

GRACQ *mag*

NOUVEAU
GOUVERNEMENT
Quid du vélo ?
p.4

MONS
**La route industrielle
enfin sécurisée**
p.8

BRUXELLES
**La saga du bois
de la Cambre**
p.9

Dossier

Espaces partagés

Comment bien
cohabiter ?

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, Claude De Meyere, Michel Dechamps, Philippe Degand, Philippe Lederer

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

Vers une cohabitation harmonieuse



Chers fidèles lecteurs et lectrices du GRACQ Mag,

Sans conteste, l'année 2020 aura été une année particulière. Si les mots de l'année sont sans aucun doute "(dé)confinement", "coronavirus", "distanciation sociale"... nous pouvons heureusement aussi y ajouter celui de "coronapistes" pour venir ensoleiller un bien triste tableau. Pour beaucoup d'entre nous, rouler à vélo pendant cette période aura illuminé notre quotidien, nous apportant une petite dose de plaisir, reboostant notre énergie et amenant du sourire sur nos visages. L'arrivée d'aménagements cyclables, mêmes provisoires, a procuré un sentiment d'espoir et a permis la mobilisation pour soutenir ces changements et les voir s'étendre et se pérenniser.

Autre constat cette année : le nombre grandissant de personnes qui optent pour le vélo à Bruxelles et aux quatre coins de la Wallonie. Vient se greffer à cela un débat ravivé sur le partage de l'espace public qui prend de l'ampleur, les oppositions aux nouveaux aménagements en faveur du vélo se faisant entendre, de manière parfois peu courtoise. Personnellement, j'y vois néanmoins un signe positif : notre société se transforme, lentement mais sûrement. Partout ailleurs, les villes qui ont modifié leur configuration pour favoriser les déplacements à pied et à vélo ainsi que la qualité de vie au sein de leurs quartiers ont connu une période sensible de conflits entre usagers. Et nous savons maintenant que l'étape suivante est une cohabitation plus harmonieuse, un environnement apaisé. Cela nous encourage à être patients, à continuer à nous mobiliser pour la cause qui nous semble juste, à proposer des espaces de débat et de rencontre pour échanger les points de vue et construire autant que possible un futur commun et inclusif.

Enfin, le GRACQ accueille chaque année des nouveaux membres et des groupes se forment pour porter la voix du vélo au niveau local. C'est également un beau message d'espoir que de constater que de plus en plus de citoyens ont envie de s'engager. Un énorme merci à toutes et tous pour votre implication.

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.

Un nouveau gouvernement

O n l'aura attendu longtemps. Les partis du nord et du sud du pays ont finalement trouvé un accord pour les prochaines années. Si le volet "mobilité" du programme politique fédéral contient de réelles avancées, certaines revendications des associations cyclistes en sont malheureusement toujours absentes.

Les points positifs

- > Le renforcement du contrôle et de la répression des infractions routières au volant (alcool, drogues, GSM et vitesse).
- > Une révision du code de la route prenant mieux en compte les modes actifs.
- > Un registre national des vélos pour intensifier la lutte contre le vol de vélos.

- > Une coopération renforcée pour le développement des "voies express cyclables."^{1/}
- > Une indemnité vélo pour les travailleurs qui se rendent à vélo au travail.
- > Un nouveau contrat de gestion pour la SNCB, avec une attention renforcée à l'accessibilité et à la multimodalité.

Les points qui fâchent

Ce qui manque clairement dans l'accord de coalition, ce sont des mesures visant à réduire la pression automobile. Il ne suffira pas, en effet, de donner plus de moyens à la SNCB pour enclencher un report modal. Concernant les voitures salaires, aucune limitation de leur croissance continue n'est prévue. La recherche sur les causes des accidents de la route impliquant les usa-



Certaines des revendications portées par le GRACQ lors de la campagne électorale de 2019 ont trouvé écho.

gers vulnérables fait également défaut. D'autres points de l'accord gouvernemental demanderont un point d'attention particulier. Les associations cyclistes resteront vigilantes à la mise en place de ces mesures tout au long de la législature. ♦

L. GOFFINET

^{1/} Note de Philippe Degand, conseiller technique au GRACQ : plus courte que "voie express cyclable" et évitant l'incise "auto" présente dans d'autres terminologies existantes (comme "autoroutes vélo", "vélotoroutes"), la dénomination "vélostrade" pourrait être privilégiée.

Impact de la qualité de l'air sur la mortalité COVID : suite

P arue en septembre 2020 dans le "Cardiovascular Research", une étude internationale évalue la mortalité COVID-19 liée à la pollution de l'air générée par les activités humaines. En croisant des données liées à l'impact sanitaire du COVID-19 et celles relatives à la pollution de l'air (PM 2,5), cette nouvelle étude estime qu'environ 15 % des décès du coronavirus sont provoqués par une exposition prolongée aux polluants. La Belgique (21 %) se situe au-dessus de cette moyenne mondiale et au-dessus de la moyenne européenne (19 %), derrière l'Allemagne (26 %) mais devant la France (18 %) et le Danemark (15 %), à titre de comparaison.

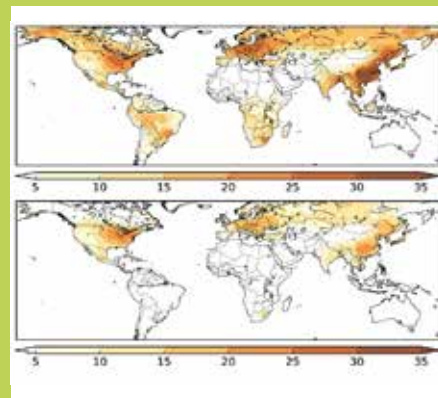
Se référant à une précédente étude, les chercheurs rappellent également la probabilité que la pollution aux particules fines (PM_{2,5}) favorise la transmission du virus, en prolongeant sa durée de vie dans l'air.

Lutter contre les émissions anthropiques

"Il n'existe pas de vaccins contre la mauvaise qualité de l'air ou contre le changement climatique", conclut l'étude, qui plaide donc pour la réduction des émissions anthropiques et appelle au renforcement des politiques allant en ce sens. Le trafic routier ne constitue certes qu'une part des émissions de polluants (différente en fonction du type de polluants considérés). Il n'en reste pas moins que les politiques favorisant une mobilité plus durable, dont le vélo fait partie intégrante, constituent un pas nécessaire dans la création d'une société plus résiliente face à de futures crises sanitaires. ♦

F. CUIGNET

SOURCES : POZZER A., DOMINICI F. & al., Regional and global contributions of air pollution to risk of death from COVID-19, *Cardiovascular Research*, October 2020, cvaa288



HAUT : Pourcentage estimé de mortalité due au COVID 19 attribuée à la pollution de l'air toutes sources anthropiques confondues. BAS : idem en ne tenant compte que de la pollution de l'air due aux énergies fossiles.

“PRATIQUER LE VÉLO, C’EST PORTER SUR LE MONDE UN REGARD NEUF QUI OUVRIRAIT DE NOUVELLES PERSPECTIVES ALLANT DANS LE SENS D’UN MONDE POSITIF ET DURABLE. À VÉLO, JE ME RECONNECTE À MOI-MÊME, AUX AUTRES ET À LA NATURE. JE FAIS DU BIEN À MA SANTÉ, À CELLE DES AUTRES, ET À CELLE DE LA PLANÈTE.”

DOMINIQUE BAECKE



Hommage à Dominique Baecke, le tout premier permanent du GRACQ (1961-2020)

Le 1^{er} juin 1999, Dominique Baecke entrait en fonction au GRACQ. Il était alors le seul permanent de l'association (contre dix aujourd'hui). Sa carrière fut résolument cycliste puisqu'il travailla ensuite aux Ateliers de la Rue Voot et à Pro Velo. Homme d'engagement, il fit également partie des membres fondateurs de Dynamobile et de Rayons de Solidarité. Gravement malade, il s'est éteint le 30 octobre 2020. Sa personnalité généreuse et bienveillante aura marqué toutes celles et tous ceux qui l'ont côtoyé. Avant de partir, il a d'ailleurs tenu à offrir son vélo récemment révisé à Youssef, un jeune Béninois de 17 ans arrivé en Belgique il y a deux ans. Grâce à ce cadeau, cet aîné d'une famille monoparentale de sept enfants pourra se rendre à l'école et au basket à vélo. ●

Dominique,

À toi l'Ami, le Collègue, le Militant, le Compagnon de route, le Frère, mais aussi le Cycliste, le Dynamobilien, le Gracquiste, le Rayonneur de Solidarité, le Pro Vélo, le Magicien de la Rue Voot... À toi aussi l'Éveilleur, le Rassembleur, l'Étincelleur, le Rebelle, l'Humaniste, le Passeur, le Jardinier de la fraternité, des cœurs, de la vie, de l'engagement, des liens tissés...

Tout au long de ta vie, tu as semé ! Et c'est un immense MERCI que nous t'adressons nous la communauté des cyclistes de tout bord et de tous poils, car ce sont des milliers de personnes qui aujourd'hui bénéficient de ce que tu as donné tout au long de tes engagements, avec d'autres certes ! Car "woui !", tu as semé, et les "potagers cultivés et créatifs" dans lesquels tu as semé ont toujours été avec toi collaboratifs, communautaires, participatifs, fraternels.

Nous avons plaisir à te rappeler ton militantisme et tes engagements, pour le vélo, mais pas que, nous pensons aussi à la justice sociale et climatique à travers Extinction Rebellion ; ton souci de l'Autre à travers les associations 3 D et les Passeurs ; la nature, par le biais de tes formations guide nature ; l'éveil à la philosophie...

