TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
Automne 2018
30

bpost
PB-PP | B-31061
BELGIE(N) - BELGIQUE
NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

GRACQ mag

14 octobre ➪
Un scrutin cycliste
pp.3-5 et 13-17

Rentrée des classes ➪
Rues scolaires pour nos enfants
p.7

Festival ➪
En Roue libre, 2e édition !
p.11

France ➪
Des vélos à hydrogène
p.13

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique dont l'objectif principal est la promotion du vélo comme moyen de déplacement.
Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions.

PRÉSIDENT
Geoffrey Usé
—

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
Gaël De Meyere : mag@gracq.org
—

RELECTEURS
Elodie Mertz, Philippe Lederer,
Philippe Degand
—

NOS SOUTIENS

Avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles, service de l'Éducation permanente.

Imprimé sur papier recyclé

Vous souhaitez collaborer à la rédaction de votre magazine ? Nous sommes toujours ravis d'accueillir de nouvelles plumes ! Contactez le secrétariat de rédaction du GRACQ Mag.

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 ⇨

Cet automne : faites entendre votre voix !

Pérégrinations estivales, siestes, sommets, parasols… sont en partie derrière nous car septembre vient de nous ouvrir ses portes. Et c'est assurément enjoué.e.s que nous entamons ce nouveau trimestre, tant le programme s'annonce passionnant. Deux évènements importants rythmeront en effet les prochains mois.

Place d'abord à la Semaine européenne de la Mobilité : c'est du 16 au 22 septembre que nos Régions et communes feront la part belle aux alternatives à la voiture individuelle afin de promouvoir une mobilité plus durable. Souligner l'importance d'investir dans le développement du vélo, en vanter les avantages et permettre de le tester, répondre aux questions et aider à surmonter les craintes à monter en selle sont autant de missions que nos membres, regroupés localement, mèneront avec enthousiasme aux quatre coins de la Wallonie et de Bruxelles.

Si la promotion est importante, elle ne fait pas à elle seule une bonne "politique vélo". Pour que cette dernière se montre ambitieuse et cohérente, notre association est active depuis plusieurs mois en préparation du deuxième rendez-vous notable de cet automne : les élections communales du 14 octobre.

Près de trente groupes locaux sont partis, mémorandum sous le bras, à la rencontre des candidats, tous partis confondus. Ils organisent des actions pour faire entendre leurs revendications : débats citoyens, sorties médiatiques, interpellations… Sans oublier d'informer et de sensibiliser le grand public aux enjeux qui nous préoccupent. L'objectif est crucial : encourager un geste réfléchi au moment de se présenter devant l'urne. Soyons des citoyens actifs et critiques !

Notre travail est loin de se terminer le 14 octobre : les mesures promises ne doivent pas rester des belles paroles de campagne et nous resterons vigilants au cours des six années à venir pour que les engagements soient tenus.

Merci de participer à cette dynamique associative et citoyenne essentielle, et bonne lecture de ce 30e GRACQ-Mag.

AURÉLIE WILLEMS, SECRÉTAIRE GÉNÉRALE

Les articles de ce magazine s'adressent à toutes et à tous, sans distinction de genre. S'il a été décidé de ne pas utiliser systématiquement l'écriture inclusive, c'est uniquement pour des raisons de lisibilité et de fluidité de lecture.

14 octobre : en route vers un scrutin cycliste !

Les élections approchent à grands pas. Les partis ont dévoilé leurs listes, les candidats s'affichent, les électeurs découvrent des têtes connues, d'autres nettement moins. Bientôt, les Belges iront voter et accomplir leur "devoir citoyen". Pourtant, voter n'est pas suffisant pour faire bouger les choses. En tant qu'association d'éducation permanente et de défense des cyclistes, le GRACQ agit aussi de l'intérieur. Différentes actions permettent d'informer et de sensibiliser les futurs élus aux enjeux du vélo.

Une page d'accueil orientée vers les élections

Un nouvel espace, consacré aux élections, est réservé sur la page d'accueil du site du GRACQ. De quoi mettre en avant les actions de nos groupes locaux, leur mémorandum, leur actualité, quelques portraits… Tant d'articles qui permettront aux visiteurs du site de parfaire leur connaissance de l'importance du vélo dans la politique communale.

LES MÉMORANDUMS ANALYSENT LA SITUATION DE LA COMMUNE ET PROPOSENT DES SOLUTIONS CONCRÈTES.

Mémorandums et cafés-débats

Près de trente mémorandums ont été rédigés par des cyclistes quotidiens du GRACQ. Fruits de rencontres, de discussions et de débats au sein d'un groupe local, c'est le résultat d'un travail conséquent en termes d'expertise mais aussi de démocratie locale, chaque cycliste devant tenir compte des sensibilités et des avis des autres pour construire un texte commun.

Remis aux candidats aux élections, les mémorandums analysent la situation de chaque commune concernée et proposent des solutions concrètes, des angles d'action à entreprendre en priorité. Il s'agit donc d'outils essentiels pour qui veut entreprendre une politique de mobilité efficace. Ils ont été présentés de façon plus ou moins formelle selon les communes. Invitations à la presse, cafés-débats, etc., les groupes locaux du GRACQ ont mis les formes pour que leur travail soit mis à l'honneur.

Rencontres apéritives en Basse-Meuse

"Comme beaucoup d'autres groupes locaux, le GRACQ Basse-Meuse a mobilisé ses énergies en 2018 pour interpeller les candidats aux élections communales d'octobre sur leur programme "mobilité active". Pour ce faire, deux moyens ont été utilisés : la rédaction de mémorandums et l'organisation de rencontres apéritives. Ces rencontres sont conviviales et citoyennes afin de favoriser les contacts avec les futurs élus. Ceux-ci sont invités dans un lieu communal (souvent le Centre culturel) où sont abordées les choses concrètes à mettre en place pour favoriser l'usage du vélo. Pratiquement, les rencontres se déroulent en trois temps. Après un temps d'accueil, le groupe local se présente et propose des actions à mettre en œuvre pour développer la pratique du vélo à l'échelon communal. Dans un second temps, les participants sont invités à réagir et, enfin, les échanges se prolongent autour d'un verre. Espérons que ces rencontres organisées par les groupes locaux du GRACQ aboutiront à de bonnes collaborations avec les autorités communales pour les six années à venir !"

B. GABRIEL

Lors de la rencontre apéritive d'Herstal, le commissaire de police discute avec Norbert Weytjens (chef de groupe CDH), Hubert Hedebouw (PTB) et Michel Murzeau (GRACQ).

Retrouvez tous les mémorandums du GRACQ
www.gracq.org/electionscommunales

LES BÉNÉVOLES DU GRACQ AMÉLIORENT LA VIE DES CYCLISTES DE LEUR COMMUNE EN INTERPELANT LES POUVOIRS PUBLICS.

Autres actions de nos groupes locaux

Pour faire bouger les choses, les bénévoles du GRACQ ont d'autres tours dans leur fonte de vélo. Ils orientent souvent leur action sur une revendication précise, et tentent de trouver une approche originale et marquante pour l'exprimer. Une manière de peser sur la politique locale de façon collective et plus régulière que dans l'unique cadre des élections. Leurs actions sont souvent relayées via leur page Facebook (à suivre de près !). Quelques exemples…

La carte postale du GRACQ Hannut

Même quand les bonnes décisions sont prises, leur concrétisation avance parfois lentement… trop lentement ! À Hannut, le Conseil communal votait en août 2017 la réalisation de plusieurs sas cyclistes. Un an plus tard, ne voyant toujours rien venir, le GRACQ Hannut a décidé d'envoyer une carte postale de rappel à tous les membres du Conseil communal. Communiquée aux journalistes, l'action a bénéficié d'un retour presse ainsi que d'une réponse du bourgmestre lui-même, Depuis, le nécessaire a été fait. Check !

Avant…

© YVES DE BONTE

Jeunes Bruxellois sur le chemin de l'école, pour une meilleure mobilité et une meilleure qualité de l'air.

La vidéo du GRACQ Tubize et Rebecq

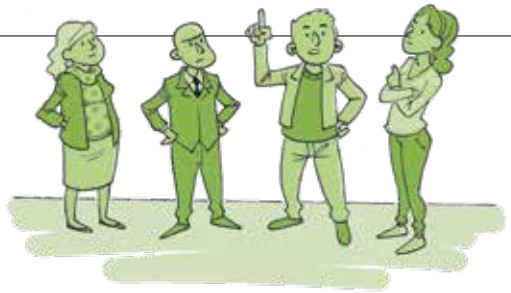
Dans une vidéo en cours de montage, le GRACQ Tubize et le GRACQ Rebecq invitent les Collèges communaux des deux entités à parcourir virtuellement le chemin du Ripain à vélo. Cet axe routier reliant les deux communes pourrait effectivement être réaménagé par une piste cyclable facile à réaliser. Élue "piste cyclable la plus réaliste et la plus simple à faire en Wallonie" par *MyBikeWorld* l'an passé, elle offrirait de nombreux avantages en termes de mobilité et de sécurité. La vidéo suit Simon qui pédale tout en donnant diverses informations sur le projet. Reste à espérer que cette visite guidée pourra persuader les candidats des deux communes et figurera dans les accords de majorité au lendemain des élections.

Piste du Ripain, entre Tubize et Rebecq

… après ?

Véloce : à Uccle, on agit dès l'école

Le public des écoliers est un levier important pour encourager la pratique du vélo dans l'espace public, sensibiliser les parents et les élus à la mobilité active et promouvoir un meilleur aménagement de l'espace public. C'est pourquoi le GRACQ Uccle organisera une sensibilisation à la pratique du vélo dans les écoles uccloises en collaboration avec la commune d'Uccle. Activité pédagogique et sportive, la sortie à vélo rassemblera près de 460 élèves de 6e primaire, sous le contrôle des professeurs de gymnastique des écoles concernées.



