

GRACQ *mag*

Anniversaire ⇒
**Le vélo
à 200 ans !**
p.3

Membres ⇒
**Nos locales
sur le terrain**
p.8-9

Dossier ⇒
**Le thermomètre
cycliste en dit long**
p.14

Interview ⇒
Frédéric Héran
p.21



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

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

Philippe Degand, Luc Degraer, Jean-Pierre Jacobs, Philippe Lederer, Elodie Mertz

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 ➔

Un bel anniversaire, des revendications cyclistes et une association qui s'étoffe



Chères et chers Gracquistes,

Cette année marque l'anniversaire du bicentenaire de l'invention de la bicyclette. Si le baron Karl Drais von Sauerbronn, inventeur de la draisienne, pouvait assister aujourd'hui aux débats que suscite la place de la petite reine sur nos routes, il en serait certainement le premier étonné.

En effet, le vélo comme moyen de déplacement quotidien est plus que jamais au centre des préoccupations de nos politiciens et de nos concitoyens. La récente présentation des résultats du thermomètre cycliste du GRACQ et du Fietsersbond (dévoilé dans notre dossier thématique) confirme certains efforts entrepris, mais illustre également de manière inquiétante les manquements tant en termes d'infrastructures vélo qu'en termes de sécurité routière ou de sensibilisation du public. Preuve s'il en est que le GRACQ doit poursuivre ses objectifs de sensibilisation, de lobby et de formation.

Afin de mener au mieux nos missions, nous avons renforcé notre Conseil d'administration lors de notre assemblée générale en mars dernier. Trois nouveaux administrateurs (qui assistaient déjà aux réunions en tant qu'invités) ont ainsi rejoint l'équipe. Vous pourrez découvrir la composition complète du nouveau CA ainsi que les thématiques suivies par chacun des administrateurs dans les pages de cette édition.

Dans ce numéro, vous trouverez également l'interview de Frédéric Héran, auteur du livre "Le retour de la bicyclette", qui fut notre invité pour une conférence passionnante sur l'histoire des déplacements urbains en Europe depuis 1817 jusqu'à nos jours.

Deux siècles, c'est un bel anniversaire. Et le vélo n'en a pas fini de nous faire voyager. Même s'il reste du chemin à parcourir, comme en témoignent certains articles que vous allez découvrir, c'est avant tout votre investissement sur le terrain qui fait la différence.

Continuez donc de faire ce que vous faites si bien : rouler à vélo !

Bonne lecture et bel été.

●
GEOFFREY USÉ



Anniversaire ⇒

Le vélo, 200 ans et toujours d'actualité !

Né au début de la révolution industrielle, le “cheval mécanique” a été perfectionné par les Français, les Allemands et les Anglais avant d’avoir l’allure et les noms qu’on lui connaît. Déjà bicentenaire, le vélo a encore de belles années devant lui.



En 1817, l’allemand Karl Drais invente une “machine à courir” : assis sur un siège fixé entre deux roues, un individu avance grâce à la poussée de ses pieds sur le sol et dirige la roue avant mobile à l’aide d’un timon. La draisienne permet à son inventeur de parcourir 14,4 km en un peu plus d’une heure. Bien que révolutionnaire, l’engin rencontre un succès mitigé. En 1861, alors qu’ils sont en train de réparer une draisienne, des carrossiers parisiens ont l’idée de placer des pédales sur l’axe avant de la roue, afin de ne plus devoir mettre pied à terre. Rapidement et familièrement renommé “vélo”, le vélocipède reste cependant lourd et inconfortable. Les Anglais l’appellent d’ailleurs bone-shaker (“secoueur d’os”).

Pendant vingt ans, le véhicule se perfectionne et la production s’industrialise. En 1870, les roues avec des rayons en acier tendu et les cadres en tube allègent la structure. C’est aussi l’époque du “grand bi” qui connaît un certain succès en Angle-

terre auprès des plus aventureux. Ce vélo, caractérisé par sa roue avant de grand diamètre (jusqu’à 1m50), permet à son utilisateur de parcourir une grande distance à chaque coup de pédale, mais le véhicule est instable et dangereux. Pas étonnant que le modèle suivant, conçu avec des roues de taille semblable sur lequel est intégrée la première transmission par chaîne, soit nommé “bicyclette de sécurité”.

En 1888, l’Écossais Dunlop invente le pneu à chambre à air qui sera ensuite perfectionné par Michelin. Dès les années 1890 arrive le cadre en diamant, plus rigide, le dérailleur placé sur la roue arrière et enfin la roue libre. Par ailleurs, les premiers modèles de vélos pliables sont développés et mis au point dans le secteur militaire. Des infanteries cyclistes feront même leur apparition lors de la guerre de 14-18.



La fin du XIX^e siècle entérine donc l’émergence du vélo moderne. Dès son apparition, le bicycle concurrence le cheval : bien moins cher, increvable et docile, il ne provoque presque aucune nuisance. Il donne au public le goût d’une mobilité et d’une autonomie nouvelles et développe les réseaux routiers... ce qui paradoxalement favorisera l’arrivée de la voiture.

Depuis son invention, le vélo a connu un succès mitigé selon les époques et les politiques nationales, son statut alternant entre matériel de loisir et mode de transport à part entière. Il n’a par contre pas cessé d’être perfectionné selon ses usages : le tandem, le vélo couché, le BMX, le VTT, le vélo électrique, etc. Son histoire est inséparable de celle des autres modes de transports et de la problématique des aménagements favorisant ou desservant son utilisation. Depuis les années 2000, la pratique du vélo utilitaire connaît un renouveau et le bouillonnement technologique ne semble pas prêt de s’arrêter. Il existe désormais des prototypes plus ou moins avancés comme le Cyclo-tron (un vélo connecté et modulable), le vélo à panneaux solaires, le vélo qui filtre l’air pour son conducteur, les pneus Nexo et Ever Tire dits increvables, etc. Et vous, vous l’imaginez comment votre vélo du futur ?

E. MERTZ



Association ⇒

Une assemblée commune et un Conseil d'administration qui s'agrandit



Je vous le disais déjà l'année dernière : "chaque année, au mois de mars, *bardaf c'est l'assemblée !*". L'assemblée générale, c'est toujours l'occasion de retrouver des dizaines de têtes connues, d'en rencontrer quelques nouvelles, de débattre de ce qui va et de ce qui ne va pas, de s'enquérir des projets à venir et de s'assurer de la bonne santé de l'association.

Le 25 mars dernier, nous avons remis le couvert, cette fois-ci avec le Fietzersbond avec qui nous avons partagé diner et ateliers. Nous avons pu échanger nos points de vue et nos actions et identifier les synergies possibles pour faire avancer notre cause commune.

Parmi les points abordés, soulignons la présentation par le Conseil d'administration du processus participatif visant à construire ensemble la stratégie et les projets futurs de l'association. Vous êtes d'ailleurs, en tant que membres du GRACQ, chaudement invités à participer à la grande journée de *brainstorming* le 7 octobre prochain.

Avez-vous des idées pour l'avenir de notre mouvement ? Comment peut-on agir pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus agréables et plus faciles pour toutes et tous, à Bruxelles et en Wallonie ? Ce serait un plaisir de construire la suite avec vous. Notons aussi que le Conseil d'administration sort renforcé de cette AG : Geofrey,



frey, Lucas et Anoushka sont venus agrandir l'équipe, ce qui porte à huit le nombre d'administrateurs du GRACQ.

Enfin, si vous êtes intéressé par la vie de l'association et que cette brève esquisse de notre AG vous donne l'eau à la bouche, vous êtes les bienvenus la prochaine fois !

A. WILLEMS

BON À SAVOIR

Le compte-rendu complet de l'AG sera prochainement disponible dans l'espace membre sur notre site.

<http://extranet.gracq.org/extranet>

Identifiant : membre

Mot de passe : cyclophile



Le Conseil d'administration fait peau neuve !



Entamé il y a deux ans, le processus de renouvellement du Conseil d'administration porte aujourd'hui ses fruits. Hélène Moureau (la Présidente) et Michaël Pluijgers (le Vice-président), sont maintenant entourés d'une équipe solide avec des compétences diverses et complémentaires. Le GRACQ peut ainsi compter

sur un trésorier expérimenté (Bernard Schnock) et un secrétaire appliqué (Simon Tricot). D'autres apportent leur énergie et leur engagement, tant dans le domaine du lobbying, de la recherche de financement et du membership (Lucas De Muelenaere, Geoffrey Usé) que dans le domaine de l'intelligence collective, l'éducation permanente et la participation citoyenne (Sophie Vermeyen, Anoushka Dufeil). Mais ce n'est pas fini, deux ou trois profils sont encore recherchés (voir pavé ci-contre) pour venir compléter l'équipe et ainsi permettre au GRACQ d'évoluer et de répondre aux enjeux actuels et futurs.