Pour nous tous qui t'avons connu, tu es un phare dans la nuit tombée, mais tellement joyeux et lumineux que même de jour tu rayannes ! Tu parlais souvent de cet humus humain dans lequel il est bon de semer de belles fleurs, tu es aujourd'hui parti nourrir celui de ton petit bois derrière chez toi.

Nos pensées vont aussi à Véronique et Oax, celles que tu aimais plus que tout, ton épouse et ta fille.

Christian Brodtkom

Dynamobile : 25 ans déjà !



Il y a un quart de siècle, à l'initiative du GRACQ et du SCI (Service Civil International), Dynamobile voyait le jour. Célébré au Parc Josaphat, à Schaerbeek, dans le respect des règles sanitaires, cet anniversaire fut également l'occasion de saluer l'engagement d'un de ses membres fondateurs, Dominique Baecke, qui avait tenu à se rendre présent pour l'occasion. L'asbl Dynamobile a pour but de promouvoir la pratique du vélo en organisant des voyages à vélo chaque année. Un tour-opérateur ? Bien plus que cela,

car avec Dynamobile, c'est le collectif qui prime. La participation est ouverte à tout âge (les enfants roulant sous la responsabilité de leurs parents) et le groupe de cyclistes s'occupe également de l'intendance, privilégiant une cuisine végétarienne et biologique quand c'est possible. Derrière son aspect familial, Dynamobile sensibilise citoyens et personnalités politiques à l'importance de favoriser les déplacements à vélo au moyen de rencontres et d'actions diverses. ●



Le GRACQ en visioconférence

D'habitude, les assemblées générales du GRACQ se déroulent "en présentiel", avec des présentations, un repas partagé, une action en extérieur... Bref, des conditions optimales pour favoriser l'échange et la bonne humeur. Mais en 2020, nos habitudes ont dû s'adapter.

Le 28 novembre se déroulait la première AG du GRACQ en visioconférence. Une préparation particulière a été nécessaire pour la mener à bien. Afin de la rendre la plus dynamique possible, l'équipe des permanents et le conseil d'administration ont utilisé certains outils en ligne permettant aux membres de jouer à un quiz ou, plus prosaïquement, de voter certains points importants. Afin d'éviter tout problème le



jour J, deux rendez-vous préalables avaient été donnés aux membres qui le souhaitent pour résoudre les questions techniques (connexion, découverte des fonctionnalités inhérentes aux visioconférences, utilisation du système de messagerie...).

Le résultat ? Visiblement positif, au vu du nuage de mots écrits par les participants en fin d'assemblée. Nul ne sait comment évoluera la situation sanitaire, mais il faut

probablement s'attendre à devoir réitérer cet exercice difficile : animer une assemblée générale virtuelle en préservant au mieux le dynamisme et la convivialité qui caractérisaient nos assemblées en présentiel. Merci et bravo à nos membres pour leur participation, et aussi aux coordinateurs des groupes locaux qui eux aussi se sont adaptés depuis le premier confinement pour maintenir – à distance – le lien entre les amoureux du vélo. ♦



Sur le terrain

p.5 à 9

L'avez-vous senti, cet engouement pour le vélo ces derniers mois ? Les bénévoles actifs au sein du GRACQ ont choisi de garder le moral, de s'adapter et de se saisir de ces moments difficiles que nous vivons pour rappeler qu'à vélo, les épreuves sont plus douces et les bonheurs plus complets. Impossible d'être exhaustif tant leurs actions sont nombreuses, n'hésitez pas à prendre contact avec eux, à suivre leurs pages Facebook et leurs blogs pour en savoir plus, pour les soutenir et, pourquoi pas, vous lancer avec eux dans cette grande aventure !

Action éclairage

Malgré une situation sanitaire compliquée, l'action éclairage du GRACQ a globalement pu être maintenue, une attention particulière ayant bien sûr été portée au respect des consignes du gouvernement. Au total, nos groupes ont distribué plus de 600 kits d'éclairage en Wallonie et 640 à Bruxelles (dans le cadre de l'action *Be bright, use a light*). Et 1690 chocolats furent offerts en récompense aux cyclistes bien éclairés.

L'importance du message de cette campagne avait en outre une couleur particulière en cette période : éviter les accidents et la prise en charge par le secteur hospitalier pour un bras cassé est d'autant plus important lorsque ceux-ci sont submergés par une pandémie qui nous dépasse tous. ♦



Davantage de parkings vélo dans les écoles du Hainaut

Les 35 000 élèves et étudiants des écoles et institutions provinciales du Hainaut ne disposent pas de parkings vélo de qualité. Actuellement, le manque d'infrastructures de qualité pousse de nombreux élèves et enseignants à délaissier leur vélo au moment de se rendre à l'école.

Pour améliorer cette situation, le GRACQ Mons a décidé de s'associer avec d'autres groupes locaux (Tournai, Charleroi et La Louvière) autour de cette problématique. Suite à une rencontre initiée par le GRACQ Mons avec le député provincial de l'Enseignement Pascal Lafosse, les groupes locaux hainuyers du GRACQ se sont enga-

gés à établir une liste des établissements prioritaires qui devraient bénéficier de meilleures infrastructures. La Province, de son côté, mettra la question de la mobilité cycliste à l'ordre du jour du Comité de direction de Hainaut Enseignement.

Améliorer l'offre de parkings vélo dans les établissements scolaires de la Province est une étape indispensable pour encourager les déplacements durables. En faisant preuve d'initiative et en mettant son expertise au service des pouvoirs publics, le GRACQ agit pour que la province de Hainaut offre enfin à ses élèves des alternatives en matière de mobilité. Un suivi particulier sera porté à ce dossier dans les mois qui viennent par les GRACQ Mons, Tournai, Charleroi et La Louvière.



À l'est du Brabant wallon, on bouge autrement ! Proposé par le GAL (Groupe d'Action Locale) Culturalité et le GRACQ Jodoigne aux habitants des communes de Beauvechain, Incourt, Hélécinne, Jodoigne, Orp-Jauche, Perwez et Ramillies, le Challenge Mobilité avait pour objectif d'épargner un maximum d'émissions de CO₂ de façon collective, en se déplaçant autrement qu'en voiture en solo.

Résultats du Challenge Mobilité

- > Plus de 300 participants
- > Plus de 24 500 km réalisés autrement qu'en voiture en solo (dont 9 000 km à vélo)
- > 2 437 kg de CO₂ épargnés.

Challenge Mobilité

Une action qui pourrait avoir des répercussions positives pour les cyclistes brabançons puisqu'à l'issue du Challenge, certaines communes se sont engagées à mettre en place des projets en faveur de la mobilité.

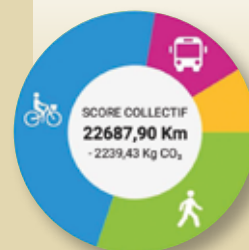
- > **Hélécinne** veut améliorer le réseau cyclable points-nœuds et développer des sentiers pour la mobilité douce.
- > **Ramillies** fera l'acquisition de vélos électriques afin d'encourager les citoyens à changer de mode de déplacement et exploiter davantage ses 14 km de RAVeL.
- > **Jodoigne** va œuvrer à la sécurité des aménagements cyclo-piétons afin que les enfants puissent se rendre dans les campagnes et dans les écoles en sécurité.
- > **Beauvechain** se lance dans un Plan Communal de la Mobilité (PCM). Les villages seront consultés avec l'aide d'un

bureau d'étude. Le réseau points-nœuds sera développé et les déplacements en vélo électrique favorisés.

- > **Incourt** se lancera dans l'aménagement de trottoirs le long de la N91 (Roux-Miroir-Glimes) et veillera à l'entretien des chemins agricoles empruntés par les piétons et cyclistes.

Challenge mobilité Est-BW !

00 : 08 : 11 : 44
J H MIN. SEC.



www.facebook.com/ChallengeMobilitEstBw



Court-St-Étienne en selle

Thème cher aux bénévoles du GRACQ, la question de la mobilité scolaire a été abordée par le GRACQ Court-St-Étienne qui a proposé aux enfants des écoles primaires de l'entité de se rendre à l'école à vélo. Plusieurs convois encadrés par des bénévoles du GRACQ Court-St-Étienne ont ainsi démarré des différents villages de la commune pour rejoindre les écoles participantes. Une belle réussite, puisque plus de 150 élèves ont enfourché leur vélo lors de cette action.



Une balade militante proposée en partenariat avec le GRACQ Ottignies-Louvain-la-Neuve a par ailleurs sensibilisé les usagers au respect de la distance latérale de dépassement d'un cycliste (1 m en agglomération, 1,5 m ailleurs). Équipés de frites en mousse d'un mètre de long accrochées aux porte-bagages et de chasubles rappelant la règle du code de la route, les participants ont parcouru les axes principaux des deux communes (Ottignies et Court-St-Étienne).

Un "Mobi Drink" avec l'échevin de la Mobilité a également permis d'amener des revendications claires pour protéger les usagers plus fragiles des dangers de la route. ♦

Plus de sécurité aux abords des écoles à Silly

Afin d'améliorer la sécurité routière aux abords des écoles de l'entité, la commune de Silly a organisé un concours lors duquel les élèves pouvaient proposer des panneaux pour sensibiliser au respect des usagers plus fragiles. Parmi d'autres acteurs de terrain concernés par cette thématique, le GRACQ Silly a été invité à intégrer le jury, à analyser les messages, les slogans et les dessins des différentes affiches proposées.

