

GRACQ *mag*

Rendez-vous ⇒
**Parlons avenir
le 7 octobre**
p.3

Sécurité routière ⇒
**Relayez notre
campagne !**
p.5

Semaine de la mobilité ⇒
**À la rencontre des
groupes locaux**
p.7

Dossier ⇒
**Mon vélo,
notre santé**
p.14



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

PRÉSIDENTE

Hélène Moureau

Le bulletin de liaison GRACQ Mag est publié quatre fois par an. Sauf mention expresse, la reproduction des articles est bienvenue, à condition de citer la source.

MISE EN PAGE

In-Octavo : pe@inoctavo.be

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

Philippe Lederer, Philippe Degand, Luc Degraer, Jean-Pierre Jacobs, Elodie Mertz, Kim Moors, Claude De Meyere

NOS SOUTIENS



Wallonie



RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



La banque durable



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

Imprimé sur papier recyclé

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

ESPACE MEMBRE

gracq.org/extranet

Identifiant : **membre**

Mot de passe : **cyclophile**

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

Édito ⇒

It's not just a bike, it's a happiness machine !*



En juin dernier, l'équipe du GRACQ s'est rendue à vélo avec la délégation bruxelloise, au congrès international Velo City. Cette grand-messe annuelle de la politique cyclable était l'occasion de découvrir en primeur les dernières études et bonnes pratiques en matière de vélo et de faire le plein d'idées pour mieux encourager sa pratique en Belgique. Un must pour rester à la pointe de l'information et mener un travail de plaidoyer efficace.

Sous le déluge d'études scientifiques prouvant et re-prouvant l'intérêt du vélo pour lutter contre l'obésité, la congestion de la circulation, la pollution de l'air et le changement climatique, sous l'avalanche d'exemples démontrant l'intérêt d'une politique cyclable pour revitaliser nos villes, un message limpide et étonnant est également très clairement ressorti de cette semaine de débats techniques : loin d'être un simple moyen de déplacement, le vélo est aussi et surtout un instrument formidable pour transformer nos sociétés et les rendre plus heureuses.

Loin du stress des embouteillages et des coups de klaxon, se déplacer à vélo permet en effet d'apaiser nos villes et de libérer l'espace public, afin notamment de créer plus d'espaces de rencontre et de partage. À nous maintenant de parvenir à convaincre nos décideurs politiques du bien-fondé de la démarche.

Pour notre association, le retour de vacance s'annonce comme toujours stimulant : outre la semaine de la mobilité (du 16 au 22 septembre), au cours de laquelle vous serez nombreux à organiser des activités, cette année marque aussi l'organisation du premier salon du vélo à Bruxelles : *Bike Brussels*. Le GRACQ sera évidemment actif lors de ces deux événements importants, mais continue également son travail de fond pour préparer deux moments clés de l'association cette année : notre campagne de sensibilisation sur la distance de dépassement et les États Généraux du GRACQ (le 7 octobre), auxquels vous êtes tous cordialement invités. ◆

LUCAS DEMUELENAERE

**Ce n'est pas qu'un vélo, c'est une machine à bonheur ! (phrase entendue lors de la Conférence Velo City)*



Association ⇒

États généraux du GRACQ : parlons avenir !

Que vous soyez membre (plus que probable si vous lisez ce magazine) ou non (votre avis nous intéresse aussi), vous êtes cordialement invité à venir participer à la construction des projets de l'association lors de ses États Généraux, le samedi 7 octobre prochain.

Le processus

Le Conseil d'administration (CA) du GRACQ, récemment renouvelé, souhaite mener un processus participatif pour déterminer quels sont les chantiers à mener dans les cinq prochaines années, pour avancer dans la bonne direction et concrétiser notre objectif : "agir ensemble pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus agréables et plus faciles pour tous, à Bruxelles et en Wallonie". Naîtra ainsi le nouveau plan de développement stratégique du GRACQ, à l'horizon 2022.

La journée du 7 octobre constitue une étape-clé de ce processus

En amont : un diagnostic réalisé sur la base de la consultation de personnes-ressources (anciens membres, membres actifs), de permanents et d'administrateurs a permis d'identifier les atouts et faiblesses de l'association ainsi que des idées d'objectifs et de projets, autour de cinq axes :

- > Communication externe, visibilité et membership
- > Participation, organisation et actions des membres et sympathisants
- > Lobbying politique et institutionnel, synergies et collaborations

- > Gouvernance de l'association (financement, fonctionnement et gestion)
- > Intégration de l'éducation permanente dans le fonctionnement et les actions

Les échanges et réflexions du 7 octobre viendront enrichir ce diagnostic et se matérialiseront par des projets concrets et priorisés.

En aval : le CA digèrera les conclusions de la journée pour revenir vers vous lors d'une assemblée générale (AG) extraordinaire prévue le 27 janvier 2018. Une occasion supplémentaire de débattre et d'affiner le plan d'actions.

L'aboutissement sera la présentation du plan stratégique 2018-2022 lors de la traditionnelle AG de mars 2018. Ensuite, à chacun de s'engager un peu, beaucoup, passionnément... pour faire de ces projets des succès !



Le déroulé

La journée est préparée en collaboration avec l'asbl liégeoise Collectif, suivant des méthodes d'intelligence collective.

Les bonus

- > Babysitting : si vous venez avec vos enfants, pas de problème ! Des animateurs proposeront des activités aux plus petits au cours de la journée.
- > Apéro-concert : pour vous détendre et faire plus ample connaissance avec les autres participants, restez partager un verre autour d'un repas et de quelques notes de musique.

Alors, y serez-vous ? Si oui, merci de vous inscrire (obligatoire et limité à 80 personnes).

À bientôt,

A.WILLEMS

Infos et inscriptions :

📍 www.gracq.org/7octobre

CHEZ COOPCITY

COOPCITY met à notre disposition son bel espace de travail (salles, cour extérieure, bar, parking vélo). Ce centre de l'entrepreneuriat social et coopératif soutient les initiatives bruxelloises qui ont un impact positif sur la société.

**Rue Coenraets 72A
1060 Saint-Gilles
(près de la gare du Midi)**
📍 coopcity.be



Bike Brussels 2017 ⇒

Les atouts du salon



Organisé au cœur de la semaine de la mobilité, le salon Bike Brussels est le premier salon du vélo urbain à Bruxelles. Il accueillera de nombreux exposants et proposera aux visiteurs un programme complet et varié, adapté tant aux familles qu'aux spécialistes de la mobilité. En matière de spectacle, le grand public sera gâté puisqu'il pourra assister à un

tournoi européen de bike polo, une course de vélos cargo, un spectacle de cirque ambulante ou un show de vélo acrobatique. Les activités ne manqueront pas non plus : parcours d'adresse pour les jeunes de 5 à 14 ans, tests de vélos loufoques, projection de courts métrages à partir d'électricité produite par pédalage, balades guidées, parade de vélos. En outre, les visiteurs pourront assister à diverses rencontres avec des professionnels de la mobilité ou des citoyens ayant mis en place des initiatives étonnantes.

Le GRACQ sera présent à cet événement d'envergure. À l'extérieur, le parking vélo sécurisé sera tenu par des permanents et des bénévoles tout au long du salon. C'est un emplacement idéal pour accueillir les gens, échanger avec eux sur leurs préoccupations en tant que cyclistes et peut-être leur donner envie de rejoindre notre association. À l'intérieur du salon, le GRACQ partagera un stand commun avec d'autres associations cyclistes : le Fietsersbond, Pro Velo, Cyclo et Les Ateliers de la Rue Voot. Chacune d'entre elles offre des services différents aux cyclistes, et le visiteur pourra se diriger vers celle qui répond le mieux à ses préoccupations.

Le stand a été conçu pour être accueillant et attirant. N'hésitez donc pas à nous rendre visite !

INFOS PRATIQUES

Date : du 15 au 18 septembre de 11h à 18h

Lieu : Tour & Taxis – Avenue du Port 86c – 1000 Bruxelles

Prix d'entrée : 7 € (gratuit pour les moins de 12 ans)

Inscriptions :

📍 www.bikebrussels.be/fr/tickets/

Le GRACQ vous offre une entrée pour deux personnes au salon ! Il suffit pour cela de mentionner lors de votre inscription en ligne le code suivant : BB17GRACQ

Envie de nous donner un coup de main, sur le stand ou au parking vélo ?

Envoyez-nous un courriel à :

📧 gael.demeyere@gracq.org

Belgique ⇒

Réparation de vélo : du changement sur la facture

Depuis le 1^{er} juillet 2017, de nouvelles règles s'appliquent au montant de la TVA sur la réparation de bicyclettes en Belgique. Jusqu'alors, notre Royaume appliquait une disposition temporaire d'une directive européenne pour la réparation de bicyclettes : si le montant de la main-d'œuvre surpassait celui des pièces de rechange, le client bénéficiait d'une TVA réduite de 6 % sur l'ensemble de la facture, et de 21 % dans le cas contraire. Désormais, la main-d'œuvre sera taxée à 6 % et

les pièces de rechange à 21 %. Une règle plus claire, qui va nettement simplifier le travail de facturation des réparateurs. Face à la complexité du système, nombreux sont ceux qui n'appliquaient quand même pas l'ancienne disposition. Pour le client, cette modification aura également un impact. Les réparations de vélos modestes, qui bénéficiaient généralement d'une TVA réduite à 6 %, vont désormais faire l'objet d'une légère augmentation de prix (de quelques centimes à quelques euros). Les



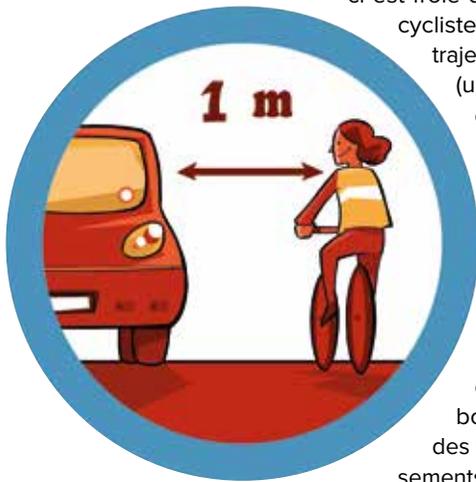
vélos haut de gamme par contre, dont les pièces détachées sont plus chères, bénéficieront à présent d'une main-d'œuvre à 6 % et verront donc leur facture diminuer. Si on salue la simplification administrative, on ne peut que déplorer son effet collatéral : c'est en effet la clientèle la plus préca-risée qui va pâtir de ce nouveau régime de TVA.

