TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
PRINTEMPS 2020
36

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

GRACQ mag

Société ➪
Vers la fin de la pub auto ?
pp.4-5

Tendance ➪
Les cafés-vélos bruxellois
p.9

Flandre ➪
Nos voisins sous la loupe
pp.10-11

Matériel ➪
Pneus sans air
p.19

DOSSIER
Les mordus de pistes cyclables
pp14-18

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

GROUPE DE RECHERCHE ET D'ACTION
DES CYCLISTES QUOTIDIENS

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
Michel Dechamps, Philippe Degand,
et Elodie Mertz
—

NOS SOUTIENS

Wallonie

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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

Imprimé sur papier recyclé

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

ESPACE MEMBRE
gracq.org/extranet
Identifiant **: membre**
Mot de passe **: cyclophile**
—

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

Édito ⇨
Un sourire contagieux

Le vélo est bon pour le climat, la santé, l'économie, la structuration du territoire. Continuez de le répéter encore et encore autour de vous, de l'argumenter dans vos négociations avec nos décideurs, pour regagner centimètre par centimètre l'espace qui lui revient. Nos victoires peuvent parfois sembler minces, mais elles sont essentielles.

À côté de tant d'effets bénéfiques pour tous, chiffrables et démontrables, il est un effet du vélo qu'il est plus difficile d'expliquer aux non-initiés : la joie qu'il procure. Une joie que les plus aguerri·e·s auront continué de ressentir même à travers le froid de l'hiver, et que les beaux jours du printemps feront naître ou renaître auprès des plus novices d'entre nous.

Il ne s'agit pas de la joie narquoise d'utiliser un outil si pratique qui vous fait vous faufiler entre les bouchons et arriver à l'heure mais bien de cet instant où l'effort que vous mettez à faire tourner vos pédales vous revient soudain en une onde de sérénité. Ce moment où l'espace semble se dilater pour mieux accueillir les courbes artistiques de votre trajet. Ce frisson qui semble naître dans votre pédalier, chatouiller vos mollets, glisser le long de votre dos et remonter jusqu'à forcer le coin de vos lèvres en un sourire, avant de s'échapper par l'extrémité de vos cheveux claquant au vent.

Il arrive alors parfois que, du coin de l'œil, on remarque son sourire bondir et se loger sur les lèvres d'un·e inconnu·e. Imaginez alors le parcours que feront cette personne et votre sourire, dans les rues de la ville… peut-être jusqu'à enfourcher à leur tour une petite reine ?

Lançons-nous ici un joli défi, sans pub ni prix. Je vous propose 40 jours de vélo-sourire : du 21 mars (date du printemps et de notre prochaine AG) au 30 avril, souriez à tout vent votre bonheur d'être à vélo. Mais pas de sourire marketing ou de façade hein ! Laissez-les éclore du creux de vos pédales, monter doucement en vous jusqu'à rayonner sur vos lèvres. Bon vent, ami·e·s cyclophiles.

MANU HARCHIES – MEMBRE DU CA

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.

Campagne nationale ⇨

Clap au vélo

On le sent, on l'attend, c'est une certitude : le printemps arrive ! Et qui dit printemps dit.... Clap au vélo ! Pour la cinquième fois le GRACQ participe aux côtés du Fietsersbond à l'applaudissement national des cyclistes. Ce vendredi 20 mars, aux quatre coins de la Belgique, les cyclistes applaudiront ou se feront applaudir au moment de l'heure de pointe matinale.

Cette action est énergisante, tant pour ceux qui l'organisent que pour les cyclistes applaudis, et elle est très facile à mettre en place. Choisissez un lieu où de nombreux cyclistes passent, trouver quelques acolytes qui vous accompagneront dans l'aventure, inscrivez-vous en ligne et, hop, c'est parti !

Pour vous convaincre d'y participer, nous vous compilons ici quelques retours laissés lors de la dernière édition :

> "*C'est une excellente initiative conviviale qui donne une image des plus positives du cycliste quotidien*" - Patrick de Tournai.
> "*C'est une action facile à organiser, ludique et qui demande peu de temps de préparation*" - Sylvaine d'Auderghem.
> "*Nous avons participé à Clap au vélo pour lancer notre groupe local au travers d'une action positive*" - Jean-Sébastien de Jodoigne.

Alors convaincu ? Il est encore temps de l'organiser dans votre quartier avec d'autres membres du GRACQ ou votre administration communale, à votre boulot avec des collègues, à l'école de vos enfants avec d'autres parents, devant la boulangerie, devant la gare... Ensemble relevons le défi de doubler la participation francophone à cet action !

www.gracq.org/clapauvelo

Évasion ⇨

Vacances en vue ?

Les voyages à vélo suscitent de plus en plus d'intérêt et de curiosité. Pas étonnant puisqu'ils répondent à plusieurs enjeux actuels tout en offrant aux vacanciers de nouvelles perspectives. L'aventure ne se trouve plus seulement dans la destination mais aussi dans le mode de transport choisi. Petit focus sur quelques initiatives inspirantes.

En roue libre festival (13-14 mars) : depuis trois ans, à l'approche du printemps, le festival du voyage à vélo propose une sélection de films, témoignages, animations permettant au public de voyager par l'imaginaire ou de préparer ses prochains périples à vélo. C'est le premier festival du voyage à vélo à Bruxelles, il est organisé par le GRACQ Watermael-Boitsfort et on en est très fiers.

www.enrouelibre.be

Vélo Tour Festival (1-3 mai) : première initiative d'une association de bénévoles qui organise un voyage de courte durée dans les provinces belges. Il comptera une centaine de cyclistes, et a pour objectif de faire découvrir le voyage à vélo aux familles et aux voyageurs solitaires.

Facebook : Velo Tour Festival Belgium (@velotourfestival)

Dynamobile (17-26 juillet) : organisés chaque année depuis 1995, les voyages de Dynamobile offrent la facilité du parcours organisé (itinéraire, logement) avec la convivialité d'une formule basée sur la rencontre et l'entraide. Cette année, Dynamobile partira à la découverte du Limbourg et de la province de Liège.

www.dynamobile.net

Vlvéwaltour 2 et 3 (6-10 juillet et 3-7 août) : organisé par le GRACQ Basse-Meuse, Vivéwaltour propose de visiter à vélo la Wallonie en faisant une boucle de cinq jours sur des RAVeLs. Deux séjours à vélo en Wallonie sont prévus. Le séjour de juillet parcourra la Wallonie picarde tandis que le séjour d'août amènera les vélo-touristes dans l'Est de la Wallonie. Tout est complet pour cette année, mais pourquoi pas réserver sa place pour 2021 ?

bassemeuse@gracq.org

Stop à la pub auto ➪

Mythical Mass

C'était la grosse action de ce début d'année. Aux côtés de diverses associations, le GRACQ a traversé Bruxelles à vélo jusqu'au Palais du Heysel pour demander une plus grande régulation – voire l'interdiction totale – de la publicité automobile. Plus de 600 cyclistes ont répondu à l'appel.

© FRANÇOIS DVORAK

Dans ses publicités, BMW, comme beaucoup d'autres, utilise un langage qui ne prône pas le partage de la route.

Envie d'agir ? Voir p.20

À l'heure où de nombreux citoyens à travers toute la Belgique se mobilisent contre le dérèglement climatique, la pollution de l'air et l'insécurité routière, la publicité automobile continue à entretenir le mythe et à rendre la voiture omniprésente dans notre société. Chaque année, le Salon de l'auto et sa cohorte de messages promotionnels vantent les mérites de voitures "plus vertes", "plus propres", "plus sûres". On est pourtant bien loin du compte.

Loin d'être "propres", les nouveaux diesels rejettent bien plus de particules fines que les limites légales[1]. Et tandis que les SUV (Sport Utility Vehicles) cartonnent[2] – soutenus par un indécent matraquage publicitaire – les émissions moyennes de CO_2 sont reparties à la hausse[3], tout comme le nombre de tués sur nos routes (+ 27 % de tués au premier semestre 2019, soit 306 victimes[4]).

Pour le GRACQ, la voiture reste un objet utile et conserve donc une certaine place dans nos choix de mobilité. L'interdiction souhaitée vise bien la publicité qui pousse à la (sur)consommation.

Dans une ambiance festive, la mobilisation citoyenne a donc manifesté son soutien à cette revendication, portée par une coalition d'associations et de collectifs jusqu'aux portes du Salon. Message reçu 5/5 par les organisateurs du Salon qui ont dénoncé dans leur discours inaugural les "injures permanentes" et injustifiées dont est victime le secteur automobile.

F. CUIGNET

La pub auto sous la loupe

Pierre Ozer, chercheur à l'Université de Liège, a décortiqué les publicités automobiles pour véhicules neufs parues dans la presse écrite entre le 13 novembre 2019 et le 19 janvier 2020 (soit 697 publicités)[5]. Son analyse démontre que :

> 53,2 % des publicités concernent des véhicules dont les émissions de CO_2 sont supérieures à 140 g/km.

> 71,3 % des publicités concernent des véhicules dont les émissions de CO_2 sont supérieures à 121,2 g/km (ce qui correspond à la moyenne des émissions des véhicules vendus en 2019).

> 16,1 % des publicités concernent des véhicules dont les émissions de CO_2 sont inférieures à 95 g/km (ce qui correspond au plafond moyen imposé par la Commission européenne dès 2020).

La tendance publicitaire dément clairement les propos du secteur automobile, qui déclare "prendre le problème au sérieux" en mettant sur le marché "des produits qui sont toujours plus durables et plus propres".

1/ Selon l'étude "New diesels, new problems" de Transport & Environnement (janvier 2020), le nettoyage automatique des filtres à particules des nouveaux diesels provoquent de graves pics d'émission (jusque 1000 fois plus de particules), et produisent des particules ultrafines (donc plus dangereuses pour la santé) non prises en compte par les tests actuels. www.transportenvironment.org/publications/new-diesels-new-problems

2/ En 2019, 40 % des ventes de véhicules neufs sont des SUV.

