièrement pointé par ses détracteurs : un gaspillage d'argent qui ne profitera au final qu'à une petite minorité. Ironiquement, ce sont les mêmes arguments que l'on a opposés à la construction des premières autoroutes dans les années 1930 ! La construction de voies cyclables express doit pourtant être considérée comme un investissement, rentable qui plus est.

Le bureau d'étude Goudappel Coffeng a fait l'exercice : en tablant sur la réalisation de 675 km de voies cyclables rapides aux Pays-Bas, un investissement annuel de 100 millions d'euros générerait un retour sur investissement de 144 millions d'euros, en considérant la réduction des coûts liés à la congestion (40 millions), à la santé publique (100 millions) et aux rejets de CO₂ (4 millions). Ce montant atteindrait même 358 millions d'euros sous l'hypothèse que 50 % des cyclistes utilisent un vélo électrique.⁸

C'est d'ailleurs dans cet esprit – combiner le potentiel des voies cyclables express et des vélos électriques – que la Norvège a annoncé cette année le lancement d'un large plan d'infrastructures cyclables. Près de 850 millions d'euros seront investis entre 2018 et 2029 pour créer des liaisons vélo rapides entre les principales villes et leur périphérie, dans le but d'y réduire drastiquement la pression automobile. Ce plan s'accompagnera de mesures fiscales visant à favoriser l'acquisition de vélos électriques.

7/ Blog *Cycling in the Netherlands*, bicycledutch.wordpress.com/2012/05/08/no-copenhagen-thats-not-good-enough

8/ *Fietssnelwegen, nieuwe successformule*, OTAR n°3, 2015, pp. 56-59.

9/ Plus d'info : fietssnelwegen.be

10/ *Étude RER cyclable. Rapport final*, Timenco, novembre 2012.

Et en Belgique ?

En Belgique, la situation est très contrastée d'une région à l'autre. En **Flandre**, les cinq provinces, avec le soutien de la région, se sont lancées dans un vaste plan de *fietssnelwegen* (ou *fietsostrades*). Cent dix *fietssnelwegen*, totalisant 2 400 km (dont 58 % seraient déjà réalisés) sillonnent l'entièreté du territoire⁹. Un nouveau système de signalisation a été développé : un triangle bleu, frappé d'un "F" suivi de chiffres permettant d'identifier l'itinéraire. Cette nouvelle signalétique guidera les cyclistes par l'entremise de panneaux mais aussi de marquages au sol.



La signalisation est claire dans le Brabant Flamand.

La liaison Louvain-Bruxelles (HST-route) est l'une des routes emblématiques : réalisée à 75 %, elle enregistre une fréquentation journalière oscillant entre 650 et 1 200 passages. La vitesse moyenne des trajets dépasse les 20 km/h, malgré certains points d'infrastructures à améliorer, notamment au niveau des carrefours.

La HST-route est articulée au Réseau Express Régional vélo en **région bruxelloise** : un projet de liaisons vélo rapides entre Bruxelles et sa périphérie. Le potentiel de ce RER vélo est énorme : "À Bruxelles et en périphérie flamande, 71 % des déplacements sont inférieurs à 15 km, [...]. La majeure partie de ces déplacements courts se fait actuellement en voiture [...] qui est à l'origine de la congestion quasi permanente du trafic dans cette zone."¹⁰

À BRUXELLES ET EN PÉRIPHÉRIE FLAMANDE, 71 % DES DÉPLACEMENTS SONT INFÉRIEURS À 15 KM ET LA MAJEURE PARTIE SE FAIT ACTUELLEMENT EN VOITURE.



© BEMAPATSE

Sur les 32 routes du réseau, quinze ont été désignées comme prioritaires en raison de leur potentiel élevé. Leur aménagement est estimé à 112 millions d'euros (soit 400 000 € du kilomètre) : 67 millions pour la partie bruxelloise, et 45 millions pour la partie située en Flandre. "L'ensemble du réseau pourrait être financé au prix de la rénovation d'un tunnel bruxellois", a souligné le manager vélo bruxellois à l'occasion d'un colloque organisé sur cette thématique en février dernier.