F. CUIGNET

Sécurité routière ⇒

Pas trop près, s'il vous plaît !

Dépassé par un véhicule qui le frôle à grande vitesse, Matías perd le contrôle de son vélo, touche le trottoir et... se casse la figure. Sonné, il rentre chez lui avec des ecchymoses et une roue tordue. Heureusement, tous les cyclistes ne terminent pas dans le décor après un dépassement dangereux, mais garder au moins un mètre de distance lors d'une telle manœuvre, c'est une règle qu'il convient de rappeler aux automobilistes.



La vitesse et la masse d'une voiture provoquent un déplacement d'air susceptible de déstabiliser un usager plus léger si celui-ci est frôlé de trop près. Par ailleurs, un cycliste peut avoir à s'écarter de sa trajectoire pour éviter un obstacle (un nid de poule, une portière, etc.). Il convient donc à l'automobiliste de prévoir ces cas de figure, et d'adapter ses dépassements.

En Belgique, faute d'infrastructure adaptée, il n'est pas rare pour un cycliste de se retrouver sur un tronçon inadéquat, soumis à la bonne ou mauvaise conduite des automobilistes. Or les dépassements mal effectués ne se contentent pas seulement de provoquer un sentiment d'insécurité, ils dissuadent aussi certaines personnes de monter en selle.

La distance de dépassement est une préoccupation dans d'autres pays. En Tasmanie, le gouvernement a réalisé une vidéo humoristique, où le respect de la distance de dépassement est comparé aux distances sociales (dans les thermes, le bus, aux urinoirs) : c'est une question de considération. Au Royaume-Uni, l'opération des forces de l'ordre "Be Safe, Give Space." a rencontré un franc succès. Un policier circulait en civil à vélo et lorsqu'il se faisait dépasser de trop près, l'automobiliste fautif était arrêté plus loin pour recevoir... une leçon ! À l'aide d'un tapis éducatif, un agent de police lui (ré)expliquait les règles de dépassement au lieu de lui donner une contravention. Cette campagne a d'ailleurs séduit l'association cycliste Cycling UK, qui a mené une levée de fonds pour acheter des tapis didactiques pour les forces de l'ordre de tout le pays.

UN MÈTRE, C'EST LA RÈGLE, LE MINIMUM. LE GRACQ DEMANDE QUE CETTE DISTANCE MINIMALE PASSE À 1,5 M HORS AGGLOMÉRATION, COMME C'EST DÉJÀ LE CAS EN FRANCE

Et chez nous ?

Notre code de la route indique qu'un conducteur doit maintenir une distance latérale d'*au moins un mètre* entre son véhicule et le vélo qu'il dépasse. Toutefois, le GRACQ a profité d'une révision du code de la route pour réclamer la même règle qu'en France : 1 m de distance en agglomération et 1,5 m hors agglomération. Cela en ravira plus d'un, car selon une enquête IBSR, se faire frôler par les automobilistes arrive en troisième position des comportements irritants selon les cyclistes, surtout en Wallonie.

Convaincu de l'importance de la thématique, et en collaboration avec l'AWSR et la FFBC, le GRACQ lance également une campagne de sensibilisation sur ce sujet. Elle est le résultat d'un processus participatif : le thème a été choisi en AG, et le message et les outils ont été déterminés par les membres lors d'une réunion et ensuite via un sondage envoyé à l'ensemble de nos locales. Résultat ? Une vidéo d'animation humoristique va être diffusée sur le web (nous comptons sur vous pour la relayer massivement !). Un autocollant a également été créé. Décollable sans laisser de traces, il permettra aux automobilistes de se montrer solidaires des cyclistes tout en diffusant le respect de la règle de dépassement. Posez-le dès aujourd'hui sur votre vitre arrière ! Vous n'avez pas de voiture ? Offrez l'autocollant à un ami ou un voisin. Vous souhaitez en distribuer ? Contactez-nous (info@gracq.org). Enfin, p.19, vous trouverez les informations nécessaires pour demander à votre bourgmestre l'installation d'un signal d'indication rappelant la règle. ●

E. MERTZ



© GAIEL DE MEYERE



Belgique ⇒

Rencontres sur le rail

Le train et le vélo sont complémentaires. À condition bien sûr que l'on puisse garer son vélo correctement et que l'accès aux quais ne se mue pas en parcours d'escalade. Pour en discuter la SNCB nous ouvre depuis peu les portes de ses bureaux à Namur, Charleroi, et bientôt d'autres gares wallonnes. Le GRACQ répond présent à chaque rendez-vous qui sont autant d'occasion de passer en revue les améliorations à apporter dans chaque gare concernée.

LE GRACQ PLAIDE POUR DES LOCAUX FERMÉS DANS LES GARES, ET DES BOX FERMÉS AUX POINTS D'ARRÊT



La Wallonie ferroviaire est découpée en plusieurs zones avec un manager pour chacune d'entre elles. Avant chaque rencontre, le GRACQ rassemble via ses groupes locaux des informations sur le parking vélo dans les gares concernées (localisation, taux de remplissage, sécurité...), ainsi que sur l'accessibilité des quais.

Lors de la réunion avec le manager zonal, nous confrontons sa vision des choses avec la nôtre, et discutons des améliorations possibles (et réalistes à court terme) par rapport aux problèmes soulevés. Nous obtenons ainsi tantôt une extension du parking vélo (quand il est saturé), tantôt un déplacement de celui-ci à un meilleur endroit, une bordure plus adoucie, une goulotte dans un escalier raide...

Un budget vélo très limité

Nous en apprenons aussi plus sur le fonctionnement interne de la SNCB. Ainsi, au sein de la grande maison ferroviaire, il n'y a pas d'enveloppe budgétaire

dédiée aux investissements liés au vélo. Ces dépenses proviennent toujours du budget global par ailleurs déjà très sollicité. Certains frais peuvent toutefois être évités ou minimisés. Il est par exemple plus coûteux de couvrir des range-vélos qui ne l'étaient pas au départ que d'installer un module couvert dès le début.

Lorsque nous avons fait part du manque de goulottes pour vélo convenables dans les escaliers (en l'absence d'ascenseurs), la SNCB nous a demandé de lui envoyer des photos de bons exemples, ce que nous avons fait immédiatement, puisqu'il y en a déjà dans certaines gares belges !

Votre commune peut jouer un rôle

En matière de parking sécurisé, le GRACQ plaide pour des locaux fermés dans les gares, et des box fermés aux points d'arrêts. Nous avons constaté que cette politique ne relève pas seulement de la SNCB mais qu'elle peut aussi être initiée par les communes et les TEC. La SNCB autorise avec plaisir l'installation, concertée, de solutions de stationnement sur son domaine. Ce dialogue avec la SNCB nous permet de tisser des liens fructueux entre les cyclistes locaux et les managers SNCB pour tracer un meilleur avenir commun.

L. GOFFINET

L'option Blue-bike

Les Blue-bikes permettent de parcourir à vélo le dernier tronçon gare-travail ou gare-domicile, puisqu'on peut les emprunter par tranche de 24 h dans de nombreuses grandes gares belges.

Nouveauté : le prix d'une utilisation n'est plus que de 1,15 € dans les trois gares wallonnes. La ville de Mons a en effet emboîté le pas à Liège et Namur qui avaient conclu un accord avec la Wallonie pour baisser le prix initial. Rappelons avec cette bonne nouvelle qu'en tant que membre du GRACQ vous bénéficiez de deux trajets gratuits lors de votre premier achat de carte annuelle (12 €). De quoi tester la formule lors d'un prochain city-trip ?

Déposez plainte !

La SNCB, comme toute entreprise, réagit aux plaintes. N'hésitez donc jamais à faire part des problèmes auxquels vous êtes confrontés directement à la SNCB :

<http://www.belgianrail.be/fr/service-clientele/remarques-et-plaintes.aspx>

En ce qui concerne le vol et le vandalisme, les plaintes doivent être introduites auprès de la police de la zone concernée. Une fois la déclaration faite à la police, envoyez une copie à la SNCB. En cas de vol, pour pouvoir accéder aux images des caméras d'une gare il faut le spécifier dans le PV de la police et que celle-ci fasse la démarche auprès de la SNCB dans les 7 jours (au delà de ce délai les images sont effacées !).

Semaine de la mobilité ⇒

Rencontrez votre groupe local !



La Semaine de la mobilité aura lieu du 16 au 22 septembre. C'est un événement qui s'organise dans toute l'Europe, et dont le "Dimanche sans voiture" est sans conteste le moment le plus représentatif.

En tant qu'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics sur les thématiques de mobilité active, le GRACQ est régulièrement

appelé lors d'un tel événement pour tenir un stand ou donner des conseils. Nos politiciens savent que leurs initiatives en matière de mobilité seront mises sous les projecteurs, et tous souhaitent pouvoir se targuer d'affronter au mieux les problèmes de congestion, de pollution et de bien-être au sein de leurs communes respectives. C'est donc le moment idéal pour déposer au creux de leurs oreilles attentives une idée, une suggestion, qui pourra germer et prendre forme, lentement, mais sûrement.