3/ Les émissions moyennes de CO_2 des véhicules neufs en Europe étaient de 120 g/km en 2018, soit 2 g/km de plus qu'en 2017 et 3 g/km de plus qu'en 2016 (ICCT, European vehicle market statistics 2019/2020).

4/ Selon le Baromètre de la sécurité routière - 1er semestre 2019 de Vias.

5/ www.facebook.com/pierre.ozer/posts/10157968644284704

David contre Goliath ?

Ne nous y trompons pas, avec plus de 500 000 visiteurs cette année, le Salon de l'auto a connu un beau "succès" de foule qui illustre "*l'attachement que voue le public belge à la liberté élémentaire d'envisager ses déplacements en pleine connaissance de cause, loin des menaces, des contraintes et des interdits que d'aucuns tentent de lui imposer*", comme le mentionne la Febiac sur son site.

Pourtant, derrière la fanfaronnade et l'attaque à peine voilée, les organisateurs du Salon de l'automobile ont quelque peu tremblé face aux associations menaçant de bousculer leur grand show annuel.

Car la porte médiatique s'est ouverte, et ce fut l'occasion de poser la question de la place que notre société laisse à la publicité automobile. Basées sur des arguments solides et chiffrés, nos revendications ont effectivement bénéficié d'un bel écho dans la presse. De quoi pousser la Febiac à réagir. Leur angle de défense : le Salon 2020 allait être "celui de l'électrification[1]". Un argument bancal puisqu'on sait les problèmes liés à la production de ces véhicules électriques, mais aussi un argument qui tombe à côté du sujet, puisque la Febiac passe subtilement sous silence les problèmes de sécurité routière et de congestion automobile également dénoncés par les associations.

Autre réaction inattendue et intéressante : à la lecture de nos revendications, la Fédération Pétrolière belge (Petrolfed) a envoyé un mail au GRACQ pour défendre les nouveaux véhicules diesel en signalant que ceux-ci "*polluent nettement moins et respectent enfin les normes européennes*". Outre que l'affirmation soit pour le moins discutable, et en allant jusqu'à imaginer que respecter les normes européennes soit suffisant pour considérer qu'une voiture est propre, nous déplorons ici encore l'absence totale de lien avec la demande de régulation – voire d'interdiction – de la publicité automobile. Petrolfed est passé à côté du sujet. Cela peut sembler étrange, mais il y a lieu de se réjouir de telles réactions car elles démontrent que notre voix est entendue au-delà de la sphère des convaincus et que nous pouvons lancer le débat. Si le poids économique ne joue pas en notre faveur (PetrolFed par exemple compte parmi ses membres et administrateurs des enseignes comme Total, Shell, Exxon Mobil...), nous sommes malgré tout prêts pour un tel débat, car les chiffres, les arguments et le bon sens sont de notre côté.

G. DE MEYERE

1/ In L'Echo, 5 décembre 2019

Connaissiez-vous le sloanisme ?

L'automobile au début du XXe siècle prend un essor remarqué avec le modèle de production mis en place par Henry Ford. Le *fordisme* reposait sur le principe de division des tâches et de travail à la chaîne afin de produire en masse et de réduire les coûts. L'objectif de Ford était que chaque citoyen puisse s'offrir un véhicule. Les Ford T se sont effectivement vendues comme des petits pains. Problème pour l'industrie automobile : sauf en cas de sinistre total, le propriétaire d'un véhicule n'avait aucune raison d'en changer. C'est Alfred P. Sloan, alors patron de Général Motor (GM), qui trouva la solution. Moins connu que le *fordisme* et pourtant plus pernicieux, le *sloanisme* est un principe de production qui prend en compte la dimension socio-culturelle du consommateur. En créant au sein même de GM diverses marques (de l'entrée de gamme Chevrolet à la prestigieuse Cadillac, en passant par Pontiac, Oldsmobile et Buick), Sloan crée des modèles adaptés au portefeuille – et donc au statut social – de chacun. Mieux encore, il renouvelle les modèles chaque année, créant ainsi une dynamique d'achat, chaque consommateur souhaitant illustrer son ascension sociale par l'achat d'un nouveau modèle, voire d'une marque plus prestigieuse. Il remplace la culture du besoin par la culture du désir. Une stratégie payante puisque GM deviendra la première puissance automobile dès 1930, reléguant presque Henry Ford au statut de petit artisan.

Cibler le consommateur, lui faire miroiter du rêve avec pour unique but de lui vendre une marque, un modèle "qui lui ressemble"... On le voit, rien n'a vraiment changé au pays de la promotion automobile. Mais puisque la recette continue de marcher, pourquoi s'en priver ?

G. DE MEYERE

Sur le terrain ⇨

Automobilistes, pour garder la frite, dépassez large!

Quasiment personne ne respecte la distance latérale de 1 mètre en ville, estime François Cibot, coordinateur du GRACQ Ixelles. *C'est dangereux parce que les cyclistes n'ont plus de marge de manœuvre pour faire un écart si une portière s'ouvre ou s'il y a un trou dans la chaussée*." Le non-respect des distances de dépassement est en effet une source d'accidents graves et un important facteur d'insécurité pour les cyclistes.

C'est pourquoi le GRACQ Ixelles a sorti son cornet de "frites" pour une première action pédagogique à destination des automobilistes, mais aussi des cyclistes. Une vingtaine de cyclistes ixellois ont endossé des chasubles au message explicite : "Dépassez LARGE". Certains ont circulé avec des "frites" lumineuses fixées sur leur vélo, matérialisant la distance à respecter tandis qu'une équipe piétonne distribuait une centaine de tracts aux automobilistes coincés dans le trafic.

Faisant valoir qu'une vie vaut plus que quelques secondes sur un trajet, les bénévoles du groupe ont incité les conductrices et conducteurs à doubler avec prudence... ou à attendre (en adoptant la devise "Si c'est étroit, je ne dépasse pas !"). Quant aux cyclistes, en particulier dans les rues trop étroites pour que le mètre de sécurité soit respecté, le groupe les a appelés à prendre leur place dans le trafic en se mettant au milieu de la chaussée (une recommandation systématiquement dispensée lors des formations "À vélo dans le trafic" de l'association).

Avec cette action de sensibilisation, que le groupe souhaite reconduire dans d'autres rues de Bruxelles, "*le GRACQ fait sa part du travail pour améliorer la sécurité des cyclistes et contribuer à la convivialité dans le trafic*, estime François Cibot. *Mais il est évident que des actions ponctuelles n'auront jamais l'impact que pourraient avoir de grandes campagnes d'information dans les médias audiovisuels. Ni l'impact de sanctions plus systématiques contre les comportements dangereux au volant, parmi lesquels le non-respect des distances de dépassement. Nous en appelons donc aux pouvoirs publics, en particulier à la Région Bruxelles-Capitale, pour communiquer et agir fortement afin de faire évoluer les mentalités, et que s'améliore enfin la sécurité des usagers les plus vulnérables*."

C. REMY

SAS respect

La Zone Avancée pour Cyclistes (ZAC), aussi connue sous le nom de sas vélo est un espace qui permet aux cyclistes (et conducteurs de cyclomoteurs) de se placer devant les voitures lorsque le feu est rouge. Afin de rappeler cette règle du code de la route, le GRACQ Forest-Saint-Gilles a mené une action sur le terrain.

Les sas vélo ont plusieurs objectifs :
> rendre le cycliste visible (et donc assurer sa sécurité) ;
> lui épargner les gaz de pot d'échappement durant les longues secondes d'attente ;
> lui permettre de bien se positionner s'il choisit de tourner à gauche au carrefour.

Le non-respect de ce sas vélo n'est donc pas sans conséquence pour les cyclistes.

C'est au carrefour Ma Campagne, sur la chaussée de Waterloo, que le GRACQ Forest-Saint-Gilles a mené une action pour rappeler l'importance de s'arrêter avant la ligne blanche du sas. À chaque phase de feu rouge, deux cyclistes du groupe local occupaient le sas vélo, équipés de chasubles estampillées dans le dos d'un logo explicatif "SAS Respect". Dans le même temps, d'autres bénévoles distribuaient des flyers aux automobilistes arrêtés derrière, sans manquer de les féliciter en leur offrant un chocolat lorsqu'ils respectaient l'espace dévolu aux vélos.

Le trafic est dense sur ce carrefour emprunté également par une ligne de bus. Le GRACQ Forest-Saint-Gilles a donc pu, en l'espace de deux heures, toucher une centaine d'automobilistes, tout en informant les cyclistes de passage. Sensibilisées aux questions de mobilité active, l'échevine de la Mobilité de Saint-Gilles, ainsi que la conseillère en Mobilité, ont également pris part à l'action. Une vidéo de l'action a permis de diffuser ensuite le message plus largement sur les réseaux sociaux.

M. ROMAIN

Un ruban orange pour les conducteurs la hulpois

Pratique déjà courante au Canada et aux Pays-Bas, le “dutch reach” ou “poignée hollandaise” consiste, pour le conducteur d’un véhicule stationné, à ouvrir sa portière de la main droite, ce qui lui permet de voir par-dessus son épaule si un cycliste est en approche. Le passager ouvrira quant à lui sa portière de la main gauche. Le geste simple a des effets directs sur la sécurité routière puisqu’il prévient les accidents d’emportiérage. Le GRACQ La Hulpe a lancé une campagne de sensibilisation afin d’inciter les automobilistes à acquérir ce réflexe de sécurité.

“*Dans le Brabant wallon, les rues des anciens villages sont étroites et de nombreuses chaussées manquent encore d’infrastructures cyclables alors que le nombre de voitures n’a cessé d’augmenter*” rappelle Julia Shewry, coordinatrice du GRACQ La Hulpe. “*Les statistiques montrent que les cyclistes courent un grand risque d’être heurtés par l’ouverture intempestive d’une portière lorsqu’ils se déplacent le long des voitures en stationnement*”.