Et vous dans tout ça ?

S'il n'existe pas de groupe local du GRACQ dans votre commune ou si aucun mémorandum n'a été remis aux candidats, il est toutefois possible d'agir individuellement ! Rendez-vous page 19 de ce magazine pour connaître les priorités principales défendues par les cyclistes quotidiens. Vous pouvez vous en inspirer pour interpeler les candidats à l'approche des élections.

D'autres leviers d'actions existent :

Je suis motivé-e et j'ai du temps

Je m'investis dans le groupe local du GRACQ de ma commune et je participe aux actions de terrain pour faire bouger les choses. S'il n'y a pas de groupe local, j'essaye de rassembler quelques cyclistes de ma commune ou je contacte le GRACQ pour devenir "point de contact".

www.gracq.org/groupes

Je voudrais soutenir le GRACQ financièrement

Je fais un don au GRACQ sur le compte BE65 5230 4042 2096. Le montant versé doit atteindre au moins 40 € pour pouvoir être déductibles de vos impôts. Chaque versement doit être impérativement accompagné d'une communication mentionnant au minimum votre nom, votre prénom ainsi que la mention "don" ou "libéralité".

www.gracq.org/soutenez-nous-financierement

Je voudrais soutenir le GRACQ autrement

Je m'abonne aux pages Facebook du GRACQ et du GRACQ de ma commune. J'aime et je partage les publications et je fais connaître le travail de terrain des bénévoles et les infos vélo à mes amis. Je m'abonne aux Newsletters, je me tiens au courant et je participe aux activités proches de chez moi.

LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ TOMBE À PIC !

La Semaine de la Mobilité est un événement européen qui propose à tous de réfléchir à une meilleure mobilité. Elle a démarré par le "Dimanche sans voiture" qui fait chaque année la une des journaux, avec des images de rues envahies de vélos et de familles, des policiers rappelant que le code de la route est toujours d'application et bien sûr les éternels discours des mécontents.

À cette occasion, de nombreuses communes offrent à leurs citoyens un "village de la mobilité" et de nombreux événements grand public sont prévus. Les candidats seront nombreux à déambuler pour se faire voir, le moment est donc idéal pour les groupes locaux du GRACQ qui pourront les rencontrer et les convaincre des avantages du vélo, tout en continuant de sensibiliser le grand public à la mobilité active.

Les actions de terrain du GRACQ sont toutes dans notre agenda en ligne. Renseignez-vous, il se passe sûrement quelque chose près de chez vous !

www.gracq.org/agenda

En savoir plus sur le rôle des associations dans le fonctionnement politique ?
Consultez notre dossier spécial élections p.13

Aménagements ⇨

Elargir le Ring ? "On le fait pour le vélo !"

Au travers d'une communication efficace et impressionnante, la Région flamande souhaite persuader sa voisine bruxelloise qu'élargir le Ring qui l'entoure se fera sans conséquences et qu'il s'agit avant tout d'améliorer la mobilité de tous. Ce projet vise avant tout à faciliter l'accès à la capitale pour les Flamands sans tenir compte des nuisances qui impacteront lourdement les habitants de la capitale.

L'EFFET D'ASPIRATION DU TRAFIC ROUTIER POURRAIT AUGMENTER D'UN TIERS EN QUELQUES ANNÉES SEULEMENT !

Pour faire avaler ce projet pharaonique (1,2 milliards d'euros !) dans un contexte actuel de lutte contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air, il était évidemment exclu de parler d'"élargissement" du Ring. On a donc privilégié les mots "optimisation" ou "amélioration". La communication a par ailleurs été axée non pas sur la voiture, mais sur le vélo, le transport en commun et la protection de l'environnement.

Le projet d'élargissement du Ring de Bruxelles (dont certains tronçons se verront augmentés de six bandes supplémentaires) s'est presque transformé en projet écologique. Pour encourager l'usage du vélo, pour permettre aux papillons de butiner, aux animaux de gambader... Une vidéo d'animation 3D aux images lissées a été largement diffusée : des pistes cyclables se déroulent comme des serpentins pour rejoindre la ville, un pont cycliste tombe du ciel, ainsi que des nouvelles lignes de tram et un écoduc pour les petits lapins. Les Bruxellois ont aussi découvert dans leur boite aux lettres un journal curieux : articles sur les avantages du vélo, interviews d'enfants demandant un avenir avec moins de voitures, article sur les animaux qui vivent dans la région... Aucune mention de l'effet d'aspiration du trafic routier qui augmentera, d'après IEB, "*d'un tiers par rapport à la situation actuelle et annulera tous les gains obtenus en terme de fluidité en l'espace de quelques années seulement*".

Exemple de photos que le site werkenaandering.be met en évidence pour défendre son projet d'élargissement.

Les citoyens s'organisent, les communes s'emmêlent, la Région se tait

Si les embouteillages sur le Ring de Bruxelles sont une réalité, la manière avec laquelle le Gouvernement flamand a décidé de le résoudre pose problème, tant sur le fond que sur la forme. En effet, aucune concertation avec la Région bruxelloise n'a été prévue alors qu'elle sera la première à subir les conséquences du projet. Les communes impactées le plus directement, comme Jette (où le nombre de bandes de circulation passera de 6 à 14 à la hauteur du bois du Laerbeek) ont eu tôt fait de manifester leur mécontentement. Malheureusement, les communes bruxelloises n'ont pas réussi à trouver un accord commun sur le sujet. Bruxelles-Ville a même remis un avis favorable, sans doute, comme l'envisage IEB, pour favoriser l'accès au projet Neo, un chantier urbanistique tout aussi pharaonique de près de 600 logements et d'un centre commercial de 72 000 m2 sur le plateau du Heysel. Au niveau de la Région, aucun avis n'a été remis lors de l'enquête publique et aucun représentant du Gouvernement bruxellois n'était présent lors des réunions du comité d'accompagnement au projet. Face à cette confusion, les citoyens tentent de susciter des réactions, comme le collectif Bruxsel'AIR qui avait envoyé une lettre aux responsables politiques bruxellois en leur demandant de se positionner clairement sur cette question. Si les réponses parvenues sont majoritairement contre le projet, le silence de la Région (Rudi Vervoort et Pascal Smet) est encore à déplorer, malgré divers rappels.

Alors que la capitale met en place une LEZ (zone de basse émission) pour lutter contre la piètre qualité de l'air et que les citoyens se mobilisent pour lutter contre la pollution, le projet du Gouvernement flamand semble définitivement à contre-courant des enjeux du moment. Transport & Mobility Leuven a calculé que l'élargissement du Ring coûterait 78 millions d'euros par an en termes de santé publique. En prenant des mesures pour réduire le trafic routier et diminuer la pollution de l'air, ce sont des économies de 377 millions par an dans les soins de santé qui pourraient être réalisés. Difficile dans ce contexte d'accepter ou de comprendre la frilosité de la Région à s'opposer au projet.

SOURCE : IEB

G. DE MEYERE

Sécurité routière ⇨

La "rue scolaire", un outil à notre portée

Originaire d'Italie, la rue scolaire consiste à fermer une rue ou une portion de rue au trafic motorisé lors des arrivées et départs des écoliers, du lundi au vendredi uniquement en période scolaire.

La mise en place d'une rue scolaire répond à de multiples besoins, et en premier lieu à la nécessité d'améliorer la sécurité aux abords des écoles. Car il y a encore fort à faire en la matière : en région bruxelloise, l'IBSR enregistrait en 2016 pas moins de 90 % d'excès de vitesse aux abords d'écoles limités à 30 km/h ne disposant pas d'aménagements ralentisseurs, dont 59 % d'excès de plus de 10 km/h ! La rue scolaire permet en outre d'améliorer la mobilité en permettant de régler le chaos qui règne parfois devant les écoles et la qualité de l'air, sans oublier qu'elle encourage au transfert modal vers la marche ou le vélo.

De Rebecq à Gand, en passant par Schaerbeek, la rue scolaire a déjà été testée à de nombreux endroits en Belgique. Si la rue scolaire n'est pas un système adapté à toutes les situations, elle peut sans doute être mise en œuvre dans un grand nombre de cas simples : une rue sans trop de trafic de transit, qui n'est pas parcourue par des lignes de transports publics... Afin d'assurer la réussite d'un tel projet, il est également important qu'il soit porté par différents acteurs (parents, enseignants, commune...) et qu'il fasse l'objet d'une évaluation régulière.

Privée jusqu'ici de fondement légal, la rue scolaire devrait faire son apparition dans le code de la route puisque la Chambre a approuvé à la mi-juillet une proposition de loi allant dans ce sens. D'ici là, les initiatives locales sont encouragées : cette année, pendant la Semaine de la Mobilité, pas moins de sept écoles bruxelloises bénéficieront d'un soutien de Bruxelles Mobilité pour tester le principe!

Pourquoi ne pas profiter de la dynamique de la rentrée scolaire pour porter ce projet dans l'établissement scolaire de votre quartier, de votre enfant, petit-enfant... ?

A. JIMENEZ

Salon ⇨

Bike Brussels : deuxième !

Après le succès de la première édition, le salon Bike Brussels est revenu pour proposer une fois encore à ses visiteurs de découvrir le vélo sous toutes ses facettes.

Organisé par Pro Velo et Bruxelles Mobilité, le rendez-vous qui se veut familial a commencé officieusement le vendredi 14 septembre par une parade et un afterwork en vue de rassembler toute la communauté cycliste autour d'un message positif : "Merci à vous de faire bouger la ville !".