C'est aussi un moment important où nos membres se déploient aux quatre coins de la Wallonie et de Bruxelles à la rencontre des citoyens pour leur parler de vélo, cette formidable invention que beaucoup laissent dans leur garage et qui résoudrait pourtant tant de problèmes. N'hésitez

donc pas à rejoindre nos membres, leur parler, leur poser des questions, ou leur donner un coup de main dans un stand ou lors d'une action prochaine, ils vous accueilleront avec enthousiasme !

Consultez notre agenda : www.gracq.org/agenda

Watermael-Boitsfort ⇒

Attention, festival en vue !

Le groupe local du GRACQ Watermael-Boitsfort est mené par Delphine, Pénélope, Delphine et Véronique, quatre personnalités motivées et complémentaires, soutenues par quelques membres actifs. Il enchaîne les actions de terrain depuis plusieurs mois et semble inarrêtable. Il se prépare d'ailleurs à organiser un Festival du voyage à vélo. Rendez-vous en mars 2018 !

Début 2017, la locale a organisé la projection du film "Bikes vs Cars" lors d'une soirée conviviale qui a attiré près de 150 personnes. Un succès qui a confirmé l'intérêt des habitants de la commune pour les questions de vélo. Ensuite, la locale a pris part à Clap au vélo. En matière de logistique, une telle action est agréable à mener pour les responsables car elle est préparée en amont et est donc moins lourde à porter. Le GRACQ Watermael-Boitsfort

s'est également joint au GRACQ Auderghem pour mener une action "éclairage" commune, et a enchaîné en organisant plusieurs balades thématiques. Celle des "cyclistes fûtés" permettait de découvrir les itinéraires locaux reliant les endroits clés de la commune à vélo, et d'expliquer le travail de plaidoyer réalisé par le groupe local en faveur des deux-roues. Une autre balade, co-organisée avec un Comité de quartier, consistait à rejoindre le centre de Bruxelles depuis Watermael-Boitsfort par des chemins moins ou peu fréquentés. Encouragée par les retours positifs, la locale a organisé une rencontre avec l'échevin de la Mobilité en juin dernier.

Chacune de ces actions a permis de rencontrer de nouvelles personnes, parfois pas encore membres, mais pourtant sensibles aux questions de mobilité active. Si chacune d'entre elles prendra les infos

prodiguées pour les essayer plus loin, certaines proposeront leur aide pour mener à bien l'action suivante.

En mars 2018, c'est un événement d'ampleur qui sera mis sur pied : le premier festival du voyage à vélo de Bruxelles. Le site de l'événement (www.enrouelibre.be/) est en ligne et le programme s'étoffe. Les organisatrices cherchent encore des partenaires financiers et des bénévoles pour les aider le jour J. N'hésitez pas à les contacter !





La bière des cyclistes

Clin d'œil : cette bonne blanche, "Freewheel", dégustée à Velo-city et produite par une brasserie néerlandaise.



Amsterdam et ses scooters... fort dérangeants !

Si Amsterdam est une ville apaisée et que l'on s'y déplace en sécurité à vélo, la quiétude des pistes cyclables y est pourtant depuis quelques années menacée par le nombre croissant de cyclomoteurs qui y circulent. Ceux-ci sont en effet officiellement autorisés à circuler sur les infrastructures cyclables et y ramènent ce qui en avait été écarté : le bruit, la pollution et le danger provoqué par le différentiel de vitesse. La ville d'Amsterdam ne peut à elle seule interdire les scooters sur les pistes cyclables et attend une loi en ce sens du parlement national. Cela devrait être chose faite en 2018 et les cyclistes de la capitale néerlandaise pourront ainsi retrouver la quiétude de leurs cheminements cyclables.



OV-Fiets : le succès des Blue-Bikes hollandais

La compagnie néerlandaise des chemins de fer a lancé en 2008 son propre système de vélos partagés : OV-Fiets permet aujourd'hui d'emprunter dans 300 gares un vélo pour terminer un périple entamé en train. En 2016, les 200 000 abonnés au système ont effectué 2,4 millions de trajets. Le coût pour l'utilisateur s'élève à 3,85 € par location journalière. L'abonnement est quant à lui gratuit et se loge sur la carte à puce utilisée pour prendre les transports en commun aux Pays-Bas (équivalent de notre carte MOBIB). Si le système était déficitaire au début, il a atteint son autonomie financière complète et sert désormais de modèle à la SNCB qui, avec ses Blue Bikes, entend proposer une solution comparable. Si le système décolle en Flandre, il ne perce malheureusement pas encore en Wallonie malgré des tarifs avantageux (voir p.6).



Vélo City 2017 ⇒ Vous avez dit

Un peu plus de 200 kilomètres ont été parcourus à vélo par la délégation belge pour rejoindre Nimègue où se déroulait Vélo City 2017, le colloque international sur le vélo. Un trajet riche en rencontres et en prises de contact pour le GRACQ, puisque deux membres du CA et trois permanents ont pédalé aux côtés d'une trentaine d'autres acteurs de la mobilité. Notre chargé de politique wallonne était déjà sur place, puisqu'il participait à une conférence donnée par l'ECF (European Cyclist's Federation).

À Nimègue et Amsterdam se déroulaient quatre jours de conférences, de découvertes et de visites guidées éclairantes. En tant qu'association cycliste, notre présence avait plusieurs objectifs : nous nourrir d'initiatives étrangères, nous en inspirer pour nos actions futures et alimenter notre argumentaire en faveur d'une mobilité active dans nos régions.

"CHAQUE ANNÉE, LA VILLE D'AMSTERDAM ÉCONOMISE 27 MILLIONS D'EUROS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS GRÂCE AU VÉLO"

"CYCLING MATTERS", CITY OF AMSTERDAM (2017)

Les voies express vélo réduisent la congestion automobile

Une étude menée par un bureau d'études néerlandais estime que la construction de 675 km supplémentaires de voies express vélo aux Pays-Bas pourrait réduire le temps passé dans les embouteillages de 3,8 millions d'heures et même 9,4 millions d'heures si les vélos électriques étaient davantage encouragés ! En Allemagne, la "Radschnellweg" de la Ruhr (101 km) pourrait représenter jusqu'à 50 000 trajets en voiture en moins par jour dans la région. Tout ceci pour un coût de 1,8 millions d'euros par km construit, ce qui reste bien en dessous du coût de construction d'une route (8,2 millions d'euros).



"KEEP CYCLING SIMPLE!"

NIELS HOÉ, MEMBRE DE LA CYCLING EMBASSY OF DENMARK, INVITE LES POLITIENS À ENCOURAGER L'USAGE DU VÉLO EN LE RENDANT LE PLUS SIMPLE POSSIBLE !



La délégation belge à Vélo-City

Un tunnel vélo éclairé aux couleurs de ses usagers

Sur la voie express vélo reliant Arnhem et Nimègue (Rijnwaalpad) un tunnel vélo a été doté d'une œuvre d'art lumineuse : 300 points d'éclairage connectés les uns aux autres forment une chaîne de vélo. Chacun des modules peut diffuser plusieurs couleurs dans des intensités différentes. L'ambiance lumineuse change en fonction du nombre de personnes présentes dans le tunnel. Via une application sur leur smartphone, les utilisateurs du tunnel peuvent gagner des points qu'ils utilisent ensuite pour modifier les couleurs de l'éclairage selon leur goût.

"inspirant" ?

L'expérience a eu un effet énergisant. Partout dans le monde, des scientifiques, économistes et spécialistes de la santé confirment les bienfaits du vélo et appuyent leur propos avec des arguments illustrés et chiffrés. Des personnalités politiques témoignent des bénéfices retirés par leur commune après avoir investi dans des infrastructures cyclables. Et surtout, aux quatre coins de la planète, des citoyens développent des projets originaux et variés pour faire évoluer la place du vélo dans leur région. Bien sûr, les obstacles qui se dressent devant les militants du vélo ont également été abordés.

Nous donnons dans cet article un coup de projecteur en texte ou en image sur certains moments marquants du colloque, afin qu'ils puissent aussi nourrir vos réflexions et votre engagement.



"BRULEZ DES CALORIES, GAGNEZ DE L'ARGENT, ARRIVEZ À L'HEURE" / "VOIE RAPIDE / VOIE POUR LES GROS"

CAMPAGNE DE PROMOTION DU VÉLO DE "MANCHESTER FRIENDS OF THE EARTH" EN 2006

Les enfants autrichiens et le vélo

Alors qu'en Autriche un enfant sur cinq est en surpoids, une étude menée auprès d'une centaine d'enfants autrichiens montre que :

- > les enfants qui pratiquent une activité physique pendant plus de 7h/semaine ont de meilleures performances scolaires ;
- > les enfants qui viennent à l'école à pied ou à vélo se sentent mieux dans leur corps.



Lisbonne : trop vallonné pour y faire du vélo ?

Si tout le monde a en tête les pentes abruptes de la capitale portugaise, le relief global de la ville est tout autre : 54 % du territoire lisboète est en effet... plat, et 21 % présente une déclivité inférieure à 5 % (ce qui reste assez cyclable). Conclusion de Rita Castel Branco, conseillère en mobilité de Lisbonne, "c'est surtout les mentalités qu'il faut aplanir !".

Le déclic vélo du 7^e jour...

Rouler à vélo dans la capitale néerlandaise peut être intimidant car les cyclistes sont très nombreux. Mais selon Marco te Brömmestoeft de l'Université d'Amsterdam, un déclic se produit le 7^e jour ! Le cerveau décode tout à coup le flux cycliste, de sorte que l'on commence à trouver intuitivement sa place dans la circulation, et l'on se remet à penser à autre chose en se déplaçant.