Vous voulez vous engager en faveur du vélo ? Devenez vous aussi administrateur du GRACQ !

Vous vous reconnaissez dans une des lignes du profil ci-dessous ?

Alors contactez-nous !

- > Stratégie de communication, réseaux sociaux, marketing
- > Expérience en recherche de financement
- > Organisation des ASBL, processus participatif
- > Mobilité, aménagements cyclables, aménagement du territoire
- > Expérience dans le lobbying et la politique

Plus d'infos sur notre site ou par mail :

aurelie.willems@gracq.org

Belgique ⇒

RER Vélo : pétition remise au Ministre Bellot !



Vous êtes 5 240 à avoir signé la pétition pour que des pistes cyclables soit accolées aux lignes SNCB 124 (Nivelles-Bruxelles) et 161 (Ottignies-Bruxelles). Ce sont en effet deux liaisons importantes du plan RER Vélo visant à doter Bruxelles et sa périphérie de liaisons cyclables rapides et sécurisées. Le 17 mars, le GRACQ et le Fietsersbond se sont rendus au cabinet du Ministre François Bellot pour expliquer cette demande.

Alors que les chantiers du RER sur les deux lignes brabançonnaises sont à l'arrêt pour une période indéterminée, leurs voiries de service asphaltées inutilisées constituent une formidable opportunité pour la mise en œuvre de liaisons cyclables rapides vers Bruxelles.

Atout supplémentaire : dans le cas où les travaux du RER ne redémarreraient pas rapidement, la Région wallonne ainsi que la Région bruxelloise et les provinces du Brabant wallon et du Brabant flamand sont prêtes à financer une clôture de sécurité de plus de 20km pour créer un cheminement cyclo-piéton séparé des voies ferrées en service entre Ottignies et Bruxelles. Il n'en coûterait donc rien à l'Etat fédéral ni à Infrabel.

De plus, le coût estimé de ce chantier (300 000 €) est faible en regard de l'utilité sociale d'une voie cyclo-piétonne express qui serait disponible au minimum pendant cinq ans.

Bien que nous ayons été reçus poliment, nous déplorons que le ministre fédéral de la mobilité rejette l'idée d'une étude de faisabilité pour avancer sur ce projet. Nous continuerons en tout cas à lui demander de ne pas uniquement prendre en compte le transit ferroviaire, mais de penser aussi aux navetteurs à vélo.

L. GOFFINET

Belgique ⇒

Sécurité routière : peu d'amélioration en 2016 pour les cyclistes

D'après le baromètre annuel de l'IBSR (Institut Belge de la Sécurité Routière), le nombre de morts et de blessés sur nos routes a baissé l'année dernière. Hélas, cette embellie ne concerne guère le vélo dont les chiffres d'accidentologie évoluent peu depuis 2010.

Parmi les "tués sur place", on relève 54 cyclistes décédés en 2016, soit seulement deux de moins qu'en 2015, alors qu'il y a eu au total 83 décès en moins sur la route. On enregistre aussi 9 457 cyclistes blessés en 2016, pour 9 225 en 2015, soit une augmentation de 2,5 %. Un gros contraste avec le nombre total de blessés qui, lui, a diminué de 1,4 % pour l'ensemble des usagers de la route !

En Wallonie, le nombre de cyclistes décédés et blessés stagne depuis 10 ans. Les neuf cyclistes qui ont perdu la vie au sud du pays en 2016 restent d'ailleurs une sombre statistique.



À Bruxelles, si on se réjouit qu'il n'y ait plus de morts à vélo depuis pas mal d'années, on déplore par contre le nombre de cyclistes blessés qui a progressé de 20 % l'an dernier. Néanmoins, sachant que la pratique du vélo a fait un bond de 30 % dans la même période, cela signifie que le nombre de blessés augmente moins vite que le nombre de pratiquants. Une bonne nouvelle en soi, même si on préférerait voir le nombre absolu de victimes cyclistes baisser drastiquement !

L. GOFFINET



Schaerbeek ⇒

Boulevard Auguste Reyers à Schaerbeek, quel futur aménagement ?



Longéant la fameuse tour de la RTBF, le viaduc Reyers a été conçu au début des années 1970 pour relier la nouvelle autoroute de Liège aux artères bruxelloises. L'ouvrage fut construit dans des matériaux modernes que l'on imaginait alors éternels. Une quarantaine d'années plus tard, le viaduc montre pourtant déjà d'inquiétantes traces de délabrement. Il est alors prévu de le rénover, mais devant l'ampleur (et le coût) des travaux, le gouvernement décide finalement de le démolir et de le transformer en "boulevard urbain".

Sa destruction a ouvert de nouveaux horizons, quelle que soit la direction vers laquelle se porte le regard. Pas étonnant

dès lors qu'une plateforme citoyenne et associative se soit formée autour de ce projet de réaménagement. Son objectif ? Nourrir les réflexions afin de construire une vision plus humaine de cette artère, comprenant actuellement dix bandes de circulation motorisée. Composée de dix comités de quartier de Schaerbeek et Woluwe-Saint-Lambert, de l'ASBL WIQ¹ et du GRACQ Schaerbeek, la plateforme s'active sur le dossier depuis le printemps 2015 dans une dynamique constructive et positive.

Des courriers échangés et des rencontres avec Bruxelles Mobilité et le ministre de tutelle ont permis de partager les points de vue dans une perspective à long terme (30 à 40 ans). On peut se réjouir que certains points importants ont été acceptés par Bruxelles Mobilité et le ministre : réduction de la largeur voire du nombre des trémies venant de l'autoroute E40 ; création de liens entre les différents quartiers jusqu'ici séparés par l'obstacle infranchis-

sable que constituait le viaduc ; élargissement des trottoirs et création d'aménagements cyclables de qualité, etc.

La plateforme a réalisé un plan afin de mettre sur papier les réflexions abouties. Il a été présenté à Bruxelles Mobilité, à Schaerbeek, à Woluwe-St-Lambert et, finalement, le 18 avril dernier au ministre. Jusqu'à présent les réactions sont positives, malgré quelques divergences de détails. La plateforme propose une vision engagée et constructive, car elle reste à l'écoute des contraintes techniques auxquelles sont soumis les gestionnaires du projet. Elle souhaite par ailleurs un renforcement de la participation Région/Communes/Plateforme inter-quartier, et elle a plaidé pour que le Comité d'accompagnement soit informé et consulté tout au long du projet de réaménagement, dans une réelle dynamique participative.

Le viaduc... Pardon, le boulevard Reyers, devra désormais compter avec les cyclistes, qu'on se le dise !

L. DEGRAER

^{1/} WIQ = Wolu-Inter-Quartiers, asbl active sur Woluwe-Saint-Lambert

Qualité de l'air ⇒

BruxselAIR : la sensibilisation continue !



© ISTOCK / RESPIRE-ASSO.ORG

Soutenu par le GRACQ dont il est partiellement issu, le groupe citoyen BruxselAIR se mobilise pour améliorer la qualité de l'air à Bruxelles. Après avoir organisé plusieurs conférences et soirées de discussions autour de la qualité

de l'air, ces citoyens volontaires avaient mis en place en février dernier une action qui avait fait grand bruit : ils avaient "secouru" une centaine de statues bruxelloises en les équipant de masques anti-pollution.

Depuis, la problématique de la qualité de l'air continue de faire parler d'elle : récemment, sous l'impulsion des BruxselAIRs, elle est même arrivée en tête d'une consultation populaire visant à identifier les préoccupations principales des Bruxellois. C'est une avancée, mais qui ne se traduit pas encore en actions concrètes sur le terrain !

Pour maintenir la pression sur nos responsables politiques et illustrer une autre facette de ce problème sanitaire majeur, ils ont donc organisé la première "Brussels Stroller Parade" ("parade de poussettes de Bruxelles"). Cette action visait à mettre en évidence les conséquences dramatiques de la pollution de l'air sur nos enfants.

Découvrez les photos de l'événement sur leur site: <https://bruxselair.org/>

L. DE MUELENAERE

Réseau Points-Nœuds en Wallonie



CE SYSTÈME TOUT
SIMPLE PERMET DE
CIRCULER SANS CARTE
SUR DE TRÈS LONGUE
DISTANCES



Le réseau Points-Nœuds tel qu'il apparaît sur www.fietsnet.be.

L'idée de la création d'un Réseau Points-Nœuds (RPN) est née à Genk en 1996. Depuis, le réseau n'a cessé de s'étendre à travers l'Europe et aussi en Wallonie jusqu'à compter, aujourd'hui, plus de 20 000 tronçons, soit près de 50 000 km balisés.

Le réseau se caractérise par un système de fléchage d'itinéraires cyclables aussi simple qu'ingénieur qui permet de circuler sans carte sur des milliers de kilomètres.