Afin d’améliorer la sécurité de leur commune, le GRACQ La Hulpe a donc distribué aux habitants un ruban orange (couleur emblématique des Pays-Bas) ainsi qu’un flyer explicatif. Attaché au volant ou à la portière de leur voiture, le ruban orange est un moyen mnémotechnique permettant aux automobilistes d’acquérir et d’automatiser ce geste simple.

L’action était accompagnée d’une vidéo de sensibilisation et aura probablement une suite, puisque les conducteurs ayant accroché le ruban orange dans leur véhicule auront la possibilité de faire un retour sur leur expérience personnelle.

S. VANHEGHE

Namur-Gembloux à vélo ?

Faire Namur-Gembloux sur la N4 n’est pas une partie de plaisir pour qui le tente à vélo. C’est pourtant le moyen le plus rapide et le plus plat pour rejoindre ces deux villes. Fort de ce constat, le GRACQ Gembloux, La Bruyère et Namur en ont fait leur cheval de bataille. Avec la naissance du GRACQ La Bruyère en 2018, les trois groupes locaux du GRACQ se sont rapidement rassemblés autour d’une envie commune : examiner le meilleur moyen de faciliter les trajets à vélo entre Namur et Gembloux, rêvant même d’une “autoroute cyclable”. Avec l’objectif pragmatique d’améliorer ce qui existe plutôt que de créer une route vélo parallèle.

Actuellement, la nationale reliant Gembloux à la capitale wallonne (N4) est surdimensionnée par rapport au trafic qu’elle supporte. Elle pourrait sans problème céder de la place aux deux roues de manière sécurisée.

En 2019, trois réunions de concertation et trois visites de terrain sur les N4 et N904 ont permis aux groupes locaux du GRACQ d’élaborer des propositions. Au moyen d’un logiciel libre (wikiloc), ils ont enregistré leurs tracés, leurs photos et leurs commentaires sur un plan et ont pu ainsi finaliser le dossier.

Si le GRACQ remet souvent en question les mauvais aménagements cyclables, il s’efforce toujours de proposer des solutions réalistes et concrètes pour améliorer la sécurité des cyclistes. Les trois groupes locaux du GRACQ Gembloux, La Bruyère et Namur présenteront donc leur dossier lors d’une rencontre conjointe avec les échevins de la Mobilité des différentes communes, et des représentants des Directions Territoriales des Routes du SPW début 2020. En espérant qu’il sera bientôt possible de relier Gembloux à Namur à vélo en toute sécurité…

S. VANHEGHE

Tendance ⇨

Tandem

Bruxelles découvre et apprivoise depuis quelques années un nouveau type d'établissement. Les cafés-vélos sont des endroits agréables où l'on vient tantôt pour boire un verre ou déguster de la petite restauration, tantôt pour réparer son vélo. À leur tête, des passionnés de vélo, mais surtout des personnes souhaitant promouvoir une certaine philosophie de vie.

Céline et Florent ouvrent ce mois-ci la version sédentaire de *Tandem*, un café vélo qui a déjà vécu deux beaux étés d'aventures en mode pop-up. Marie, quant à elle, a déménagé son *Marcel Bike café* de la Gare du Nord à Forest. Nous leur avons posé quelques questions.

NOTRE FAÇON DE TRAVAILLER A ÉTÉ DE SE LANCER TRÈS RAPIDEMENT, MAIS PAS À PAS.

< Le Tandem café ouvre ses portes et s'installe de façon durable au Mundo-Madou, mais le projet est plus ancien. Que s'est-il passé depuis la création de Tandem en 2017 ?

> On avait monté Tandem en mode pop-up afin de tester le concept. En 2017, on était installé dans le cadre idyllique du parc Jean-Félix Hap, à Etterbeek, et le succès avait été immédiat.

L'année suivante, on s'est installé pour deux mois au Centre Communautaire Maritime de Molenbeek pour une édition plus longue. Malgré un cadre et un environnement très différents, le concept a rapidement trouvé son public mêlant à la fois habitants, cyclistes quotidiens et travailleurs du quartier appréciant le lunch proposé. Lors de cette seconde édition, on a réalisé la nécessité de s'entourer d'une équipe plus grande afin de préserver un équilibre entre vie de famille (on a deux enfants) et vie professionnelle. Épaulés depuis le début par Amandine (architecte et fan de cuisine), Corentin (responsable financier et barman) et Gautier (travailleur social et mécanicien vélo), on leur a tout naturellement proposé de rejoindre l'équipe pour la création du lieu définitif.

< Quels seront les principaux défis par rapport aux formules pop-up? Comment vous y êtes-vous préparé ?

> Depuis toujours, la stratégie de Tandem a été d'avancer pas à pas en consolidant chaque étape menant vers une ouverture définitive. Si la première année, Tandem fonctionnait surtout en afterwork et le weekend, dès la deuxième année, le projet a été réorienté sur le lunch et le public de travailleurs du quartier de Tour & Taxis. C'est sur ce créneau que notre projet souhaite se positionner pour son ouverture définitive.

< Après Etterbeek et Molenbeek , vous voilà en bordure de la petite ceinture. Aviez-vous des exigences géographiques particulières ?

> Il nous fallait un lieu grand, agréable, vert, avec une terrasse, dans un quartier d'activités et la présence d'un axe vélo structurant était certainement un critère également. La nouvelle piste cyclable sur la petite ceinture est donc un atout majeur.

< Comment voyez-vous l'avenir du vélo à Bruxelles dans les dix prochaines années ? Et l'avenir de l'horeca ?

> Nous espérons bien entendu que l'essor du vélo va se poursuivre à Bruxelles et que nous pourrons y contribuer modestement avec un lieu dédié à la culture vélo qui a pour objectif de rendre service aux cyclistes et de convertir "en douceur" de nouveaux cyclistes. Le secteur de l'horeca a commencé sa transition un peu plus tôt et un peu plus rapidement que celui de la mobilité et du vélo. Cette transition s'accélère et là aussi, nous espérons pouvoir y contribuer.

< Un conseil à donner à qui voudrait se lancer dans une aventure semblable ?

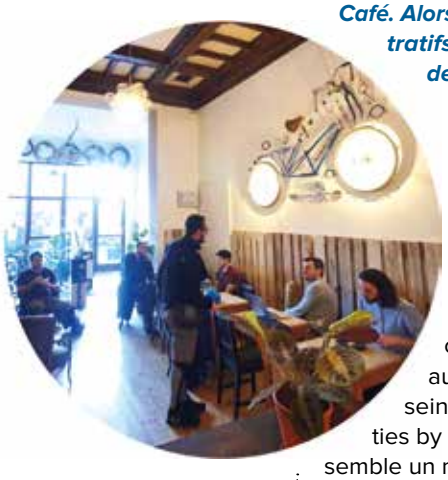
> À chacun sa méthode bien entendu... Notre façon de travailler a été de se lancer très rapidement mais pas à pas. Entre l'idée et l'ouverture d'un lieu définitif, trois années se sont écoulées. Entre les deux, nous avons organisé des focus groups, deux pop-ups et fait une tournée des cafés-vélos. Nous avons été accompagnés par plusieurs structures et nous avons construit une communauté autour de l'équipe Tandem.

Infos pratiques
Avenue des Arts 7 – 1210 Saint-Josse
Ouvert du lundi au vendredi de 8h à 17h et le samedi de 11h à 16h
Ouverture dans le courant du mois de mars

Petite restauration, réparation de vélos, café, working-space, coin enfant, traiteur, brunch et évènements

www.facebook.com/Tandemfietscafevelo/

Marcel Bike Café



< Depuis notre dernier entretien en 2017, beaucoup de choses ont changé pour le Marcel Bike Café. Alors bloqué dans des méandres administratifs, il a ensuite ouvert ses portes près de la Gare du Nord pour ensuite déménager à Forest. Quel retour faites-vous de ces expériences ?

> Grâce à ce test grandeur nature et à moindre risque près de la gare du Nord, nous avons pu expérimenter le concept de café-vélo encore peu connu à Bruxelles pendant plus d'un an. En fait, on était même plus qu'un café-vélo puisqu'on a hébergé trois autres start-ups actives dans le vélo au sein de Marcel (Molenbike, Mabool et Cities by Bike). On avait réussi à créer tous ensemble un mini hub vélo, ce qui était unique ! Un des seuls points négatifs était sans doute le quartier en lui-même. C'est un quartier de travailleurs uniquement et donc le café fonctionnait bien sur l'heure du midi et en début d'après-midi, mais était assez calme après 15h.

À l'époque nous n'étions que deux et, pour une question de logistique, nous avions proposé un atelier vélo DIY qui avait ses habitués, mais qui n'a pas fonctionné aussi bien que nous l'espérions. Heureusement, juste avant la fermeture de l'ancien Marcel, nous avons rencontré Maulde qui voulait lancer son propre atelier vélo "En Selle Simone!" et qui nous a rejoint dans l'aventure en tant que mécanicien professionnel certifié.

Trouver un nouveau local adéquat et dans notre budget ne fut pas simple et il faut avouer que les méandres administratifs sont toujours les mêmes qu'en 2017 ! Nous avons visité des dizaines de lieux avant de tomber par hasard sur le local que nous occupons maintenant à Forest. Et nous en sommes ravis !

LA PLUPART DES GENS COMPRENNENT ET APPRÉCIENT L'ASPECT HYBRIDE DU PROJET.

< Les gens viennent-ils davantage pour l'horeca, pour l'atelier ou pour les deux ?

> La plupart des gens comprennent et apprécient l'aspect hybride du projet. Parfois les gens viennent en pensant que c'est un simple atelier (c'est ce qu'on voit en premier de la vitrine) et sont ensuite charmés par la partie café qui est assez atypique. Et vice-versa.

< Vous étiez biologiste, spécialiste des écosystèmes marins, c'est un vrai changement de cap… Pas de regret ?