La (triste) réalité du lobby voitures

Dans la présentation de Kevin Mayne de l'ECF sur l'importance de développer un lobby vélo fort, il est montré que, pour l'année 2014, plus de 18 millions d'euros ont été dépensés par le lobby automobile pour influencer la politique européenne sur le climat, l'énergie, le commerce et le transport !

À GÖTEBORG, UN TEL AMÉNAGEMENT PERMET D'AMENER LES CYCLISTES À PRENDRE LEUR PLACE AU CENTRE DE LA VOIRIE ET EMPÊCHE LES AUTOMOBILISTES DE DEMANDER AUX CYCLISTES DE SERRER LEUR DROITE.





Bike for Brussels ⇒

Créer une communauté cycliste à Bruxelles



La campagne a commencé en juillet. Du jour au lendemain, les rues de la ville se sont recouvertes d'un curieux logo jaune "Bike for Brussels", dont les deux "B" forment un serpent. Des affiches colorées ont également fait leur apparition, interrogeant le passant à propos de sa façon de se déplacer. C'est une nouvelle identité visuelle qui unifiera désormais les initiatives de promotion du vélo en région bruxelloise.

En effet, si elle ne manque pas d'initiatives vélo, notre capitale manquait probablement jusqu'ici d'une «marque» distinctive qui puisse assurer cohérence et visibilité. Voilà qui est résolu avec Bike for Brussels, qui entend ainsi créer une véritable communauté cycliste.

Mais avant de communiquer, ne faudrait-il pas tout d'abord développer l'infrastructure cyclable ?

L'infrastructure (zones 30, pistes cyclables, rues cyclables...) est effectivement l'ingrédient de base. Mais il ne faut pas non plus négliger l'aspect "promotion" (campagnes de communication, formations, événements...), tout aussi incontournable pour encourager un public toujours plus large à se mettre en selle. Le tout est de trouver le bon dosage, budgétaire notamment, entre "infrastructures" et "promotion".

À cet égard, Munich constitue un bel exemple. En 2009, la ville se dote d'un nouveau plan vélo. Le budget vélo annuel est



triplé, atteignant 4,5 millions d'euros, dont 75 % sont consacrés à l'infrastructure et 25% à la promotion. Le slogan "Radlhauptstadt München" ("Munich, capitale du vélo") se décline en une série d'événements, visuels, matériel promotionnel, actions... La recette fait mouche : après un an, la ville enregistre une part modale vélo de 17 %, soit une augmentation de 3 %. Le slogan et le visuel sont utilisés aujourd'hui encore et une évaluation régulière de la campagne permet d'en optimiser les résultats.

Un succès que nous ne pouvons que souhaiter à Bike for Brussels. ●

📄 www.bike.brussels



Bruxelles ⇒

Le parking sécurisé à Bruxelles, c'est CycloParking !

Le stationnement sécurisé pour vélos se développe peu à peu en région bruxelloise. Mais il n'est pas évident de savoir où dénicher un emplacement, ni qui contacter pour accéder à un parking sécurisé. Grâce à CycloParking, le cycliste bruxellois bénéficie d'une plateforme unique pour trouver où garer son vélo.

Désormais, qu'il s'agisse de s'informer, trouver un emplacement de parking à contrôle d'accès, demander un abonnement ou signaler un problème technique, c'est à CycloParking qu'il faut s'adresser.

Du moins en ce qui concerne certaines communes, puisqu'à l'heure actuelle toutes ne sont malheureusement pas



encore partie prenantes dans le projet. CycloParking assurera l'attribution des places et les procédures d'abonnement, tout comme le placement de nouvelles boxes et la recherche de solutions alternatives pour développer du parking sécurisé. Entre 2018 et 2020, les parkings à contrôle d'accès des gares, ainsi que des parkings privés et de grands parkings publics (Bourse, De Brouckère...) s'ajouteront afin d'étoffer l'offre disponible. ●

📄 www.cyclo.org

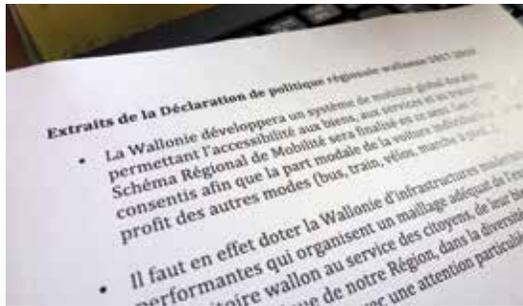
Un nouveau gouvernement wallon, ça change quoi pour moi ?



CARLO DI ANTONIO
AURA EN MAIN
BEAUCOUP DE LEVIERS
POUR FAIRE BOUGER
LA WALLONIE À VÉLO

Au moment de boucler ce numéro, Bruxelles n'a pas changé de gouvernement. Par contre en Wallonie un accord a été trouvé en juillet pour former une nouvelle majorité.

Le GRACQ se réjouit de voir que la nouvelle "Déclaration de politique régionale wallonne 2017-2019" accorde plus d'attention aux aménagements et à la sécurité des cyclistes, mais regrette l'absence de toute référence à un plan vélo ambitieux de type "Wallonie Cyclable". Nous notons en effet positivement "l'amplification de la prise en compte systématique et l'attention particulière aux modes doux" dans les aménagements routiers en Wallonie.



Extraits de la Déclaration de politique régionale wallonne 2017-2019

La Wallonie développera un système de mobilité global durable permettant l'accessibilité aux biens, aux services et au travail pour tous. Le Schéma Régional de Mobilité sera finalisé en ce sens. Les efforts seront consentis afin que la part modale de la voiture individuelle diminue, au profit des autres modes (bus, train, vélos, marche à pied...).

Il faut en effet doter la Wallonie d'infrastructures modernes, sûres et performantes qui organisent un maillage adéquat de l'ensemble du territoire wallon au service des citoyens, de leur bien-être et de l'essor socio-économique de notre Région, dans la diversité et la complémentarité des modes existants, avec une attention particulière pour les modes doux (piétons et cyclistes).

(...)

Pour les routes, autoroutes et voies navigables, le Gouvernement mettra en œuvre les très nombreux dossiers de développement, de modernisation, de réhabilitation et de sécurisation qui constituent le "Plan Infrastructures 2016-2019", lequel constituera le fil conducteur de la politique d'investissements dans les réseaux de circulation. Il en va de même pour le "Plan RAVeL".

(...)

Si cela devient une réalité sur le terrain, on pourra circuler à vélo de façon plus fluide et sûre sur nos routes. Car selon nos propres observations sur les routes régionales wallonnes, le vélo est encore souvent oublié, ou mal pris en compte, dans les réaménagements routiers.

Nous sommes malgré tout étonnés que l'on ne trouve pas, dans l'acte de déclaration du nouveau gouvernement wallon, la volonté de poursuivre un plan vélo tel que "Wallonie Cyclable". On y fait seulement référence au "Plan RAVeL". La Wallonie sera-t-elle la seule région belge à ne pas (plus) disposer d'un plan vélo complet ?

La politique vélo semble donc vue uniquement au travers des infrastructures. Ce qui est regrettable car, pour être réellement efficace, il faut aussi s'occuper de la sensibilisation, de l'encouragement et de l'éducation au vélo, de la prévention contre le vol... Il faut également entreprendre un réel travail sur l'image du vélo en Wallonie.

Nous notons enfin que le ministre Carlo Di Antonio s'occupera désormais de la mobilité, des travaux publics et de l'aménagement du territoire, soit des portefeuilles complémentaires qui étaient dissociés dans l'ancien gouvernement. Il aura donc en main beaucoup de leviers pour faire bouger la Wallonie à vélo.

Au sujet de la sécurité routière, le Gouvernement maintient l'objectif de réduction du nombre de morts sur les routes wallonnes. Cela se traduira par l'implémentation de la réforme du permis de conduire, du contrôle technique et des transports exceptionnels, de l'implantation de radars semi-fixes et fixes, feux rouges et tronçons, du déploiement des amendes administratives pour les infractions régionalisées mais également l'accroissement de la sensibilisation à la sécurité routière, notamment en milieu scolaire.

(...)

Pour les piétons et les cyclistes, le Gouvernement amplifiera la prise en compte systématique de ces modes "doux" dans la sécurisation des infrastructures.

(...)

La pratique d'une activité physique et sportive régulière s'inscrit dans un projet de vie qui accompagne l'individu dans une recherche de bien-être à la fois humain et physique. À cet égard, le Gouvernement s'engage au travers des infrastructures à encourager la pratique physique et sportive pour tous, à intégrer le sport de manière transversale, et à soutenir le sport de haut niveau.



Bruxelles ⇒

Beau succès pour l'équipe du GRACQ au BXL Tour !



On vous en parlait dans le dernier Mag : cet été, la ville de Bruxelles a organisé une course cycliste de 50 kilomètres dans la capitale, afin notamment d'attirer le Grand Départ du Tour de France en 2019 (l'accord a été conclu depuis lors). Il n'en fallait pas plus à notre association pour créer une équipe et se

lancer dans l'aventure. Objectif : profiter ensemble de Bruxelles à vélo et sous le soleil, mais surtout rappeler à nos décideurs qu'une politique cyclable se fait tout au long de l'année, et pas uniquement par le biais de courses cyclistes. Opération réussie puisque la presse a largement relayé nos revendications à l'occasion de cet événement. Merci donc à tous les cyclistes quotidiens d'avoir endossé notre maillot pour porter ce message !

Au total, ce sont pas moins de 60 volontaires du GRACQ qui ont répondu présent et se sont positionnés sur la ligne de départ. Organisé dans une atmosphère festive et bon enfant, le BXL Tour a pu profiter de la présence du soleil toute la journée pour faire oublier les quelques erreurs de



jeunesse commises lors de l'organisation de chaque première édition d'un nouvel événement sportif.