Les panneaux ont été installés début septembre pour la rentrée scolaire. Le GRACQ Silly a profité de cette campagne pour demander l'installation de panneaux supplémentaires, rappelant aux automobilistes la distance latérale de sécurité minimale à respecter lorsqu'on dépasse un cycliste. Deux de ces panneaux ont été placés sur les routes qui donnent accès à la gare. ♦



Action triple pour le GRACQ Andenne

Durant la Semaine de la Mobilité, le GRACQ Andenne a mené trois actions différentes afin de faire évoluer la mobilité de sa commune. Trois approches différentes mais complémentaires afin de promouvoir et de défendre l'usage de la petite reine.

- > **Une formation vélo-traffic à destination des parents** et enfants a enseigné aux participants quelques règles de base pour mieux prendre sa place dans la circulation. Théorie, pratique, prise de confiance et déconstruction de certaines idées reçues : la formation a permis aux néo-cyclistes d'envisager leurs futurs trajets à vélo de façon plus sereine.
- > **Une balade exploratoire de la ville** a permis à des élus communaux de vivre durant plus d'une heure la réalité d'un cycliste quotidien. Plusieurs arrêts étaient prévus pour discuter d'aménagements concrets et de bonnes pratiques à reproduire. La balade didactique s'est terminée autour d'un verre afin de prolonger la discussion entre le groupe local et les élus.
- > **Une opération "couques"** était destinée à encourager l'usage du vélo pour les petits déplacements en offrant une couque dans les boulangeries pour les clients venus à vélo. Pour la deuxième édition de cette action conviviale, le GRACQ Andenne a doublé le nombre de boulangeries participantes. Le nombre de cyclistes a quant à lui triplé par rapport à l'année passée : près de 100 cyclistes ont ainsi pu déguster un croissant ou un petit pain au chocolat offert par le GRACQ et par la commune. ♦

M. RÖHL





La route industrielle d'Obourg enfin sécurisée

La N552 (ou route industrielle d'Obourg) est une 2 X 2 bandes où, sans surprise, les automobilistes circulent à vive allure. Pour les piétons et les cyclistes, un tronçon de cette route long de quelques centaines de mètres est le seul et unique moyen pour rejoindre Ville-sur-Haine ou le RAVeL quand on vient d'Obourg ou de Havré-Congo. Ne disposant d'aucun aménagement adapté aux modes actifs cette route était extrêmement dangereuse.

Cycliste quotidien et membre du GRACQ Mons, le commissaire Pierre Darquenne empruntait ce tronçon pour se rendre au travail. À diverses reprises, il avait prévenu les autorités de la dangerosité de la route industrielle d'Obourg, sans effet. La suite est tragique : le 3 juillet 2018, un automobiliste percute Pierre Darquenne à l'endroit même qu'il avait maintes fois signalé. Il décèdera de ses blessures.

La tristesse et les hommages laissent bientôt place à la colère et l'incompréhension. Interpelée quant à sa responsabilité sur ce drame, la commune de Mons se tourne vers la Région wallonne car la N552 est régionale. De leur côté, les associations cyclistes montoises (le GRACQ Mons et les Cyclistes gonflés à bloc) font pression en maintenant une présence médiatique autour de cet enjeu de mobilité.

Fin octobre 2018, le Service Public de Wallonie (SPW) communique les plans provisoires de sécurisation de la route industrielle, avec des délais annoncés initialement pour début 2019. Mais du retard s'annonce. Pire, le GRACQ Mons apprend en juin 2019 qu'aucune enveloppe budgétaire n'est encore prévue. Lorsqu'une commémoration en hommage à Pierre Darquenne a lieu un an après son accident, la situation sur le terrain est toujours aussi dangereuse.

Et l'attente se prolonge encore. Le GRACQ Mons interpelle et propose des solutions, mieux prises en considération par la nouvelle majorité de la Ville de Mons. On tente sans succès de faire réduire la vitesse de 90 à 50 km/h sur cette route régionale, mais sans diminuer le nombre de bandes de circulation c'est techniquement impossible. La Ville de Mons intervient alors auprès du nouveau Ministre wallon de la Mobilité qui demande à la Direction des routes de faire les travaux en urgence. Nous sommes en septembre 2019, plus d'un an après l'accident. Le dossier est attribué le mois suivant, mais en 2020, c'est cette fois la crise sanitaire qui reporte le chantier.

La sécurisation de la route industrielle est maintenant finie. On y trouve désormais une piste cyclable double sens de plus d'1,5 km ainsi que des aménagements pour les piétons. Quel est le coût de sa réalisation ? Au-delà des euros, il aura fallu dépenser une énergie militante considérable, il aura fallu que des citoyens se mobilisent, interpellent les élus, proposent, communiquent leur incompréhension aux médias, organisent des actions de terrain, réalisent des vidéos, informent sur les réseaux sociaux. Il aura fallu tout ça pour débloquer un système politique et institutionnel compliqué et trop aveuglé par une mobilité du tout-à-la-voiture. Et au-delà de tout ça, il aura fallu un mort. Un mort de trop. Certaines victoires sont résolument amères. ♦

G. DE MEYERE - L. TOUSSAINT

L'endroit où Pierre Darquenne a été tué (après la première phase des travaux de sécurisation). Une bande voiture a été supprimée et est désormais attribuée aux modes actifs.

Promenade de l'ancien chemin de fer : restrictions pour les cyclistes ?

On parle beaucoup des aménagements en faveur du vélo qui ont été mis en place suite à la crise sanitaire. Il existe malheureusement aussi des contre-exemples : c'est le cas de la promenade de l'ancien chemin de fer assurant la liaison entre Auderghem, Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert.

L'interdiction (pour des raisons sanitaires) aux cyclistes de la promenade de l'ancien chemin de fer durant le premier confinement, avait déjà suscité de vives réactions. Les autorités régionales ont ensuite rouvert l'itinéraire cyclo-piéton mais, face à une cohabitation parfois difficile entre usa-





gers, les communes ont exprimé leur souhait d'y faire interdire la circulation des vélos les week-ends et jours fériés.

La promenade de l'ancien chemin de fer fait pourtant partie du réseau vélo régional structurant et s'inscrit en outre dans la "promenade verte" cyclo-piétonne qui ceinture la région bruxelloise. Le tracé présente des avantages majeurs : direct, sans dénivelé, et complètement isolé du trafic automobile, il permet notamment d'éviter une série de carrefours dangereux dont certains sont répertoriés comme "zones à concentration d'accidents".

Durant la semaine, la promenade est essentiellement utilisée pour des déplacements utilitaires (domicile-travail, domicile-école). Durant le week-end, c'est davantage l'usage récréatif qui prime : on compte alors de nombreux cyclistes novices ou occasionnels, notamment des familles avec enfants ou des seniors. On imagine mal que l'accès à la promenade soit alors interdit à ce public, et que celui-ci soit renvoyé sur des voiries notoirement dangereuses.

Lors d'une réunion regroupant les acteurs concernés (y compris les associations d'usagers cyclistes et piétons), le GRACQ a réitéré son opposition à des restrictions d'accès, privilégiant la sensibilisation, la sécurisation des tracés alternatifs ainsi que la verbalisation des comportements dangereux. Une restriction qui n'est heureusement pas souhaitée par la Région (gestionnaire de la promenade) : on espère donc que les réponses apportées seront à même de calmer les tensions entre usagers rapportées par les communes..

F. CUIGNET



Bois de la Cambre

Son avenir est toujours incertain



© BEN FRANÇOIS

La fermeture du bois de la Cambre au trafic automobile durant le premier confinement avait permis aux familles de sortir de chez elles et de profiter en toute sécurité d'un parc à proximité. À plus long terme, la prolongation de cette mesure devait s'envisager après une phase de test de deux mois visant à en mesurer les incidences.

Avant que les résultats de cette phase de test ne soient analysés, le tribunal de première instance de Bruxelles ordonne le 12 novembre la réouverture de la boucle sud du parc au trafic automobile, donnant raison à la commune d'Uccle, fervent opposant au plan proposé.

Loin de décourager les partisans d'un bois sans voitures, ceux-ci se mobilisent alors en créant un collectif d'associations (Bruxel'Air, le GRACQ, Pro Velo, le BRAL, l'Arau, Greenpeace...) Sous le hashtag "*make the park for people again*", ils rappellent que le bois de la Cambre est avant tout un parc dont les allées devraient profiter aux familles et aux enfants qui souhaitent apprendre à rouler à vélo, en roller, bref, aux gens plutôt qu'aux voitures.

Si l'aspect mobilité et le clivage vélo-voiture sont le plus souvent repris par les journalistes couvrant le sujet, la présence de voitures au bois de la Cambre soulève pour de nombreuses associations du collectif des questions plus larges comme l'accès aux espaces verts et l'amélioration de la qualité de vie des habitants de la capitale. Des actions sont menées par le collectif pour sensibiliser les Bruxellois à l'opportunité de voir leur ville bénéficier d'un réel poumon vert, sûr et agréable pour tous. Une affaire suivie de près par les GRACQ Ixelles, Uccle et Bruxelles-Ville, actifs dans le collectif.



i Facebook et Instagram
@reclaimtheparkboisdelaacambre/



VéloMai, c'est le défi cycliste des institutions européennes qui, chaque année depuis 2016, a pour but de renforcer l'esprit d'équipe et la forme physique des travailleurs, tout en soutenant la pratique de la mobilité durable. Il s'inscrit dans la philosophie du Green Deal qui vise à faire de l'Europe le premier continent du monde à être climatiquement neutre d'ici 2050.

Reporté cette année en raison de la crise sanitaire, le défi s'est finalement déroulé du 1^{er} au 31 octobre. Au total, quelque 1 600 participants ont parcouru 250 000 km en réalisant 41 500 trajets.