> J'ai eu la chance de faire un métier que j'ai voulu et apprécié pendant plusieurs années. Il y a eu un moment charnière où j'ai senti que je devais faire autre chose. Je ne sais pas où j'en serai dans quelques années car j'ai encore d'autres projets en tête, mais en tout cas je ne regrette absolument pas ma décision. L'aventure *Marcel* est enivrante.

< Avez-vous un conseil à donner à qui voudrait se lancer dans une aventure semblable ?

> Pour moi, une des choses essentielles à faire quand on se lance dans un projet entrepreneurial, c'est de bien s'entourer. Prendre le temps de trouver les bons associés, les bons partenaires, les bons conseillers, les bons comptables… On a la chance à Bruxelles d'avoir toute une série de structures de qualité qui aident ceux qui désirent entreprendre. Il ne faut pas hésiter à aller les voir ! Il faut aussi que le projet vienne du cœur et des tripes, car on est souvent confronté à un long chemin semé d'embuches avant son réel aboutissement. Ensuite, le plus dur reste à faire !

Infos pratiques
Avenue Albert 7 – 1190 Bruxelles
hello@marcelbikecafe.be

Ouverture du mardi au samedi de 10h à 22h (l'atelier ferme à 18h)
Lunch de 12h à 14h30. Apéro à partir de 18h
Produits de saison, locaux et souvent bio

www.facebook.com/marcelbikecafe
www.instagram.com/marcelbikecafe
www.marcelbikecafe.be

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

Flandre ⇨

Le Fietsersbond fête son quart de siècle

Le Fietsersbond[1] partage les mêmes objectifs que le GRACQ : rendre les trajets à vélo plus sûrs et plus confortables pour tous. Cette année, l'association sœur du GRACQ qui opère à Bruxelles et en Flandre souffle sa 25e bougie. L'occasion pour nous de revenir sur le vélo en Flandre.

Le 16 mai 1995 au matin, le Fietsersbond n'avait encore aucun membre. À 19h, ils étaient 945 à avoir rejoint l'asbl.

Petite histoire du mouvement cycliste en Flandre

Le mouvement cycliste en Flandre, comme beaucoup d'autres, est né d'un esprit de révolte. Au début des années 70, fortement touché par les jeunes victimes de la route pour lesquels il faisait des cérémonies funèbres, le Père Luc Versteylen donne l'impulsion à la mise en place des "Cyclistes verts". À cette époque, le vélo n'est pas encore un objectif en soi, mais plutôt un moyen de donner une visibilité médiatique à des actions diverses (protection de l'environnement, sécurité routière...).

En 1989, Bruxelles devient une Région à part, disposant de ses propres institutions. Quelques cyclistes bruxellois ont alors l'idée de créer 'TGreun Veloske, une asbl dont le lobbying s'est étendu au monde des affaires et des congrès internationaux. À cette époque, le GRACQ existe déjà depuis 1975, mais pas encore sous forme d'une asbl.

Au même moment à Gand, une autre dynamique naît. Perpetuum Mobile est un groupe de cyclistes qui mène des actions symboliques et médiatiques sur le terrain. À chaque fois qu'un cycliste est tué sur la route, ses militants bloquent le trafic en pleine heure de pointe à un carrefour important proche du lieu de l'accident. En peu de temps, la ville a connu un changement de mentalité et s'est ouverte à une nouvelle perspective de mobilité.

En 1990 à Anvers, un défilé cycliste organisé par la consultation vélo et soutenu par des dizaines d'associations réunit 2 000 participants. Quatre ans après est organisé une journée sans voiture qui fait le plaisir de 30 000 cyclistes. En 1995, le terreau est mûr pour que naisse le Fietsersbond.

LA SYNERGIE GRACQ-FIETSERSBOND

Le Fietsersbond a vu le jour en 1995 afin de fonctionner comme coupole pour les nombreux groupes de cyclistes situés en Flandre et à Bruxelles. Il y avait depuis longtemps de nombreux contacts entre cyclistes bruxellois. Des cyclistes se sont ainsi rendu compte qu'ils se battaient pour la même chose mais dans une langue différente, avec des personnes différentes et parfois de manière parallèle. La création de l'asbl a permis de structurer ces relations.

Aujourd'hui, le Fietsersbond compte plus de 23 000 membres, plus de 100 groupes locaux et 900 bénévoles. Nous avons déjà réalisé beaucoup, mais il reste des choses à faire. Se déplacer à vélo en Flandre et à Bruxelles n'est pas encore suffisamment sûr, il y a encore trop de victimes de la route et trop de personnes n'osent pas prendre le vélo car ils trouvent ça dangereux. Grâce à nos membres, le Fietsersbond grandit, nous sommes donc écoutés par les acteurs de la mobilité.

Depuis 25 ans, le GRACQ et le Fietsersbond travaillent ensemble sur des dossiers régionaux bruxellois, fédéraux et européens. Nous nous rencontrons très souvent afin d'échanger sur des sujets d'actualité, afin de définir nos positions communes ou encore pour discuter du développement de nos organisations (membres, dons, gestion, etc.). Pour le Fietsersbond, ces échanges sont cruciaux. À deux, on comprend mieux les enjeux et on accomplit plus de choses ! En 25 ans, nous avons réussi à développer une vraie relation de travail, de confiance et d'amitié. Les intérêts des cyclistes partout en Belgique sont ainsi défendus comme il se doit.

M. VAN EECKHOUDT
DIRECTEUR GÉNÉRAL DU FIETSERSBOND

Fietsersbond

1/ Fietsersbond signifie : syndicat des cyclistes

Portrait de la Flandre à vélo

En 2018, le *Fietsberaad* a mené une grande enquête sur le vélo en Flandre, complétée par des statistiques glanées un peu partout. Cela a permis de dresser un portrait de la Flandre à vélo et de la comparer aux autres régions cyclables d'Europe. Si la Flandre fait beaucoup rêver la Wallonie, elle rêve par contre beaucoup… des Pays-Bas.

Fiets DNA (ADN vélo) résume à lui seul cet "esprit vélo" de la Flandre, qui est devenue il y a peu la deuxième région d'Europe pour les déplacements à vélo, derrière les Pays-Bas, mais devant le Danemark. Le vélo est donc bien ancré dans la culture au Nord du pays, même si, sur le terrain, tout est loin d'être parfait.

Le vélo en Flandre en 5 points[1]

> Neuf personnes sur 10 ont accès à un vélo et l'utilisent au moins une fois par semaine
> Plus on fait de vélo, plus on trouve limité l'espace qui lui est accordé
> Pour faire de la Flandre une région totalement cyclable, il y a encore du travail
> Les "autoroutes vélo" stimulent la croissance des déplacements à vélo
> Le comportement du cycliste peut lui aussi s'améliorer dans l'espace public

SEULE UN PERSONNE SUR DEUX ESTIME QU'IL EST SÛR DE ROULER À VÉLO DANS SON QUARTIER.

Intermodalité, vols et infrastructures

Environ 22 % des usagers du train en Flandre se rendent à la gare à vélo, et 6 % utilisent un vélo à la gare d'arrivée. C'est deux fois moins qu'aux Pays-Bas, mais cela reste un chiffre impressionnant. Si les cyclistes sont satisfaits du nombre d'emplacements vélo près des gares, ils le sont par contre peu de la lutte contre le vol : 13 % en ont été victimes au cours des deux dernières années. L'insatisfaction concerne également l'embarquement très limité des vélos dans les trains.

Alors qu'à Copenhague, la satisfaction vis-à-vis des infrastructures cyclables est supérieure à 90 %, seulement un tiers des Flamands donne une note supérieure à 7/10 aux infrastructures. Ce chiffre s'explique, entre autres, par le faible taux de conformité (42 %) des pistes cyclables régionales aux recommandations prescrites.

La largeur insuffisante des pistes cyclables est aussi incriminée. Faut-il supprimer davantage d'espace de parking en voirie pour gagner en largeurs cyclables ? Le dilemme n'est évidemment pas spécifique à la Flandre. Plus les gens utilisent un vélo, plus ils sont ouverts à l'option. Mais l'inverse est tout aussi vrai.

Insécurité routière

La sécurité routière reçoit la note générale assez médiocre de 5,4/10. Seule une personne sur deux estime qu'il est sûr de rouler à vélo dans son quartier et quatre sur dix trouvent que les routes ne sont pas encore assez sécurisées pour laisser ses enfants aller à l'école à vélo. La majorité des accidents sont des "chutes seul en cause", dont on ne connaît pas le nombre exact car il n'y a pas de constat de police répertoriant tous ces petits accidents. Notons que 15 % des cyclistes flamands portent toujours un casque.

L. GOFFINET

Source : FietsDNA: wat vinden én verwachten Vlamingen van het fietsbeleid ?

1/ Résultat d'une "étude de marché" réalisée sur 1000 sondés

Statistiques diverses

En 2018, les déplacements à vélo représentaient 15 % des déplacements en Flandre (27 % aux Pays-Bas), avec un pic de 31 % vers les écoles. Un vélo de ville sur six est désormais à assistance électrique, c'est également le cas d'un vélo-cargo sur trois. Les utilisateurs rajeunissent aussi : la moitié d'entre eux a maintenant moins de 50 ans, et on commence à en trouver chez les jeunes de 18 à 25 ans. Un Flamand sur six fait régulièrement ses courses à vélo (20 % quand le magasin est à moins de 5 km), et dépense au final autant d'argent qu'un automobiliste.