Loin de se contenter d'affoler les compteurs lors de la course même, le GRACQ disposait également d'un stand au "village des associations" qui se tenait en marge du BXL Tour. Une belle manière de sensibiliser les participants aux questions de politique cyclable, mais aussi de faire le plein de membres et de sympathisants !

À l'année prochaine, pour la seconde édition ?

L. DEMUELENAERE

Pollution de l'air : les enfants contre-attaquent !



© BRUXSELAIR

Ce n'est plus une surprise, la qualité de l'air est un véritable problème en Belgique. Outre les 12 000 décès prématurés par an qu'elle cause dans notre pays, celle-ci a également un effet important sur le développement cérébral et pulmonaire de nos enfants. Pourtant, à ce jour, bien trop peu de mesures sont prises pour évaluer ou éviter ces tristes impacts sur la santé de nos bambins.

Heureusement, sous l'impulsion des BruxselAIRs, un groupe de volontaires hyperactifs soutenu par le GRACQ, la problématique de la qualité de l'air commence petit à petit à devenir incontournable dans la capitale. En organisant des actions originales et médiatiquement porteuses, ceux-ci parviennent à la faire fréquemment apparaître dans les médias et sur le radar de nos élus.

Après le succès de leur action consistant à mettre des masques anti-pollution aux statues de la ville, les BruxselAIRs ont organisé leur première "Brussels Stroller Parade" ("parade de poussettes"). Au cours de celle-ci, plusieurs centaines de familles ont défilé dans les rues pour demander un air plus pur pour les habitants de la capitale. Ballons, bulles de savon, slogans amusants et photos de famille : une nouvelle fois, rien n'avait été laissé au hasard pour que tout le monde passe un

bon moment, tout en demandant une action accrue à nos décideurs politiques.

Rendez-vous après les vacances pour leurs prochaines actions, car c'est loin d'être terminé !

Les photos et vidéos de leurs actions sont disponibles en ligne : <https://www.facebook.com/bruxselair>.

L. DEMUELENAERE



© BRUXSELAIR



Australie ⇒

Le port du casque maintenant obligatoire...

En Australie, sur certaines plages, le port du casque est devenu obligatoire... pour les joggeurs !

Intitulé "No helmet, no run", le panneau d'interdiction fait allusion à la sentence protectrice que les parents adressent à leurs enfants pour qu'ils mettent un chapeau s'ils veulent pouvoir aller jouer à la plage : "no hat, no play". Le panneau précise ensuite que le port du casque protégera le coureur s'il trébuche, s'il glisse sur une surface mouillée, ou s'il entre en collision avec un autre plaisancier.

Sydney est réputée pour adopter de nombreuses règles autoritaires, qualifiées parfois d'"orwelliennes", et celle-ci ne manque pas de provoquer de nouveaux remous. Certains se félicitent de cette décision qui protégera les joggeurs des risques de lésions crâniennes en cas de chute, et réduira les frais de soins de santé payés par la collectivité. D'autres n'y voient qu'une restriction de plus, imposée sans concertation préalable, et passant à côté d'enjeux plus importants.



© SIOBHAN MOYLAN / FACEBOOK

Afrique ⇒

Une ONG qui fabrique et distribue des vélos



World Bicycle Relief est une ONG américaine créée en 2005 et installée à Lusaka, la capitale de la Zambie. Fruit de l'alliance entre un industriel et un financier, elle aborde les problèmes de façon pragmatique. Ayant constaté que la plupart des vélos importés en Afrique sont de mauvaise qualité – les rebuts dont les pays riches ne veulent plus – les fondateurs ont décidé de créer un vélo solide et utilitaire. Pour cela, ils font appel aux donateurs, mais ils ont aussi pour vocation d'être rentables et de se développer économiquement.

Le poids du vélo en Afrique n'est pas un problème. Au contraire, il faut qu'il soit solide pour affronter les routes cabossées, et facilement réparable. World Bicycle Relief a donc créé le "Buffalo", un vélo prévu pour durer, fabriqué en Chine et assemblé à Lusaka. Quand une pièce casse, elle peut être remplacée facilement.

"En Zambie, si vous avez un vélo, votre famille sera respectée, c'est presque comme avoir une limousine" dit le chef d'atelier Baldwin. "Vous pourrez aider votre voisinage, il pourra vous emprunter votre vélo, et vous en serez honoré".

Le vélo coûte 130 euros, ce qui équivaut de 2 à 3 mois de revenus. Cher donc, mais le vélo est reconnu pour sa qualité. L'ONG a vendu 160 000 vélos à ceux qui en ont les moyens, car il existe un réel marché en Afrique. En parallèle, grâce aux dons, l'ONG a pu distribuer près de 200 000 vélos dans plusieurs pays d'Afrique, à des professeurs, des travailleurs de la santé, des entrepreneurs, mais aussi des écoliers.

France ⇒

Être payé pour pédaler



Écovélo, une petite entreprise nantaise créée en 2014, a lancé un projet de partenariat entre les cyclistes quotidiens et diverses enseignes en recherche de publicité innovante. Le principe est simple, le cycliste choisit la publicité qu'il décide d'arborer sur ses trajets et reçoit un kit pour décorer son vélo. La rémunération sera calculée sur la base des kilo-

mètres parcourus, enregistrés par un petit traceur GPS, et le cycliste-sandwich pourra consulter son "salaire" via une application sur son smartphone. Les "écovélos" sont maintenant présents dans plusieurs grandes villes françaises comme Paris, Bordeaux, Nantes ou Strasbourg. Le concept séduit ceux qui y voient une bonne façon d'arrondir leurs fins de mois (60 € en moyenne), et ceux qui se réjouissent de voir la communauté cycliste s'agrandir. Il fera grincer des dents ceux qui ne voient pas le vélo uniquement comme un mode de déplacement, mais plutôt comme un art de vivre, incompatible avec une utilisation publicitaire, quelle qu'elle soit.



Mon vélo, notre santé

L'invention du vélo a apporté à nos sociétés une modernité sans égal... et sans dommage collatéral ! Deux cents ans plus tard, nous bénéficions encore de ses bienfaits. Nos muscles, notre cœur, notre bien-être, notre sentiment de bonheur s'en trouvent renforcés. À l'inverse, la voiture n'a pas mis le temps de deux générations pour révéler ses effets pervers sur la santé de tous. Si l'individu y trouve un avantage pour ses déplacements personnels, la collectivité, elle, en subit les inconvénients à court, moyen et long terme.

Un mode de vie qui évolue

Le vélo, au même titre que la marche, la trottinette ou les patins à roulettes, est un mode de déplacement qualifié d'autogène, c'est à dire qu'il nécessite la force musculaire de son utilisateur. Cette caractéristique devrait séduire la majeure partie des pays riches se trouvant actuellement confrontée au problème d'obésité et de maladies cardio-vasculaires dues à une mauvaise alimentation mais aussi une sédentarisation accrue.

Ce n'est plus un secret pour personne, l'industrie agroalimentaire nous inonde de produits trop riches en sel, en sucre, en graisse, et nous sommes nombreux à succomber au grignotage facile, habituant notre palais à des goûts excessivement salés ou sucrés qui nous éloignent inexorablement des plaisirs de la table et des produits de qualité. La malbouffe a réussi à intégrer jusqu'à notre façon de concevoir la consommation, et il est maintenant très difficile de faire machine arrière, malgré l'intérêt évident que cela représenterait en matière de santé publique. En ce sens, la malbouffe et la voiture ont ce point commun d'être arrivées dans nos vies sous couvert de modernité et d'avoir révélé rapidement mais néanmoins trop tard leurs effets dévastateurs sur la santé des citoyens.

Plus insidieux encore, la grande distribution venue des États-Unis dans les années 50 a modifié le visage de nos villes. En regroupant tous les produits de nécessité sous un seul toit, les magasins ont dû s'agrandir et ont donc cherché de l'espace ailleurs, plus loin des habitants, rendant dès lors indispensable l'usage de la voiture. L'engrenage est alors amorcé : le succès des grandes enseignes sonne le glas des magasins de quartier, poussant les consommateurs à utiliser davantage la voiture et persuadant les petits commerçants qu'une accessibilité en voiture leur permettra à eux aussi d'accueillir plus de clients. Difficile pourtant de croire que la voiture, à l'origine du problème, puisse aussi en être l'issue. Le serpent se mord la queue jusqu'à l'étranglement.



À côté du problème alimentaire, les sociétés modernes tentent également de trouver des solutions à celui de la sédentarité croissante.

Les causes, une fois encore, sont connues : les écrans qui ont envahi nos maisons et nos bureaux et, bien sûr, la modernisation des transports qui nous offre d'aller d'un lieu à l'autre sans produire le moindre effort, transformant nos voyages et périples en simples déplacements. Certains rêvent de machines à se télétransporter. La voiture et l'avion n'en sont en fait pas si loin.

La pratique d'un sport régulier revient donc en force dans les débats abordant les problèmes de santé auxquels sont confrontées nos sociétés modernes. "Une activité physique réduit de moitié les risques de développer une maladie de type cardio-vasculaire, un diabète de type II ou de devenir obèse, et réduit de façon significative le risque de développer de l'hypertension, de l'ostéoporose, un cancer du côlon ou un cancer du sein"¹. En se déplaçant de façon autogène, le cycliste quotidien pratique sa dose journalière de sport, presque sans s'en rendre compte. Quand on sait qu'en Belgique, 12 % de la population adulte souffre d'obésité et 20 % des adolescents de moins de 16 ans sont en surcharge pondérale, cela fait réfléchir.

Un sport idéal

Le volley fait souffrir les genoux, le hockey le dos, le tennis les coudes... tous les sports ont leurs bobos collatéraux, principalement au niveau des articulations. Tout comme la natation, le vélo fait figure d'exemple en la matière et n'a pas de réelle contre-indication, à condition d'adopter un positionnement adéquat sur sa selle. Il convient donc de choisir et d'adapter son vélo en fonction de l'usage qu'on en fait et de sa morphologie.