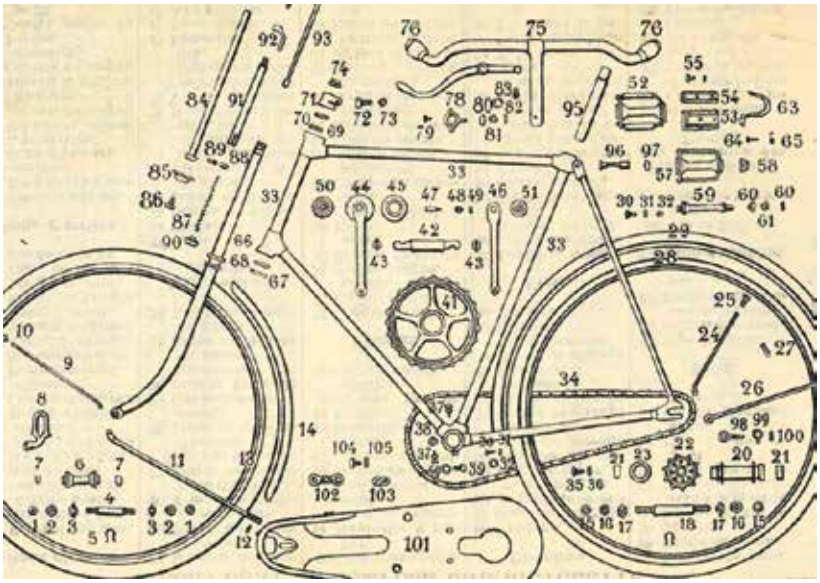
Le Salon a ensuite proposé de nombreuses activités à ses visiteurs. Des animations en tout genre pour les enfants et les amateurs de sport et de spectacle : démonstration de BMX , de cirque acrobatique à vélo, de Bike Polo... Il y en avait pour tous les goûts. Les balades guidées, les ateliers de réparation et les essais de vélo étaient également au programme.

Comme l'année passée, le GRACQ était présent au parking vélo (un endroit idéal pour rencontrer et sensibiliser les cyclistes) ainsi qu'au stand des associations pour répondre aux questions des visiteurs afin d'encourager les plus novices à se mettre en selle pour le bien-être de tous.

Velomuseum ⇨

Un vélo pour la ville, une ville pour le vélo

En marge du Salon Bike Brussels, c'est une exposition particulière qui ouvrira ses portes dans notre capitale du 22 septembre 2018 au 27 janvier 2019. Le Velomuseum (qui est en fait une exposition) parcourra 150 ans de vélo à Bruxelles et réservera également d'autres bonnes surprises. Mark Carremans, l'organisateur, a répondu à nos questions.



Raconter 150 ans de vélo à Bruxelles, c'est audacieux. Pouvez-vous expliquer le projet en quelques mots ?

> MIKE CARREMANS : Dans le passé, le vélo avait surtout une image flamande. Le célèbre journaliste sportif flamand Karel Van Wijnendaele a même décrit au milieu du siècle dernier que les seuls bons cyclistes, en raison de leur combativité et de leur persévérance, étaient les Flamands de l'est et de l'ouest. Si Bruxelles n'a toujours pas acquis l'image d'une ville cycliste, la persévérance des cyclistes bruxellois permet néanmoins de voir apparaître de meilleures infrastructures cyclables dans toute la Région bruxelloise et d'accroître ainsi le nombre de cyclistes.

Avec Velomuseum.brussels, les Archives et le Musée de la vie flamande à Bruxelles, ainsi que leurs partenaires CyCLO et Muntpunt, veulent donner un aperçu de la culture actuelle du vélo et de la richesse de l'histoire du vélo à Bruxelles.

Qu'est-ce que le visiteur pourra découvrir ? S'agit-il d'une simple rétrospective de 150 ans de vélo à Bruxelles?

> M.C.: L'histoire de la bicyclette à Bruxelles est si riche qu'elle ne sera jamais "juste" une rétrospective. Nous disposons de documents peu connus du grand public comme le matériel de 't Greun Veloske (le précurseur du Fietsersbond à Bruxelles), ou encore le "Guide du Vélocipédiste" de Cosyn et Maingie, paru en 1894.

La première partie de l'expo se centre sur le développement et l'introduction de la bicyclette à Bruxelles, tandis que la deuxième traite de la ville qui doit se "réinventer" pour le vélo. Velomuseum.brussels fait donc le lien entre le passé et le présent en allant de la fabrication de bicyclettes à l'aménagement de la voie publique, en passant par l'activisme cycliste et la multitude de courses cyclistes organisées à Bruxelles. Mais l'exposition raconte aussi le rôle et la position de la bicyclette pendant les deux guerres mondiales, et comment la bicyclette est devenue le véhicule du mouvement des femmes.

Quels sont les autres aspects qui seront développés par Velomuseum?

> M.C.: En collaboration avec Muntpunt, Cactus et Brukselbinnenstebuiten, nous travaillons sur une carte que les cyclistes peuvent utiliser pour tracer un itinéraire dans la Région de Bruxelles-Capitale. À l'automne, Muntpunt, en collaboration avec De Buren et l'AMVB, organisera une série de documentaires sur le vélo, dont "Why We Cycle". Dans son programme, la Cinematek offrira également une section de films dédiés au vélo. Velomuseum.brussels proposera également des balades guidées à vélo.

L'événement est-il susceptible d'intéresser les non-Bruxellois ?

> M.C.: Certainement. Non seulement parce que certaines organisations nées à Bruxelles sont maintenant d'une grande importance pour le vélo en Belgique, mais aussi pour voir comment notre mobilité a commencé à changer radicalement à partir du milieu du XIXe siècle.

Velomuseum.brussels
Du 22.09.2018 au 27 .01.2019, tous les jours de 10h à 17h. Entrée gratuite.
Archives et Musée de la vie flamande à Bruxelles : Quai aux Pierres de Taille 28 – 1000 Bruxelles

Velomuseum.brussels
mike.carremans@amvb.be

Un quatrième Bypad

L'un des éléments fondamentaux de toute politique cycliste est son évaluation. C'est précisément l'objectif du BYPAD (BicYcle Policy AuDit). L'audit de la politique régionale réalisé cet été débouchera sur un plan d'action destiné à alimenter le futur Plan Régional de Mobilité «Good Move».

© SEBASTIANADAM WIKIMEDIA

LE BYPAD RÉUNIT DES REPRÉSENTANTS POLITIQUES, DE L'ADMINISTRATION ET DES USAGERS CYCLISTES POUR CHERCHER DES SOLUTIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

L'originalité du BYPAD est qu'il met en présence des représentants du politique, de l'administration et des usagers cyclistes. Basé sur trente questions, ce processus dynamique permet de mettre en lumière les perceptions parfois très différentes des participants : l'intérêt principal réside donc dans l'espace de discussion et d'échange qu'instaure la méthode. L'analyse des points problématiques et du potentiel d'amélioration permet également de dégager des pistes de solutions.

Après 2004, 2007 et 2010, il était plus que temps que la région bruxelloise s'offre son quatrième BYPAD. La comparaison des résultats de chaque BYPAD permet de dégager les points forts et les points faibles de la politique cycliste, d'observer les progressions, les stagnations, voire les éventuels reculs.

Au niveau de la politique régionale bruxelloise (qu'il est nécessaire de distinguer des politiques communales, qui ont fait l'objet de BYPAD spécifiques ces dernières années), des efforts ont été accomplis en matière de consultation des usagers, d'information et de formation, ainsi que d'évaluation. Les mesures complémentaires (limitation de l'usage de la voiture, politique d'aménagement du territoire), ainsi que l'infrastructure et la sécurité routière restent les principaux points faibles et ont connu fort peu d'évolution au fil des évaluations. On attend donc avec impatience les résultats de l'audit 2018, qui a permis au GRACQ, au Fietsersbond et à EUCG de se faire les porte-voix des usagers cyclistes.

Sur la base des enseignements de ce BYPAD, Pro Velo et Tridée rédigeront un plan d'action vélo. Dans l'esprit participatif qui sous-tend l'élaboration du futur Plan Régional de Mobilité, la Région a en outre décidé d'ouvrir plus largement le débat : les personnes étant intervenues dans le processus d'élaboration de Good Move ont été invitées à faire part de leurs avis et suggestions concernant le développement du vélo à Bruxelles. Ces remarques alimenteront également le plan, qui sera présenté et discuté à l'occasion d'un "stakeholders forum" qui se tiendra dans le courant du mois d'octobre.

Rendez-vous donc en octobre prochain pour en savoir davantage sur les grandes lignes qui guideront l'évolution du vélo en région bruxelloise pour les années à venir !

F.CUIGNET

Pierre Darquenne, un cycliste engagé

(1965-2018)

Pierre Darquenne était une belle personne qui défendait ses valeurs avec conviction. Bénévole très actif à différents niveaux au sein du GRACQ, il a été membre effectif de notre association pendant des années, administrateur, membre actif du groupe local de Mons et auteur d'une rubrique littéraire dans notre ancienne revue "Ville à Vélo".