Davantage qu'un simple compteur collectif

Différentes équipes de la Commission, dont fit@work avec le support des volontaires de l'EUCG (EU Cycling Group), ont mis au point un programme complet autour du VéloMai comprenant des formations sur la sécurité routière, des ateliers

de réparation de vélos, la possibilité d'achat d'un vélo électrique, ainsi qu'une conférence sur le vélo. Des prix ont également été remis.

Lancé à titre expérimental dans le cadre de l'Agence exécutive pour les moyennes et petites entreprises de la Commission Européenne (EASME) en 2016, VéloMai est devenu interinstitutionnel en 2017. La même année, VéloMai recevait de la Région de Bruxelles-Capitale un prix en tant qu'initiative d'entreprise exceptionnelle pour la promotion du vélo.

Entretien avec Oliver Kozak, président de l' EU Cycling Group

> VéloMai est-il populaire au sein des institutions européennes ?

Oui. Avec de nombreuses itérations au cours des années, nous avons trouvé un bon mélange pour le programme de la campagne, et nous avons réussi à impliquer beaucoup de collègues motivés. Tous les ateliers, les formations, les concours de photos... sont organisés parce que quelqu'un a eu une idée et était intéressé de la réaliser. Cet esprit de collaboration fait toute la différence.

Enfin, je pense que nous faisons par hasard la bonne chose au bon moment. Il semble que ces dernières années, beaucoup de gens s'intéressent au vélo et VéloMai est le coup de pouce dont nous avons besoin pour aller de l'avant.

> Quel est l'objectif de la campagne ?

L'accent est mis sur la fréquence et la régularité, moins sur les longues distances. C'est pourquoi les prix encouragent à faire souvent du vélo plutôt que de parcourir de nombreux kilomètres. En outre, la campagne vise à promouvoir l'utilisation du vélo pour se rendre au travail ou à l'école auprès de ceux qui ne font pas de vélo régulièrement.

> Comment la situation actuelle a-t-elle influencé la campagne ?

À cause du premier confinement, nous avons déplacé VéloMai au mois d'octobre (il est devenu "VéloMai en octobre"). Puis, suite au deuxième confinement, nous avons adapté le programme et encouragé les gens à faire du vélo pendant leur temps libre et à compter tous les types de déplacements, le travail, le shopping, les loisirs, le sport.

MARISA SANCHEZ BELLERIN
MEMBRE DU GRACQ ET D'EUCG



L'EU Cycling Group, c'est quoi ?

L'EU Cycling Group est composé d'employés des institutions de l'Union européenne. Son objectif est d'encourager l'utilisation quotidienne du vélo par l'ensemble du personnel des institutions de l'Union européenne, mais aussi de sensibiliser sur la qualité de l'air. Il travaille avec les autorités locales et d'autres organisations de cyclistes pour promouvoir un environnement plus favorable à l'utilisation du vélo. L'EU Cycling Group a joué un rôle clé dans pour faire de VéloMai un événement interinstitutionnel, et est toujours un partenaire majeur dans l'organisation de ce projet chaque année. Il soutient la promotion et l'organisation des programmes centraux et locaux. L'EU Cycling Group a fêté son 20^e anniversaire en 2016, et compte plus de 2 700 membres en 2020, un chiffre qui ne cesse d'augmenter.

<https://eucg.eu> – facebook.com/eucgeu/



Toujours plus de cyclistes en Flandre !

Tous les deux ans, le Fietsberaad sort son rapport Fiets-DNA, qui reprend les dernières statistiques vélo complétées par un grand sondage auprès de 2 000 Flamands. Verdict : depuis 2018, les déplacements à vélo ont encore progressé (de 15 % à 16 %). Si l'on y ajoute le 1/3 d'élèves qui ont déserté les transports en commun au profit du vélo à cause de la pandémie, la Flandre égale désormais le Danemark en matière de part modale.

Voici les données principales 2020 concernant la mobilité à vélo en Flandre :

- > 1 Flamand sur 2 fait du vélo hebdomadairement
- > 27 % des ménages possèdent un vélo électrique
- > 79 % des ménages possèdent un vélo de ville
- > 90 % de la population a accès à un vélo
- > chaque ménage possède en moyenne 2,8 vélos

- > 1 famille sur 10 avec enfants possède un vélo-cargo
- > plus de 80 % des gens connaissent le concept de rue cyclable
- > 9 % des Flamands utilisent une forme de vélo partagé (contre 2 % en 2018)

On pourrait donc penser que tout va très bien au nord du pays. Toutefois, malgré des investissements cyclables à la hausse (160 millions € en 2019), des motifs d'insatisfaction sérieux subsistent :

- > 72 personnes sont décédées sur les routes de Flandre à vélo en 2019
- > 44 % des pistes cyclables sont conformes aux guides d'aménagements
- > 6 Flamands sur 10 souhaitent davantage de place pour le vélo
- > 88 % des arrêts de bus/tram n'ont pas de parking sécurisé
- > 42 % des parents jugent les itinéraires domicile/école peu sûrs
- > 70 % estiment que les pistes existantes sont inadaptées aux speed-pedelecs

On le constate donc : plus on se déplace à vélo, plus les attentes sont grandes. En matière de sécurité routière, nos voisins plébiscitent les pistes cyclables séparées pour se sentir davantage protégés. Des pistes cyclables plus larges aussi, car il faut pouvoir se dépasser quand on est nombreux, voire parler avec la personne qui nous accompagne. Un point d'attention est également mis sur les feux de circulation, mieux réglés pour les flux cyclistes. Enfin, du stationnement vélo en suffisance, qualitatif et sécurisé.

L. GOFFINET



© HECTOR MARTINEZ

Fietsvriendelijk ? Natuurlijk !

Lancée en septembre, la campagne "*Fietsvriendelijk*" du Fietzersbond invitait chaque cycliste à adopter sur la route une attitude positive et courtoise afin de faciliter les déplacements de tous.

Développée sur la base de discussions entre membres du Fietzersbond et organisations partenaires, cette campagne s'est focalisée sur sept thèmes déclinés en visuels et petites vidéos : les dépassements sur les pistes cyclables (laisser suffisamment d'espace en dépassant un autre cycliste), le contact visuel avec les autres usagers, les gestes des bras (annoncer

ses intentions), l'attente courtoise (laisser le passage libre pour les cyclistes venant d'une autre direction aux intersections), le stationnement (ne pas obstruer le passage des piétons avec son vélo), la priorité aux piétons qui souhaitent traverser, le réglage des phares vers le sol (pour éclairer la piste sans aveugler les personnes venant en sens inverse).

Avec des rues chaque jour plus fréquentées par les cyclistes, nul doute qu'une campagne similaire sera bientôt nécessaire à Bruxelles et dans les grandes villes wallonnes. Peut-être l'est-elle déjà ?

F. CUIGNET



Les femmes à vélo, un indice de “cyclabilité”



Beaucoup de villes sont à la recherche d'indicateurs permettant de définir la “cyclabilité” de leur territoire. Nous entendons souvent parler du nombre de kilomètres de pistes cyclables, mais cette donnée est-elle pertinente ? Quels paramètres doivent être pris en compte : l'intensité du trafic automobile, les aménagements physiques, le relief, la culture... ?

Après avoir planché des années sur le sujet de la répartition des genres au sein de la population cycliste, le Dr Jan Garrad propose plutôt de se concentrer sur le calcul du pourcentage de femmes roulant à vélo.

Selon l'article “How to Get More Bicyclists on the Road. To boost urban bicycling, figure out what women want”^{1/} paru dans le Scientific American Magazine, il apparaît que les femmes tendent à privilégier des trajets plus longs mais plus sécurisés et plus calmes au détriment de trajets plus courts et potentiellement dangereux. Elles perçoivent généralement le risque de façon plus accrue que les hommes et ont par conséquent besoin d'infrastructures cyclables de meilleure qualité pour se mettre en selle. De plus, il faut que le réseau soit organisé de façon optimale de

manière à rejoindre efficacement les différents pôles utiles (domicile, travail, écoles, commerces...). Lorsqu'il y a plus de femmes que d'hommes à vélo, cela indiquerait donc que le réseau cyclable existant offre suffisamment de sécurité, de continuité, de cohérence et de confort.

Si aucune donnée de ce genre n'existe actuellement en Wallonie, les comptages effectués en Région bruxelloise par Pro Velo en 2010 révèlent que les femmes ne représentent globalement que 30 % des cyclistes utilitaires. Chez nos voisins, la proportion des femmes atteint 49 % en Allemagne et 55 % aux Pays-Bas.

A. WILLEMS

1/ “Comment mettre davantage de cyclistes en selle ? Pour doper le cyclisme urbain, trouvez ce que veulent les femmes”.

Les automobilistes s'écartent plus des vélos avec enfants

Une étude menée par la VUB montre que les véhicules laissent une plus grande distance entre eux et le vélo qu'ils dépassent quand celui-ci transporte un enfant. Un effet particulièrement marqué à l'heure de pointe du matin. Les chercheurs de la VUB ont mesuré les distances latérales moyennes de dépassement sur un même parcours effectué 19 fois à Bruxelles dans trois configurations différentes :

- > cycliste sans enfant sur le vélo : 1,17 m ;
- > cycliste avec un enfant dans une remorque : 1,28 m ;
- > cycliste avec un enfant sur siège arrière : 1,30 m.

La présence d'un enfant augmente donc la distance de dépassement du cycliste par les véhicules motorisés. Cet effet est particulièrement marqué à l'heure de

pointe du matin, où le cycliste seul a été dépassé à seulement 97 cm en moyenne. Le type d'infrastructure cyclable, c'est-à-dire une piste cyclable marquée ou suggérée n'a pas d'effet tangible sur les dépassements observés dans cette étude.