Sur le terrain, à chaque carrefour, une balise indique le numéro du carrefour où vous vous trouvez et les directions possibles vers les carrefours numérotés suivants. Chaque maille du réseau fait en moyenne 5 à 8 km de longueur, ce qui permet à l'utilisateur de définir lui-même son parcours (la longueur, une boucle ou une ligne) en notant la succession de numéros qu'il veut suivre. Le site offre aussi une série d'autres informations, comme la qualité du revêtement des tronçons.

Ainsi, une courte liste de numéros recopiés depuis www.fietsnet.be (ou téléchargés sur votre GPS), vous permet d'établir un itinéraire, puis, de le parcourir facilement à vélo. Pas besoin d'être chevronné pour en profiter, tout le monde peut y trouver son bonheur, que l'on cherche une promenade en famille, un itinéraire sportif ou une randonnée de plusieurs jours.

En Wallonie, le RPN s'installe progressivement :

- > en Wallonie picarde, 1 600 km d'itinéraires sont balisés de Comines-Warneton à Bernissart et Enghien (le long de la France et de la Flandre) ;
- > dans les cantons de l'Est (Eupen, Saint-Vith), le RPN couvre 350 km ;
- > au Pays de Famenne (autour de Marche-en-Famenne) 350 km d'itinéraires existent ;
- > au Pays de Chimay et dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, là encore 350 km ont été balisés ;
- > en Province de Liège, la Basse-Meuse est en partie balisée RPN et la Province veut élargir le réseau pour arriver à un total de 2 500 km. Le site web qui présentera le réseau sera opérationnel dès l'été 2017. Il permettra ainsi aux vélotouristes les plus impatientes de profiter du réseau avant sa finalisation ;
- > en Brabant wallon enfin, la Province a décidé de baliser plus de 1 000 km d'itinéraires à travers tout le territoire provincial. Infos sur le site www.brabantwallon.be pour se procurer les informations. Il n'existera pas d'application pour smartphone, mais les informations seront incluses dans certains services mobiles déjà existants.

Le RPN est plus adapté aux déplacements cyclotouristiques qu'aux déplacements utilitaires. Le balisage entre deux points peut donc quelquefois vous mener dans un détour certes bucolique, mais qui allonge le trajet de façon parfois importante...

Au niveau local, il convient donc de réfléchir à la meilleure manière d'articuler le RPN et le réseau cyclable tel qu'il a par exemple été déterminé dans le cadre d'un Plan communal de Mobilité ou d'un Plan communal cyclable.

M. TRICOT



Un détail du réseau qui fait apparaître les tronçons et la numérotation des PN.



Une association de militants ⇒

Nos groupes locaux sur le terrain

Le GRACQ, c'est aussi des cyclistes qui se mobilisent pour faire évoluer les choses au niveau local, en montant des actions de sensibilisation originales et variées ! Voici un aperçu (non exhaustif) de leur travail de terrain.



Le GRACQ Ottignies-Louvain-la-Neuve a donné une formation vélo aux guides de Louvain la Neuve, dans le cadre de leur camp d'été. Cette formation englobait : un contrôle technique de leurs vélos, un cours de mécanique et de code de la route, une lecture de cartes et une balade encadrée.

Depuis la Semaine de la Mobilité de 2005, le GRACQ Chastre distribue des couques aux cyclistes se rendant le dimanche dans les boulangeries de leur commune à vélo ! Une action qui est toujours bien accueillie...



Le GRACQ Namur et le GRACQ Watermael-Boitsfort ont chacun organisé la projection du film "Bike VS Cars" suivie d'un débat. Le film aborde la situation du cycliste à travers le monde et le DVD est mis à disposition des locales souhaitant l'emprunter.



Pour sa première balade "Chic à vélo", le GRACQ Mouscron a réuni une soixantaine d'élégants cyclistes et leur a fait découvrir les nouveaux aménagements vélos de leur commune.

En février, un nouveau groupe local a vu le jour à La Hulpe. Cette jeune locale a pour premier projet l'élaboration d'un diagnostic des points noirs rencontrés par les cyclistes de leur commune qui sera remis aux autorités communales.



Depuis 2008, le GRACQ Basse-Meuse rencontre annuellement les différentes communes de son entité pour s'entretenir au sujet des aménagements cyclables en cours ou à prévoir.



Le GRACQ Braine-le-Comte a déroulé le tapis rouge aux cyclistes ce 17 mai. L'occasion d'attirer l'attention des autorités communales sur l'importance d'une piste cyclable sécurisée sur une avenue de pénétration. Pour signer la pétition en ligne: voir page 19.



Le GRACQ Braine-l'Alleud a participé au nettoyage de printemps le 26 avril. Le nettoyage des aménagements cyclables (parkings vélos et pistes cyclables) a été privilégié. Un goûter offert par la commune a permis un échange avec les responsables communaux sur ce sujet.

Le GRACQ Liège organise depuis cette année une rencontre trimestrielle pour accueillir les nouveaux membres.



Suite à la campagne stationnement organisée l'année dernière par le secrétariat, le GRACQ Arlon a été mandaté par sa commune pour suggérer des emplacements appropriés au stationnement de longue durée.

Les cyclistes ne sont pas des cloches, mais il leur arrive de distribuer des chocolats à Pâques. Chouette action du GRACQ Ixelles qui en a profité pour rencontrer de nouveaux cyclistes ixellois.



Le GRACQ Etterbeek a participé à la fête du vélo organisée par la commune. Une belle façon de rencontrer à la fois les cyclistes et les autorités communales dans un cadre détendu.



Le GRACQ Watermael-Boitsfort a organisé une rencontre avec les mandataires politiques et l'architecte au service Urbanisme et Mobilité de la commune.

Bravo à tous nos groupes locaux pour leur énergie et leur imagination !



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Bientôt une petite ceinture "cycliste admis" ?

Des pistes cyclables le long de la petite ceinture ? Une excellente idée ! On a hâte de voir se concrétiser les images de synthèse. Soutenir le projet, c'est oui ! Mais ne sortons pas trop vite clairons et trompettes, la réalité est loin d'être idyllique...



Avenue des Arts : projection.



CE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT, C'EST UN PREMIER PAS VERS UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC.

C'est le parfait exemple d'autoroute au cœur de la ville : la petite ceinture bruxelloise est aujourd'hui un espace gigantesque intégralement dédié au trafic motorisé avec tunnels, bretelles d'entrée et de sortie, parkings, jusqu'aux voies latérales qui, le long des façades, ne font pas exception à la règle.

S'attaquer à ce symbole de la domination automobile en ville relevait sûrement de la nécessité, mais cela n'en constitue pas moins un sacré défi. Qu'importent la congestion, la pollution et ses effets dévastateurs sur la santé, le bruit, l'insécurité : remettre en question la suprématie de la voiture à Bruxelles fait encore grincer des dents. Rien d'étonnant donc à ce que le projet de "cyclabilisation" de la petite ceinture porté par la Région ait fait face à une levée de boucliers de la part de certains politiques défendant bec et ongles le "droit" à l'automobile de leurs concitoyens-électeurs. Le dossier aura fait l'objet de longues négociations avec les trois communes traversées par la petite ceinture (Bruxelles-Ville, Saint-Josse et Saint-Gilles) avant de recevoir le feu vert.

La petite ceinture sera donc équipée, de part et d'autre, de pistes cyclables séparées du trafic et bidirectionnelles, installées à la place du stationnement ou dans les contre-allées. Dans les cas où un trafic local doit être maintenu (accès aux garages, livraisons...), c'est le statut de "rue cyclable" qui sera appliqué : le trafic motorisé y est autorisé à faible

allure, avec une priorité absolue du cycliste. L'ensemble des aménagements sera réalisé en asphalte ocre, un revêtement confortable qui assurera une cohérence visuelle du cheminement cyclable.

Plus de sécurité ?

Les aménagements séparés du trafic rassurent généralement le cycliste : sur un tel axe, ils s'avèrent indispensables. Proposer un aménagement bidirectionnel était également une nécessité afin de ne pas imposer aux cyclistes des traversées inutiles – et potentiellement dangereuses – de la petite ceinture. Néanmoins, les études s'accordent sur ce point : ce type d'infrastructure enregistre un risque plus élevé d'accident aux intersections, les automobilistes ne s'attendant pas nécessairement à croiser des cyclistes, et d'autant moins dans le sens opposé de circulation. Une attention particulière devra donc être apportée lors de la conception des aménagements, et un effort de communication sera indispensable une fois ces pistes opérationnelles.

On peut cependant tabler sur le fait que ces nouvelles pistes inciteront un public plus large à se mettre en selle : les automobilistes devraient s'habituer à croiser davantage de cyclistes, et cette prévisibilité devrait globalement garantir de meilleures conditions de sécurité.

D'autre part, ces aménagements ne concerneront pas l'ensemble du périmètre de la petite ceinture, mais uniquement huit tronçons. Ainsi, sont exclus du réaménagement les tronçons déjà équipés de pistes cyclables séparées, indépendamment de leur conception parfois douteuse, ainsi que ceux inclus dans d'autres futurs projets. Enfin, et c'est probablement le point le plus problématique, les réaménagements ne s'attaqueront pas aux carrefours majeurs, alors que c'est là que se situe le principal danger pour les cyclistes.