Le 3 juillet, alors qu'il se rendait à son travail à vélo, il a été mortellement fauché par un automobiliste qui, selon la police "*aurait été ébloui par le soleil et ne serait pas parvenu à éviter le cycliste*". Son trajet quotidien l'obligeait à passer par la "route industrielle", un tronçon de 400 mètres dangereux mais inévitable pour rejoindre le RAVeL depuis Obourg. Si le drame a été fortement relayé dans les médias, c'est avant tout parce que le tronçon en question avait déjà été dénoncé à plusieurs reprises aux pouvoirs publics (par le GRACQ Mons et par Pierre Darquenne lui-même) comme un passage dangereux pour les cyclistes. Cette route régionale 2 X 2 bandes ne disposait d'aucun aménagement sécurisé pour les usagers actifs. Suite à l'accident, un aménagement provisoire a été annoncé, en attendant des travaux plus conséquents. Le cabinet du ministre wallon de la Mobilité ne donne aucun calendrier précis mais indique que la réhabilitation de cette voirie entrera dans le cadre du prochain plan d'infrastructures 2019-2024. Comme trop souvent, les revendications des cyclistes en matière de sécurité routière n'ont pas été prises au sérieux suffisamment à temps, constat navrant d'une politique qui tâtonne et qui ne saisit pas l'urgence d'assurer partout un cadre sûr à la pratique du vélo.

Interviewés dans l'émission "Le beau vélo de RAVeL" sur Vivacité, la famille de Pierre Darquenne et Ludovic Toussaint du GRACQ Mons soulignaient l'importance de continuer de militer en mémoire de Pierre, pour que la sécurité sur nos routes soit un droit pour tous, quel que soit le mode de déplacement choisi.

Une semaine pour parcourir des RAVeL en Wallonie

Pour fêter les vingt ans de l'émission du Beau Vélo de RAVeL, la RTBF propose une semaine de découverte de la Wallonie à vélo sur le réseau RAVeL. Il s'agit d'une épopée extraordinaire qui conduira les participants à travers les cinq provinces de notre belle Région entre le lundi 24 et le dimanche 30 septembre 2018.

L'émission du Beau Vélo de RAVeL est née avec Adrien Joveneau, un animateur de la RTBF qui a voulu rassembler ses auditeurs autour d'une balade hebdomadaire de trente kilomètres à vélo pour découvrir la Wallonie en été à travers ses chemins de RAVeL et ses petites routes (RAVeL est l'acronyme de "Réseau Autonome des Voies Lentes"). L'événement est agrémenté de concerts et de stands présentant des produits locaux et des animations diverses.

Fin septembre, l'équipe du Beau Vélo avait pris l'habitude d'amener des participants une semaine à l'étranger pour y découvrir des réseaux cyclables et rencontrer des Belges du bout du monde. Cette année, les organisateurs inversent la démarche : ils invitent des étrangers à venir découvrir la Belgique à vélo. Des journalistes tels que Henri Sannier, Nathalie Simon ou encore Julie Snyder participeront à l'aventure. Chaque soirée sera en outre agrémentée d'un concert (Suarez, BJ Scott, Florent Mothe, Stella, Cover Mania...) autour d'un barbecue.

B. GABRIEL

Rejoindre l'équipe des signaleurs :
Bernard Gabriel : 0495 78 08 52
http://echappeebelgeenwallonie.be

Guidons et ballon rond

L'idée survient lors d'une rencontre politique où le GRACQ Braine-l'Alleud présente son mémorandum. Au moment du départ, le président du parti soupire en pensant aux difficultés qu'il aura pour se garer en allant voir le match des Diables Rouges sur le grand écran installé au stade communal. "Pourquoi pas inciter les gens à y venir à vélo ?" suggère alors le secrétaire. Le GRACQ Braine-L'alleud saisit la balle au bond (c'est le cas de le dire), et propose aux édiles de tenir un parking sécurisé pour les vélos lors des prochains matchs.

Le groupe local demande que les élus s'occupent des relations avec la commune afin de disposer d'autorisations et de barrières Nadar. De son côté, il contacte le GRACQ Namur qui dispose d'expérience dans la tenue de parkings vélo (au Salon Valériane notamment) pour savoir comment procéder au mieux.

Bel exemple d'action rapide et efficace. Anecdote amusante, les premiers cyclistes à déposer leurs vélos furent les élus des deux partis principaux de la commune (majorité et opposition). Comme quoi, le vélo peut rassembler tout le monde !

© WILLIAN-JUSTEN-DE-VASCONCELLOS

Voyage à vélo ⇨

Quand l'aventure commence en bas de chez soi

Le voyage à vélo était à l'honneur tout au long de cet été dans le parc de Forest. Le GRACQ Forest Saint-Gilles a organisé trois soirées autour de cette thématique dans le cadre convivial de la guinguette du parc. Ouvert au public et apprécié des passants, le lieu se prêtait idéalement à ce type d'événement. Les objectifs ? Convaincre les indécis d'enfourcher leur monture pour voyager, conseiller les (futurs) voyageurs et permettre à chacun de voyager en écoutant ou regardant les expériences des différents intervenants.
En juin, Françoise et Laurent de l'atelier *Vélosofiets* (un atelier de réparation de vélos à Bruxelles) sont venus partager leur riche expérience de cyclo-voyageurs au cours d'une soirée questions-réponses. Le matériel, les itinéraires, l'intendance… tous les aspects ont été abordés pour satisfaire la curiosité des participants.

La soirée du mois de juillet a commencé au coucher du soleil afin d'offrir les meilleures conditions à la projection de "Voir Smara", un film de Marc Neusch. Relatant un voyage improvisé et ressourçant débutant en France, passant par le Maroc et l'Italie pour se terminer en Angleterre, le film séduit par sa profonde sincérité. Particularité du moment : grâce à une collaboration avec Vélo M^2, le public a été invité à pédaler pour produire l'énergie nécessaire à la projection du film.

Pour finir cette chouette série, c'est l'équipe de *Dynamobile* qui sera bientôt invitée pour raconter son périple en groupe en Angleterre.

Pourquoi ne pas vous lancer vous aussi dans une aventure sur deux roues et venir la raconter l'année prochaine ?!

P-Y. ADNET

En roue libre, c'est reparti pour un tour

Jusqu'où nous emmèneront nos vélos ? Le festival *En roue libre* est une invitation au vélo et au voyage. Pour les organisateurs, cyclistes convaincus et militants du GRACQ, le vélo est un moyen de transport urbain mais aussi le compagnon de nos libertés. Choisir le vélo pour se déplacer en vacances comme au quotidien, c'est accorder autant d'importance au chemin qu'à la destination, avoir le plaisir d'être son propre moteur et de rouler au plus proche des paysages et des gens.

Après une première édition très réussie (grâce à l'aide du fonds des locales et de la commune, à bien des coups de pouce et surtout à la formidable mobilisation des bénévoles), le GRACQ Watermael-Boitsfort a décidé de poursuivre l'aventure. La deuxième édition d'*En Roue libre* aura lieu du 20 au 23 mars 2019. Le festival se déroulera sur trois soirées et une journée. Cette édition se prépare avec le soutien du centre culturel La Vénerie avec au programme une nouvelle moisson de films, de conférences, d'ateliers et de stands. Les cyclo-voyageurs viendront partager leurs aventures et les moins expérimentés glaner de l'inspiration et des conseils pratiques.

L'appel à participation est ouvert jusqu'au 1er novembre : vos propositions de films ou photomontages sont attendus avec impatience.

D. METTEN

En roue libre
Du 20 > 23.03.2019
Watermael-Boitsfort, La Vénerie (Espace Delvaux et Écuries) et Maison haute
www.enrouelibre.be
info@enrouelibre.be

France ⇨

Abonnements gratuits

Avec une note inférieure à 3/6 au baromètre des villes cyclables françaises, Clermont-Ferrand ne figurait pas parmi les bons élèves, loin de là. Souvent victime de pics de pollution, cette "ville-cuvette" a décidé en 2018 de developper la place accordée au vélo. Parmi les mesures prises, les Clermontois ont eu le plaisir de se voir offrir leur abonnement annuel au réseau des C.Vélo, les vélos en libre service. Un cadeau de 25 € par usager, entièrement pris en charge par les pouvoirs publics estimant au départ le coût de la mesure entre 30 000 € et 50 000 € par an.

Seulement voilà, l'augmentation des usagers des C.Vélo a été calculée de façon trop timide et l'offre de la commune a suscité un véritable engouement. Ce ne sont pas 50 % d'utilisateurs supplémentaires qui ont profité de l'offre comme initialement imaginé, mais 130 % ! Et le nombre de trajets effectué suit la même tendance.

C. Vélo envisage donc des aménagements pour s'adapter à la demande grandissante (recrutement de personnel, nouvelles stations...). La Ville devra quant à elle revoir le budget à la hausse et mettre la main au portefeuille. La perspective d'une ville plus cycliste semble toutefois prendre le dessus sur le surcoût occasionné par le succès de la formule, et d'autres mesures figurent au programme du plan cyclable métropolitain.

© SEBBI MARREC

Les voitures chassées du pont

© STEVEN LEK

Le Pont de Pierre à Bordeaux est un édifice historique bien connu des Bordelais. Construit sous l'impulsion de Napoléon 1er et inauguré en 1822, il relie les deux rives de la Garonne qui, jusque là, ne se franchissait qu'en bateau.

Août 2017, une expérimentation visant à améliorer la qualité de l'air et l'accessibilité au centre-ville interdit toute circulation automobile sur le pont pour une durée d'essai d'un an. Sans surprise, la décision polarise les habitants du centre-ville, globalement satisfaits de voir la circulation diminuer, et ceux qui déplorent la fermeture d'un axe qu'ils empruntent chaque jour pour aller travailler. Cet été, le maire de la ville, Alain Juppé, a annoncé la fermeture définitive du pont pour les voitures. Celui-ci sera désormais réservé aux piétons, cyclistes, taxis, transports en commun et véhicules autorisés.