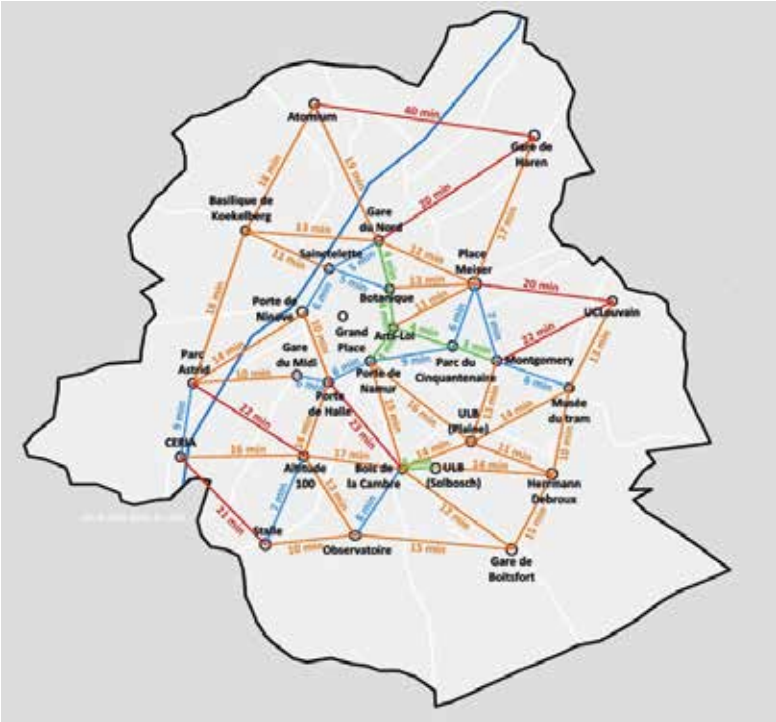
Trois priorités sont mises en avant par les Flamands pour améliorer la situation des cyclistes

> Des pistes cyclables mieux séparées
> Des carrefours plus sécurisés
> Une amélioration dans le réglage des feux de circulation

Initiative citoyenne ➪

Le Vélopolitain bruxellois est arrivé

Le vélo en ville, c'est rapide : on ne le répètera jamais assez ! Mais rapide comment ? Un *Bullitt dans la ville*, alias Baptistine, a fait l'exercice pour vous. Le résultat ? Le Vélopolitain, une carte de Bruxelles reprenant les temps de parcours à vélo entre les principaux points de la capitale. Mais aussi, face à l'enthousiasme suscité par cette première carte régionale, 19 cartes répliquant l'exercice à l'échelon communal !



Sur la toile, elle publie ses réflexions et Daily Obs sous le pseudo Un Bullitt dans la ville. Dans la "vraie vie", Baptistine passe ses journées au guidon de son Bullitt : elle a en effet rejoint il y a deux ans l'équipe de livreurs à vélo de Dioxyde de Gambette.

Il y a quelques semaines, elle poste en ligne une carte de la région bruxelloise répertoriant les temps de parcours à vélo pour rallier une trentaine de lieux emblématiques de la capitale : Atomium, CERIA, Altitude 100, Cinquantenaire, Porte de Ninove, Gare de Boitsfort... Le succès est immédiat !

"*À la base, il n'y avait pas d'intention particulière,* commente Baptistine. *On est le 19 ou le 20 décembre et, à l'occasion des grèves en France, Le Parisien publie une carte des temps de parcours à vélo dans Paris. La carte plaît beaucoup sur Twitter. Je trouve ça super. Puis quelques Bruxellois la partagent en disant : "Y'a pas quelqu'un qui a envie de faire ça pour Bruxelles ?" Alors je me suis lancée... et ça a pris de l'ampleur, je ne m'y attendais pas du tout ! Il y a eu beaucoup de partages : des cyclistes, mais aussi des politiques.*"

Des temps de parcours théoriques pour se lancer

Comment a été élaborée cette carte ? "*J'ai "bêtement" utilisé Google, mais bien sûr ça a des limites. Parfois, ce ne sont pas les trajets que j'aurais choisi, j'utilise des SUL (sens uniques limités) que Google ne connaît pas toujours. J'ai aussi dû faire des moyennes, parce que monter ou descendre le Botanique, ça ne représente pas le même temps. Ça reste des temps de parcours théoriques qui dépendent de plein de paramètres : de la vitesse du cycliste, du vent, des feux rouges, des pavés... Mais au final, ça se joue à deux ou trois minutes près, ce qui n'est vraiment pas énorme. Et pour ceux qui veulent se lancer à vélo, ça donne une bonne idée.*"

Dès sa publication en ligne, la carte suscite énormément de réactions. "*Le premier réflexe des gens, ça a été de comparer avec leur propre temps de trajet pour me dire si ça correspondait ou non. Puis certains ont demandé d'ajouter d'autres destinations, ce qui était compliqué à l'échelle régionale. Et donc j'ai débuté avec les cartes communales... Et quitte à en faire trois ou quatre, autant les faire toutes ! J'ai surtout fait ça pour m'amuser, mais si ça peut susciter un déclic chez les gens, les faire cogiter, pourquoi pas ?*"

Le projet est complètement philanthropique. Baptistine met ses cartes à disposition de tous. Leur utilisation est donc la bienvenue si vous souhaitez montrer que les distances sont tout à fait raisonnables à Bruxelles quand on roule à vélo. N'oubliez pas de mentionner l'auteure du travail (©Baptistine Smets).

Un projet qui mérite d'aller plus loin !

Il a débarqué de Paris à Bruxelles, mais le projet dont l'intérêt évident est d'être très visuel pourrait s'étendre à d'autres villes wallonnes. Le GRACQ Nivelles n'a pas attendu et a déjà embrayé le pas en publiant une carte de la ville avec les trajets reliant les pôles stratégiques de la commune.

F. CUIGNET

Norvège ➪

Objectif zéro atteint

© THOMAS FABIAN FLICKR

Quelle ville n'est pas envieuse d'un tel bilan ? Capitale de 673 000 habitants, Oslo a dénombré en 2019 zéro cyclistes tués, zéro piétons tués et zéro enfants tués.

À Oslo, la pratique du vélo a augmenté de 40% au cours de ces cinq dernières années, période pendant laquelle la ville a pris des engagements sérieux pour réduire la pression automobile :

> diminution des places de stationnement en voirie au bénéfice des pistes cyclables et des trottoirs ;
> diminution du nombre de rues accessibles en voiture ;
> diminution des vitesses autorisées ;
> création de "heart zones" aux alentours des écoles (équivalent des rues scolaires).

Pour arriver au résultat qui nous réjouit aujourd'hui, il a fallu activer certains leviers qui grincent encore tellement par chez nous. Dommage, car si les recettes norvégiennes sont connues et ne tombent pas du ciel, leur mise en application fait des miracles.

Pays-Bas ➪

Accidentologie

Malgré une infrastructure très sécurisante, les cyclistes représentent aux Pays-Bas plus de 30 % des tués de la route en 2018 (sur un total de 678), et 60 % des 20 000 blessés graves. Mis en perspective avec le nombre élevé de déplacements à vélo chez nos voisins (27 %) et le nombre impressionnant de kilomètres parcourus à vélo, cela n'en fait pas un pays dangereux pour autant. Mais le nombre de victimes pose clairement question malgré tout.

Parmi les accidents mortels, 46 % résultent d'une collision avec une auto et 20 % avec un autre cycliste. 20 % des décès impliquent un cycliste seul. Pour les autres accidents, la majorité d'entre eux n'impliquent pas d'autres usagers que le cycliste. Les causes en sont multiples : déséquilibres, obstacles, distraction, revêtements défectueux...

Les analyses néerlandaises montrent que les cyclistes plus âgés constituent près de ¾ des décédés à vélo. La moitié des cyclistes gravement blessés ont plus de 60 ans. Plus de difficulté à garder leur équilibre, en particulier lorsqu'ils s'arrêtent, des réflexes moins prompts en cas de chute, les seniors se révèlent les plus vulnérables sur la route.

La mauvaise qualité du revêtement est également pointée du doigt. Nids-de-poule, bosses dues aux taques d'égout ou aux racines d'arbres et surfaces glissantes sont des causes d'accident. Le tracé de la route joue également un rôle, de même que la largeur des pistes cyclables. Il ne faut pas négliger non plus la présence d'obstacles, comme les potelets qui sont chez nos voisins une source importante de chutes.

Les croisements entre le réseau cyclable, souvent séparé, et les routes représentent également un souci. Les recherches menées aux Pays-Bas montrent que les ronds-points où les cyclistes n'ont pas la priorité sont plus sûrs que les autres giratoires. Malgré tout, la recommandation officielle reste que les cyclistes soient prioritaires en agglomération. Un compromis entre la sécurité, d'une part, et le confort et la fluidité de la circulation à vélo d'autre part.

Les comportements sont également une cause importante d'accident : de la part des cyclistes eux-mêmes (utilisation d'un smartphone, absence d'éclairage...) mais aussi des autres usagers (excès de vitesse, distractions, conduite sous influence...).

L. GOFFINET

Source : Factsheet Veiligheid voor fietsers (2019, Kennisnetwerk SPV)

Retrouvez l'article complet sur notre site

Suisse ➪

Une amende pour être tombé de son vélo

© VIOLETTA PIXABAY

Chez nos voisins helvètes, certains policiers n'hésitent pas à appliquer la loi à la lettre. L'article 31 alinéa 1 de la loi fédérale sur la circulation routière stipule que "*Le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence*". Même s'il n'a provoqué aucun dégât, un cycliste qui chute est donc passible d'une amende, ce qui est arrivé à un habitant de Fribourg-en-Brisgau. Refusant de payer l'amende de 150 francs (141 euros) qu'il estimait injustifiée, celui-ci s'est vu infliger une peine de prison de deux jours. Un fait rare, mais pas unique puisque la même mésaventure est déjà arrivée à d'autres cyclistes – à Neuchâtel et à Bulle – qui, eux, ont préféré payer l'amende.

G. DE MEYERE – *Source : Le Matin*

Les mordus de pistes cyclables

Trop rares, souvent trop étroites, disparaissant aux intersections, parfois mal entretenues et quelquefois même franchement dangereuses… Dire que nos pistes cyclables ne sont pas parfaites serait un euphémisme. Pourtant, à l'heure actuelle, c'est tout ce dont le cycliste dispose. Est-il dès lors trop demander que celles-ci soient *effectivement* réservées aux vélos ? Est-il imaginable que cesse un jour le stationnement illégal sur les pistes cyclables ?