Boulevard de Waterloo : projection.



Boulevard du Midi : avant et ...



... après !

Par exemple, la piste cyclable bidirectionnelle le long du boulevard du Midi s'interrompra en amont du carrefour Lemonnier et rependra... au-delà du pont du chemin de fer. Entre les deux, une piste cyclable marquée, mais uniquement dans un sens de circulation : il y a fort à parier que de nombreux cyclistes l'emprunteront à contre-sens plutôt que d'effectuer un long et inutile détour.

Il sera donc très important de résoudre au plus vite ces chaînons manquants, car le manque de continuité risque de compromettre rapidement l'efficacité et la sécurité de tout l'aménagement.

Moins de pollution ?

Les niveaux de polluants décroissent rapidement une fois que l'on s'éloigne de la source de pollution. Il s'agit donc un véritable plaidoyer en faveur d'infrastructures séparées du trafic motorisé sur un axe de cette importance ! Les cyclistes, mais aussi les piétons, seront ainsi soumis à des taux de pollution moindres par rapport à la situation actuelle. Si l'aménagement parvient à convaincre un nombre croissant d'automobilistes à troquer leur véhicule contre un vélo, alors cela ne pourra être que bénéfique pour la santé de tous !

Plus de confort ?

Éloignés de la circulation, les cyclistes vont clairement gagner en confort. De manière générale, la largeur des aménagements permettra de se dépasser ou de se croiser facilement. : un bon point également !

Les pistes cyclables seront cependant contiguës au trottoir. Le risque est grand de voir des piétons circuler sur l'espace normalement dévolu au vélo. Ce risque peut être réduit au minimum en proposant au piéton un cheminement au moins aussi confortable que la piste cyclable (qualité du revêtement, largeur du trottoir) et clairement distinct. Il n'en reste pas moins que certains "impératifs", justifiés ou non, ne permettront pas de maintenir un niveau de qua-

lité constant. Dans certains cas particuliers, les cyclistes et les piétons seront amenés à partager un même espace : comme toujours, la courtoisie entre usagers sera de mise !

Il faudra aussi rester attentifs à l'ensemble de ces éléments qui contribuent à faire d'un déplacement à vélo un véritable parcours d'obstacles : bordures non enterrées, panneaux, potelets, stationnement illicite...

Plus de rapidité ?

Les déplacements à vélo vont-ils gagner en efficacité ? Pas nécessairement, du moins pas pour tous. La petite ceinture reste un axe automobile, où les feux sont calibrés en conséquence et non pas pour assurer la fluidité des déplacements à vélo. D'autre part, les cyclistes seront contraints d'effectuer les mouvements de "tourne-à-gauche" en plusieurs temps, en fonction des feux (comme les piétons). Cela s'avèrera pénalisant pour les cyclistes aguerris, habitués à tourner en un seul temps, avec le trafic motorisé. Enfin, le manque de continuité des aménagements, les carrefours, les entrées et sorties de garages et le risque de conflits avec les piétons nécessiteront une vigilance de tous les instants, et donc une vitesse modérée...

Et donc ?

Certes, le projet n'est pas exempt de critiques : nous sommes bien loin de l'"autoroute cycliste" décrite par certains médias. Pourtant, on aurait tort de jeter le bébé avec l'eau du bain. Bien au contraire, il s'agit de soutenir ce premier pas vers un meilleur partage de l'espace public au bénéfice des cyclistes, des piétons et des riverains. À condition, bien sûr, que ce réaménagement emblématique mais limité au pentagone n'occulte pas d'autres projets ou mesures qui profitent plus largement à l'ensemble de la région : la finalisation du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) et la réduction des vitesses en premier lieu.

F. CUIGNET

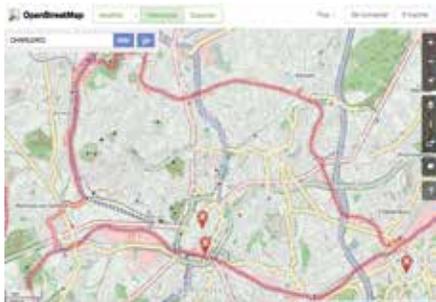
LES PERMIS D'URBANISME NE SONT PAS ENCORE TOUS DÉLIVRÉS POUR TOUS LES TRONÇONS. RESTEZ DONC ATTENTIFS DANS LES MOIS À VENIR : NOUS VOUS PROPOSERONS DE RÉAGIR À L'OCCASION DES ENQUÊTES PUBLIQUES !

PLUS D'INFO SUR LE PROJET : petiteceinture.brussels



Charleroi ⇒

Intérêt des outils d'OpenStreetMap



Pour faire infléchir les politiques de mobilité vers une plus grande considération du vélo, il faut savoir de quoi on parle. Et pour savoir de quoi on parle, il faut d'abord passer par une phase de repérage, d'inventaire et de cartographie. Nombreux sont les groupes locaux du GRACQ qui se lancent dans une telle démarche, avec l'objectif d'avoir une vision détaillée des aménagements cyclables de leur quartier ou leur commune.

Depuis un an, le GRACQ Charleroi répertorie les sens uniques (SU) et sens uniques limités (SUL) de sa ville pour objectiver la situation face à un nombre de SUL qui évolue peu. Les bénévoles, qui sont passés dans chaque rue, ont recensé 450 SU

pour seulement 47 SUL. Un travail nécessaire mais fastidieux. Pour le réaliser, ils ont pu compter sur un outil intéressant : OpenStreetMap, une sorte de Wikipédia de la cartographie qui permet à tout un chacun de créer des cartes. Comme tout outil, il nécessite un apprentissage (pas forcément intuitif, malheureusement) mais le GRACQ Charleroi a pu compter sur les conseils de certains membres aguerris pour établir une cartographie professionnelle de la "problématique SUL" qu'elle voulait dénoncer.

Le résultat, présenté à la ville de Charleroi, permettra à celle-ci d'accélérer l'apparition de SUL dans la cité hennuyère. En collaboration avec le groupe local du GRACQ bien sûr !

H. MOUREAU

Vous désirez en savoir plus sur Openstreetmap ? Rendez-vous page 19, dans la rubrique "À vous de jouer".



Région de Bruxelles-Capitale ⇒

Une première course cycliste

Le BXLTour est la première course cycliste organisée à Bruxelles. Longue de 50 km, cette compétition s'inscrit dans une opération séduction de la commune à destination des organisateurs du Tour de France, puisque le Grand Départ de 2019 aura lieu à Bruxelles.

L'événement se veut familial et bon enfant. Il ne faudrait pourtant pas perdre de vue que, loin du show sportif et d'un parcours fermé à la circulation, Bruxelles a encore beaucoup à faire pour offrir un cadre sûr et agréable aux cyclistes quotidiens !

C'est pourquoi, le GRACQ a décidé d'être visible lors de cette journée et d'inscrire une équipe à la course pour souligner tout au long du parcours l'importance d'accorder plus de place à la mobilité active dans la capitale. Nous serons également présents au village Velo City situé dans le Bois de la Cambre pour sensibiliser les spectateurs de la course aux questions de politiques cyclables.

E. MERTZ



Bike Brussels 2017 ⇒

Un salon tout neuf !

Organisé par Bruxelles Mobilité et Pro Velo, Bike Brussels se définit comme le premier salon du vélo urbain à Bruxelles. La petite reine y sera exposée sous toutes ses facettes. Un Colloque International à destination des professionnels (mandataires publics, entreprises, urbanistes, etc) mettra en lumière les expériences réussies chez nous et à l'étranger, et de nombreuses conférences seront prévues pour le grand public. Les visiteurs pourront également profiter d'expos, d'animations, d'essais de vélos. Il y en aura donc pour tous les goûts.

Le GRACQ et le Fietsersbond seront évidemment présents ! Nous partagerons un stand avec d'autres associations vélo et nous encouragerons les visiteurs à devenir des cyclistes quotidiens. N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez nous donner un coup de main sur le stand et dans le salon.

Bike Brussels : du 15 au 18 septembre 2017 à Tour & Taxis

www.bikebrussels.be

**Nous aider sur le stand ?
gael.demeyere@gracq.org**



Canada ⇒

Des contraventions gratuites...

En 2016, le service de police de Longueuil lançait sa campagne "Troque ton ticket". Les cyclistes ayant commis une infraction pouvaient alors échanger leur contravention contre une formation à la sécurité routière. Quatre comportements vertueux étaient visés : s'immobiliser à un arrêt ou un feu rouge ; circuler à l'extrême droite et dans le sens de la circulation ; ne pas circuler sur le trottoir et être muni d'un éclairage réglementaire.