Selon Bordeaux métropoles, la fermeture aux voitures a amené une augmentation du nombre d'utilisateurs du pont et une fréquentation de quelques 10 000 vélos par jour. Bel exemple d'une mobilité qui augmente lorsqu'on restreint l'accès aux voitures. Les mesures de pollution amosphérique ont quant à elles diminué significativement.

Vers une mobilité à hydrogène

Les vélos à hydrogène possèdent l'avantage de ne pas stocker l'électricité dans des batteries, la composante la moins "propre" de tout véhicule électrique. L'énergie est produite à partir de l'hydrogène présent dans un réservoir situé dans le cadre du vélo. La recharge en hydrogène peut donc se faire en quelques minutes à peine, sans comparaison avec le temps de charge nécessaire pour une batterie de vélo électrique classique.

L'inconvénient, outre son prix (environ 7 000 €), c'est que le vélo doit être "rempli", et que cette recharge peut difficilement s'envisager chez soi. Pour cette raison, Pragma industrie, la firme française qui produit ces vélos ne fournit que les collectivités locales ou les entreprises. Libre alors à celles-ci de s'approvisionner en bouteilles d'hydrogène ou de prévoir des stations de production d'hydrogène, idéalement alimentées en énergie renouvelable.

Le projet audacieux en est encore à ses début. Mais les coûteux bicycles semblent séduire de plus en plus nos voisins français. St-Lô, Cherbourg, Chambéry, Boucau, Anglet et Barritz en ont déjà fait l'acquisition, ainsi que des sociétés qui mettent ces véhicules au service de leurs employés.

ⓘ **www.pragma-industries.com**

G. DE MEYERE

Citoyens, associations, monde politique une savante alchimie

Le vote est l'outil premier d'une démocratie. Grâce à lui, chaque citoyen peut faire pencher la balance de la société dans le sens de ses convictions. Ce poids est toutefois souvent perçu comme inutile ou dérisoire par l'électeur. Un autre outil existe, complémentaire : les associations. Permettant aux citoyens de se rassembler autour de valeurs et d'objectifs bien précis, elles offrent un moyen supplémentaire d'infléchir les décisions de nos autorités. Les chemins politique et associatif se croisent sans cesse, les associations disposent donc de différents moments stratégiques pour faire bouger les choses

Les élections communales sont souvent celles qui passionnent le plus. Il s'agit du niveau de pouvoir dont on dit qu'il est le plus proche du citoyen. De plus, il n'est pas rare qu'à l'approche des élections on découvre qu'un voisin, une voisine ou un parent d'école figure sur les listes de tel ou tel parti, ce qui augmente encore un peu plus ce sentiment de proximité.

Malgré cela, le fonctionnement d'une commune reste assez flou pour beaucoup et cette méconnaissance entraîne souvent un désintérêt, voire une méfiance, pour la chose publique. Les associations peuvent alors agir comme un pont entre le citoyen et le politique.

"Tous les mêmes !"

Les candidats sont généralement membres du parti pour lequel ils s'affichent. S'ils ne le sont pas, ils adhèrent malgré tout à ses lignes principales. Ces lignes directrices forment l'ADN du parti, les valeurs sur lesquelles celui-ci ne peut transiger.

Les associations comme le GRACQ tentent de marquer ces ADN des convictions qu'elles défendent. C'est ainsi que des mémorandums argumentés sont adressés aux partis politiques avant que ceux-ci ne rédigent leur programme. L'objectif : planter l'idée que le vélo est bénéfique pour tous en espérant que cette graine pousse et finisse par devenir une conviction profonde et intime du parti, jusqu'à se retrouver dans chaque programme. Dans un monde idéal, ces idées germeraient sans souci, tant les avantages du vélo à tous les niveaux sont reconnus. Malheureusement, certains terreaux sont moins fertiles que d'autres… Il faut alors, à l'instar d'un bon jardinier, savoir faire preuve de persévérance et de patience, et remettre le travail sur le métier.

À côté des ADN et des programmes, chaque candidat possède également sa propre histoire, son caractère, ses affinités et ses craintes. Il y a des candidats adeptes du vélo dans tous les partis, prêts à faire infléchir la politique communale vers une mobilité plus active. Afin d'agir sur ce paramètre plus individuel, le GRACQ organise par exemple des débats politiques au cours desquels les candidats rencontrent les citoyens (lire témoignage p.3). Les candidats y trouvent une façon facile de se faire connaître auprès des électeurs, et ces derniers montrent que les revendications cyclistes ne viennent pas de quelques hurluberlus, mais de parents, de pensionnés, de jeunes… Un rapport humain est établi, ce qui facilitera bien souvent les négociations ultérieures.

AU MOMENT DES "PRÉNÉGOCIATIONS", UNE ASSOCIATION DOIT ÊTRE ASSURÉE QUE SES REVENDICATIONS FIGURENT HAUT DANS LES PRIORITÉS D'AU MOINS UN DES PARTIS EN PRÉSENCE, AFIN DE LES VOIR INSCRITES DANS L'ACCORD DE MAJORITÉ.

"Avec leurs préaccords électoraux, voter pour l'un, c'est voter pour l'autre !"

Dans notre système démocratique représentatif, on gouverne rarement seul, à moins d'une majorité écrasante ou d'une incapacité des autres partis à se mettre d'accord pour s'opposer au parti dominant. Dans la plupart des cas, les partis sont contraints de composer entre eux. C'est ce qui explique que le parti le plus fort de la commune n'est pas forcément celui qui aura le maïorat.

La composition de majorité est le fruit des négociations qui se tiennent juste après les résultats des élections, en fonction de ceux-ci. Si cette période particulière est plus largement médiatisée, beaucoup ignorent que, pour les partis, la partie a commencé bien plus tôt (plusieurs mois avant le scrutin), au cours de "prénégociations" qui peuvent aboutir à des "préaccords". Parfois, les affinités sont assez claires et les partis ne se rencontrent pas tous. Parfois le jeu est plus ouvert, et chaque rencontre permet d'envisager si une montée en majorité serait envisageable ou pas. Cela se base sur l'ADN du parti, sur les déclinaisons communales des programmes et bien sûr sur les rapports interpersonnels où interviennent les questions d'ego, d'enthousiasme, d'ouverture.

Certains préaccords sont tenus secrets, mais certains partis refusent de signer un préaccord sans le rendre public. Si cette stratégie est souvent décriée par les citoyens qui y perçoivent une manipulation de la démocratie, elle permet néanmoins d'avoir plus de temps pour discuter des questions de fond. En effet, les négociations post-scrutin se font dans une urgence peu propice au débat sur les affinités de programme et tournent plus vite dans ce qu'on pourrait appeler une discussion de marchands de tapis : il faut se répartir les compétences, comme un gâteau dont les parts, en plus d'être inégales, sont insuffisantes par rapport au nombre de convives (qui sont souvent en appétit !).

N'ayant que peu de moyens d'action au moment de ces rencontres secrètes, une association doit être assurée que ses revendications figurent haut dans les priorités d'au moins un des partis en présence, afin qu'elles soient non négociables et donc inscrites dans l'accord de majorité. Si elles figurent parmi les points "importants mais pas indispensables" d'un parti, elles risqueront de passer à la trappe au moment de la négociation, au profit d'une exigence jugée plus prioritaire. Il ne suffit donc pas uniquement de sensibiliser, mais bien de convaincre et de persuader.

"De toute façon, il n'y a rien qui bouge dans ma commune !"

Une fois la majorité mise en place, le travail des associations est à nouveau primordial. Elles disposent d'une expérience de terrain et sont capables d'offrir à la commune une expertise inestimable dans leur domaine. Leur fort ancrage local fait d'elles des acteurs de terrain reconnus avec lesquels il convient de collaborer. Certains échevins, peu sensibles à la vie associative, l'oublient, voire rechignent à écouter des avis différents des leurs. Il est certes reconnu qu'ouvrir la discussion au plus grand nombre ralentira le processus de décision, mais il est tout autant notable que si on va plus vite tout seul, c'est ensemble qu'on va plus loin. Un échevin à l'écoute du milieu associatif ne fera donc que renforcer la pertinence et la légitimité de ses décisions.

Organiser des apéros-vélo permet à nos bénévoles de rencontrer les riverains et de "parler vélo", comme ici, à Ixelles.

Ce travail ne doit a à priori pas recommencer à zéro à chaque élection. Les élus peuvent changer, mais les employés communaux, eux, restent à leurs postes. L'administration apporte de l'expertise et est garante de la continuité de certains projets. Mieux vaut donc, en ce qui nous concerne, qu'elle soit sensibilisée à la mobilité durable. Une bonne communication et une bonne entente entre l'échevin et les services s'occupant des compétences qui lui ont été attribuées seront dans tous les cas essentielles pour qu'une politique volontariste puisse être menée.

Les associations ont aussi un rôle crucial de contre-pouvoir. À côté de son travail de conseil et d'accompagnement, le GRACQ porte un regard critique sur les politiques menées. Il interpelle et sensibilise les personnalités politiques et les citoyens, il dénonce l'insuffisance des infrastructures, le manque de budget alloué au vélo, le peu de cohérence ou d'ambition de certains plans de mobilité. C'est en général la partie la plus visible de l'iceberg, car ce type d'action est davantage relayé par les médias.

Pas facile, la vie d'association

Afin d'être écoutées et entendues, les associations doivent à tout moment se montrer professionnelles et irréprochables, tant sur le fond que sur la forme, mais aussi faire preuve d'imagination débordante pour mener des actions originales, susceptibles de marquer les esprits, de susciter le débat et d'attirer l'attention de la presse. Leur représentativité est également essentielle : pour beaucoup, leur force c'est le nombre. Pour garantir une bonne santé à notre démocratie, accomplir son devoir citoyen en votant de façon réfléchie est important, mais soutenir et s'engager au sein d'associations qui représentent les valeurs qui nous tiennent à cœur l'est tout autant.