Obligatoire pour les vélos
D7, D9, D10 ou traits-tillés

Non-obligatoire pour les vélos
Chevrons, logo vélo, F99a et F99b

***Attention** : non valable pour les speed pedelecs qui suivent les règles des cyclomoteurs de classe B avec toutefois des aménagements spécifiques.*

Le point de vue des automobilistes

En Belgique, le parc automobile croit chaque année. Passé de 5,2 millions d'unités en 2009 à 5,9 millions en 2019[1], cela fait longtemps que les infrastructures ne savent plus endiguer le flux d'automobiles entrant dans nos villes. Parfois contraints de tourner de longues minutes avant de trouver du stationnement, les automobilistes pourraient penser que leur ville n'accorde pas assez de place au parking. C'est évidemment loin d'être le cas. Si l'on met bout à bout l'ensemble des emplacements de stationnement en voirie en région bruxelloise (ce qui exclut donc les parkings hors voirie), il serait possible de relier Bruxelles à Rome, soit 1 200 km de voirie exclusivement réservés au stationnement des voitures. Les voitures restant immobiles plus de 97 % du temps en Belgique, il n'est pas étonnant que leurs propriétaires peinent à trouver une place.

L'origine du parking sauvage réside surtout dans l'image implicite d'une chaussée encore conçue avant tout pour la circulation des voitures. Cette hiérarchisation des modes de transports laisse à penser que si les infrastructures cyclables sont si rares et si discrètes, c'est peut-être parce qu'elles ne sont pas vraiment utiles ni nécessaires, et qu'on peut donc les rogner encore sans déranger personne. S'il craint de bloquer le trafic automobile, même pour deux minutes, le conducteur est moins frileux à l'idée d'occuper une piste cyclable, inconscient ou peu soucieux du danger que cela peut provoquer. "Le vélo est plus maniable qu'une voiture, il se frayera un chemin sans problème". Pas de quoi en faire un fromage, d'autant que, faute de place disponible, l'automobiliste "n'a pas le choix".

Le point de vue des cyclistes

Le stationnement illégal sur une piste cyclable est une infraction constatée par environ 100 % des cyclistes quotidiens. L'enjeu de sécurité routière couplé à un sentiment de ras-le-bol pousse de plus en plus d'entre eux à le dénoncer.

Depuis quelques années, les internautes témoignent du fléau de l'occupation des pistes cyclables au moyen de photos ou de vidéos. Le sujet apparaît dans presque toutes les Daily Obs[2] relatant les trajets quotidiens de cyclistes. À Bruxelles, la page Facebook *Brussels Bike Lanes* est largement dédiée à ce type de comportement, signe que ce qui est tout au plus perçu comme une incivilité par les automobilistes est une infraction grave et dangereuse difficile à digérer sur laquelle se focalisent de nombreux amateurs de vélo.

À côté des réseaux sociaux, d'autres outils modernes existent. C'est notamment le cas de *Vigilo*, une application française permettant à la communauté cyclo-piétonne de signaler les problèmes, dont le stationnement gênant. L'application a été adoptée par les cyclistes montois fin 2019, et après quelques mois d'utilisation, c'est sans surprise la catégorie "objet ou véhicule gênant" qui occupe le haut du podium, devant les "défauts d'entretien" et les "aménagements mal conçus"[3]. Le classement est sensiblement identique dans les villes françaises.

Objectiver la récurrence de ces infractions et établir une cartographie précise des points noirs de sa commune est évidemment un atout majeur au moment de rencontrer les pouvoirs publics. Il s'agit de montrer qu'on ne témoigne pas d'un sentiment vécu par quelques cyclistes grincheux mais bien d'un problème d'une ampleur importante.

LA SYMBOLIQUE DES COULEURS

Des pistes cyclables en couleur, cela aide le guidage du cycliste, et cela permet à l'automobiliste d'identifier plus facilement les aménagements dédiés aux vélos. À Bruxelles, c'est l'ocre qui est désormais la couleur de référence et le rouge est réservé aux zones conflictuelles (carrefours). En Flandre, le rouge est utilisé pour distinguer les pistes cyclables, et l'ocre pour les bandes cyclables suggérées.

1/ Chiffres Statbel
2/ Daily Obs : anglicisme utilisé pour désigner des vidéos de trajets vélo quotidiens commentés par leurs auteurs
3/ https://vigilo.city/fr/villes/mons-be/

Suite à une action du GRACQ Ixelles, des potelets ont été installés sur ce tronçon de la chaussée de Wavre.

LES PISTES CYCLABLES MARQUÉES SONT GÉNÉRALEMENT LE RÉSULTAT D'UN MANQUE DE VOLONTÉ DE PRENDRE DE LA PLACE AU STATIONNEMENT AUTOMOBILE.

Infrastructure

Il est possible d'anticiper pas mal de problèmes de stationnement gênant (et dangereux) au moment de la conception même du projet de piste. Des guides de recommandation existent, et le GRACQ tente aussi de donner son expertise en amont de chaque projet. Cela ne résout pas tout, mais certains écueils peuvent ainsi être évités.

Les pistes cyclables séparées du trafic sont idéales sur les axes automobiles, pour assurer des déplacements à vélo fluides et sécurisés. À condition cependant qu'elles soient correctement conçues. Et c'est malheureusement là que le bât blesse : trop étroites, mal sécurisées, adjacentes au trottoir, ponctuées d'entrées de garage, ce qui devait être un paradis pour le cycliste devient un enfer. Au moindre obstacle sur la piste (voiture à l'arrêt, sacs poubelles, flaques d'eau, cycliste plus lent, piéton...), les bordures ou autres dispositifs censés protéger l'infrastructure deviennent autant de "murs" qui enferment le cycliste sur sa piste. Face à la difficulté d'assurer un contrôle policier adéquat, les aménageurs ont alors tendance à multiplier les dispositifs pour prévenir le stationnement sauvage. Outre le fait que ceux-ci suffisent rarement à remplir leur office (on ne compte plus le nombre de potelets arrachés ou de plots en béton qui "migrent" sur la piste cyclable), ils réduisent considérablement le confort du cycliste, réduisant d'autant l'espace disponible pour circuler et constituant de nouveaux obstacles, potentiellement dangereux, sur le cheminement cyclable. La double peine.

Plus faciles à mettre en place (elles nécessitent moins d'espace) et moins onéreuses, les pistes cyclables marquées sont souvent privilégiées dans les réaménagements de voirie. Elles sont en général le résultat d'un manque de volonté de prendre de la place au stationnement automobile. Leur avantage réside dans la souplesse qu'elles offrent au cycliste puisqu'elles lui permettent plus facilement de quitter l'espace qui lui est réservé lorsque les conditions l'exigent. Inconvénient : elles sont aussi plus accessibles aux conducteurs peu scrupuleux.

Sensibilisation

De nombreux automobilistes ne réalisent pas le danger que le stationnement sur une piste cyclable peut provoquer. Laisser une trace de son passage n'est donc pas inutile.

Certains ont recours à la manière forte et appliquent des autocollants sur les pare-brise des voitures avec des messages très forts, comme "Je suis garé comme une m..." ou autres gentillesses. L'autocollant étant difficile à enlever, il s'agit davantage d'une punition que d'une sensibilisation. Si certains automobilistes hésiteront peut-être à reproduire ce comportement, il est tout aussi probable que s'empire la vision qu'ils ont des cyclistes, ce qui peut amener à d'autres comportements potentiellement dangereux sur la route.

Plus faciles à enlever et plus courtois : les post-it imprimés avec un message simple : "Mettez-vous à notre place, pas sur notre place"[/4]. Une manière non agressive de rappeler que l'espace public doit être partagé. Certains cyclistes relèvent les essuie-glaces des voitures en infraction afin de faire réfléchir leurs propriétaires sur leur comportement.

1/ Les post-it ont été réimprimés ! voir p.20 !

À Liège, le groupe local du GRACQ a imaginé un flyer sous le format d'un choix multiple, où le conducteur est amené à compléter la phrase : "Je suis garé sur une piste cyclable parce que…". Le choix multiple est volontairement farfelu, sauf la dernière proposition qui résume bien le fond du problème : "Il n'y a pas de bonne raison pour se garer sur une piste cyclable". Dans le même esprit, le GRACQ Uccle a imaginé un outil similaire, sous forme d'une fausse contravention cette fois.

Il est parfois nécessaire d'impliquer d'autres interlocuteurs. Aux abords d'une école par exemple, un gros travail de sensibilisation peut être fait auprès des parents par l'établissement scolaire. Par ailleurs, le travail des asbl ne peut évidemment pas se substituer à d'autres actions de plus grande ampleur menées par les pouvoirs publics. On constate malheureusement que la thématique du stationnement sauvage n'apparaît quasi jamais dans les messages de sécurité routière. Or les pouvoirs publics peuvent jouer un rôle prépondérant.

À Vilnius, une campagne de communication musclée a été menée par le maire de la ville qui, au volant d'un char, a écrasé une Mercedes Classe S stationnée sur une piste cyclable. Une mise en scène orchestrée devant une équipe de télévision dont l'objectif était d'attirer l'attention sur la manière dont nous nous comportons en ville.

À Melbourne, c'est une action sur les réseaux sociaux qui a fini par porter ses fruits. Très active sur Twitter, la ville a commencé par améliorer sa communication avec les cyclistes, en les remerciant systématiquement pour leurs observations et en leur expliquant ce que la ville allait faire pour y remédier. Elle a aussi multiplié les messages sur Twitter, Facebook et Instagram pour encourager la pratique du vélo et pour informer les automobilistes des dangers du stationnement sauvage. Constatant que de nombreux véhicules mal garés appartenaient à des compagnies, elle les a contactées de façon proactive afin qu'elles puissent à leur tour sensibiliser leurs chauffeurs. Une campagne simple et facilement transposable dans d'autres villes. Bien sûr les résultats de cette campagne n'auraient pas été pas aussi bons si la ville n'avait pas également mené en parallèle une campagne de verbalisation sur le terrain.