Le bilan de cette campagne était plutôt positif : un contrevenant sur deux avait effectivement "troqué son ticket" contre une séance d'information, parmi lesquels 90 % avaient déclaré avoir apprécié l'activité. De plus, une diminution de 26 % des accidents avec blessés impliquant les cyclistes avait été observée par rapport à 2015.

Cette année : "Troque ton ticket" vise désormais aussi les automobilistes qui ne respectent pas la distance minimale entre leur véhicule et un cycliste.

Privilégier la sensibilisation à la punition est une bonne initiative, tant pour les cyclistes que pour les automobilistes. Cela doit toutefois s'accompagner d'une réflexion plus large car, à l'heure actuelle, bon nombre d'infractions ne seraient pas commises par les cyclistes si la voirie était aussi pensée pour eux. ●



France ⇒

Un avenir vélo sans JCDecaux



© HOTZEPLOTZ

Après dix ans de gestion des vélos en libre-service à Paris et dans la région parisienne, la société JCDecaux est contrainte de passer la main à l'entreprise montpelliéraine Smoove, du consortium Smoovengo, pour les quinze prochaines années.

Les stations existantes seront progressivement remplacées dès octobre pour qu'en janvier, date officielle de la concession, la

moitié puisse entrer en service. En principe, dès le 31 mars 2018, l'ensemble des stations seront actives.

L'offre Vélib' va être étendue et modernisée : les 20 000 vélos seront un peu plus légers, plus sécurisés, et connectés. Chaque vélo sera ainsi doté d'une "Smoove box", un boîtier intelligent rechargé par dynamo qui, connecté à la station, permettra d'avoir accès à des données clients : la durée du trajet, le nombre de kilomètres effectués, la charge de la carte de crédit, etc. Il sera aussi possible d'y connecter son smartphone par bluetooth pour transformer ce dernier en GPS. Enfin, 30% de la flotte aura une assistance électrique et, en fonction de la demande, les vélos mécaniques seront facilement transformables en VAE. ●

États-Unis ⇒

Ceci n'est pas un parking



Des voitures qui stationnent sur la piste cyclable "juste pour deux minutes", on en fait l'expérience régulièrement. Souvent, même ! Mais ce problème est difficile à quantifier.

À Arlington, des cyclistes ont développé *Parking Dirty*, un site web collaboratif pour rassembler des données sur le sujet. Les endroits problématiques sont sélectionnés à partir des avis de la communauté cycliste. Ensuite, celle-ci analyse les images des caméras de surveillance du trafic au moyen d'un logiciel qui extrait une image par minute pour trois périodes de 24h. Les

participants observent chaque image et notent si oui ou non la piste cyclable est bloquée par un véhicule à ce moment précis. Chaque image est qualifiée par défaut de "Unsure" (incertaine), et ne passe à "Blocked" (validée, la piste est obstruée) que lorsque deux cyclistes l'ont indiquée comme telle, ou qu'une majorité se dégage si les avis sont partagés. Des statistiques sont alors calculées et les graphiques sont générés automatiquement. Ce travail objective un problème de sécurité routière et donne des arguments chiffrés à ceux qui souhaitent faire réagir leurs autorités locales.

Une initiative inspirante qui ne risque malheureusement pas de passer notre frontière puisque les images des caméras de surveillance du trafic ne sont pas en libre accès en Belgique. ●



Thermomètre cycliste : un bilan à mi-législature

Le 21 février dernier, le GRACQ et le Fietsersbond dévoilaient le résultat du “thermomètre cycliste” : une grande enquête menée auprès des citoyens afin de connaître leur sentiment sur la pratique du vélo. C’était également l’occasion de faire le bilan des politiques régionales et fédérales à mi-législature : quels sont les bons points et, surtout, quelles sont les mesures à prendre pour encourager l’utilisation du vélo ?

En tant que représentants des usagers cyclistes, il était logique pour nos deux associations de prendre la température auprès des premiers concernés : les citoyens eux-mêmes ! C’est sur le sentiment des cyclistes, mais aussi des non-cyclistes, que nous avons choisi d’ancrer notre analyse. Parce que les élus auront beau brandir les kilomètres de pistes cyclables réalisées, le nombre de parkings vélo installés ou encore le nombre de formations organisées dans les écoles, il y a peu de chance que cela convainque le citoyen d’adopter le vélo s’il juge les infrastructures insuffisantes, s’il craint le vol de sa monture, ou s’il ne se sent pas en sécurité sur la route.



Dans le Carré, à Liège.

LE SENTIMENT D’INSÉCURITÉ SUR LA ROUTE EST PLUS IMPORTANT EN WALLONIE ET À BRUXELLES QUE DANS LE NORD DU PAYS.



Vous avez été nombreux à répondre à l’enquête : pas moins de 6 910 réponses ont été collectées. Cela prouve, si c’était encore à démontrer, que l’intérêt du citoyen pour la mobilité cycliste est réel. Au final, les résultats de ce sondage n’étonnent guère. Mais une telle mobilisation, outre le fait qu’elle augmente la fiabilité des résultats, ne peut que renforcer la crédibilité de nos revendications auprès des élus. Merci donc à toutes celles et ceux qui ont pris le temps de participer à l’enquête et de la relayer !

Le profil des répondants :

SEXE



ÂGE



ZONE DE DÉPLACEMENTS



FRÉQUENCE D’UTILISATION DU VÉLO



Les personnes qui ont déclaré ne jamais rouler à vélo ont été interrogées sur ce qu’elles considéraient comme un obstacle à la mise en selle. Les cyclistes ont pour leur part été interrogés sur dix thématiques “vélo”, directement liées aux politiques fédérales et régionales. Quels enseignements retirer de cette enquête ?

Trop de voitures !

C’est un sentiment largement partagé par les cyclistes : la pression automobile est nettement trop élevée aux yeux des cyclistes (82 %). Ces chiffres sont d’autant plus interpellants à Bruxelles puisqu’ils sont 90 % à juger que le trafic automobile y est trop dense. En 2016, notre pays a enregistré une augmentation des nouvelles immatriculations de 7,7 % par rapport à 2015 !

Seuls 9 % des répondants estiment que la fiscalité encourage suffisamment le vélo par rapport à la voiture. Et pour cause : au sein de l’Union Européenne, la Belgique est le pays qui subsidie le plus la voiture ! Le coûteux système de voiture de société perdure tandis que le rail est victime de restrictions budgétaires et que la concrétisation du RER

est sans cesse repoussée au sud du pays. La mise en œuvre d'une taxe kilométrique intelligente est au point mort dans l'attente d'un accord interrégional. Et les politiques de stationnement, levier majeur d'une politique de mobilité en milieu urbain, souffrent d'un manque cruel d'ambition... Dans de telles conditions, la voiture s'impose encore au citoyen comme un choix logique pour (tous) ses déplacements !

Conséquence directe : le cycliste ne se sent pas en sécurité sur la route. Ce sentiment est d'ailleurs tout autant répandu parmi les non cyclistes (69 %) que parmi les personnes qui circulent à vélo (67 %), bien que de manière un peu moins prononcée chez ces dernières. Derrière la moyenne nationale, se cache pourtant une certaine disparité : la Flandre enregistre à ce niveau un meilleur score (58 %) que Bruxelles (74 %) et la Wallonie (76 %).

Indépendamment des disparités régionales, l'insécurité semble se marquer de manière relativement uniforme auprès des cyclistes. On n'observe pas de différences notables liées au sexe, à l'âge, ou au fait d'habiter en milieu rural ou urbain. À l'inverse, ces facteurs impactent les données collectées auprès des non cyclistes. Le sentiment d'insécurité est davantage vécu comme un obstacle en milieu urbain qu'en milieu rural, chez les plus âgés que chez les plus jeunes, et chez les femmes que chez les hommes. Ce sont des données qu'il ne faut pas perdre de vue lors des campagnes de mise en selle !

Notons également que le fort trafic automobile est en lien direct avec le mauvais bilan de la qualité de l'air : ils sont seulement 40 % de cyclistes à juger que la qualité de l'air est bonne sur leurs trajets en Wallonie, et cette proportion tombe à 9 % pour Bruxelles !



La modération du trafic motorisé est un prérequis pour développer le vélo. Exemple d'Eindhoven.

Ping if you care !



son vêtement, le cycliste peut transmettre directement des informations. À chaque situation dangereuse, il lui suffit de "pinguer". L'emplacement est alors enregistré dans l'application *Bike Citizens* sur son smartphone. À l'issue du trajet, le cycliste a la possibilité de commenter les points "pingués", afin d'expliquer en quoi la situation était dangereuse (aménagement défaillant, trafic trop dense, comportement d'un usager...). Un millier de "pingueurs" seront distribués à des cyclistes volontaires, permettant ainsi à la Région bruxelloise de collecter de précieuses données afin de mieux cerner où et comment agir.