Quoiqu'il en soit, le travail des associations est un chemin tortueux et complexe et faire entendre ses idées, aussi argumentées soient-elles, n'est pas chose aisée. L'économiste et urbaniste Frédéric Héran a rédigé dans la revue Vélocité de janvier 2000 un article abordant les principaux obstacles de communication qui se dressent quotidiennement devant les associations cyclistes et qui bloquent le débat citoyen. Dans ce document qui n'a (malheureusement) pas vieilli, il apporte également des solutions concrètes à chaque cas de figure… De quoi s'équiper efficacement pour placer le vélo plus en avant dans le débat citoyen et dans notre démocratie.

L'auteur en profite pour souligner une difficulté supplémentaire pour les associations dans le grand jeu de la démocratie : "*Alors que les tactiques des autorités sont assez faciles à mettre en œuvre, les solutions des responsables d'associations sont rarement applicables tout de suite. Elles demandent du temps et de l'énergie.*"[1] Détruire sera effectivement toujours plus facile que construire.

Présent lors d'événements grand public (ici le festival Esperanzah), le GRACQ s'inscrit pleinement dans la vie citoyenne.

Argumentation, cohérence et volonté sont des armes de construction massive

Frédéric Héran rappelle également que ces situations d'oppositions énumérées dans son tableau (voir page suivante) doivent malgré tout "*rester marginales, l'idéal est de parvenir au contraire à installer peu à peu un climat de confiance et de travailler en bonne intelligence. Pour que cela soit possible, chacun doit toutefois rester clairement dans son rôle : aux associations de faire des propositions, aux techniciens d'instruire les dossiers, d'expliquer les diverses solutions, de réaliser des plans…, aux élus de décider et d'assumer leur choix et aux associations de critiquer et de faire de nouvelles propositions.*"[2]

G.DE MEYERE

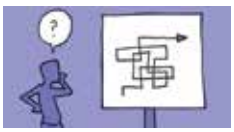
AFIN D'ÊTRE ENTENDUES, LES ASSOCIATIONS DOIVENT À TOUT MOMENT SE MONTRER IRRÉPROCHABLES, MAIS AUSSI FAIRE PREUVE D'IMAGINATION POUR MARQUER LES ESPRITS.

Lors d'un café-débat, les citoyens peuvent interpeler directement les représentants politiques. Ici, à Namur, les cyclistes quotidiens en ont profité pour remettre leur mémorandum avec leurs revendications pour une ville plus cyclable.

1/ Frédéric Héran, Vélocité, n° 55, janv.-fév. 2000, p. 14-15
2/ Idem

Quatorze tactiques à déjouer pour faire aboutir ses idées lorsqu'une personnalité politique tente d'écarter le débat

Réalisé par Frédéric Héran, ce tableau illustre bien les obstacles que peuvent rencontrer les bénévoles du GRACQ lors de leurs rencontres avec les politiques. L'outil fournit les réponses qu'il convient d'apporter afin de porter au mieux ses revendications.

TACTIQUE	PRINCIPES ET EXEMPLES	SOLUTIONS POUR CONTRER CES TACTIQUES
Mettre en doute votre représentativité	*Seules les personnes élues sont légitimes.* > "Vous ne représentez que vous-même." > "Vous êtes minoritaires."	> Prouver que vous n'êtes pas seul et montrer votre force : pétition, manifestation / fête, actions portant sur des cas précis avec médias invités, nombre d'adhérents... > Prouver votre compétence...
Dénigrer vos idées	*Ecarter d'emblée la question.* > "Plus personne ne roule à vélo en ville." > "Vous êtes venus à vélo ?" > Plaisanteries sur le vélo urbain...	> Expliquer patiemment que s'il n'y a plus de cyclistes, c'est à cause de l'intensité croissante du trafic automobile. > Bien préciser l'enjeu d'une ville cyclable : changer toute la politique de déplacement...
Temporiser	*Attendre l'épuisement des râleurs.* > Ne pas répondre aux courriers, aux coups de tél.... > Faire des réunions sans ordre du jour, ni compte-rendu.	> Maintenir la pression sous toutes les formes et à toutes occasions en prenant l'opinion à témoin (médias). > Exiger des calendriers précis et des documents écrits : plans, comptes-rendus...
Egarer le râleur 	*Brouiller les pistes.* > Balader le râleur d'un service à l'autre. > L'orienter vers un élu sans pouvoir ou vers les techniciens qui n'ont pas de pouvoir de décision.	> Refuser de rentrer dans le jeu. C'est aux élus de mobiliser leurs services et d'exercer leur pouvoir de décision. > Demander un rendez-vous au bourgmestre lui-même.
Noyer le poisson	*Surenchérir, détailler à l'infini pour faire oublier l'essentiel.* > Affirmer avec force un flot de banalités. > Multiplier les détails techniques...	> Refuser de rentrer dans les détails. C'est aux services techniques de les résoudre. > Revenir sans cesse à l'essentiel.
L'os à ronger	*Proposer de vous engager dans une réalisation très prenante pour avoir la paix pendant ce temps-là.* > "Pourquoi ne pas organiser un événement... ?" > "Et si vous faisiez une étude sur..."	> Refuser de rentrer dans ce jeu. > Se désengager au besoin en dénonçant la manoeuvre. > Exiger un grand pragmatisme.
L'argument technocratique	*Seuls les techniciens sont compétents.* > Utilisation d'un vocabulaire compliqué. > "C'est techniquement impossible !" > "Les gens disent n'importe quoi."	> Exiger des explications compréhensibles. > Se former un minimum aux aspects techniques, juridiques, administratifs...

TACTIQUE	PRINCIPES ET EXEMPLES	SOLUTIONS POUR CONTRER CES TACTIQUES
L'argument économique	*Affirmer que vos propositions sont trop chères à réaliser.* > "Mais cela coûte cher, vous savez !" > "Les crédits sont épuisés".	> Rappeler que les aménagements cyclables sont beaucoup moins coûteux que les aménagements routiers ou destinés aux transports collectifs. > Exiger une autre répartition des dépenses.
L'effet d'annonce	*Des engagements solennels sont pris, mais aucune réalisation ne suit.* > Promesses devant les médias à l'approche des élections.	> Exiger un engagement écrit. > Rappeler à l'élu ses promesses. > Dénoncer publiquement ou devant les médias les promesses non tenues.
La poudre aux yeux	*Monter en épingle un événement mineur.* > Inauguration en grande pompe d'un aménagement de prestige mais inutile. > Discours pompeux...	> Dénoncer le procédé devant les médias. > Ridiculiser ou se moquer de l'événement en question.
Le double langage	*Ne pas dire la même chose aux uns et aux autres.* > Promesses aux responsables, refus sur le terrain. > Promettre des choses, réaliser le contraire. > Promesses pour le vélo, réalisations pour l'auto.	> Démontrer qu'il y a double langage. > Le dénoncer publiquement. > Mettre le responsable devant ses contradictions.
La flatterie	*Endormir la méfiance.* > Récompenser le râleur. > Féliciter chaudement le râleur dans une réunion publique.	> Dénoncer la flatterie. > Refuser tout cadeau (mais pas les subventions qui n'obligent à aucune allégeance). > Rester toujours critique. C'est le rôle des associations.
S'accaparer les succès	*Les bonnes idées ne peuvent pas venir de simples citoyens et encore moins d'une association.* > Oublier de mentionner que l'idée de départ vient de vous.	> Ne pas s'en offusquer. Les gens ne sont pas dupes. > Rappeler calmement à l'occasion votre contribution.
Nier les échecs	*Refuser d'admettre les erreurs.* > Faire endosser par l'association la responsabilité de l'échec.	> Exiger de l'humilité et du pragmatisme. > S'efforcer de tirer les enseignements des échecs. > Rappeler le rôle de chacun : les associations proposent et critiquent, les élus décident et assument leur choix.

BIKEWITHME
Cycle together and discover new places

Le partage rend les choses meilleures

Qu'elles soient courtes, longues, faciles ou plus ardues, toutes les balades à vélo trouvent un public. Sur la base de ce constat, l'ASBL suisse *Bikewithme* a créé en 2016 une plateforme en ligne permettant aux amateurs de sorties à vélo de se rencontrer. Concrètement, la personne qui souhaite guider propose un parcours en mentionnant le nombre maximal de participants, la durée et le niveau de difficulté. Sa proposition est alors visible sur le site et les inscriptions sont ouvertes.

Les balades sont gratuites et variées. Certaines d'entre elles, d'une vingtaine de kilomètres, se font en une heure ou deux, d'autres s'apparentant à de vrais voyages de plusieurs centaines (voire milliers !) de kilomètres, à travers différents pays. Le concept séduisant possède un caractère mondial : le site est disponible en diverses langues et des sorties sont organisées en Suisse, en Colombie, aux Etats-Unis ou en Russie… De quoi envisager des sorties à vélo en bonne compagnie lors de vos prochaines vacances.

Il semblerait malheureusement que le site soit encore peu connu en Belgique ou en France car nous n'avons pas trouvé de balades par chez nous… Espérons que le concept séduise les amateurs afin que l'offre s'étaye encore plus.

https://bikewm.com

rainette

Pour se faire remarquer !

Si votre enfant aime se faire remarquer, voici de quoi ne pas passer inaperçu. S'intéressant spécialement aux équipements vélo pour les enfants, la marque Rainette propose des planches d'autocollants pour décorer la bicyclette ou le casque de votre bambin. De quoi personnaliser son matériel pour les premiers jours de rentrée scolaire.