Mais passer de la théorie à la pratique est une autre paire de manche. La multiplicité des acteurs impliqués dans le projet et l'absence de cadre budgétaire sont deux freins majeurs. Le RER vélo n'est en outre inscrit dans aucun texte légal contraignant : certains tracés se trouvent d'ores et déjà compromis par la réalisation d'autres projets (projets immobiliers, piétonnier...). Enfin, certains aménagements réalisés à l'heure actuelle sur des tronçons du réseau ne respectent aucunement les standards minimums.

Si l'on considère le verre à moitié plein, on apprécie la constitution d'un groupe de pilotage "RER vélo" qui rassemble les principaux partenaires flamands et bruxellois. Trois itinéraires ont été intégrés au plan de pistes cyclables séparées adopté par le gouvernement bruxellois en 2015. Parmi ceux-ci, la route du canal, qui bénéficiera de fonds européens pour la réalisation d'une série de passerelles sous les ponts, pour éviter aux cyclistes la traversée de gros carrefours.

Une opportunité manquée

L'un des itinéraires du RER vélo s'étend jusque dans le Brabant wallon. En dehors de ce projet, la Wallonie fait figure de parent pauvre. La planification du RER constitue à cet égard une opportunité manquée. Le GRACQ réclamait alors que soit prévu, à côté de l'assiette ferroviaire, un espace destiné à accueillir une liaison cyclable rapide... une idée jugée quelque peu saugrenue à l'époque. Le sujet est pourtant revenu sur le devant de la scène en juin dernier. Sur le chantier à l'arrêt le long de la ligne

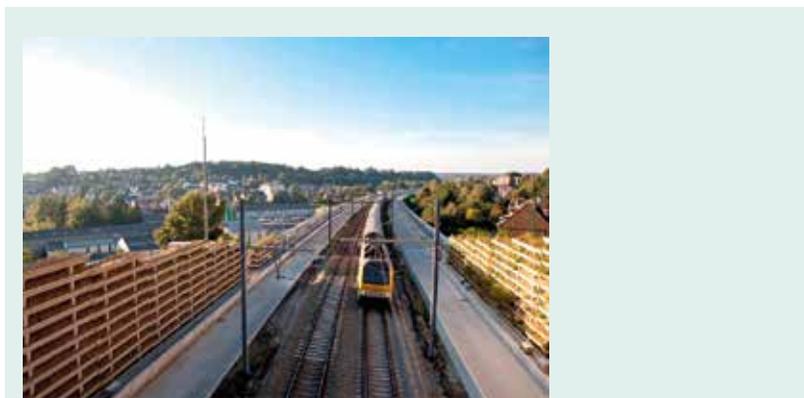
Ottignies-Bruxelles, les voies asphaltées destinées à accueillir les 3^e et 4^e voies ferrées, désertes, étaient une invitation tentante – bien qu'illégale – pour les navetteurs cyclistes.

Le GRACQ a insisté pour que les cyclistes soient autorisés à utiliser ces voies, moyennant le placement de barrières de sécurité. Notre association a également réitéré sa demande initiale de prévoir, à long terme, un cheminement longeant autant que possible le tracé ferroviaire, plat et direct, sur les lignes RER 161 (Bruxelles-Ottignies) et 124 (Bruxelles-Nivelles).

Le dossier reste ouvert... Les nombreux exemples positifs à l'étranger ne peuvent qu'encourager nos décideurs politiques à s'engager dans cette voie !

F. CUIGNET

ON APPRÉCIE LA CONSTITUTION D'UN GROUPE DE PILOTAGE "RER VÉLO" QUI RASSEMBLE LES PRINCIPAUX PARTENAIRES FLAMANDS ET BRUXELLOIS.



Soutien massif pour le RER vélo

La pétition lancée en juillet dernier par le GRACQ demandant la mise en œuvre d'un RER vélo – dans l'attente de la reprise des travaux sur le chantier du RER – a largement passé la barre **5 000 signatures** !