Verbalisation

Le stationnement sauvage est avant tout une histoire de comportement humain. La faiblesse d'un dispositif de protection d'une piste cyclable ne peut justifier que l'on enfreigne la loi et mette autrui en danger, ne fût-ce que "pour 5 minutes".

À Bruxelles-Ville, une brigade cycliste apporte une partie de réponse au problème tout en faisant bénéficier les habitants de la présence rassurante d'une police de proximité. Son travail est efficace et sert d'exemple pour le reste de la capitale car il jouit d'une belle couverture médiatique. En attendant que les brigades cyclistes se développent, une solution peut également se trouver à l'échelon communal. Les communes

LA THÉMATIQUE DU STATIONNEMENT SAUVAGE N'APPARAÎT QUASI JAMAIS DANS LES MESSAGES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

STATIONNEMENT SAUVAGE
Infraction du 2e degré :
mise en danger indirecte d'autrui
Amende : 116 euros

Les blocs de béton et les potelets ne font parfois que déplacer le problème de quelques mètres.

Trop longtemps squattée par les voitures, cette piste cyclable a finalement été sécurisée par des blocs de béton.

sont en effet autorisées à punir les infractions liées au stationnement dans le cadre des SAC (Sanctions Administratives Communales). Les bourgmestres ont la possibilité de désigner des agents sanctionnateurs communaux ayant pour mission de verbaliser le stationnement sauvage.

À l'étranger, d'autres systèmes de verbalisation sont en vigueur. À Paris où les aménagements cyclables se développent, le respect du code passe par une verbalisation intense pendant un mois suivant la création d'une nouvelle piste. Ensuite, c'est la vidéo-verbalisation qui prend le relais. En 2018, plus de 1 300 caméras ont permis de dresser entre 300 et 500 PV par jour. Le stationnement non autorisé occupe la seconde place des infractions, après la circulation sur une voie de bus.

À Amsterdam, c'est un système de scan-car qui permet de verbaliser davantage. Équipée de caméras, ces véhicules circulent dans les rues, enregistrant les infractions relatives au stationnement et relevant automatiquement les plaques minéralogiques des contrevenants. En 2017, la phase de test de trois mois avait abouti à 5 300 amendes par mois, contre 1 750 amendes par mois sans le système de scan-car, soit trois fois plus. Plus convaincant encore : à la fin de la période, il est apparu que le nombre d'infraction diminuait.

Pour conclure

Infrastructures, sensibilisation et verbalisation forment un tout au moment de lutter contre le stationnement sauvage. S'agissant de sécurité routière, il est évident que cela vaut la peine de redoubler d'efforts. D'autant que la protection des pistes cyclables entraîne un cercle vertueux en matière de mobilité active. Plus elles sont respectées, plus les trajets à vélo deviennent rapides, confortables et sûrs, augmentant ainsi naturellement la fréquentation des cyclistes, fréquentation qui dissuadera les automobilistes d'y stationner.

C'est donc au moment où les chiffres de la pratique du vélo sont bas qu'on a besoin de la présence de la police pour faire respecter les infrastructures. Malheureusement, quand la quantité de cyclistes est faible, le problème n'est pas pris au sérieux par les forces de police… Et du coup, si on ne fait pas respecter les pistes, il y a peu de chances que la pratique du vélo décolle.

G. DE MEYERE

© CRÉDITS PHOTOS
KAREL VERHOEVEN, CHRISTOPHE HUGUET,
YVES DE BONTE, BORIS DOESBORG

Pneus sans air

Depuis toujours, les fabricants de pneumatiques cherchent à améliorer les performances de leur produit. Si le pneu plein était increvable, il n'offrait que peu de confort à ses utilisateurs, et sa tenue de route ainsi que son rendement étaient moindres. Sujette aux crevaisons, la chambre à air que nous connaissons aujourd'hui n'a pas que des avantages non plus. Comme d'autres concepteurs, Bridgestone cherchait une alternative qui cumule les avantages des deux formules.

Bridgestone a semble-t-il trouvé une solution intéressante : l'air serait remplacé par des rayons souples en résine thermoplastique et en caoutchouc recyclables. Cette technologie, baptisée "Air free concept", aurait en plus l'avantage de demander moins d'énergie au pédalage.

Depuis l'invention du vétérinaire écossais John Boyd Dunlop (1840-1921), l'histoire montre que les innovations sont d'abord testées sur les vélos. C'est l'option prise par Bridgestone. Le fabricant japonais mettra à la disposition du public des J.O de Tokyo des vélos équipés de ces pneus nouvelle génération.

M. DECHAMPS

Un sac à dos intelligent ?

Les fontes, vous trouvez ça ringard ? Rien ne pourrait vous faire renoncer à votre sac à dos ? La marque GALANCK propose le Galuchon, un sac à dos connecté spécialement conçu pour les cyclistes. Ses bretelles lumineuses se prolongent jusqu'à l'arrière de votre sac, offrant une bonne visibilité et se transformant au besoin en clignotants.

Le sac à dos peut également être connecté à son smartphone et servir de GPS sans avoir à fixer son téléphone au guidon ni même regarder son écran. Grâce à une application sur laquelle vous enregistrez votre destination, ce sont vos bretelles de sac à dos qui vibrent (et qui clignotent automatiquement), tantôt à gauche, tantôt à droite, pour vous indiquer la direction à prendre.

En cas de trajets inhabituels, il est évidemment conseillé de désactiver les clignotants automatiques. Il serait dommage, voire dangereux que vos clignotants indiquent un changement de direction à droite alors que vous vous déportez sur la gauche. C'est tout le problème des limites de l'intelligence artificielle. Les clignotants peuvent être mis en mode "manuel". Il faut alors opérer une pression sur la bretelle pour qu'elle se mette à clignoter.

Si l'objet dispose d'une ligne simple et élégante, c'est surtout son nom qui lui confère un charme très parisien : contraction entre la marque Galanck et le légendaire baluchon du voyageur, le Galuchon est en vente à partir de 170 €.

https://galanck.com

Vigilo est une application collaborative citoyenne pour améliorer les déplacements des cyclistes, des piétons, et de toutes les mobilités actives. Disponible sur Android, elle permet aux usagers de remonter et cartographier simplement et anonymement leurs difficultés quotidiennes rencontrées lors de leurs déplacements en centre-ville ou agglomération. Chaque observation est modérée afin qu'aucun visage ni aucune plaque d'immatriculation n'apparaisse.

Parmi les problèmes qu'il est possible de relever : véhicules ou objets gênants, aménagements mal conçus, défauts d'entretien... Comme souvent, l'application repose sur le principe de la communauté. Plus il y aura d'usagers l'utilisant sur un même territoire, plus les données seront nombreuses. L'accumulation de données permet d'avoir une base d'argumentation solide au moment d'aborder avec les pouvoirs publics les problèmes de sécurité routière ou de confort des cyclistes.

https://vigilo.city

© ANTOINE JULIEN - UNSPLASH

Dites-le avec un post-it

Un véhicule est stationné sur la piste que vous empruntez ? Vous pouvez laisser une trace de votre passage et de votre mécontentement en collant un post-it sur le pare-brise. Le message "*Mettez-vous ~~sur~~ à notre place*" fera peut-être réfléchir son conducteur au moment de reprendre le volant. Les post-it ont été réimprimés récemment et sont à votre disposition dans les bureaux du GRACQ à Bruxelles et à Namur pour le prix d'1€ (gratuit pour les membres cotisants).

Une initiative du GRACQ, du CAWaB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles) et de Tous à pied, avec le soutien de l'AWSR (Agence Wallonne pour la Sécurité Routière).

www.gracq.org/post-it-contre-le-parking-sauvage

Stop pub auto : je signe !

De nombreux collectifs et associations, dont le GRACQ, se sont mobilisés en janvier dernier autour du 98e Salon de l'auto afin de demander la fin de la pub automobile. Rassemblant des modes d'actions et des degrés de militance variés, l'expérience fut extrêmement riche et une palette d'actions a ainsi pu voir le jour. Présence à la conférence de presse, réalisation de la parade à vélo Mythical Mass, actions de désobéissance civile sont autant d'éléments qui ont permis de faire parler de nos revendications et de contrebalancer le discours promotionnel in-tensif du Salon de l'auto.

Agir maintenant

Avant de réfléchir aux actions qui seront menées lors de la 99e édition du Salon, nous vous invi-tons à agir en signant et partageant la pétition adressée aux décideurs politiques.

Rendez-vous sur le site www.boycottautosalon.be

Mon vélo dans le train

Huit places pour des vélos (non démontés) dans chaque train circulant en Europe, c'est la pro-position du Parlement européen pour le nouveau Règlement européen sur les droits et les obligations des passagers du rail.

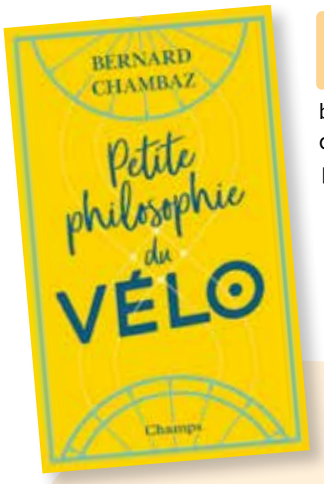
Le GRACQ participe à la campagne #TrainsForCyclists de la Fédération des cyclistes européens (ECF) pour une meilleure intermodalité train/vélo, et vous propose d'écrire vous aussi au Mi-nistre François Bellot pour lui demander de soutenir activement la formulation du Parlement européen, non seulement pour les nouveaux trains mais aussi pour les rames soumises à la rénovation. Conformément aux engagements de la Belgique pour la qualité de l'air, la mobilité et le tourisme durable.

Pour agir, rien de plus simple : rendez-vous sur le site du GRACQ et envoyez le courrier prêt à l'emploi.

www.gracq.org/actualites-du-velo/huit-places-velos-dans-les-trains

Lecture du printemps ➪

"Petite philosophie du vélo"



Mais à quoi peut-on penser en passant des heures sur un vélo ?" C'est la question souvent posée à Bernard Chambaz, adepte des randonnées en vélo. L'auteur de *Petite philosophie du vélo* tente d'y répondre en associant expériences cyclistes et questions philosophiques.