Du côté des dépassements les plus dangereux, ceux inférieurs à un mètre et illégaux en Belgique, ils constituent 25 % des dépassements observés ici. Ils sont plus fréquents quand un vélo ne transporte aucun enfant (35,3 %) que dans le cas contraire (21,8 %).

Ces derniers résultats inquiètent les chercheurs, qui plaident pour un effort plus important de sensibilisation des conducteurs et un contrôle policier accru. Certaines polices y parviennent à l'étranger, ce ne devrait donc pas être impossible en Belgique. Les chercheurs de la VUB sug-

gèrent aussi de tester prochainement si l'équipement seul (remorque ou siège) sans enfant dedans produirait les mêmes effets que ceux observés ici.

L. GOFFINET



SOURCE : “The impact of a child bike seat and trailer on the objective overtaking behaviour of motorized vehicles passing cyclists”, Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 75, November 2020, pp. 55-65.



Transport de vélos dans les autocars français



En France, la loi oblige désormais les autobus qui transportent des voyageurs sur des lignes régulières, en dehors des services urbains, à embarquer cinq vélos (non démontés). Les exploitants installent donc des dispositifs pour s'y conformer. Principalement à l'arrière des véhicules mais, pour certaines compagnies, dans le véhicule lui-même.

On commence ainsi à voir chez nos voisins français des bus dotés de remorques, de porte-vélos à l'arrière, voire d'emplacements vélo à l'intérieur.

En Normandie, une ligne du réseau de bus Seine-Eure est dotée depuis 2019 de racks à vélos. À l'arrivée du bus, un bouton d'appel à l'extérieur permet de signaler au chauffeur que l'on veut installer son vélo. On place son vélo dans le rack, le chauffeur verrouille le système et on peut mon-

ter dans le bus. Durant le voyage, un système de vidéosurveillance permet de s'assurer que les vélos sont toujours là.

Depuis cet été, deux lignes de la Métropole Aix-Marseille-Provence permettent l'embarquement de vélos à l'intérieur du bus, pour répondre à deux types de besoins essentiellement :

- > la desserte de zones d'activités économiques péri-urbaines difficiles d'accès à vélo ;
- > le développement du vélo-tourisme lié à la ViaRhôna.

Dans tous les cas, ces services de transport de vélos sont gratuits. Ils ont par contre un coût d'installation pour les autorités organisatrices du transport. Ces expériences pilotes vont donc permettre de déterminer les solutions optimales, à un coût raisonnable, reproductibles et généralisables ailleurs.

L. GOFFINET

Paseo de la Castellana à Madrid : voitures – 10 bandes, vélos – zéro

À Madrid comme ailleurs, le confinement et l'absence de voitures dans les rues ont permis à de nombreux citoyens d'enfourcher leur vélo et de rêver à un autre avenir pour leur ville. Pourtant, la situation des cyclistes dans la capitale espagnole n'est pas enviable.

Axe noir de la ville, la "Castellana" totalise dix bandes de circulation et traverse la ville du nord au sud. Dix bandes, réservées aux voitures, sur lesquelles les personnes se déplaçant à vélo risquent leur vie à chaque trajet.

Un aménagement cyclable avait bien été promis il y a un an par la majorité élue, mais rien ne se profile à l'horizon. L'inquiétude des associations cyclistes de voir cette réalisation passer à la trappe est légitime : ils se souviennent qu'une autre promesse faite durant le confinement – celle d'installer des aménagements provisoires "sûrs, connectés et protégés" – n'avait été que très partiellement tenue.

Mi-novembre, l'association cycliste Pedalibre et la plateforme Carril Bici Castellana organisent une "bicifestacion" (manifestation à vélo pour réclamer une piste cyclable sur le "Paseo de la Castellana").



© ENRIQUE DANS

Plus de 1 000 personnes de tous âges participent à l'action et maintiennent une pression sur ce dossier.

G. DE MEYERE

SOURCE : www.elpais.com



Espaces partagés Comment bien cohabiter ?

Qu'il s'agisse de zones accessibles au cycliste ou de cheminements obligatoires, les espaces partagés sont des endroits où doivent cohabiter deux logiques de déplacement. Certains cyclistes déplorent de devoir y réduire leur vitesse au point parfois de mettre pied à terre, tandis que certains piétons regrettent de ne pas y bénéficier d'un sentiment de sécurité suffisant.

Les espaces partagés sont de natures diverses. Il peut s'agir de garantir l'accessibilité à vélo de zones à vocation essentiellement piétonne (rue commerçante, place, parc ou zone verte...). Dans d'autres cas, cette cohabitation résulte de la volonté d'assurer la sécurité du cycliste vis-à-vis du trafic motorisé. Contraintes réelles ou absence de volonté politique de mieux faire, le cycliste atterrit régulièrement sur une infrastructure en trottoir.

Cette absence d'espace propre peut être mal vécue, a fortiori quand les largeurs ne sont pas adaptées. Le cycliste, forcé de ralentir, y perd en efficacité de déplacement. Le piéton doit quant à lui faire preuve d'une certaine vigilance, et le sentiment d'insécurité qu'il peut éprouver est bien souvent exacerbé par le fait de se sentir dépossédé d'un espace qui lui est traditionnellement dévolu. On peut difficilement lui donner tort, d'autant plus si l'on considère la qualité parfois médiocre des trottoirs : trop étroits, mal entretenus, occupés du stationnement gênant (tous véhicules confondus), voire parfois simplement inexistantes.



Deux modes semblables, mais pas en tous points

Piétons et cyclistes ont des points communs : la marche comme le vélo sont des modes de déplacement efficaces, économiques, bons pour l'environnement et pour la santé.

Bons pour l'économie aussi, comme le rappelle Boris Nasdrovsky, directeur de l'asbl Tous à Pied¹, qui vise à mettre la marche et le piéton au point de départ de toute réflexion de mobilité : *“favoriser la marche est aussi un investissement rentable pour une commune. Comme le montre une enquête publiée en 2019², chaque kilomètre parcouru par une voiture entraîne un coût externe de 0,11 €, tandis que le vélo et la marche rapportent respectivement 0,18 € et 0,37 € par kilomètre”*.

Le problème de cohabitation s'axe en fait sur deux points majeurs : le **différentiel de vitesse**, mais aussi la **dynamique de circulation**. Alors que le cycliste se déplace de façon linéaire, guidé par l'efficacité de son trajet, le piéton se déplace généralement de façon plus intuitive. À pied, il est plus facile de changer sa trajectoire en fonction de son humeur ou de son envie : un bel objet dans une vitrine, un oubli (“zut ! mon masque !”), un lacet défilé, un ami sur le trottoir d'en face, un bus que l'on va rater... sont autant de circonstances susceptibles de modifier la trajectoire ou la vitesse du piéton de façon imprévisible pour le cycliste.

Cette différence de mobilité peut entraîner des accrocs dans la fluidité de la circulation. Si les accidents sont relativement peu fréquents et rarement graves, la multiplication des conflits entraîne un ressentiment, principalement de la part des piétons, plus vulnérables, qui ressentent davantage le danger.

En Wallonie, l'exemple des RAVeLs est éloquent : ces voies réservées aux modes actifs sont empruntées tant par les piétons

Fou du guidon

La masse d'un cycliste sur sa monture est sans comparaison avec celle d'un automobiliste dans sa voiture. À vitesse égale, les conséquences d'un accident sont donc nettement moindres lors d'une collision avec un vélo. Malheureusement, certains accidents dramatiques surviennent quelquefois.

En 2017 à Londres, un cycliste a tué une passante traversant un passage pour piétons en la percutant à 30 km/h. Le jeune homme conduisait de façon sauvage un “fixie”, un vélo à pignon fixe et dépourvu de freins (on freine en bloquant le pédalier). Cet accident dû à un comportement irresponsable sur la route et l'usage d'un vélo non-règlementaire lui a valu une peine de 18 mois de prison. Même si, sur la route, les accidents mortels incombent dans la quasi-totalité des cas aux automobilistes, un seul accident mortel avec un vélo rappelle aux piétons que le danger ne vient pas uniquement des voitures. Largement relayée par les médias, cette info a contribué à alimenter le ressentiment de certains piétons à l'égard des cyclistes. Pire, les fervents défenseurs de l'automobile, peu soucieux des statistiques d'accidents, y ont trouvé un contre-exemple facile à brandir à chaque fois que la dangerosité de la voiture est pointée du doigt.

que par les cyclistes, et tant pour les déplacements “utiles” (trajet domicile-travail par exemple) que pour les déplacements récréatifs. Au différentiel de vitesse s'ajoutent donc des dynamiques de circulation différentes, ce qui peut entraîner des conflits, comme à Liège par exemple, où le RAVeL urbain est particulièrement encombré.

À Bruxelles, la volonté de certains de restreindre l'accès pour les cyclistes à la promenade de l'ancien chemin de fer à Auderghem (lire article p.9) relève de la même idée d'une cohabitation impossible entre cyclistes et marcheurs. Une erreur d'appréciation majeure en décalage complet avec les enjeux de mobilité actuels et la demande des Belges de pouvoir bénéficier d'alternatives durables aux déplacements en voiture individuelle.

Agir sur l'infrastructure

La qualité de l'infrastructure proposée aux piétons et aux cyclistes est un facteur déterminant pour une bonne cohabitation entre les différents modes. De nombreuses solutions sont envisagées pour “séparer” la circulation piétonne et cyclistes sur ces espaces partagés : bandes de couleurs différentes pour suggérer la place de chacun, petite bordure continue délimitant la zone piétonne de la zone

cycliste... Si chacune a ses avantages, aucune ne fait de miracle quand les flux sont trop importants.