La décision est aux mains du fédéral (Bellot), mais nécessite l'accord des trois régions. Demande reçue 5/5 côté bruxellois : si le sujet a simplement été évoqué avec les partenaires flamands, le ministre Smet a toutefois proposé à son homologue fédéral de financer la sécurisation des voies sur le territoire bruxellois, afin d'en assurer l'utilisation temporaire par les cyclistes. Côté wallon, le ministre Di Antonio juge la proposition "sympathique" et souhaite qu'elle soit examinée plus en avant. Le ministre Bellot a pour sa part annoncé que les travaux du RER allaient reprendre prochainement, sans donner plus de précisions quant au budget ou au calendrier. Espérons que la remise officielle de la pétition pourra le convaincre du bien-fondé de cette demande citoyenne !

www.gracq.org/petitionRER



Berny, le créateur de vélo-design



© UNIKBIKES



© UNIKBIKES

Formé en design automobile, Berny a laissé tomber les moteurs pour les pédales et tient son atelier *Unik bikes* depuis 2009. Dans cet espace partagé avec d'autres artistes, le designer transforme des restes de vélo en pièces uniques et sur mesure. Car oui, même s'il s'agit d'œuvres d'art, ce sont bien des vélos fonctionnels qu'il réalise. Que ce soit pour enfant ou à la hollandaise, rétro ou à assistance électrique, vous pouvez demander le *Unik Bike* qui vous plaira, à la pièce près.

Berny compare son travail à celui d'un tailleur : "C'est comme chez le tailleur. Je mesure la taille de la personne, j'essaie de voir l'usage qu'il fera du vélo, le style qu'il préfère". Il conseille ses clients avec plaisir, les oriente, mais il n'impose pas et réalise les demandes qu'il reçoit afin qu'*in fine*, chaque client reçoive le vélo de ses rêves.



© UNIKBIKES

Lorsqu'il se lance sur une œuvre, il est minutieux. Dans la mesure du possible, il garde les pièces d'époque, mais en prenant soin de les démonter, les réparer et les lustrer méticuleusement. Quand ce n'est pas possible de garder les pièces d'origine, il part dans sa caverne d'Ali Baba : le sous-sol de son atelier, une sorte de cimetière de vélos plein à craquer. Son matériel est trié par boîtes : par pièce, par matériau, par revêtement... Et si ses œuvres doivent être belles, Berny met un point d'honneur à ce qu'elles soient fonctionnelles : "Certains de mes clients ne veulent pas que leur vélo soit fonctionnel, mais qu'il devienne une œuvre d'art, un objet de collection. Mais, même s'il finit accroché au mur du salon, j'allie toujours le fonctionnel et l'esthétique, comme ça, son propriétaire pourra rouler un jour avec ce vélo s'il le désire".

Envie de craquer ? Sachez que le prix est à la hauteur du travail d'orfèvre que la création du vélo représente et qu'il vous faudra déboursier plusieurs milliers d'euros. Toutes les infos et contacts sont disponibles en ligne : unikbikes.wordpress.com

Source : *Lalibre.be, Des vieux vélos transformés en œuvres d'art !*



© CREAPELLS

Le casque vélo qui vous transforme en LEGO

Porter un casque, certains le font, d'autres le refusent. Mais si c'est pour rendre un hommage nostalgique à ces figurines de notre enfance, peut-être qu'il y aura des changements de camp ?

L'agence danoise MOEF a conçu ce casque atypique reproduisant dans les moindres détails la chevelure si reconnaissable des personnages LEGO. Encore au stade du prototype, l'aspect ludique de ce casque pourrait convaincre les plus jeunes cyclistes d'en porter un.



© CREAPELLS

Un risque persiste cependant : que la stupéfiante beauté de ce casque perturbe les automobilistes et crée de nouveaux accidents.



Bikes vs Cars : le plaidoyer pour un monde plus vélomobile

Disponible dès aujourd'hui pour les groupes locaux désirant organiser une soirée documentaire, ce film dépeint une lutte sans merci pour l'espace public entre cyclistes et automobilistes. Une belle manière de lancer un débat sur l'aménagement urbain et nos modes de déplacement !