Une bonne hauteur de selle permet d'éviter un déhanchement exagéré, pouvant provoquer des douleurs au niveau du bassin. Vous obtiendrez la hauteur de selle idéale (c'est-à-dire la distance entre l'axe du pédalier et le sommet de la selle) en multipliant la hauteur de votre entrejambe par 0,9. Multiplier la hauteur de votre entrejambe par 0,67 vous donnera par ailleurs la hauteur de cadre adaptée à votre morphologie².

La selle doit idéalement être horizontale, mais une légère inclinaison vers l'avant peut offrir plus de confort pour les femmes. Une position droite sur votre vélo augmentera votre prise au vent, mais



© BLUBEL



L'IMC, c'est quoi? Comment je le calcule ?

Le principal indicateur de mesure utilisé pour mesurer la corpulence d'une personne est l'indice de masse corporelle (IMC). Celui-ci doit se trouver entre 18,5 et 25 pour être considéré comme "normal" pour le type européen, sans tenir compte des sportifs de haut niveau. Pour un adulte, il se calcule en divisant le poids de l'individu (en kilogrammes) par le carré de sa taille (en mètres). Pour une personne mesurant 1,70 mètre et pesant 60 kilos, le calcul est donc le suivant : $60 / (1,7 \times 1,7) = 20,8$ d'IMC.

soulagera vos poignets et votre nuque. Pour optimiser le pédalage, il est essentiel d'appuyer sur l'axe de la pédale au moyen de l'arche antérieure du pied, et pas la plante ni le talon.

Les muscles les plus sollicités à vélo sont évidemment les muscles des jambes : le grand fessier, le quadriceps (la partie antérieure de la cuisse) et le triceps sural (le mollet). Le mouvement de flexion-extension de la jambe relance activement la circulation et est donc un bon moyen de chasser la cellulite et de combattre le phénomène des jambes lourdes. Le sport est complet et fait travailler vos autres muscles : les abdominaux, si vous vous levez un peu de votre selle, les bras et les pectoraux quand vous tirez sur le guidon pour vous aider dans une côte, les muscles du dos, etc.

À CÔTÉ DU PROBLÈME ALIMENTAIRE, LES SOCIÉTÉS MODERNES TENTENT ÉGALEMENT DE TROUVER DES SOLUTIONS À CELUI DE LA SÉDENTARITÉ CROISSANTE.

^{1/} Le Retour de la Bicyclette, Frédéric Héran, éd. La Découverte, 2014.

^{2/} www.citycycle.com





© ALEJANDRO LOPEZ



La seule douleur ressentie par le cycliste doit être celle de l'effort fourni... Vraiment ?

Tout cycliste qui a déjà parcouru une trop longue distance connaît les désagréments dus à l'inconfort de la selle. Si les effets indésirables d'un trop long trajet sont anecdotiques et s'estompent rapidement chez le cycliste occasionnel ou quotidien, les frottements et la pression sur la selle peuvent avoir des conséquences plus gênantes chez les professionnels de la petite reine. Irritations, formation de nodules, engourdissement, ces troubles sont peu connus car rarement mentionnés en raison de la zone concernée.



© CLEM ONOJEGHUO



L'ACTIVITÉ PHYSIQUE DU CYCLISTE DÉVELOPPE SON ENDURANCE CARDIO-VASCULAIRE ET MUSCULAIRE, MAIS ÉGALEMENT SON ADRESSE ET SON ÉQUILIBRE.

Du muscles et bien plus !

L'activité physique est évidemment ce qui définit le vélo en premier lieu. Mais rouler à vélo développe davantage que cela, même si les études en la matière sont plus confidentielles.

Des chercheurs de l'Université d'East Anglia ont suivi environ 18 000 navetteurs britanniques qui ont été interrogés sur leur sommeil, leur capacité à surmonter leurs problèmes, leur bonheur subjectif, tout en neutralisant d'autres facteurs comme le revenu ou la composition familiale. Conclusions de l'enquête : plus on passe de temps dans sa voiture pour aller travailler, moins on est heureux. Plus on marche ou roule à vélo pour se rendre au boulot, plus la félicité augmente.

Une autre étude britannique menée elle sur 500 000 sujets présente une conclusion plus interpellante encore, puisque les résultats démontrent que les personnes roulant en voiture plus de deux heures par jour ont des capacités cérébrales moindres. "Le déclin cognitif est associé au style de vie, comme le tabagisme ou une mauvaise alimentation. On peut maintenant le lier aussi à la durée passée derrière un volant" affirme l'épidémiologiste chargé de l'étude. Des résultats similaires avaient été dévoilés dans d'autres études concernant le temps passé derrière un écran de télévision, trois heures par jour constituant le seuil critique.

Au delà des études, pour beaucoup d'entre nous, apprendre à rouler sur deux roues est une fierté d'enfant. Le vélo nous procurait une sensation de liberté parce que nous pouvions nous déplacer plus vite et plus loin sans grand effort, une sensation de satisfaction de maîtriser notre équilibre. Ce sentiment perdure encore chez les adultes. Le vélo nous rend plus agiles, plus sûrs de nos mouvements, il contribue à construire notre confiance en nous et, en ce sens, on ne peut douter qu'il contribue à nous rendre plus heureux.

La qualité de l'air : un sujet qui préoccupe

Les impacts de la mauvaise qualité de l'air sur notre santé et sur les finances publiques sont régulièrement le sujet de reportages ou d'articles de presse, et personne ne peut se prévaloir de n'être pas concerné. La pollution de l'air est en effet devenue la quatrième cause de décès prématurés dans le monde, derrière les risques métaboliques (diabète, cholestérol élevé, hypertension), la mauvaise alimentation et le tabagisme³.

Le constat n'est pas neuf, et les responsables sont connus depuis longtemps : l'industrie, les transports, le chauffage... Tout ce qui se consume contribue à polluer l'air que nous respirons.

Pour les transports, puisque c'est le sujet qui nous concerne, les progrès techniques permettent aux industriels d'optimiser les émissions polluantes des nouveaux véhicules. Les voitures d'aujourd'hui polluent donc moins que celles d'hier. Cela pourrait être une bonne nouvelle pour notre santé si seulement nous cessions d'augmenter notre parc automobile chaque année (plus de 5,7 millions de voi-

^{3/} The cost of Air Pollution – Strengthening the Economic Case for Action, World Bank Group & IHME (Institute for Health Metrics and Evaluation).

tures immatriculées en Belgique en 2016). Sans parler des fraudes qui ont récemment entaché le secteur, nous prouvant d'une part qu'il est très difficile de vérifier les chiffres annoncés par les constructeurs automobiles, et d'autre part que le consommateur dispose d'une mémoire pour le moins limitée. Effectivement, le "diesel gate" qui entraîna Volkswagen dans la tourmente en 2015 n'a pas empêché le constructeur allemand de réaliser un record de vente l'année suivante, pour devenir le premier sur la scène mondiale, devant Toyota.

Le transport aérien est également à pointer du doigt. Profitant d'une fiscalité très (trop) favorable, les compagnies aériennes proposent des tarifs sans concurrence possible et développent une offre toujours plus alléchante pour le consommateur. Une fois dans son avion pour un city-trip "bien mérité", celui-ci oublie vite les nuisances dont il se plaint lui-même les autres jours de l'année. En 2015, le Think Tank Cœur Europe désignait l'aéroport de Zaventem comme la première source de pollution respiratoire sur Bruxelles et les communes avoisinantes du Brabant flamand.

Voulons-nous vivre plus longtemps et en meilleure santé ?

La mauvaise qualité de l'air est un fléau qu'on ne peut plus ignorer. Les conséquences sur la santé sont désastreuses. Ainsi, selon l'OMS, ce sont 3,7 millions de personnes qui sont mortes prématurément dans le monde en 2012 à cause de la pollution de l'air extérieur (d'autres chiffres concernent la pollution de l'air intérieur).

Calculer les effets de chaque particule polluante n'est pas chose facile. Nous sommes limités par notre propre technologie en matière d'analyse, et c'est parfois la combinaison de différents polluants qui peut avoir un effet "cocktail" dramatique sur notre santé. De plus, la pollution suit les grands mouvements atmosphériques et ne s'arrête pas aux frontières, ce qui en fait un problème global auquel nous devons tous apporter un bout de solution. Dans le colimateur des spécialistes de la santé, les fameuses "particules fines", dont la taille est égale ou inférieure à 10 microns (on parle de PM10). Certaines sont si petites qu'elles pénètrent jusqu'au cœur de nos alvéoles pulmonaires et se retrouvent dans notre sang.

Et mon vélo dans tout ça ?

Si l'automobiliste, isolé dans son habitacle, fenêtres fermées, s'imagine être à l'abri de la mauvaise qualité de l'air, il se trompe. En effet, coincé dans les embouteillages, il lui est impossible d'échapper aux gaz des pots d'échappement ! Les enquêtes

montrent qu'il respire un air deux fois plus pollué que celui qui se déplace à vélo. Le cycliste peut quant à lui décider d'adapter son itinéraire pour éviter les axes les plus pollués, sans compter que son trajet en milieu urbain est souvent plus rapide, diminuant ainsi la durée d'exposition. Un avantage, donc.

En contrepartie, l'effort que ce dernier fournit pour pédaler augmente ce qu'on appelle le phénomène de ventilation. Une personne au repos respire en moyenne 5 litres d'air par minutes et, quand elle produit un effort, cette capacité augmente également, augmentant dès lors le nombre de particules fines inhalées. Un désavantage, donc.

Alors que faire ? Adapter ses trajets en fonction du trafic et doser son effort. Rouler tranquillement permettra en outre de mieux profiter du paysage.