Selon un rapport de Pro Velo Suisse de 2007, *“une cohabitation piétons-cyclistes n'est judicieuse que lorsque les largeurs des surfaces et la densité d'utilisateurs n'entraînent pas un nombre excessif d'interactions (évitements, arrêts) entre piétons et cyclistes”*. Pour cela, il ne s'agit pas uniquement de constater le flux, mais bien de le prévoir. Un aménagement neuf peut vite devenir insuffisant pour supporter la circulation des piétons et des cyclistes, d'autant que, rendue plus attractive, l'infrastructure produira souvent un effet d'aspiration et augmentera sa fréquentation.

La Rue de la Loi à Bruxelles est un exemple parmi d'autres : alors que l'Observatoire du vélo comptait 15 cyclistes à l'heure de pointe sur cet axe en 1997, ce nombre avait grimpé à 129 en 2003, juste après la création de pistes cyclables. Le nombre sans cesse croissant de cyclistes a tôt fait de rendre la piste trop étroite. Jouxant un trottoir trop étroit également, la cohabitation piétons-cyclistes y était difficile. La suppression en mai 2020 d'une bande de trafic au profit d'une piste cyclable permet désormais de séparer complètement le flux piéton du flux cycliste d'un côté de la rue... et d'éviter ainsi les conflits qu'il n'était pas rare d'observer

1/ www.tousapied.be

2/ The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union, Stefan Gössling, Andy Choi, Kaely Dekker, Daël Metzler, in Ecological Economics vol 158, pp 65-74, 2019



Trottoir partagé, à Braine-l'Alleud.

entre les utilisateurs de l'ancien trottoir cyclo-piéton.

Mais toucher à l'espace jusqu'alors dévolu aux voitures pour créer une infrastructure de qualité suscite trop souvent de la frilosité de la part des élus. Le GRACQ de Braine-l'Alleud connaît bien ce problème. En 2016, il avait remis un dossier basé sur une compilation de 10 études internationales aux autorités communales afin d'offrir aux Brainois des infrastructures de qualité. *“Comme ce dossier n'allait pas dans le sens espéré par l'Échevin, il s'est braqué et a ignoré toutes nos recommandations”* se souviennent René de Creme et Alain Luyckx, responsables du groupe local. *“Ce n'est que depuis 2019 que les*

nouveaux aménagements sont réalisés avec un peu plus de soin [...] Mais les vestiges du passé sont encore là, et le problème de conflit piétons/cyclistes dans les zones très fréquentées est toujours né par la Commune en dépit des nombreuses plaintes.”

“Sans ces aménagements inconfortables, le cycliste disposait d'une partie de la chaussée” ajoutent-ils, “et le piéton avait toute la largeur du trottoir à lui. Avec un trottoir partagé, la chaussée est interdite aux vélos et les piétons n'ont plus qu'un demi-trottoir. Par contre, les automobilistes ont toute la chaussée rien que pour eux. Qui donc y gagne ? Est-ce donner plus de “place” aux modes actifs ?”



La peur : une question de sensibilité

La peur est l'expression d'un réflexe de survie ancestral mais elle reste une émotion très personnelle : face à une même situation, un individu peut prendre peur et pas un autre. S'agissant d'une émotion instinctive et donc peu contrôlable, il convient de ne pas de juger l'autre ni de décider s'il avait raison ou non d'avoir peur, mais bien de faire preuve d'empathie et de considérer cette émotion ressentie par l'autre à ce moment. Lorsque nous ressentons cette peur face à une voiture qui freine tard ou qui nous dépasse de trop près, entendre l'automobiliste nous dire *“il ne fallait pas avoir peur, je n'allais pas vous écraser”* ne nous reconforte pas. La situation est la même entre piétons et cyclistes.

Agir sur le comportement des usagers

Rouler à vélo, c'est un peu plus que maîtriser son équilibre sur deux roues. C'est aussi comprendre le trafic environnant et savoir s'y adapter. Le GRACQ plaide pour cela pour des formations vélo dès l'école, qui permettraient d'apprendre à tenir sur un vélo mais surtout de rouler dans le trafic. Savoir où rouler et comment se comporter en présence d'autres usagers est une clé fondamentale pour une cohabitation réussie.

La grande majorité des conflits entre usagers répond au principe “surprise-peur-colère”, chaque émotion provoquant la suivante, comme dans un jeu de dominos. Supprimez la surprise, vous annihilez aussi la peur, et donc la colère qui crée le conflit. Une règle d'or à adopter par tous les cyclistes est donc de se signaler et de maintenir une conduite prévisible (linéaire, compréhensible pour le piéton). D'autres réflexes sont importants, comme réduire sa vitesse et dépasser “large”, ce qui permet de mieux réagir à un éventuel changement de trajectoire du piéton.

On pourrait penser que les pays possédant une culture du vélo plus développée que la nôtre sont à l'abri de ce genre de conflits. La situation chez nos voisins Hollandais nous montre que ce n'est pas forcément le cas. À Amsterdam où 36 % des trajets sont effectués à vélo, la pression cycliste et la saturation par endroits d'infrastructures pourtant mieux conçues qu'ici semble avoir un effet négatif sur le comportement de certains cyclistes. Pour y répondre, les autorités n'hésitent pas à interdire l'accès de certaines zones piétonnes au vélo (en proposant toutefois du parking vélo souterrain en conséquence) et à renforcer les contrôles policiers.³

Chez *Tous à Pied*, on est conscients de l'importance de l'aménagement et on n'exclut pas la verbalisation comme un moyen supplémentaire auquel recourir en ultime recours, mais on s'accorde aussi sur le fait qu'il faille actuellement aller vers des cam-

3/ Easing tension between dutch cyclists and walkers, in www.bloomberg.com, 2019.



pagines de sensibilisation et vers des formations car *“les piétons et les cyclistes ne connaissent pas toujours les règles juridiques en vigueur pour les espaces où ils peuvent se côtoyer.”*

Une clé essentielle serait donc la courtoisie entre usagers. Elle seule peut palier, partiellement du moins, les infrastructures imparfaites et les espaces mal délimités. Afin de rappeler cette règle essentielle de vivre ensemble, des campagnes sont parfois mises sur pied. En 2015, la ville de Namur menait une campagne *“La rue, ça se partage”* via divers moyens : diffusion de capsules vidéo, distribution de flyers, marquages au sol, panneaux verticaux additionnels aux entrées de chemins réservés... Une campagne pour laquelle la Ville a pu compter sur la participation du GRACQ Namur. S'adressant à tous les usagers de la route, celle-ci portait également sur les relations piétons-cyclistes. Certains acteurs de la mobilité comme l'AWSR (Agence Wallonne de la Sécurité Routière) ou Bruxelles Mobilité mènent également des campagnes de ce genre, mais les campagnes s'adressant à la cohabitation piétons-cyclistes sont plus rares. Plus récemment, le Fietserbond menait sa campagne *“Fietsvriendelijk”* (lire article p.11). Ciblée essentiellement sur les relations inter-cyclistes, elle accordait également une attention particulière aux relations que ces derniers entretiennent avec les piétons.

Selon Boris Navrovski, *ces campagnes doivent être faites de manière régulière afin que le message passe, via des dépliants, sur le terrain, en vidéos...”. “Il faut informer chaque usager au respect de l'autre. Rappeler que nous partageons un même espace public. [...] Les accidents semblent en effet rares mais ce n'est pas pour autant que le sentiment de sécurité doit être négligé. Des piétons qui se déplacent dans l'espace public doivent pouvoir le faire sans peur. Tout comme le cycliste n'aime pas de se sentir frôlé par l'automobiliste, le piéton n'aime pas se sentir frôlé par d'autres usagers de l'espace public”*. Effectivement, sur les espaces partagés, piétons et cyclistes ne vivent pas les conflits de la même manière. *“Au contraire des piétons, les cyclistes ne perçoivent pas les interactions comme problématiques : pour eux, elles sont iné-*

vitables, et une attention réciproque peut permettre de les gérer facilement” rappelle le rapport de Pro Velo. *“[...] étant habitués à devoir être constamment attentifs dans le trafic, ils sont mieux préparés que les piétons à gérer les situations de conflit.”*

Pour le GRACQ, une bonne cohabitation entre tous les usagers est essentielle, et l'ensemble de son action va dans ce sens : son expertise est mise au service des élus au moment d'envisager de nouvelles infrastructures et permet, quand elle est entendue, d'éviter de nombreux écueils ; les formations VéloTrafic permettent aux participants de mieux connaître leurs droits et leurs devoirs sur la voirie ; des formations sont proposées pour mieux comprendre et déjouer les phénomènes d'agressivité sur la route ; des dossiers et articles sont également régulièrement publiés pour rappeler les règles essentielles de courtoisie et pour savoir comment réagir lors de conflits entre usagers... un travail de longue haleine qui sera poursuivi tout au long de l'année qui vient.

G. DE MEYERE



“Idéalement en agglomération, la largeur minimale d'une voirie partagée ne devrait jamais être inférieure à 3 mètres (plus si la fréquentation est élevée), ce qui est rarement le cas.”

SPW, CèMaphore n°152, août 2020

www.gracq.org/cyclistes-pietons-pour-une-bonne-cohabitation



Matériel

Un coup d'œil dans le rétro...