En filigrane des différents témoignages que Gertten recueille, revient incessamment l'évidence finalement énoncée à voix haute par l'un des intervenants du documentaire, expert brésilien en mobilité urbaine : mettre en œuvre une mobilité urbaine propre, durable et respectueuse de tous "n'est pas une question technique ou financière, mais politique". Les moyens existent, seule la volonté fait défaut. Se mobiliser pour exiger une société plus vivable est donc nécessaire.

Interpellant, engagé et sans concession, *Bikes vs Cars* est en tout cas un excellent moyen de démarquer un débat sur la place de la voiture dans notre société et ses multiples impacts.

La bande annonce du documentaire est disponible en ligne :

vimeo.com/ondemand/bikesvscars/116966445

EN SUIVANT LES EFFORTS DE PLUSIEURS ACTIVISTES, CE FILM DOCUMENTE LA LUTTE DES CYCLISTES DANS DES SOCIÉTÉS DOMINÉES PAR LES VOITURES.

Les routes sont construites pour les bus, les voitures et les camions, pas pour les cyclistes. Mon cœur saigne lorsque l'un d'entre eux est renversé, mais en fin de compte c'est de leur faute". Bien que caricaturale, cette intervention publique de Rob Ford, ancien maire de Toronto, illustre bien le chemin que certains doivent encore parcourir avant de considérer le vélo comme ayant une place légitime dans l'espace public.

Dans *Bikes vs Cars*, son dernier documentaire de 2015, le suédois Frederik Gertten décrit les nombreuses crises qui nous menacent (changement climatique, épuisement des ressources naturelles, congestion dans les villes) et démontre que le vélo est un excellent facteur de changement pour y répondre. Trop souvent, toutefois, l'intérêt public est sacrifié sur l'autel du profit et des intérêts de puissants lobbys.

En suivant les efforts de plusieurs activistes agissant envers et contre tout pour encourager le changement aux quatre coins du monde, ce film documente la lutte des cyclistes dans des sociétés dominées par les voitures. De Sao Paulo à Los Angeles, où de plus en plus de personnes se mobilisent pour demander des pistes cyclables sécurisées, en passant par Copenhague où 40 % des habitants circulent à vélo, *Bikes vs Cars* nous rend témoins des changements révolutionnaires qui pourraient avoir lieu si plus de place était laissée aux cyclistes.



Comment emprunter le dvd et organiser une soirée-débat ?

Pour emprunter le DVD et organiser une projection dans ta locale :

Rendez-vous sur :

www.gracq.org/projection-bike-vs-cars

Aussi, n'oublie pas d'inscrire l'événement dans l'agenda en ligne :

www.gracq.org/agenda



PARTENAIRE

Fabrique locale de bicyclettes cherche coopérateurs engagés

VELOFABRIK
BRUSSELS

VELOFABRIK SOUTIENT
LES ATELIERS DE
QUARTIER QUI
APPRENNENT AUX
GENS À RÉPARER
EUX-MÊMES LEUR
BICYCLETTE.

Velofabrik est une coopérative à finalité sociale fondée par des cyclistes passionnés. À l'heure des délocalisations, Velofabrik fait vivre à Bruxelles une manufacture de vélos de grande qualité adaptés aux conditions locales.

Les bénéfices générés sont destinés à des actions locales en faveur de la mobilité vélo. Le surplus récompense les coopérateurs sous forme de dividendes à hauteur de 6 % maximum. Velofabrik soutient les ateliers de quartier qui apprennent aux gens à réparer eux-mêmes leur bicyclette et s'engage à soutenir la recherche universitaire et la formation professionnelle en matière de vélo. Les parts sont à 100 €. Prenez-en une ou bien autant que vous voulez, selon vos moyens. Presque 200 cyclistes sont déjà coopérateurs ! Grâce à eux, 200 Velofabrik arpentent désormais les rues du pays. Grâce au *Tax Shelter Start-ups*, cet investissement est fiscalement déductible à hauteur de 45 % et vous donne l'assurance de placer votre argent dans un projet qui s'accorde à vos valeurs. Velofabrik est agréée par le Conseil National de la Coopération et a obtenu en 2015 le label Financité.

Envie d'investir, d'adhérer et de soutenir le projet ? Visitez www.velofabrik.be/projet ou adressez-nous un mail : info@velofabrik.be.