Le problème de la mauvaise qualité de l'air existe pour tout le monde et n'est plus ignoré de personne, il nous revient donc de décider collectivement si nous souhaitons contribuer à le résoudre ou à l'empirer. En ce sens, rouler à vélo s'inscrit dans une vision à long terme, plus large, plus généreuse et plus humaniste. Sa pratique contribue à fonder une société plus saine, plus égalitaire et plus heureuse.

CERTAINES PARTICULES POLLUANTES SONT SI FINES QU'ELLES PARVIENNENT À S'INFILTRER DANS NOTRE SANG.



© ELODIE MIERTZ





Il n'y a pas de mal à (se) faire du bien

Nous sommes dans un monde qui évolue de plus en plus rapidement. Les moyens de transport dits modernes nous invitent à aller toujours plus vite. La vitesse accrue des moyens de communication nous plonge dans un flux de plus en plus dense duquel il est difficile de s'extraire pour prendre le temps de mener une réflexion posée et basée sur des principes de bon sens.

Le bon sens, c'est justement ce que nous demandons de nos décideurs politiques. N'attendons pas qu'il y ait davantage de cyclistes sur nos routes pour justifier la création d'infrastructures cyclables de qualité, car de nombreux non-cyclistes n'attendent de leur côté qu'une chose pour se mettre en selle : que de meilleures infrastructures existent !

Si l'obstacle de l'infrastructure et du confort touche près de 80 % des cyclistes⁴, la pression de certains automobilistes pour conserver voire augmenter leur espace de roulage, leur vitesse autorisée et leurs places de stationnement semble plus importante aux yeux de nombre d'élus. Quelques initiatives cyclables intéressantes commencent à voir le jour, mais la tentation est souvent grande de concilier la chèvre et le chou, en grossissant médiatiquement les miettes accordées aux cyclistes (le "green washing" n'est pas loin), tout en refusant de remettre en question les avantages considérables accordés aux voitures.

Une politique volontaire impliquera pourtant d'accepter de décevoir, voire de fâcher certains automobilistes qui refusent de voir qu'un changement de direction est non pas souhaitable mais salutaire. Mieux réattribuer la voirie au profit des modes actifs doit devenir une priorité, car il s'agit de santé publique pour tous, tout simplement. ●

G. DE MEYERE

4/ 78 % des cyclistes estiment ne pas disposer de suffisamment de confort, selon notre thermomètre cycliste, une enquête menée auprès de près de 7 000 personnes.





Qualité de l'air ⇒

Appmosfera



Ce petit nouveau dans la famille des accessoires vélos séduira les plus connectés d'entre nous et ceux qui sont sensibles aux problématiques liées à la pollution.

Destiné avant tout à un public urbain, le dispositif Appmosfera fonctionne à partir d'une application mobile et d'un boîtier intégrant différents capteurs sensibles à la qualité de l'air. Le boîtier s'attache facilement sur tous les types de deux-roues et l'application est accessible sur tous les smartphones.

Lors de vos trajets, l'application collecte des données qualitatives sur différents gaz contaminants. Ces données sont ensuite transmises à un serveur pour obtenir une cartographie spatiale représentant la qualité de l'air dans votre ville. Le système fonctionne sur la base du partage de données. Plus il y aura de personnes qui utiliseront l'application, plus la cartographie sera précise. L'objectif ? Répertorier les points noirs en matière de pollution, adapter ses trajets si possible et, surtout, disposer de données chiffrées pour interpellier les politiques et sensibiliser les automobilistes.

Ce système est actuellement en marche dans d'autres villes européennes comme Londres, Bristol et Malaga. Pourquoi pas bientôt à Bruxelles, Liège, Charleroi et Namur ?

<https://appmosfera.me>

Rétroviseur ⇒

Rétro au poignet, cycliste au taquet !



Contrairement à l'automobiliste, le cycliste dispose généralement d'une meilleure mobilité pour analyser l'environnement qui l'entoure. Libre de tout obstacle visuel (montant de la portière, siège passager...), il lui suffit d'un simple mouvement de la tête pour élargir son angle de vision qui, en gardant la tête fixe, est limité à 110°.

Pourtant, nombreux sont les cyclistes qui font le choix de placer un rétroviseur sur leur vélo. Moins de risque ainsi de dévier de sa route en regardant en arrière, vision quasi permanente du danger qui pourrait venir dans le dos... Les avantages sont évidents.

L'inconvénient : trouver une place sur son guidon pour un outil supplémentaire. Lampes, sonnette, compteur kilométrique et support smartphone ornent déjà nos deux-roues qui s'apparentent de plus en plus à un comptoir de magasin vélo. Une solution pourrait être le rétroviseur convexe qui se fixe au poignet, comme un bracelet. Autres avantages : il prend très peu de place et peut être utilisé en empruntant un autre vélo.

Eclairage ⇒

See.Sense : l'éclairage du futur

Également basé sur le principe du partage de données, le ICON de See.Sense est un nouveau type d'éclairage. Créées par un cycliste avec plus de 20 années d'expérience dans l'électronique, les petites lampes blanches et rouges de See.Sense sont pourvues d'un capteur qui calcule les trajets et d'un senseur qui mesure la qualité des routes, ainsi que les comportements des cyclistes, observant ainsi leurs écarts trop brusques, synonymes de collision ou d'accident évité de justesse.

See.Sense fait un travail de compilation des données avec les villes partenaires et leur fournit des informations essentielles pour repérer les itinéraires les plus fréquentés par les cyclistes, les endroits où l'asphaltage doit être refait et les carrefours où les cyclistes sont mis en danger. Les petites lampes seront en outre bientôt munies de capteurs pour mesurer la qualité de l'air en temps réel.

Dans le cadre d'une campagne visant à améliorer la cyclabilité de la ville, Dublin a déjà investi massivement pour offrir ce boîtier à moindre coût à 500 cyclistes volontaires. Les données seront ensuite analysées pour déterminer les priorités dans les investissements dans la capitale irlandaise.

Au niveau de l'éclairage, les lampes ICON éclairent le cycliste avec une intensité de 190 lumens, et réagissent à vos trajets, clignotant plus vite à l'approche d'un carrefour ou d'un rond-point par exemple.

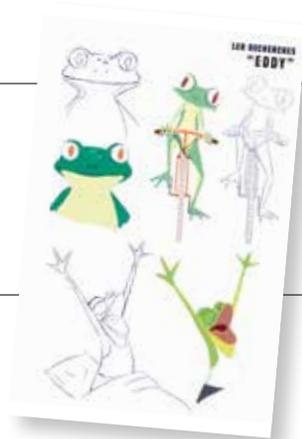
<https://seesense.cc>





Sécurité ⇒

Campagne "distances de dépassement"



Nous vous le disions page cinq, respecter la distance autorisée lors d'un dépassement est essentiel pour garantir la sécurité des cyclistes, ici, comme ailleurs. La législation diffère d'un pays à l'autre, mais on constate qu'en de nombreux endroits du monde, des associations cyclistes soulignent l'importance de rappeler la règle. Respecter la distance légale et réduire sa vitesse, c'est un minimum.

Vous êtes également sensible à cette problématique ? Le GRACQ vous propose d'agir !

Basé sur les idées et les demandes formulées par nos membres et sympathisants, notre campagne "distance de dépassement" se compose de trois outils principaux, soit autant de leviers à actionner pour améliorer la sécurité sur les routes pour tous.



Demandez à votre commune d'installer un panneau

Persuadez vos responsables communaux d'installer des panneaux aux entrées de votre commune. Vous pouvez utiliser pour cela un outil prêt à l'emploi, disponible sur notre site internet. Faites passer l'info à vos voisins !

Téléchargez le courrier prêt à l'emploi depuis notre site : www.gracq.org/outils-prets-lemploi

Diffusez la vidéo du GRACQ dès le 12 septembre

Plus de six millions de Belges disposent d'un compte Facebook. C'est un public facilement atteignable. Pour cela, nous avons créé une petite vidéo décalée et sympa qui porte notre message. Elle sera lancée sur notre page et celles de nos partenaires le 12 septembre. Soyez prêts à liker et partager cette vidéo à vos amis. Nous comptons évidemment sur l'effet viral des réseaux sociaux. Plus la vidéo sera partagée, plus son effet grossira. Partagez donc, c'est important !



Identifions-nous

En posant à l'arrière de votre voiture l'autocollant "1 m", vous signalez aux cyclistes que vous les respectez, mais vous rappelez aussi la règle à tous les automobilistes qui vous suivent ou qui s'arrêtent derrière vous à un feu rouge ou dans les bouchons. Rien ne vous oblige à garder cet autocollant ad vitam... vous pourrez au moment souhaité l'enlever sans peine car il ne laisse pas de trace sur la vitre !

Élections ⇒

Elections communales, c'est dans quelques mois



Octobre 2018, c'est presque demain pour les politiciens. Ils sont en ordre de marche pour vous persuader de voter pour eux. Et si c'était vous qui partiez à leur rencontre ? Vous pourrez alors les convaincre de défendre une vision moderne de la mobilité qui offrirait de la place et de la sécurité pour tous.

Le GRACQ a réalisé un memorandum qui aidera les groupes locaux à aborder les thématiques de mobilité active sous différents angles. Constitué de fiches, il constitue une base générale idéale et il pourra être adapté, façonné et enrichi en fonction des réalités de terrain de chacun.

Afin de rendre l'outil plus séduisant, une infographie sera réalisée, appuyant notre argumentaires de quelques chiffres percutants. De quoi convaincre même les plus réticents.

Comme toujours, les choses n'évoluent que lorsque la société civile et associative font entendre leur voix. Faites-donc entendre la vôtre, en octobre prochain au moment de voter, mais aussi avant car les meilleures graines mettent parfois du temps à germer !