Le graphisme est décalé et coloré, aux motifs d'animaux ou de légumes, et séduira les plus petits qui pourront enfin arborer d'autres images que la Reine des Neiges ou Cars. Il ravira les parents car les autocollants, réfléchissants, assureront une meilleure visibilité à votre progéniture.

La marque batracienne avait déjà fait parler d'elle pour ses équipements de pluie conçus pour les sièges-vélo enfants.

www.rainette-shop.com

À l'école à moto

Le bruit des motos dérange souvent les parents autant qu'il peut fasciner les enfants. Les tentatives de limiter légalement ces nuisances sonores sont critiquées par certains motards selon lesquels une telle mesure risquerait d'augmenter le nombre d'accidents sur les routes (le bruit de leur véhicule permettant aux automobilistes moins attentifs de les entendre venir, à défaut de les avoir vus).

De leurs côtés, pour transformer leur petits vélos en moto vrombissante, les enfants ont longtemps fait appel à leur imagination et au système D. Un carton attaché à l'arrière du vélo au moyen d'une pince à linge tapant contre les rayons reproduisait à la merveille le bruit d'une grosse cylindrée.

Toute bonne idée étant vouée à être commercialisée un jour, Turbospoke propose un système similaire à celui de la carte et de la pince à linge pour séduire les enfants d'aujourd'hui. Il se vante de n'utiliser aucune pile (il ne manquerait plus que ça !) et de n'émettre aucun gaz carbonique (ouf !). Espérons que, comme pour les motards, le bruit produit apportera davantage de sécurité aux petits cyclistes, sans trop crisper les piétons qui se trouveront sur le chemin ! Pour les amateurs du système D, pas de panique, le bricolage de notre enfance fonctionne encore très bien. Pour les amateurs de silence, faites comme si vous n'aviez rien lu…

G. DE MEYERE

www.turbospoke.com

Interpelez les candidats de votre commune !

Vous voulez plus pour le vélo dans votre commune mais aucun groupe local du GRACQ n'y est présent pour porter la voix des cyclistes? Voici un outil qui vous permettra facilement d'agir auprès des candidats aux élections. Rendez-vous sur le site du GRACQ et téléchargez ses cinq propositions pour demander une commune plus cycliste.

Dans de nombreux endroits de Bruxelles et de Wallonie, les groupes locaux du GRACQ ont analysé la situation de leur commune. Ils en ont retiré certaines priorités d'action qu'ils ont transmises aux candidats aux élections au travers de rencontres et de mémorandums.

Votre commune n'a pas de groupe local mais vous voulez faire quelque chose ? Vous voulez que la situation du vélo s'améliore mais vous ne savez pas exactement comment ? Sur la base des mémorandums et du travail de terrain de nos groupes locaux bruxellois et wallons, le secrétariat général du GRACQ a défini cinq axes prioritaires sur lesquels une commune devrait travailler en priorité. À défaut d'être aussi précis et complet que les mémorandums, l'outil peut s'appliquer à toutes les situations, ou presque !

En téléchargeant le document sur notre site et en le communiquant à un maximum de candidats, vous assurez ainsi que la voix des cycliste soit entendue plus largement qu'aux seuls endroits où le GRACQ possède un groupe local. Si elles sont écoutées, ces priorités pourraient faire partie de l'accord de majorité et transformer votre commune au cours de la prochaine législature... ce serait dommage de ne pas essayer !

Document disponible sur :
www.gracq.org/elections-2018-outil

Ma commune développe un réseau cyclable

> Itinéraires cyclables reliant les principaux lieux de destination de la commune
> Itinéraires praticables tant par les plus jeunes que par les plus âgés (principe 8-80) : mixité dans les rues à trafic apaisé, séparation sur les grands axes
> Balisage des itinéraires cyclables

Ma commune assure la sécurité de tous les usagers

> Résolution des "points noirs" pour la sécurité routière (carrefours, ponts, voies de chemin de fer...)
> Instauration du 30 km/h en dehors des grands axes
> Présence d'une brigade cycliste
> Organisation de formations à la conduite à vélo (adultes /enfants)

Ma commune pense au confort de déplacement

> Revêtement de qualité (lisse, non glissant, sans ressaut ni bordures)
> Entretien du réseau cyclable (nettoyage, déneigement...)
> Mise en œuvre de mesures facilitant la circulation du cycliste (sens uniques limités, cédez-le-passage cycliste au feu, impasses débouchantes, accessibilité des parcs...)

Ma commune développe le stationnement vélo

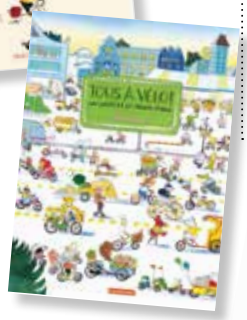
> Installation d'arceaux vélo aux principaux lieux de destination (écoles, maison communale, commerces...)
> Installation de stationnement sécurisé (résidentiel, gare...)
> Instauration de critères relatifs au stationnement vélo au sein du Règlement Communal d'Urbanisme

Ma commune ancre le vélo dans la politique communale

> Réalisation d'un plan vélo communal (priorités, calendrier, budget)
> Désignation d'un monsieur/une madame vélo au sein de l'administration
> Consultation régulière des usagers cyclistes (commission vélo, enquêtes...)
> Communication régulière sur les réalisations et progrès en matière de vélo

Concours

Merci à celles et ceux qui ont participé au concours pour remporter les livres “Tous à Vélo” d’Alison Farell (Casterman) et “Le Tour de Belgique” de Mr Iou (Rue de l’échiquier).



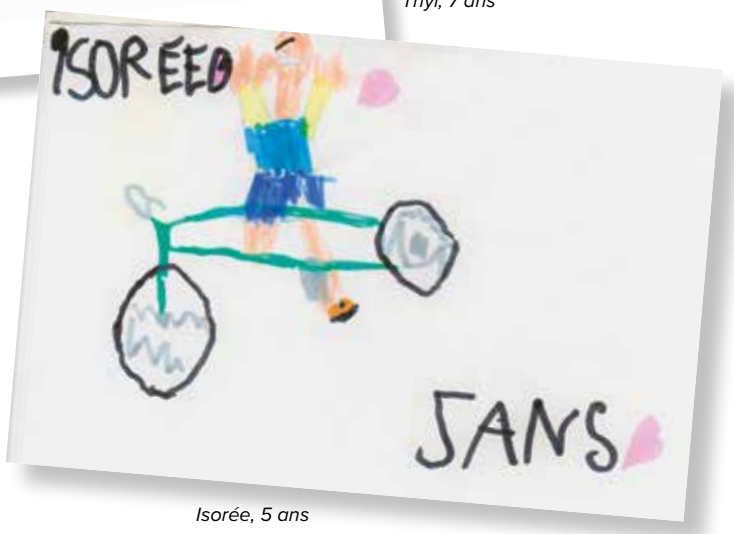
Isorée Mathieu (5 ans, de Bruxelles), Antonin (10 ans, de Tubize), et Thyl Boileau (7 ans, de Mellery) nous ont fait parvenir un magnifique dessin. Ils pourront continuer à observer des vélos de toutes sortes dans l’album “Tous à vélo”... de quoi inspirer de nouveaux chefs-d’œuvres !

Paulina Hernandez Arrazola (d’Etterbeek), André Friant (de Fontaine-l’Evêque) et Marie Blerot (d’Arlon) remportent quant à eux “Le Tour de Belgique”.

Merci à tous les participants !

Antonin, 10 ans

Thyl, 7 ans



Isorée, 5 ans

Coin lecture

En souvenir de Pierre Darquenne (lire p.10), nous vous proposons de relire une de ses chroniques littéraires. Celle-ci avait été publiée dans le Ville à Vélo 159.

Le goût du vélo

L’auteur

Hélène Giraud est une journaliste spécialisée dans les transports et qui voue, semble-t-il, une passion au vélo. Il s’agit de son premier livre.

Le livre

Il s’agit d’un recueil de livres traitant du vélo au travers de quatre thématiques : “*Le vélo pour sentir et ressentir*”, “*Le vélo pour changer le monde*”, “*Le vélo pour rire*” et “*Le vélo pour se dépasser*”. Louis Nucéra, Pierre Sansot, Didier Tronchet, le Docteur J. Ruffier, Ivan Illich, Claire Morissette, Marc Augé, Jerome K Jerome, le docteur O’Followell, Alfred Jarry, Flann O’ Brien, Albert Londres, Antoine Blondin, Paul Fournel, Éric Fottorino, et bien d’autres qui ont vécu et écrit sur le vélo ou encore la bicyclette.

L’avis du spectateur

Merci à Hélène Giraud pour ses recherches et cette sélection d’extraits de livres, anciens ou contemporains, d’auteurs qui ont vu dans le vélo ou la bicyclette un moyen d’évasion, d’inspiration, de propagande... S’agissant d’un format de poche, vous pourrez facilement le prendre avec vous dans le train, au bureau et parcourir quelques-unes de ses pages en choisissant la thématique collant le plus à votre humeur du moment. Pour ceux qui ne sauraient pas encore par où commencer dans leur quête d’écrits philosophiques, sportifs... sur notre bonne vieille petite reine, je ne peux que vous recommander ce recueil.

“Le goût du vélo”, Hélène Giraud, éditions Mercure de France, 2012

P. DARQUENNE (1965-2018)

En bref

En Nouvelle-Zélande, une ministre s'est rendue à son accouchement à vélo. Elle a annoncé avoir pédalé avec son partenaire "parce qu'il n'y avait pas assez de place dans la voiture".