J-P. GERKENS



LA LECTURE DE L'HIVER

Le retour de la bicyclette

Besoin d'idées de cadeaux pour garnir le pied d'un sapin ou tout simplement pour vous faire plaisir ? Notre suggestion lecture de l'hiver est faite pour vous !

Rédigé par Frédéric Héran, professeur à l'Université de Lille, *Le retour de la bicyclette, une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050* retrace l'histoire du vélo et envisage ses perspectives d'avenir, tout cela dans un style limpide et bien construit.

Excellent exemple de vulgarisation d'une recherche historique et sociologique pointue, cet ouvrage très agréable à lire entraîne son lecteur sur les traces de la bicyclette, depuis la draisiennne au XIX^e siècle jusqu'aux prototypes du XXI^e, en analysant avec lui l'environnement économique, culturel, social et politique qui expliquent l'évolution de sa pratique. Au fil de la lecture, on y trouvera ainsi des réponses aux multiples questions qu'il pourrait se poser sur la pratique du vélo en termes de sécurité, de santé et d'environnement, mais aussi des exemples de succès et d'échecs de politiques cyclables menées dans les villes d'Europe.

Fait intéressant, l'auteur met en évidence l'importance cruciale des facteurs politiques dans l'évolution de la pratique du vélo, tordant au passage le cou aux thèses privilégiant des raisons culturelles ou topologiques pour expliquer une pratique du vélo plus importante dans certains pays plutôt que dans d'autres.

Sans être un livre militant, *Le retour de la bicyclette* est toutefois un véritable plaidoyer pour le vélo, à la fois plus écologique, économique et sain que tout autre moyen de transport.

Bonne lecture !

L. DEMUELENAERE

RENCONTRE

Le Tour de Belgique avec Monsieur iou

Cycliste quotidien, membre du GRACQ, Monsieur iou s'est lancé dans un projet ambitieux : un tour de Belgique à vélo, en un an, raconté en BD. Et si la découverte du plat pays a pris un peu plus de temps que prévu, le livre racontant ses exploits sera publié au printemps 2017. Rencontre avec l'artiste-cycliste.



Qui es-tu Monsieur iou ?

J'ai étudié la BD à Saint-Luc à Bruxelles, j'ai terminé en 2005. Je suis belge d'origine vietnamienne. Mes parents sont arrivés en Belgique trois ans avant ma naissance. Moi j'ai toujours vécu à Bruxelles, mais je n'ai pas "d'origines belges", je ne connais pas grand-chose de plus que Bruxelles et je ne peux jamais dire "moi je viens de ce coin-là". Alors j'ai eu besoin de combler ce manque, de partir à la rencontre de la Belgique, de la connaître.

Quel a été le projet initial ?

Je viens d'un milieu artistique et je démarre. Je me déplaçais donc à vélo par défaut, parce que je n'avais pas le choix. Je me suis vite rendu compte que ce n'était pas désagréable. Se déplacer à vélo, c'est juste devenu mon mode de vie, pas une galère. Alors ce projet, il devait se faire à vélo. Je m'étais donné un an pour sillonner la Belgique et finalement, entre ma première expédition et la parution du livre, deux années se sont écoulées. Au début j'ai mis à jour mon site pour expliquer le projet. Mais c'est vrai qu'en ce moment je suis vraiment concentré sur le livre et sa finalisation.

Où en es-tu alors ?

Concernant mon voyage, j'ai quasiment terminé. Je ne suis pas sûr de pouvoir citer toutes les étapes de mémoire : Mons, le Limbourg, le Centre, la Côte,

Liège, Verviers, Spa, Maastricht, Gand, Bruges, mais aussi le tour des Flandres et j'ai participé à la *Vélorution* bruxelloise. Je veux encore faire deux étapes : l'Ardenne et la Gaume.

Quelles ont été ta meilleure et ta pire expérience lors de tes expéditions ?

Il s'agit de la même expérience. Pour ma toute première étape, j'allais à Charleroi en longeant le canal. Il y avait de la neige partout, il faisait un froid terrible, je n'arrêtais pas de pester. En même temps, c'était très calme, très apaisant. Ce froid c'était horrible, mais c'était génial aussi. C'est l'anecdote que je raconte le plus, sans savoir si elle est bonne ou mauvaise.