Pour en savoir davantage ou prendre part au projet :

pingifyoucare.brussels



Des infrastructures défaillantes

Qu'on interroge les cyclistes ou les non-cyclistes, un point noir majeur des déplacements à vélo, reste, sans surprise, les infrastructures cyclables. Ce terme doit s'entendre au sens large : pistes cyclables séparées ou marquées, zones 30, zones de rencontre, contresens cyclables, rues cyclables... Les cyclistes estiment ne pas disposer de suffisamment d'espace sur la route (68 %) et ne pas disposer de suffisamment de confort (78 %). Ce constat, à mettre en lien direct avec la trop forte pression automobile, est valable dans les trois régions du pays, bien que la Flandre enregistre à ce niveau un score nettement meilleur que la Wallonie et Bruxelles.

SEULS 40 % DES CYCLISTES ESTIMENT QUE LA QUALITÉ DE L'AIR EST BONNE EN WALLONIE. À BRUXELLES, ON TOMBE À 9 %.





© J. HOUSEN

Avenue du Prince de Liège, à Jambes.

Si l'on voit le verre à moitié plein, on observe malgré tout une évolution sur le terrain : les infrastructures se développent peu à peu... mais de manière très inégale sur le territoire belge. Sans compter que la voiture constitue encore trop souvent le point de départ des projets de réaménagement. Difficile, dans de telles conditions, de créer un réel environnement favorisant la pratique du vélo : les zones 30 sont trop peu respectées, les cyclistes sont relégués sur des trottoirs trop étroits où la cohabitation avec les piétons s'avère difficile, ou sont censés circuler sur de simples pistes marquées le long de routes nationales limitées à 90 km/h.

UN EFFORT EST À RÉALISER AU NIVEAU DU STATIONNEMENT LONGUE DURÉE POUR FAVORISER LA COMBINAISON VÉLO ET TRANSPORTS PUBLICS.

Des aménagements sécurisants constituent pourtant un réel "produit d'appel". De ce point de vue, l'exemple de la rue de la Loi à Bruxelles est particulièrement frappant. En 2000, on dénombre une moyenne de 35 cyclistes en heure de pointe sur l'axe Loi/Royale/Colonies. En 2003, une des cinq bandes de circulation est supprimée pour élargir les trottoirs et y installer une (étroite) piste cyclable.



© Y. DE BONTÉ

Moins de quinze ans plus tard, la rue de la Loi enregistre des pics de fréquentation en heure de pointe passant la barre des 900 cyclistes, ce qui en fait l'un des axes les plus fréquentés de la capitale... Mais cette hausse de fréquentation en fait probablement aussi l'un des axes les plus conflictuels entre cyclistes et piétons ! Alors que cet exemple devrait servir de leçon pour la conception d'aménagements anticipant la demande future, voire même la suscitant, les autorités restent coincées dans une politique de demi-mesures à l'efficacité très limitée.

Vol et stationnement

Ce n'est pas tout de circuler : encore faut-il pouvoir, à destination, stationner sa monture... et avoir l'assurance de la retrouver là où on l'a attachée ! Là encore, le tableau n'est pas reluisant : le Belge éprouve des difficultés à stationner son vélo de manière sécurisée, d'autant plus à Bruxelles (62 %) et en Wallonie (67 %). Ce problème est également soulevé par les non cyclistes, puisque 69 % d'entre eux ne disposent pas d'un endroit où entreposer un vélo et que 57 % déclarent craindre le vol de leur monture. C'est somme toute assez logique, lorsqu'on sait que chaque jour, quelque 94 vélos sont volés en Belgique, et il ne s'agit là que des vols déclarés (chiffres 2015) !



© B. PALMIERO

Le stationnement de longue durée fait doucement son apparition à Bruxelles, essentiellement via les box vélos résidentiels. La Wallonie reste encore à la traîne à ce niveau. Un effort est également à réaliser au niveau des gares et des principaux points d'arrêts des trams, bus et métros, afin d'encourager la combinaison vélo et transports publics. Et bien sûr, au-delà du stationnement, une approche plus musclée du vol de vélo par la police et par la justice s'avère nécessaire.

Ce frein réel au développement du vélo se marque encore plus pour le marché des vélos à assistance électrique. Leur potentiel est énorme afin de convaincre un public plus large de se mettre en selle. Pourtant, beaucoup rechignent à faire l'acquisition d'un tel vélo, plus onéreux, par crainte du vol.

Le bon point : les employeurs

Le cycliste belge semble globalement satisfait de l'accueil réservé aux cyclistes par son employeur (parking vélo, vestiaires, indemnité vélo), davantage en région bruxelloise (60 %) qu'en Wallonie (47 %). L'indemnité kilométrique vélo est désormais accordée dans 86 % des entreprises de plus de 100 employés, contre 43 % il y a dix ans. Il y a encore du chemin à faire, certes, mais les employeurs vont dans la bonne direction !



GDF-Suez : entrée du parking sécurisé avec accès vélo.

Un apprentissage bénéfique pour tous

Il existe de nombreuses opportunités de se former au vélo, mais ces formations sont plutôt concentrées en milieu urbain et concernent un public relativement limité. Parmi les personnes qui ne roulent pas à vélo, quatre personnes sur dix pointent leur manque d'assurance. L'idée d'un apprentissage directement intégré au cursus scolaire est plébiscitée par 81 % des cyclistes, une tendance encore plus marquée si on considère Bruxelles et la Wallonie.

Intégrer le vélo au programme scolaire aurait non seulement pour effet de mieux former les cyclistes, mais également les futurs automobilistes. Les cyclistes le vivent au quotidien : certains comportements qu'ils adoptent ou certaines règles spécifiques du code ne sont pas toujours bien compris par les automobilistes. Et cette incompréhension est potentiellement génératrice de conflits sur la route. Dès lors, éduquer dès le plus jeune âge nos enfants à être d'abord piéton, puis cycliste, ne peut avoir que des répercussions positives sur leur attitude future en tant qu'utilisateur de la route, notamment en tant qu'automobiliste.

Le constat est donc clair à la lumière de ces principaux enseignements : il y a encore beaucoup à faire pour que le vélo devienne un mode de déplacement tout à fait naturel et ancré dans les habitudes quotidiennes. Mais en dépit du portrait somme toute assez peu flatteur qui ressort de ce thermomètre cycliste, les adeptes du vélo sont de plus en plus nombreux en Belgique. Une tendance qui se marque de manière générale en Europe, comme ne manque pas de le souligner le chercheur Frédéric Héran dans son ouvrage "Le retour de la bicyclette" : "Tous les pays d'Europe sont aujourd'hui engagés dans un mouvement de modération de la circulation et de retour à la bicyclette [...] Mais les autorités n'ont pas pris partout la juste mesure des aspirations de la population à renouer avec ce mode de déplacement aux multiples vertus."

À nous de continuer à agir afin de convaincre un public toujours plus large, et en premier lieu nos décideurs politiques, que le vélo s'impose à tout point de vue comme un choix logique pour la société.

F. CUIGNET



ENVIE D'EN SAVOIR PLUS ? RETROUVEZ L'ENSEMBLE DES RÉSULTATS ET DES ANALYSES SUR <http://gracq.org/thermometre-cycliste>

Météo : que d'eau ! Que d'eau ?



© B. BOGERS

Le manque d'infrastructures adaptées est le principal obstacle à la mise en selle (90 %), juste devant... la météo (87 %) ! Mais alors que le manque d'infrastructures adaptées est cité comme un obstacle difficilement

surmontable, la météo est plutôt considérée comme un obstacle facilement surmontable (55 %).

C'est un fait : la Belgique est non seulement reconnue pour ses frites et son chocolat, mais aussi pour sa météo pluvieuse. Un cliché pourtant battu en brèche par les données de l'Institut Royal Météorologique : dans notre pays, il pleut moins de 8% du temps lors des années jugées pluvieuses ! Ces données sont généralement confirmées, de manière empirique, par le cycliste régulier. Le cycliste belge se retrouve rarement sous la "drache". Et comme il pleut très rarement en continu pendant 40 minutes, décaler son départ d'une dizaine de minutes suffit généralement pour passer entre les gouttes. En outre, de nombreux équipements existent, de la simple veste imperméable aux protections les plus sophistiquées, pour éviter d'arriver trempé à destination !

Quelle leçon tirer de tout cela ? Qu'une partie des barrières à la mise en selle sont plus d'ordre psychologique que réelles ! Il est donc très important de poursuivre également le travail de sensibilisation, d'information et d'accompagnement, pour battre en brèche ces idées reçues.



Innovation ⇒

Le vélo du futur existerait-il déjà ?



Air Purifier Bike, de Lightfog.

Un anniversaire comme celui que fête le vélo cette année est un moment où l'on se replonge avec amusement dans les images d'archives. Puisque notre deux-roues préféré a évolué et s'est perfectionné au fil des avancées technologiques, comment oser imaginer que la forme que nous lui connaissons ne changera plus ?