Prenez contact dès aujourd'hui avec votre groupe local : www.gracq.org/groupes
Il n'y a pas encore de groupe local dans votre commune ? Contactez-nous et créez-en un : info@gracq.org



Concept ⇒

Le café-vélo : un art de vivre qui débarque ?

Le café-vélo, c'est un concept qui se propage dans de nombreuses villes du monde. À Bruxelles, le "Kring café" s'est installé à quelques pas du piétonnier depuis bientôt un an. "Tandem" et "Marcel" sont deux nouveaux projets dont nous avons rencontré les fondateurs. Nous leur laissons la parole.

Tandem
fiets | café | vélo

Florent et Céline Tandemfietscafé

Le café-vélo répond sans doute à l'envie de rassembler plusieurs passions dans un seul concept. Le projet Tandem nous a permis de réunir nos divers centres d'intérêt : les bons produits, le vélo, la création. Pour concrétiser cela, il a fallu prendre des décisions sur de nombreux aspects techniques : souhaitons-nous être une entreprise classique ou une coopérative ? Nous voulions combiner atelier vélo, petite restauration, vente de matériel, et événements, mais dans quelles proportions ? Même fixer des horaires d'ouverture est plus compliqué qu'il n'y paraît ! Nous avons été coachés par un incubateur d'entreprise.

La formule "pop-up", un café-vélo temporaire durant le mois d'août, nous a permis de tester l'expérience en grandeur nature pendant quelques semaines. Il faudra maintenant faire le bilan, tant au niveau financier qu'au niveau personnel. S'il est positif, nous chercherons un endroit où nous installer pour de bon.

Notre angle d'accroche, c'est avant tout l'horeca, la petite restauration et les produits de qualité. Notre édition estivale était située au centre d'un petit parc, ce qui en faisait un endroit idéal pour les enfants, avec une petite bibliothèque, des jeux, une table à langer... Si nous montons une version définitive de Tandem, nous voulons continuer de nous adresser à un public familial (pas forcément cycliste) qui cherchera un endroit agréable pour se poser un peu. L'objectif est que le non-cycliste qui découvre ce lieu ait envie de revenir pour faire réviser son vélo dans notre atelier, et qu'il se remette en selle au quotidien.

Suivez Tandem sur Facebook

[i tandemfietscafevelo](#)

Découvrez leurs créations sur Facebook

[i vrakfrombrussels](#)



Marie – Marcelbikecafé

L'idée de lancer un café-vélo m'est venue à l'issue d'une formation visant à mettre en action

des jeunes dans leur projet de création d'entreprise sociale. J'étais biologiste dans la protection des écosystèmes marins, un boulot qui peut sembler passionnant, mais qui ne m'épanouissait pas complètement. Ce qui me motive dans ce projet, outre l'idée de contribuer à mon modeste niveau à un environnement citadin plus écologique, ce sont les aspects de cohésion et de mixité sociale. Étant bénévole dans des ateliers vélo, je constate l'effet rassembleur de ces activités : les habitants du quartier, de différentes origines et de tout âge, qui n'ont pas forcément l'habitude de se côtoyer, se parlent et s'entraident dans un but commun !

Cela fait maintenant plus de neuf mois que le projet de café-vélo Marcel est lancé et pas mal de choses ont pu être concrétisées. Cependant, certaines démarches prennent plus de temps et d'énergie que ce que je pensais. Alors que j'ai trouvé le bon local avec une localisation parfaite pour ce concept, je fais face depuis trois mois aux méandres de l'administration. C'est compliqué, mais je suis persévérante. Si tout se passe bien, on pourra peut-être signer un bail en septembre et espérer pouvoir débiter l'activité avant la fin de l'année. On croise les doigts !

[i www.marcelbikecafe.be](http://www.marcelbikecafe.be)



La lecture de l'automne : "Petit traité de vélosophie"

"Petit traité de vélosophie" est un OVNI dans le monde de la littérature vélo. Rédigé dans un style particulier et parfois un

peu alambiqué, il est toutefois incontournable. À travers une foule d'anecdotes et d'envolées théoriques parfois franchement cocasses, Didier Tronchet (dessinateur et scénariste français) y démontre qu'au-delà d'être un moyen de transport, le vélo est avant tout un moyen de "déplacement intérieur" qui transforme son propriétaire.

Loin d'être un simple plaidoyer pour une prise du pouvoir du vélo sur nos vi(II)es, ce manifeste plein d'humour et fourmillant de bonnes citations parvient avec brio à mettre des mots sur des sentiments que

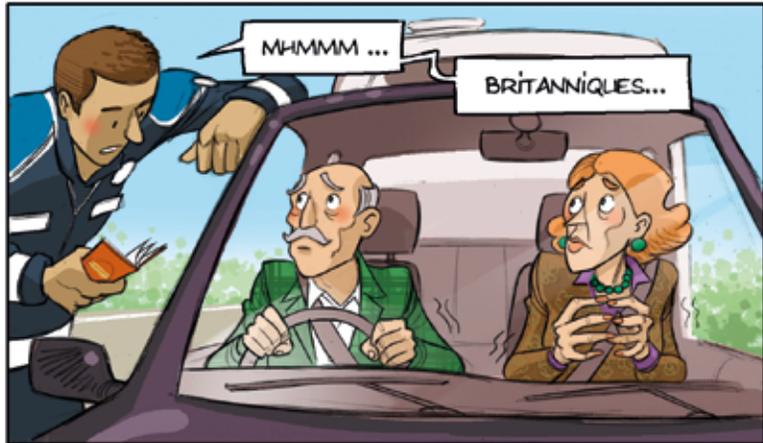
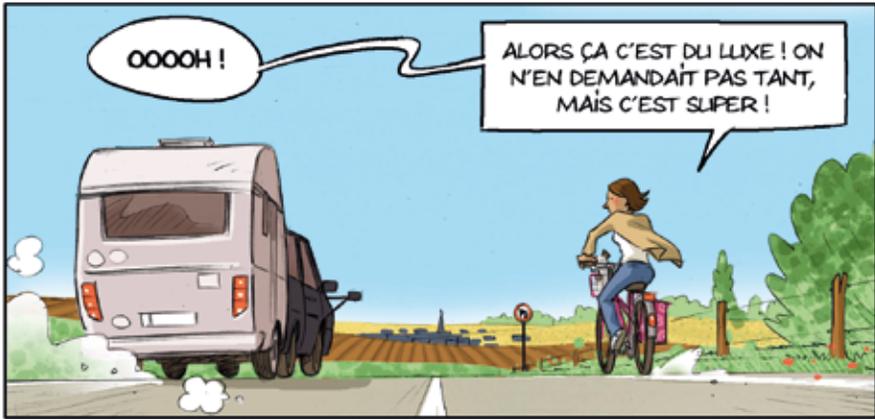
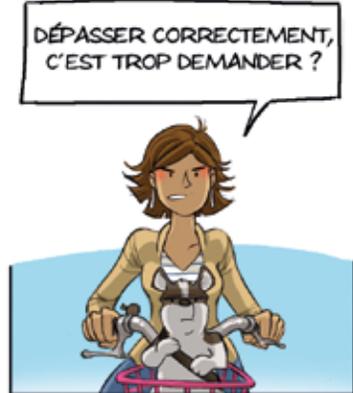
tous les cyclistes ont déjà expérimentés : la liberté, le bonheur et l'ouverture d'esprit que l'on ressent en enfourchant sa bécane.

"Petit traité de vélosophie" est un livre qui fait rire et sourire sur le bonheur de rouler à vélo. À ne pas manquer.

L. DEMUELENAERE



Mais fait la police ?



Gaël de Meyere

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

CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

Agenda ⇒

Septembre ⇒

BRUXELLES ET WALLONIE – 12 SEPTEMBRE : LANCEMENT OFFICIEL DE LA CAMPAGNE “DISTANCE DE DÉPASSEMENT”

Le GRACQ diffusera sur les réseaux sociaux une vidéo de sensibilisation aux distances de dépassement. Likez, partagez, pour améliorer ensemble la sécurité sur nos routes. Des autocollants à coller sur votre vitre arrière seront disponibles, contactez votre groupe local !

LIÈGE – SAMEDI 16/09 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.

📍 GRACQ Liège – liege@gracq.org – 0477 56 09 65

BRUXELLES – DE 15/09 AU 18/09 SALON BIKE BRUSSELS

Découvrez le premier salon dédié au vélo urbain, et retrouvez-nous sur le stand des associations (GRACQ, Fietsersbond, Cyclo, Pro Velo, Ateliers de la rue Voot)

📍 www.bikebrussels.be/

BRUXELLES ET WALLONIE – DU 16/09 AU 22/09 SEMAINE DE LA MOBILITÉ ET DIMANCHE SANS VOITURE

Contactez votre groupe local pour savoir quels événements sont prévus, et gardez à l'oeil notre agenda en ligne !

📍 www.gracq.org/agenda

BRUXELLES ET NAMUR - SAMEDI 23/09 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.

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

📍 Namur : Jean-Paul Dock – namur@gracq.org – 081 73 66 22

Octobre ⇒

BRUXELLES - SAMEDI 07/10 ETATS GÉNÉRAUX DU GRACQ

Venez co-construire le futur de notre association au cours d'une journée animée et conviviale. Ateliers thématiques, projets concrets, apéro concert,...

Infos et inscriptions: www.gracq.org/7octobre



Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur www.gracq.org/agenda



Non distribution ou changement d'adresse

Secrétariat GRACQ – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Le GRACQ près de chez vous →

Secrétariat général

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

Secrétariat wallon Mundo-n

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

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq

Twitter : @gracq

Régionale bruxelloise	Alexandra Jimenez	T 02 502 61 30
Régionale wallonne	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
Bruxelles & env.		
Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	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
Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaufontaine	Éric Villers	T 04 365 66 95
Donceel	Vincent Cardyn	T 019 33 12 65
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 087 56 03 71
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Liège	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
Gemboux	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