Un dernier mot ?

En général, c'est chouette de voyager avec des amis, mais je me suis rendu compte qu'en groupe, tu es moins attentif. Le social prend le pas sur le contemplatif.

Avec ce livre, je voulais aussi présenter une alternative. On n'a pas besoin de prendre l'avion ou la voiture pour découvrir des choses. Le livre ne se veut pas exhaustif non plus : il y aura toujours des choses à voir !

À propos du livre

- > Il s'appellera *Le tour de Belgique* et paraîtra en mars 2017.
- > Certaines histoires sont déjà en ligne sur www.letourdebelgique.be.
- > Il y aura une exposition de lancement au Centre Belge de la Bande Dessinée (Bruxelles).
- > Ce projet a été rendu possible grâce à un financement participatif et à un éditeur volontaire et fan de vélo (les chats ne font pas des chiens, lui aussi est membre du GRACQ).
- > Le projet est toujours à la recherche d'un éditeur néerlandophone. Si vous avez une piste, Monsieur iou est preneur.





Comparaison n'est pas raison



Caël 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 ⇒

2016

DÉCEMBRE ⇒

BRUXELLES – LE 03/12 DE 10H À 16H GÉRER SON BLOG GRACQ

Chaque groupe du GRACQ peut bénéficier d'un blog aux couleurs de l'association : un excellent moyen d'informer les cyclistes de sa commune de ses activités et de l'actu régionale du vélo. Mais gérer un blog, cela ne s'improvise pas !

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

NAMUR – LE 17/12 DE 10H À 17H CIBLER LE PUBLIC DE VOS ACTIONS

Afin de viser un maximum d'efficacité il est important de se poser la question du public que nous souhaitons toucher au travers de nos actions. Une formatrice d'Inter Environnement Wallonie accompagnera la réflexion et afin d'avoir les clés pour y arriver.

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

BRUXELLES – LE 17/12 DE 15H À 18H À VÉLO DANS LE 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. Formation organisée en partenariat avec Les plaisirs d'hiver, qui se conclura par la dégustation d'un vin chaud offert !

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

BRUXELLES - LE 21/12 À 18H LE DISCOURS EMPATHIQUE : UNE RECETTE MIRACLE ?

Le discours empathique est-il une stratégie miracle pour permettre de modifier les comportements ? Nous avons invité Tobias Leenaert, le stratège derrière la vision d'EVA (association végétarienne flamande) pour en discuter avec lui.

📍 Inscription en ligne : www.gracq.org/recette-miracle

2017

JANVIER ⇒

NAMUR – LE 21/01 DE 10H À 12H LANCER SON GROUPE LOCAL

Puisqu'ensemble on est plus forts, le GRACQ encourage ses membres à s'organiser en groupe local. Venez découvrir les outils que nous mettons à votre disposition, le panel d'actions pouvant être menées, les avantages et les engagements des groupes locaux !

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

FÉVRIER ⇒

BRUXELLES – LE 04/02 À 10H30 COMMUNIQUER AVEC LA PRESSE

Vous aimeriez mieux comprendre l'univers journalistique et ainsi pouvoir interagir au mieux avec les médias ? Cette formation vous apprendra les rouages de ce milieu complexe, tout en vous inculquant les principes de base à avoir en tête lors de cette interaction.

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

BRUXELLES – LE 11/02 DE 9H30 À 12H30 BASE DE DONNÉES

La base de données du GRACQ vous permettra, entre autres, d'en extraire la liste des membres et sympathisants de votre commune, ainsi que d'y encoder les contacts que vous jugerez intéressants pour votre groupe local.

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 14

Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur www.gracq.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 Dehayé	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	David Lemin	T 0499 43 74 47
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 Luppardi	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	Xavier Marichal	T 0486 47 23 31
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
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
Villiers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Jean-Louis Verboomem	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 0497 39 54 85
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
Écaussinnes	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 Hoebeker	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
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67

Fietstersbond : association partenaire néerlandophone

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

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