En hiver, avec son écharpe, son bonnet ou son casque, pas facile de regarder derrière soi. Lors d'une averse, un mouvement de tête et on se retrouve la tête dans le capuchon pas bien serré. Alors... un coup d'œil dans le rétroviseur permet de voir derrière soi d'où vient le danger derrière soi. Accessoire non obligatoire, il peut être sécurisant voire indispensable pour certains.

Un investissement assez bon marché qui se conjugue sous bien des formes et n'alourdit pas le vélo.

Sur mon premier vélo, avec mon argent de poche, je m'étais payé un rétroviseur : un beau miroir au bout d'une branche fixé au guidon. Le modèle existe toujours. Pratique pour un vélo de ville, il donne une bonne visibilité mais est un peu encombrant. Des variantes permettent d'éviter l'inconvénient.



- 1 Le rétro fixé à la fourche de vélo évite l'encombrement du guidon et est plus discret.
- 2 En prolongement du guidon, il se fixe au bout du cintre. Différents modèles s'adaptent à chaque sorte de guidon.
- 3 Le rétroviseur pour casque se fixe avec des sangles ou des velcros sur les différents types de casques.
- 4 Enfin, il y a celui qui s'attache au poignet avec un velcro en position verticale ou horizontale.

Conseils d'achat

Choisir le bon modèle dépend de votre vélo et de son usage. Des éléments à prendre compte :

- > vérifier la compatibilité des fixations du rétroviseur avec votre de vélo (diamètre des tubes) ;
- > miroir plat ou convexe ne donne pas la même visibilité : le second donne une vue plus panoramique mais plus déformée ;
- > un système repliable peut être pratique.

Le prix

On trouve tous les modèles dans une fourchette allant de 10 à 25 €. Et même, moins chers en cherchant un peu.

De l'argent à dépenser ? Le rétroviseur "caméra" connecté au smartphone, existe. J'en ai vu à 150 €.

M. DECHAMPS

SOURCES : www.lecyclo.com / www.citycyle.com



© YVES DE BONTE

Mettre des pneus hiver ?

“ u'il pleuve, qu'il neige, je prendrai mon vélo”

Q

Première solution : rouler prudemment avec vos pneus habituels en suivant les bons conseils du GRACQ (www.gracq.org/conseils-pour-rouler-en-hiver). Les pneus "VTT" permettent d'y aller un peu plus franchement.

Pour la neige et les basses températures, il existe des pneus constitués d'un caoutchouc plus souple sous les 7° (s'usant plus par beau temps). Leur profil est adapté.

- > Les pneus hiver, utiles pour un usage courant, comportent soit des rainures, soit des blocs de gomme formant des crampons. Ils offrent une meilleure adhérence, un meilleur "grip" sous la pluie et la neige, moins sur le verglas. Comptez 50 € pièce pour les "rainurés", la moitié pour les seconds.
- > Les pneus à clous : comme pour les voitures, ils sont destinés aux situations plus extrêmes : neige durcie et surfaces verglacées. Utilisables hors neige mais avec un bruit gênant. Le prix : environ 50 € également.

M. DECHAMPS



À vous de jouer

Bonne santé (bonne vie associative) !



Que faisons-nous à l'aube de chaque année nouvelle ? Nous nous souhaitons d'être en bonne santé ! Puisque celle-ci est meilleure lorsqu'on s'engage sur le plan associatif, pourquoi en priver nos proches ?

Selon une étude récente à grande échelle menée par la Mutualité Chrétienne en collaboration avec la faculté de psychologie de l'UCLouvain, un lien existe entre l'engagement social et la santé. En analysant les réponses de plus de 7 000 personnes participant à l'enquête, il est apparu que *"la non-participation à la vie associative est liée négativement à la façon dont on évalue sa propre santé"*.

À l'heure du bilan d'une année 2020 particulièrement éprouvante et à l'heure des bonnes résolutions pour 2021, pourquoi ne pas parler autour de vous de l'effet bénéfique que peut avoir un engagement associatif sur la santé ? Si la mobilité alternative fait partie de leurs préoccupations, proposez à vos ami-e-s et connaissances de franchir le pas et d'adhérer au mouvement cycliste.

4 clés pour les amener à franchir le pas

- 1** Rappelez qu'on se sent mieux lorsqu'on agit sur le monde.
- 2** Rappelez qu'il n'y a pas d'investissement "trop petit pour être utile". On s'engage au gré de son caractère, de son envie, et en fonction de son budget et de ses disponibilités. C'est la richesse de cette diversité qui fait la différence, et c'est le nombre qui fait la force.
- 3** N'essayez pas de convaincre à tout prix : cela risque de braquer votre ami-e. Parlez plutôt de votre propre expérience en tant que membre et du positif que vous en retirez : donner envie est un excellent moteur de persuasion.
- 4** À celles et ceux qui hésitent, proposez un petit pas facile et sans engagement (être membre sympathisant ne coûte rien) et au besoin, montrez-leur comment faire via notre site.

Celles et ceux qui font la beauté et la force du GRACQ ?

Les membres sympathisants ; les membres cotisants ; celles et ceux qui font un don ; qui s'investissent activement dans un des nombreux groupes existant en rejoignant la dynamique existante ; les "pionniers" qui créent un nouveau groupe ou point de contact ; celles et ceux qui proposent leurs compétences au service de l'association ; les "followers" qui suivent et aiment nos pages Facebook et Twitter et nos publications... Merci à toutes et tous !

i www.gracq.org/rejoignez-nous
ou par mail : info@gracq.org

La tribu cycliste

Les adversaires du vélo voudraient coller à tous les cyclistes la même étiquette. Nous savons que la réalité est bien plus nuancée, plus riche... et souvent plus drôle ! "La tribu cycliste" vous propose des portraits amusants de passionnés du vélo. Second degré et autodérision nécessaires. Vous reconnaitrez-vous dans un de ces profils ?



Le sportif

Allure sportive, il chevauche un vélo modèle course mais pas forcément récent. Un bon vieux "Peugeot" minimaliste, ni garde-boue, ni phare ... On s'allège. Sac à dos collé à la colonne vertébrale, il a accroché une mini lampe rouge clignotante qu'on distingue à peine à 10 mètres... quand il pense à la recharger. Désinvolte, il est pressé. Il se faufile dans le trafic au milieu des voitures. Sans la moindre hésitation, il prend sa priorité. Les feux rouges sont pour lui de jolies garnitures destinées uniquement aux automobilistes et aux piétons. Rue de la Loi, à Bruxelles, il enrage sur ses congénères cyclistes qui n'avancent pas. Il n'hésite pas à descendre sur la chaussée entre les voitures. Pour lui, l'ennemi, c'est le piéton, c'est le cycliste du dimanche... trop lents. Les voitures : des obstacles sympathiques placés sur sa route pour qu'ils puissent s'amuser à serpenter et qu'il peut narguer à son aise en dépassant. Il râle quand il a mis 14 minutes et 13 secondes pour aller au boulot alors que son temps normal est de 13 minutes 52... Tout ça à cause de ces....



Le chef d'entreprise

C'est dans l'air du temps, il faut s'y mettre et abandonner sa voiture. Éternel costume trois pièces, il s'est acheté le dernier modèle de vélo pliant (électrique) pour venir au travail sans défraîchir sa tenue. Il roule droit comme un "i", l'attaché-case fixé à l'avant du vélo. Arrivé au travail, il pose son vélo bien en évidence sur son emplacement de parking réservé à côté de l'ascenseur : le CEO est venu en vélo ! On le félicite, on le questionne. Il répond distraitemment et modestement que c'est sa contribution à l'effort climatique. Il conseille d'ailleurs vivement à ses employés... pardon à ses collaborateurs de l'imiter : "cela fait un bien fou et cela permet de décompresser". Il suggère à son DRH de faire une étude prospective pour promouvoir le vélo dans l'entreprise. Sa seule inquiétude : qu'on le surprenne sortant du garage loué dans une rue discrète à 500 mètres du bureau. Il y gare chaque matin sa BMW avant de sortir son vélo pliant du coffre pour arriver au boulot.



Le prudentissime

Tout est dans l'équipement. Le vélo : pneu à bandes réfléchissantes, catadioptriques sur les rayons, les pédales ..., phares avant et arrière en état de marche. Du jaune fluo avec bandes réfléchissantes sur les gants, les surchaussures. La veste orange avec par dessus un gilet jaune. Il a acheté sur Amazon le casque "Lumo Kickstart" avec 10 LED blanches à l'avant, 16 LED rouges à l'arrière et 11 LED orange pour chaque clignotant. Il a complété avec un indicateur de freinage : 16 LED rouge vif à l'arrière. Un vrai sapin de Noël. Il est évidemment scrupuleux sur la route, ne brûle jamais un feu rouge même avec un signal B22 (tourne-à-droite) et emprunte avec beaucoup de prudence les rues à sens unique limité. L'autre jour, il est resté pendant 12 minutes à l'entrée du rond-point Montgomery à Bruxelles avant de s'engager. Son meilleur temps de trajet pour faire les 2,7 km qui le conduisent à son travail : 57 minutes... C'était un dimanche sans voiture.



La branchée

Elle fixe son smartphone sur son guidon. Elle met en route le guidage GPS qui lui indiquera l'itinéraire qu'elle fait chaque jour depuis 15 ans... On ne sait jamais qu'il y aurait des travaux : la technologie ne manquera pas de lui communiquer un itinéraire bis.