Au fil de cinquante thématiques traitées en une ou deux pages chacune, Bernard Chambaz associe réflexions terre à terre et questions fondamentales. Platon, Voltaire, Mark Twain, Schopenhauer et beaucoup d'autres contribuent à aborder des questions comme le plaisir, la physique, la générosité, la passion, la prédestination…

Et le vélo dans tout ça ? Il est bel et bien présent tantôt dans l'abstraction (le temps passé en randonnée à vélo "est-il du temps perdu ou du temps enrichi ou recyclé ?"), tantôt dans le concret (il est question de guidoline, de vélo rose et du bronzage si particulier des cyclistes).

Un peu sérieux, un peu austère parfois, mais bien documenté et vivant, cet ouvrage devrait accrocher les cyclos plus anciens. En effet, les références sont le plus souvent le reflet d'une autre époque : il est question de Poulidor, idole de la France, de Koblet et son coup de peigne passé avant de franchir la ligne d'arrivée en vainqueur, de l'élégance de Coppi… S'il rappelle certaines références datées, l'ouvrage ne devrait cependant pas désarçonner les plus jeunes.

M. DECHAMPS

Infos pratiques

Petite philosophie du vélo, Bernard Chambaz
Paru en 2008 mais réimprimé en Poche
chez Champs (Flammarion) en 2019

LECTURES

Street & Read, le projet de vélo-bibliothèque

DoucheFlux a l'objectif de "permettre aux précaires de se refaire une beauté et de redresser la tête". Depuis septembre, l'association veut également rendre le livre accessible aux plus démunis. C'est l'objectif du projet Street & Read mené en partenariat avec la Maison du livre de Saint-Gilles.

Tout le monde a droit à la lecture mais tout le monde n'y a pas accès. Et plus particulièrement les sans-abris, les plus précaires. D'où l'intérêt d'une bibliothèque mobile.

Chaque vendredi, le triporteur – bibliothèque permet aux sans-abris d'emprunter des livres en tous genres. Lire leur permet de s'évader de la rue, de s'instruire, de réfléchir, de se divertir… comme tout le monde.

Envie de donner un coup de main ?

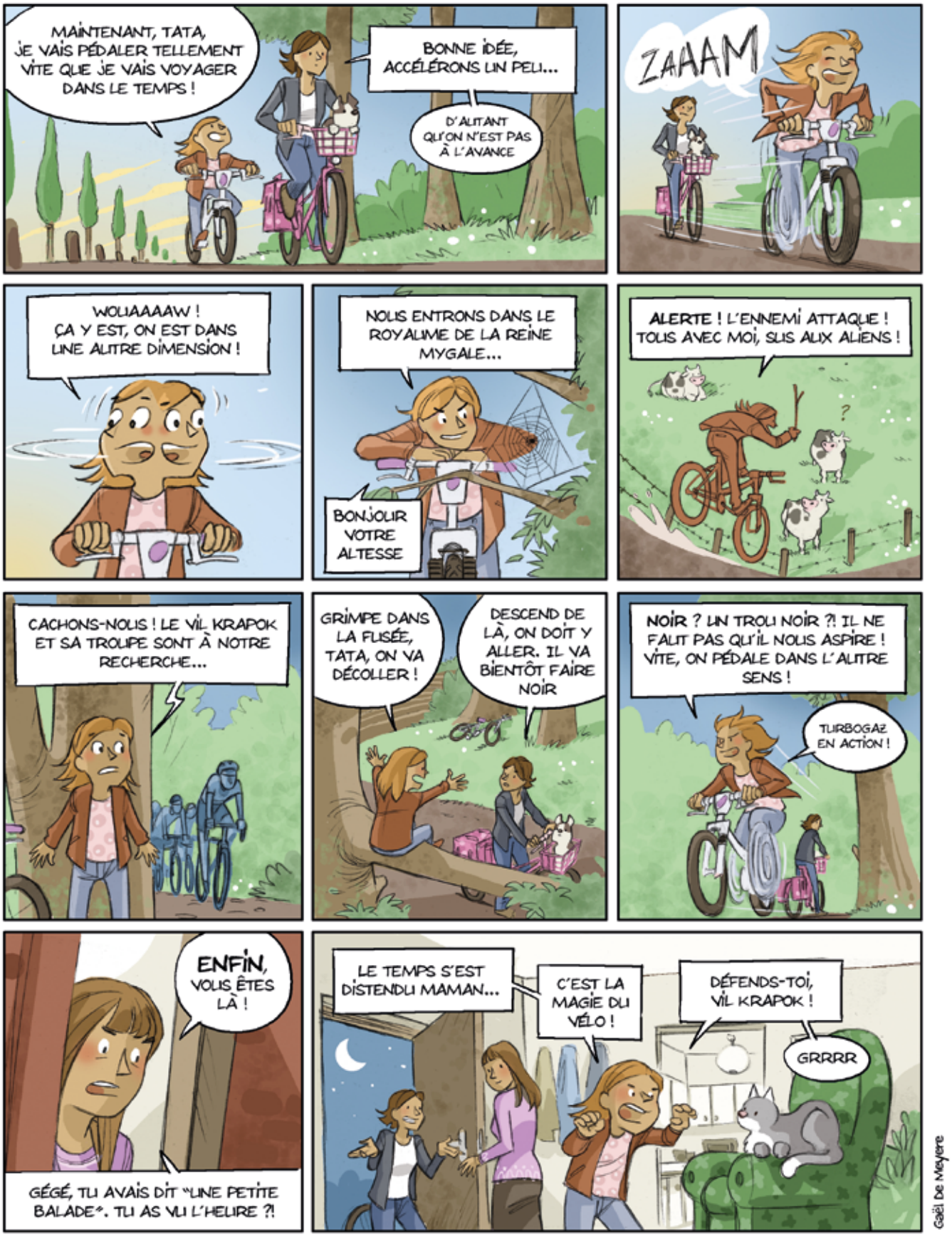
L'association cherche des cyclistes bénévoles (avec ou sans vélo cargo) pour participer à la tournée du vendredi. Nul besoin de se libérer toutes les semaines : on peut proposer ses services "à la carte".

Des livres à donner ?

Choisissez un livre, présentez-le à votre façon sur la page de garde pour susciter l'envie, transmettez-le. L'idée est de proposer des livres "coups de cœur" et ce, dans toutes les langues.

Sabrina Alba
streetandread@doucheflux.be
http://doucheflux.be/

À la recherche du temps distendu



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

CARTE DE MEMBRE

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Date de validité : voir verso

Agenda

Mars

BELGIQUE – 20/03
Le GRACQ participe aux côtés du Fietsersbond à l'applaudissement national qui acclamera les cyclistes à l'heure de pointe matinale le 20 mars, veille du printemps.
www.gracq.org/agenda/clap-au-velo-2020

BRUXELLES – CINÉMA PALACE – 21/03
AG GÉNÉRALE
Vie du mouvement, échange d'expériences, ateliers thématiques… Le programme de l'Assemblée générale du GRACQ est dense et inspirant.
www.gracq.org/agenda/assemblee-generale-0

BRUXELLES – 21/03
FORMATION "VÉLO-TRAFIC"
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.
Julio Sanchez – info@gracq.org

Avril

NAMUR – 4/04
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 Namur – namur@gracq.org

BRUXELLES – 15/04
RÉUNION DU GROUPE "AMÉNAGEMENTS"
Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables à Bruxelles ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Alors rejoignez le groupe "aménagements".
amenagements-bxl@gracq.org

BRUXELLES – 25/04
FORMATION "CRÉATION DE VISUELS ET GESTION DE SA PAGE FACEBOOK"
Entre théorie, pratique et échange d'expérience, la formation répondra aux besoins élémentaires pour un usage efficace de Facebook. Par ailleurs nous nous familiariserons également à Canva, un outil intuitif qui permet de réaliser facilement des visuels attractifs.
formation@gracq.org

BRUXELLES – 25/04
FORMATION "VÉLO-TRAFIC"
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.
Julio Sanchez – info@gracq.org

Mai

BRUXELLES – 13/05
RÉUNION DU GROUPE "AMÉNAGEMENTS"
Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables à Bruxelles ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Alors rejoignez le groupe "aménagements".
amenagements-bxl@gracq.org

BRUXELLES – 16/05
FORMATION "VÉLO-TRAFIC"
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.
Julio Sanchez – info@gracq.org

NAMUR – 23/05
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 Namur – namur@gracq.org

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
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Bruxelles-Ville	Pierre Henriet	–
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Pierre-Yves Adnet	T 0495 19 08 40
Ixelles	Armande Coquerez	T 0484 08 15 74
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	Mihai Bâja	T 0498 06 42 58
Brabant wallon		
Braine-l'Alleud	Alain Tison	T 0477 58 07 25
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Chaumont-Gistoux	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	GRACQ Nivelles	T 0477 74 91 68
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	GRACQ Ottignies	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rebecq	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
Rixensart	Bernard Bourgois	T 0478 45 38 00
Tubize	Marie Deprez	T 0485 43 64 66
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Jean-Louis Verboomen	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37
Hainaut		
Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Binche	Aurélie Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0477 99 45 82
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	Stephane Pirard	–
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	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
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
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
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmans	–
Verviers	Naïm Zénadi	T 0499 60 39 04
Waremme	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
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 Rölh	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Collignon	T 0485 19 07 51
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
La Bruyère	Annick Vandenwyngaert	T 0496 59 53 19
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	–
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73
Fietsersbond : association partenaire néerlandophone		
Secrétariat bruxellois	brussel@fietsersbond.be	T 02 502 68 51

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Vous désirez envoyer un courrier électronique à un groupe local du GRACQ ? Toutes les adresses de contact sont sous la forme : *commune@gracq.org* (exemple : groupe local de Villers-la-Ville : *villers-la-ville@gracq.org*).

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