Sorti de l'imagination de Lightfog, un cabinet de design taïwanais, le "Air Purifier Bike" est un vélo électrique capable de purifier l'air pollué de nos villes. Aspiré par le guidon, l'air passe par un filtre à parti-

cules fines et rentre dans le cadre du vélo. Celui-ci contient un réservoir d'eau et une batterie électrique permettant de transformer le dioxyde de carbone en oxygène, qui est finalement libéré au niveau du cadre du vélo. Le cycliste respire ainsi un air pur, même en ville.

Nous savions déjà que le vélo est un moyen très écologique de se déplacer, mais il franchirait ici un nouveau cap en réparant les dégâts causés notamment par les autres modes de déplacement. Le Air Purifier Bike n'a-t-il pas de production prévue pour le moment, et l'idée d'un tel vélo soulève par ailleurs de nouvelles questions : la production des batteries nécessaires ne pollue-t-elle pas davantage que ce que le vélo sera capable de purifier ? Le signal adressé aux autres usagers n'est-il pas dangereux ? Vous pouvez continuer à polluer, les cyclistes s'occupent de tout ?

Antivol ⇒

Un régime sans selle pour les voleurs



Quand on croise un vélo attaché dépourvu de sa selle, on se demande toujours si celle-ci vient d'être volée, ou si son propriétaire, prévoyant, l'a détachée pour éviter les mauvaises surprises.

Petit nouveau dans le monde des cadenas, le Seatylock pourrait en ravir certains. C'est un cadenas pliant doublé d'une selle ordinaire, existant en divers coloris. Au

moment de prendre la route, le cadenas est plié et se loge sous la selle. À l'arrêt, il suffit d'attacher son vélo en dépliant le cadenas, la selle reste solidaire du cadenas et est donc attachée également.

Notons toutefois que le cadenas pliant offre une résistance moindre que les cadenas en U. Le système parfait est donc encore à inventer.

www.seatylock.com

Voyage ⇒

Itinograph

Derrière ce nom mystérieux et poétique se cache un beau projet nomade : celui de cyclistes amateurs qui compilent sur un même site internet de nombreux itinéraires vélo. L'offre déjà bien fournie est destinée à grandir à mesure que grandira la communauté cycliste d'Itinograph, puisqu'en vous inscrivant vous avez la possibilité de proposer vous aussi vos balades préférées.

La structure du site est simple et agréable. Répertoirees par pays, les balades sont illustrées par une jolie photo et accompagnées d'un bref descriptif et d'un tracé GPS à télécharger sur votre smartphone ou votre GPS de vélo. Vous pouvez aussi l'ouvrir via mymaps.google.com pour visualiser votre trajet depuis votre ordinateur par exemple. Un minimum de connaissance technologique est donc requis.

Fruit du travail de passionnés bénévoles et destiné à un public européen, le site n'est pour le moment disponible qu'en anglais (mais une version française pourrait voir le jour si la demande se faisait sentir). À la veille de ces vacances d'été, il ravira les cyclistes à la recherche de nouveaux trajets, en Belgique et ailleurs, ainsi que ceux qui souhaitent partager leurs itinéraires préférés au plus grand nombre.

www.itinograph.com



Page d'accueil du site internet.



OpenStreetmap, un exemple de néogéographie



Aperçu des contributions des volontaires d'OSM en Europe (en 2008).

Bâti par une communauté de cartographes bénévoles, OpenStreetMap (OSM) est une base de données géographiques du monde entier qui fonctionne de façon participative (en crowdsourcing). Elle est alimentée de manière volontaire par toute personne qui désire y contribuer, et les données reprises peuvent ensuite être librement utilisées.

Le projet OSM permet de bénéficier d'une cartographie détaillée d'endroits non répertoriés par Google Maps. Un Allemand passionné a par exemple nommé toutes les allées du zoo de Berlin. Le travail des volontaires d'OSM peut également sauver des vies, comme ce fut le cas lors du tremblement de terre d'Haïti où une cartographie ultra précise de l'île a été réalisée en un temps record, permettant aux sauveteurs d'accéder aux zones sinistrées les plus reculées.

Ce beau projet a des application cyclistes évidentes, et certains de nos groupes locaux l'ont déjà bien compris. Ainsi, le GRACQ Charleroi a recensé les SUL et dispose maintenant d'une base de travail solide pour travailler avec les responsables politiques. Le GRACQ Court-Saint-Étienne se lance quant à lui dans une cartographie de la cyclabilité des rues de sa commune.



Premières clés pour comprendre l'outil

La base de donnée est composée d'éléments fondamentaux: noeuds ("nodes"), chemins ("ways") et, plus compliquées, des "relations". Des propriétés ("Tags") y sont attachées en utilisant des "clés" et des "valeurs" (key/value) et permettent de définir très précisément chaque noeud ou chemin. Exemples :

- > Une rue dont la vitesse est limitée à 30 km/h sera définie par: Key = maxspeed, Value = 30.
- > Une rue en SUL a deux propriétés: "oneway" = "yes" et "oneway:bicycle" = "no".

Pour contribuer : après avoir créé un compte sur le site openstreetmap.org, vous pouvez effectuer des retouches en sélectionnant le bouton "Modifier avec ID" (ou "Edit with ID") et l'élément que vous désirez modifier sur la carte. La liste des propriétés apparaît alors sur la gauche. Vous pouvez ainsi y apporter les modifications appropriées. Une fois terminé, il ne reste plus qu'à sauver votre travail.

Si vous ne vous sentez pas à l'aise avec l'outil, vous pouvez aussi signaler sur la carte les points d'amélioration en créant une note. Pour ce faire, pas besoin de compte, il suffit de cliquer sur le phylactère à droite, d'indiquer sur la carte l'endroit concerné, et de compléter la note en étant précis. Un habitué se chargera alors de faire la modification à votre place.

V. DARMSTAEDTER / A. EMPAIN / H. MOUREAU / PAPOU



Une piste cyclable à Braine-le-Comte

Le GRACQ Braine-le-Comte souhaite obtenir une piste cyclable sur la route N533 (entre l'Avenue du Marouset et Henripont). Pour mettre en scène leur revendication, ils ont imaginé une inauguration anticipée de ladite piste. Un tapis rouge déroulé en bord de chaussée, quelques marquages blancs au sol, et les cyclistes pouvaient emprunter la future piste sur quelques mètres. Au bout de celle-

ci, ils étaient invités à signer une pétition pour qu'une piste cyclable sécurisée voie effectivement le jour. Une action qui a eu du succès et qui se poursuit sur le net, puisque le groupe local a lancé une pétition en ligne sur le site du GRACQ.

N'hésitez pas à la signer : <http://www.gracq.org/une-piste-cyclable-sur-la-route-n533-je-signe>



Un projet cyclo-social ⇒

3^e âge, 3^e roue



Le projet trouve son origine au Danemark en 2012. "Cycling without age" offre aux personnes âgées l'occasion de redécouvrir leur ville le temps d'une balade en vélotaxi, accompagnées par des bénévoles.

Cette initiative traverse ensuite les frontières et arrive aux oreilles du GRACQ qui, en 2016, relaye l'info sur son site, sans se douter que cela permettra une rencontre entre Peter et Timothy, deux cyclistes sensibles aux questions de cohésion sociale. Le premier collectionne les rickshaws (vélotaxis asiatiques) et les met en location à Bruxelles. Le second est employé à la Commission européenne. En découvrant le projet danois, ils sentent l'un comme l'autre que quelque chose est à développer chez nous aussi.

En 2015 Peter proposait déjà des balades aux occupants d'un home au centre de Bruxelles. En 2016, Timothy emprunte un de ses rickshaws et offre le même service aux occupants d'une séniorie proche de son lieu de travail à Evere. De son côté, Peter crée l'ASBL Frickshaw et lance l'initiative "3^e âge, 3^e roue" qui permet de d'autres volontaires d'emprunter ses véhicules atypiques pour emmener les personnes âgées sur les routes.

Aujourd'hui, les rickshaws de Peter conti-

nent de sillonner la ville et d'offrir aux publics isolés et précarisés des moments d'évasion. Timothy a pour sa part élargi son rayon d'action et offre son énergie et son enthousiasme aux occupants d'un second home, proche de son lieu de résidence cette fois.

L'ASBL Frickshaw est en recherche permanente de nouveaux bénévoles, prêts à donner de leur temps et de leur énergie au service des personnes âgées. Si vous êtes intéressés, n'hésitez pas à les contacter : info@frickshaw.org

Par ailleurs, Timothy souhaite ouvrir un nouveau chapitre de "Cycling without age" en acquérant un vélotaxi électrique, plus pratique pour le relief vallonné de Bruxelles. Vous pouvez y contribuer en versant un don sur le numéro de compte prévu à cet effet : compte BE93 7350 4765 4367 (BIC KREDBEBB).