Elle porte son casque X1 "écouteur-incorporé-communication-Bluetooth" qui lui permet d'écouter sa musique tout en pédalant. Après quelques coups de pédale, elle cherche compulsivement dans sa playlist son morceau préféré. Elle jette distraitement un regard sur le carrefour, consulte son Smartphone et commence à tapoter la réponse au dernier message... Un appel téléphonique... automatiquement la communication se fait. Elle communique de vive voix, lâchant son guidon, avec une gestuelle explicite oubliant totalement qu'elle est au milieu du trafic. Un vrai danger public. Elle coupe carrément la trajectoire d'un autre cycliste, emprunte le trottoir plutôt que la piste cyclable et renverse presque un piéton.

Elle ne comprend pas pourquoi ces gens gesticulent et vocifèrent autour d'elle puisqu'elle n'entend rien. Si tout le monde avait un casque Bluetooth, se dit-elle, on pourrait au moins se parler.



La militante bienveillante

Elle circule dans le trafic avec aisance parce qu'elle ne se déplace qu'en vélo.

Sur son cadre, la petite plaque "encore une voiture de moins", sur le dos, un gilet fluo avec un sigle maximum 30 km/h. Elle n'hésite pas à frapper à la vitre des automobilistes pour leur expliquer qu'ils empiètent sur l'espace cyclable, explique à ses coreligionnaires où ils doivent se mettre aux feux rouges, fait gentiment remarquer à une autre qu'elle devrait mettre un phare plus puissant...

"Moi, je n'ai pas besoin de voiture : je fais tout en vélo", affirme-t-elle à chaque dîner de famille avec un mépris à peine dissimulé pour son beaufrère qui a "encore" une voiture (une diesel en plus !).

Même les piétons n'échappent pas à sa vigilance, eux qui empruntent parfois NOTRE piste cyclable (bien trop étroite et même pas déneigée "on voit où sont les priorités des services publics !") : elle les dépasse en criant poliment "C'est une piste cyclable, monsieur !".

Quand elle part en vacances, elle empruntera quand même très discrètement la voiture de maman mais ça, ça ne compte pas. C'est juste pour aller à l'aéroport prendre un vol Ryanair.



Le coup d'un jour

"Ça y est, c'est décidé, je reprends le vélo !" Elle plonge dans la cave de l'immeuble.

Son vieux Flandria rouge reçu de marraine pour ses 15 ans l'attend. Fièvre de son premier vélo à dérailleur, elle avait parcouru avec, le trajet jusqu'au collège jusqu'à la première année à l'unif. Puis le vélo l'a accompagnée, passivement, comme une relique, de déménagements en déménagements. Les pneus sont plats, la poussière le recouvre mais un coup de pompe et de chiffon règle tout ça.

À 8 heures, elle dévale euphorique les deux premiers kilomètres vers la vallée. Oufti, les freins, c'est pas ça, il faudra se méfier. Elle passe le pont et remonte de l'autre côté. C'est quoi ce bruit ? La chaîne couine un peu, oui, bon en forçant un peu. Il y a aussi ce garde-boue qui frotte le pneu. Elle arrive au boulot, en haut de la côte, suant.

La journée efface les traces des efforts, elle repart le soir : ciel nuageux. La descente, tout va bien. Si ce n'est ce frottement... Sur le pont, une averse... et... le garde-boue a eu raison du pneu craquelé. Elle déjante. La voilà, sous la pluie, poussant son vieux bac, roue déjantée dont

elle doit soulever la roue arrière. Elle arrive trempée. Finalement, son vélo rouge était bien à la cave. Il faudra penser à le réparer... Un de ces jours.



Les super parents

Elle : "Bravo Lucie, reste derrière Rodolphe. Ne le bouscule pas, il doit démarrer à son rythme".

"OK, Rodolphe, reste bien au milieu de la chaussée, ne t'occupe pas des voitures qui klaxonnent derrière, elles attendront". Trônant sur son vélo cargo où sont alignés deux cartables, trois anoraks, les jumeaux, les sacs de gym et son ordinateur, elle dirige sa tribu vers l'école. Le casque fixé sur le crâne, elle guide de main de maître ses deux apprentis cyclistes.

"Quelle bonne idée j'ai eue de vous conduire à vélo ! Ce n'est pas si difficile que ça. De quoi il se plaint mon Philou ? Il suffit de savoir s'imposer. De toute façon, la plupart du temps, c'est moi qui vous y mène à l'école".

Lui : "À droite, Rodolphe... À droite..."

"Lucie, attends au rond-point ! Attends... Rodolphe ne suit pas."

Trônant sur son vélo cargo où s'empilent pêle-mêle deux cartables, trois anoraks, les jumeaux, les sacs de gym et son ordinateur, il dirige sa tribu vers l'école en se faufilant entre les voitures. Le casque accroché au guidon, il regarde dans tous les sens pour garder un œil sur ses deux apprentis cyclistes, Lucie et Rodolphe : la première file loin devant, l'autre se traîne derrière en zig-zaguant.

"C'est bien une idée de votre mère... vous conduire les enfants en vélo pour ne pas polluer la zone scolaire. On voit bien que, la plupart du temps, c'est moi qui vous y mène à l'école".

TEXTES : M. DECHAMPS

ILLU : G. DE MEYERE



Prendre soin de soi



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

En 2020, formez-vous avec le GRACQ

Notre programme de formation s'adapte à vos besoins.
Plusieurs cycles de formations seront bientôt disponibles :



⇒ ANIMATION

- > Base de données
- > Groupe efficace et agréable – intelligence collective
- > Gérer son blog du GRACQ
- > Lancer son groupe local



⇒ MILITANCE

- > Désobéissance civile
- > Je représente le GRACQ



⇒ AMÉNAGEMENTS

- > Aménagement cyclable, visite de terrain à Namur



⇒ MONITEUR EN VÉLO TRAFIC

- > Brevet européen de premiers secours (BEPS)



⇒ VÉLO TRAFIC

formation@gracq.org



En roue libre, le Festival du voyage à vélo

Les 5, 6 & 7 mars 2021, venez faire des découvertes et des rencontres, rêver et préparer vos prochains voyages à vélo ! Après une troisième édition malheureusement annulée, En roue libre sera de retour au printemps 2021 pour une édition qu'on espère encore plus foisonnante et joyeuse ! Projections de films, ateliers, témoignages, stands... le festival offrira de quoi vous donner l'envie irrésistible d'enfourcher votre vélo pour partir à l'aventure, mais aussi vous guider sur le chemin d'une nouvelle façon d'aborder le voyage.

www.enrouelibre.be

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

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ FAITES UN DON !

- > En ligne, sur www.gracq.org/don
- > Ou par virement bancaire sur le compte
BE65 5230 4042 2096 avec en communication :
"Don" + "nom, prénom"

Fiscalement déductible à partir de 40 €



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 wallonne Georges Martens T 010 41 44 42

Bruxelles & env.

Anderlecht	Bruno Louis	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Berchem-Ste-Agathe	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Bruxelles-Ville	Pierre Henriët	–
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
Evere	Bernard Dehayé	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Nicolas Dartiaillh	T 0498 19 83 71
Ixelles	Agnès Boucheron	–
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Kraainem (Flandres)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Laeken	Gérard Hospied	–
Molenbeek	Simon Bos	T 0472 13 54 32
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	–
Schaerbeek	Tanguy Ollinger	–
Uccle	Patricia Duvieusart	T 0478 33 38 72
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
Woluwe	Louis De Block	T 0485 94 91 31

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
Chamont-Gistoux	Serge Denis	T 0474 02 79 29
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
Ittre	Christian Fontaine	T 0475 80 02 15
Jodoigne	J.-S. Tyberghein	T 0474 41 55 41
La Hulpe	Julia Shewry	T 0473 86 32 55
Lasne	Charles Ullens	T 0485 39 95 72
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	Manon Bonnave et Alexandre Roosa	T 0492 20 27 85
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
Rixensart	Bernard Bourgeois	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 Verboom	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37

Hainaut

Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Binche	Aurélien Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0473 43 54 88
Courcelles	GRACQ Courcelles	T 0474 94 21 33
Écaussinnes	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Enghien	François Poncelet	T 0472 33 06 76
Erquelinnes	Stéphane Pirard	–
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99

La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Thibault Gaillez	T 0485 72 23 93
Mont-de-l'Enclus	Denise Cobben	T 0484 58 04 10
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
Silly	Sebastien Hubert	T 0478 97 98 81
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17

Liège

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Baelen	Roger Meessen	T 0479 86 09 56
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Hesbaye	Anne-Sophie Gard	T 0471 73 22 51
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Mehdi Bouacida	T 0499 34 71 09
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Neupré	Estelle Baiwir	T 0496 71 65 05
Seraing	Cécile François	–
Soumagne	Bernard Franchimont	T 0494 45 70 90
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmans	–
Verviers	Rémi Gueuning	T 0498 45 58 82
Waremmé	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

Luxembourg

Arlon	Xavier Bouvy	T 0487 46 90 39
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57
Neufchâteau	Christian Fortin	T 0499 39 02 69
Rendeux	Laurence Labeye	T 0486 67 09 73
Tellin	Rémi Latine	T 0494 24 07 66
Vielsalm	Sven Breugelmans	–
Virton	Etienne Hubert	T 0479 59 54 84

Namur

Andenne	Martine Röhl	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Collignon	T 0485 19 07 51
Beauraing	Bernard Louche	T 0476 20 51 98
Dinant	Fabien Houllmont	T 0485 51 60 12
Gembloux	Michaël Pluijgers	T 0478 57 65 96
La Bruyère	Annick Vandenwyngaert	T 0496 59 53 19
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	–
Rocheftort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

Fietstersbond : association partenaire néerlandophone

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

Vous désirez envoyer un courrier électronique à un groupe local du GRACQ ? Toutes les adresses de contact sont sous la forme : commune@gracq.org (exemple : groupe local de Schaerbeek : schaerbeek@gracq.org).