En Belgique, le "Summer Challenge" de *Bike to Work*, a mis en selle 1 530 collègues qui, en cumulant leurs déplacements domicile-travail à vélo, ont parcouru une distance totale de 44 370 km, soit une fois le tour du monde et 68 tonnes de CO_2 en moins pour la planète.

Pour la première fois cette année, le Tour de France a diffusé une campagne de sensibilisation au vélo "utilitaire" sous le slogan : "Vivre à vélo, on a tout à gagner". Un signe d'une évolution des mentalités ?

George Barratt Jones, un bricoleur passionné de projets "utiles et qui font sourire", a mis au point un "vélo-tricoteur", testé auprès des voyageurs à la gare ferroviaire d'Eindhoven. Le mouvement des pédales actionne un mécanisme qui tricote une écharpe. Cette-dernière est alors offerte aux voyageurs en récompense de leurs efforts... de quoi monter dans son train sans craindre les courants d'air.

INSOLITE !

© STÉPHANE SVEN VANDEN EEDE

Signalisation originale à Ottignies qui devient "la première ville de la galaxie à formellement interdire aux voitures le dépassement de vélos en marche arrière." selon l'auteur de la photo..

The Sun Trip : une aventure solaire

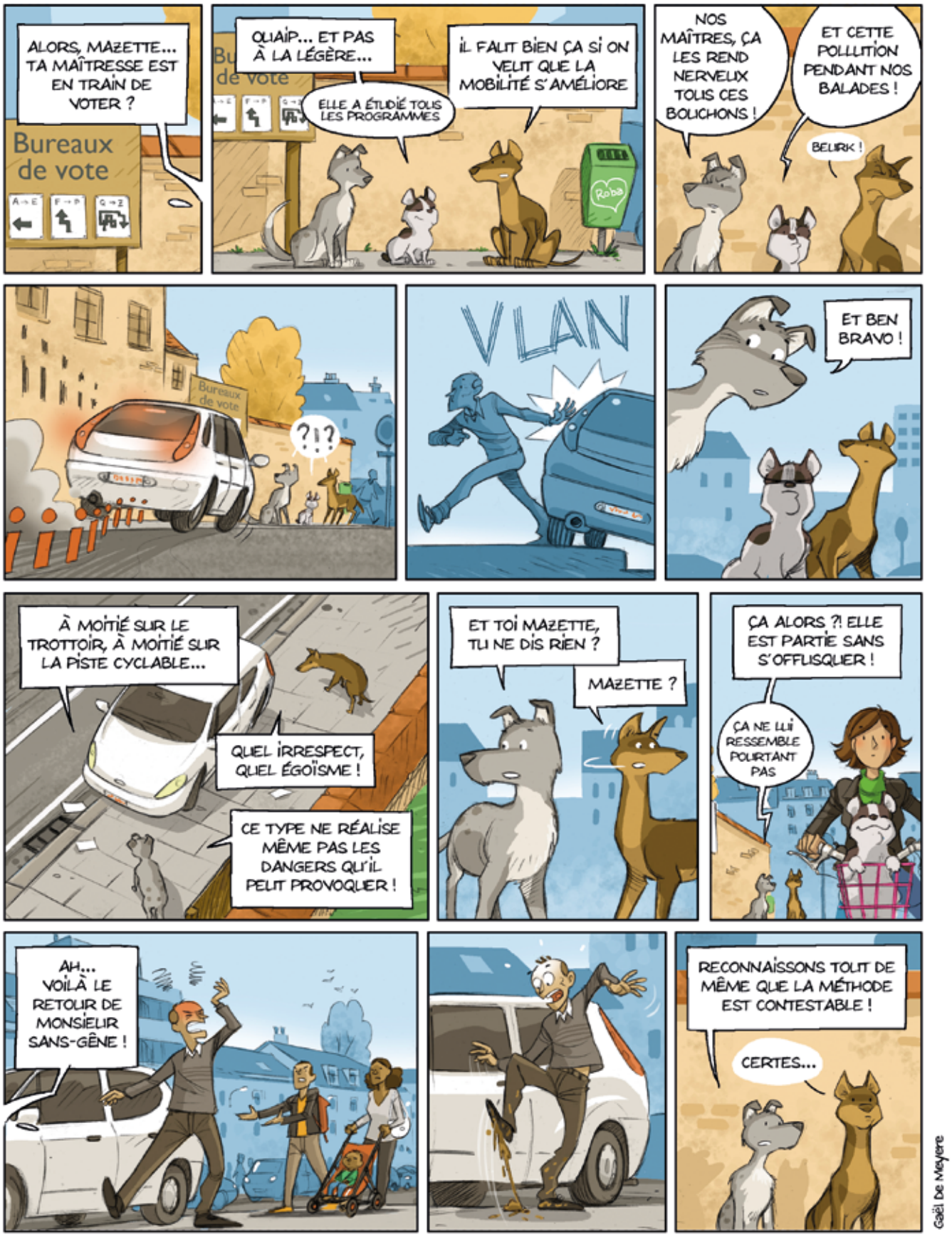
Comparé à un Vendée Globe terrestre, *The Sun Trip* est une aventure humaine alliant la force des mollets avec l'énergie solaire. Inspirée par l'exploit d'un homme ayant relié en 2010 la France au Japon sur un vélo équipé de panneaux photovoltaïques, la première édition du *Sun Trip* est organisée trois ans plus tard, en 2013. L'événement compte alors 31 participants prêts à parcourir les 8 000 km séparant la France du Kazakhstan, entre juin et août.

Les aventuriers sont jeunes ou moins jeunes, expérimentés ou pas, valides ou moins valides, et leurs montures sont le fruit de véritables prouesses techniques. Poids réduit, rentabilité des cellules photovoltaïques optimisées, robustesse, fiabilité, c'est notamment la qualité des vélos qui garantit un parcours réussi. Pour le reste, c'est de la débrouille. Chacun conçoit son itinéraire et prévoit lui-même ses étapes. Outre la promotion de l'énergie solaire, un des objectifs de la course est de rapprocher les gens et de prouver que l'éco-mobilité est un facilitateur de rencontres.

L'édition 2018 a relié Lyon à Guangzhou (Canton) en Chine au fil des routes de la soie, avec pour consigne d'éviter les zones géographique interdites car trop dangereuses d'un point de vue géopolitique. Huit personnes à peine ont réussi le défi et sont venus au bout des 12 000 km et des nombreux soucis techniques inhérents à ce genre d'aventure. L'année prochaine, *The Sun Trip* sera moins ambitieux et restera dans le territoire Français, pour un circuit de 1 200 km en Auverge-Rhone-Alpes, de quoi sensibiliser un pays fort nucléarisé à l'énergie solaire et de démentir l'adage affirmant que "nul n'est prophète en son pays". Les inscriptions sont ouvertes !

www.thesuntrip.com

Si les chiens pouvaient voter...



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

CARTE DE MEMBRE

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Date de validité : voir verso

Agenda

Septembre

SEMAINE DE LA MOBILITÉ : DU 16 AU 22 SEPTEMBRE
Les bénévoles du GRACQ seront sur le terrain, pour vous renseigner sur le vélo utile et le vélo loisir ! Rencontrez-les et soutenez-les, ils agissent pour une meilleure mobilité au niveau de la commune.

Que se passe-t-il près de chez moi ? www.gracq.org/agenda

NAMUR – SAMEDI 29/09
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.
Jean-Paul Dock Gadisseur – namur@gracq.org

Octobre

BRUXELLES – 6/10 – 7/10
L'AIR EST GRAVE
Filter-Café-Filtré organise une action nationale en collaboration avec de nombreuses associations dont le GRACQ. Deux ballons (bio-dégradables) avec de l'air pur partiront depuis Ostende et les Ardennes vers Bruxelles à vélo, à pied ou en train.
www.gracq.org/agenda/lair-est-grave

CHARLEROI – SAMEDI 13/10
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.
velotrafic@gracq.org

ELECTIONS COMMUNALES – DIMANCHE 14 OCTOBRE
Le pouvoir communal peut déjà faire beaucoup pour améliorer la condition des cyclistes. Renseignez-vous sur les priorités des candidats, lisez les mémorandums du GRACQ et votez en connaissance de cause !

BRUXELLES – SAMEDI 20/10
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

Novembre

BRUXELLES – SAMEDI 17/11
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

BRAINE L'ALLEUD – 24/11

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Bloquez déjà la date, les infos suivront bientôt !

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

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

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	Georges Martens	T 010 41 44 42

Bruxelles & env.

Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
BXL quartier européen	Carolien Zandbergen	T 02 502 61 30
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
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
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Isabelle Brachet	T 0485 34 86 38
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
Woluwe	Mihai Bâja	T 0498 06 42 58

Brabant wallon

Braine-l'Alleud	Alain Tison	T 0477 58 07 25
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	Anne Larsimont	T 02 347 35 69
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	Bernard Bourgois	T 0478 45 38 00
Tubize	Marie Deprez	T 0485 43 64 66
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Jean-Louis Verboomen	T 0475 61 43 87
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42

Hainaut

Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0498 72 09 35
Comines	Édouard Debelder	T 056 55 73 78
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	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
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
Seraing	Kevin Van Hauten	
Theux	Koen Van der Geest	T 0473 41 80 67
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

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

Andenne	Martine Rölh	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Colignon	T 083 69 92 75
Ciney	François Bouchat	T 0473 68 05 35
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
La Bruyère	Annick Vandenwyngaert	T 0496 59 53 19
Mettet	Francis Hance	T 071 72 82 12
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Philippeville Région	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67

Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

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

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

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 Liège : *liege@gracq.org*).

Éditeur responsable : Geoffrey Usé – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X