Pour plus de détails, n'hésitez pas à le contacter :
thimothy.cooper@ec.europa.eu ●



La lecture de l'été ⇒

Le pouvoir de la pédale, d'Olivier Razemon

Rien de tel qu'un essai vélorutionnaire, intelligent et agréable à lire pour garnir vos sacoches cet été. Avec "Le pouvoir de la pédale", le journaliste au Monde et spécialiste en transport et en urbanisme Olivier Razemon signe un ouvrage léger et drôle sur le formidable potentiel du vélo pour transformer nos sociétés cabossées.

Rapide, fiable, bon pour la santé, l'environnement et l'économie, le vélo serait, selon Razemon, un instrument incontournable pour contribuer à la transition de nos sociétés vers des modes de vie plus durables. Rédigé dans un style moins "scientifique" que "Le retour de la bicyclette", l'excellent ouvrage de Frédéric Héran (voir interview page 21), "Le pouvoir de la pédale" n'en reste pas moins une véritable déclaration d'amour au vélo et à ses multiples avantages et mérite sans aucun doute le détour.

Bonne lecture ! ●

L. DEMUELENAERE



Rencontre ➔

Conférence : Vélo, retour en force (ou come-back raté) ?

Le 11 mai dernier, le GRACQ a invité Frédéric Héran pour une conférence, dans un café bruxellois situé au bord du Canal. L'auteur du *Retour de la bicyclette* nous a parlé de l'histoire du vélo en Europe. Comprendre d'où il vient, pour mieux savoir où il va.

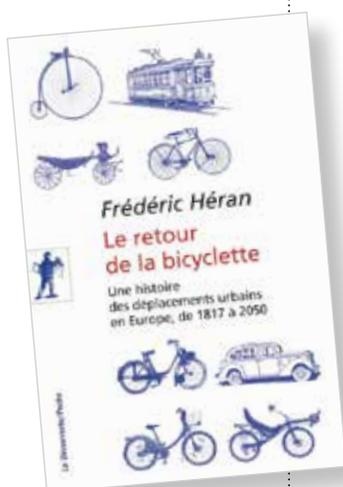


Votre livre s'appelle *Le retour de la bicyclette*. Elle avait donc disparu ?

L'usage du vélo en Europe a été considérable entre 1920 et 1950. Ensuite, jusqu'aux années '70, avec l'essor de la motorisation, la pratique du vélo s'est effondrée. L'augmentation rapide du volume et de la vitesse du trafic ainsi que l'adaptation de la ville à l'automobile (avec la construction des tunnels et viaducs) a été une catastrophe. Devenus ringards, les cyclistes se sont mis à la voiture ou se sont vus chassés des villes. À partir des années '70, des mouvements d'abord anti-voitures, plutôt que pro-vélos, se sont développés dans les pays les plus anciennement urbanisés (Pays-Bas, Italie, etc.). Et il est apparu que le mode de déplacement qui profite le plus d'un trafic automobile réduit est toujours le vélo.

Quels facteurs favorisent le vélo comme mode de transport ?

Calmer le trafic automobile est un levier essentiel pour relancer la pratique du vélo. Les Néerlandais préconisent la ségrégation des trafics sur les artères, en installant des aménagements cyclables au détriment de files de circulation ou de stationnement. Ailleurs, ils favorisent la cohabitation en réduisant la vitesse avec des zones 30 marquées, interdites au transit, avec des priorités à droite ou des petits ronds-points, et non des feux de signalisation, et des carrefours surélevés ou rétrécis.



Dans votre ouvrage, vous démontez le cliché des pays (non) cyclistes.

Les Pays-Bas sont considérés comme une nation cycliste. Certains disent que c'est parce que leur territoire est plat. Or, ils ont en moyenne annuelle 70 % de jours de vent, un obstacle aussi difficile que des montées pour un cycliste. D'autres disent que les Néerlandais roulent à vélo, car c'est dans leur culture. Mais cela n'explique pas grand-chose. En réalité, après la Seconde Guerre mondiale, les Pays-Bas n'avaient pas d'industrie automobile et ce n'est qu'au début des années '60 qu'une entreprise a lancé la DAF 600, une sorte de 2 CV. Le modèle s'est très bien vendu et la pratique du vélo s'est alors effondrée... mais tardivement. En 1974, quand le prix du pétrole a quadruplé, les pays de l'OPEP ont boycotté les Pays-Bas qui soutenaient Israël, et les gens ont ressorti leur vélo. Dans les années '70, de nombreux mouvements citoyens luttant contre l'invasion automobile ont également vu le jour dans tout le pays. Enfin, la famille royale et des politiciens soignent depuis longtemps leur image en roulant à vélo pour se montrer proches du peuple. Bref, la pratique du vélo est liée à une convergence d'événements sociaux, historiques, économiques et politiques.

Le vélo fait-il vraiment partie de la mobilité du futur ?

La mobilité, et donc l'ensemble des modes de déplacement, est en train de se recomposer progressivement. La pratique du vélo à Bruxelles augmente de 11 % par an, ce qui est dans la moyenne de toutes les grandes villes européennes. La bicyclette a encore une grande marge de progression, car c'est un mode de transport peu cher, mais qui rapporte gros. Les élus doivent réaliser que le vélo compte de plus en plus d'usagers réguliers ou occasionnels, soit autant d'électeurs potentiels. ●

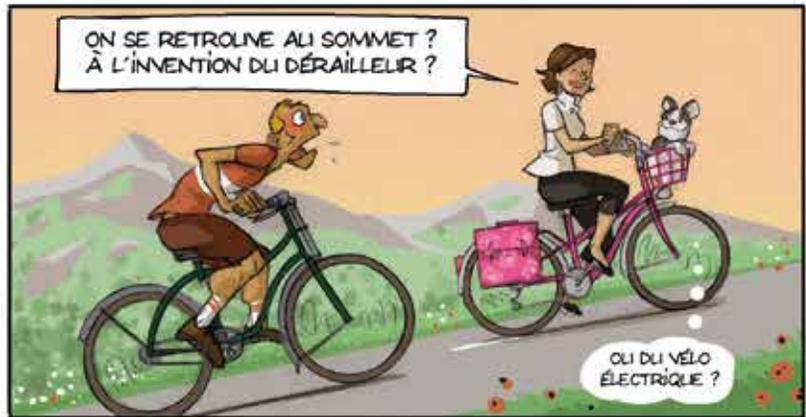
Frédéric Héran

Économiste et urbaniste, Frédéric Héran est maître de conférences en économie à l'Université de Lille 1. Il publie "Le retour de la bicyclette" en 2014, véritable bible pour cyclistes passionnés, ou simplement curieux.

Le retour de la Bicyclette : le livre retrace le parcours de la bicyclette, depuis la draisienne du XIX^e siècle jusqu'aux prototypes du XXI^e, en s'intéressant à son environnement économique, culturel et social autant qu'à ses aspects pratiques. (éd. La Découverte)



Bien dans leur époque



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 ⇒

Juillet ⇒

BRUXELLES – SAMEDI 08/07 **FORMATION “VÉLO-TRAFIC”**

Le GRACQ sera présent à Bruxelles-les-Bains pour vous apprendre les bons réflexes à adopter pour circuler dans la circulation.

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

BRUXELLES – SAMEDI 15/07 **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.

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

Août ⇒

BRUXELLES – SAMEDI 05/08 **FORMATION “VÉLO-TRAFIC”**

Le GRACQ sera présent à Bruxelles-les-Bains pour vous apprendre les bons réflexes à adopter pour circuler dans la circulation.

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

BRUXELLES – JEUDI 19/08 **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.

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

Septembre ⇒

NAMUR – SAMEDI 9/09 **FORMATION “CHANGEMENT D’ATTITUDE”**

Favoriser le changement : c'est possible ! Une formatrice d'IEW vous donnera les ficelles pour comprendre les mécanismes des changements d'attitude.

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 15

BRAINE-L'ALLEUD – SAMEDI 09/09 **FORMATION “VÉLO-TRAFIC”**

Vous avez envie de vous sentir plus à l'aise sur votre vélo? Cette formation vous montrera les trucs et astuces pour circuler dans le trafic en toute tranquillité.

📍 Séverine Vanheghe – formation@gracq.org – 081 39 07 15

BRUXELLES – TOUR & TAXIS – DU 15 AU 18 SEPTEMBRE **SALON BIKE BRUSSELS**

Le cycliste urbain sera à l'honneur lors de ce grand salon auquel le GRACQ participe.

📍 www.bikebrussels.be/



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	Pauline de Wouters	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	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
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	Delphine Morel	T 0476 37 74 87
Ixelles	Anoushka Dufeil	T 0488 23 38 55
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	Eloïse Dhuy	
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
La Hulpe	Aric Van Roye	T 0488 22 95 12
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	GRACQ Ottignies	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
Tabize	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 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
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
Braine-le-Comte	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	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Theux	Koen Van der Geest	T 0473 41 80 67

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
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
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
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67

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 Braine-le-Comte : braine-le-comte@gracq.org).