TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
Été 2018
29
bpost
PB-PP | B-31061
BELGIE(N) - BELGIQUE
NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

GRACQ mag

Fiscalité ➪
Le vélo au cœur du débat
p.8-9

Stationnement ➪
Du neuf dans les immeubles wallons ?
p.10

Monde ➪
Une journée mondiale de la bicyclette
p.13

Balades vélo ➪
Des intérêts multiples
p.14

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

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

PRÉSIDENT
Geoffrey Usé
—

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

MISE EN PAGE
In-Octavo : pe@inoctavo.be
—

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Gaël De Meyere : mag@gracq.org
—

RELECTEURS
Elodie Mertz, Philippe Lederer,
Philippe Degand
—

NOS SOUTIENS

Wallonie
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Banque Triodos
La banque durable

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

Imprimé sur papier recyclé

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

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

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

Édito ⇨

Un nouveau tandem

Une fois n'est pas coutume, nous vous proposons un édito rédigé à quatre mains. En effet, lors de notre dernière Assemblée générale, notre association a vu un renouvellement des membres de son Conseil d'administration. La co-présidence précédente, assurée avec brio par Hélène Moureaux et Michaël Pluijgers a décidé de passer le flambeau à un nouveau tandem qui se chargera de poursuivre leur travail. Hélène et Michaël resteront par contre bien actifs au sein de l'association et de leur groupe local respectif. Nous profitons de cet édito pour les remercier vivement de leur investissement et de leur contribution au sein du Conseil d'administration de l'association au cours des années écoulées.

C'est donc une nouvelle co-présidence qui officie depuis début avril avec Geoffrey Usé au poste de Président et Lucas Demuelenaere au poste de Vice-président. Manu Harchies et Victor Turegano viennent par ailleurs renforcer l'équipe du CA, dont la composition complète est consultable sur notre site internet.

Fort de ces nouvelles énergies, le GRACQ est bien parti pour relever les défis qui s'annoncent. La tâche principale de cette nouvelle équipe sera bien entendu de mettre en œuvre le Plan de Développement Stratégique portant sur les cinq prochaines années. Ce plan a récemment été adopté après un long processus auquel vous avez activement participé. Merci ! Permanents, bénévoles et CA devront concrétiser les projets qu'il contient afin de faire vivre l'association et de faire entendre la voix des usagers de la bicyclette à Bruxelles et en Wallonie.

Plusieurs projets ont déjà été lancés et nous sommes heureux d'avoir déjà pu observer votre motivation à l'approche des élections. Il s'agit d'échéances importantes pour faire valoir nos revendications.

Par ailleurs, les températures plus clémentes à cette période annoncent doucement l'été qui se profile. Et qui dit été, dit vacances ! Que vous partiez à vélo, en train ou en montgolfière, n'oubliez pas d'emporter votre GRACQ Mag avec vous. Un carnet spécial jeux de l'été permettra aux jeunes et moins jeunes de se détendre à l'ombre du parasol.

Nous vous souhaitons déjà de bonnes vacances et vous donnons rendez-vous à la rentrée, revigorés et plus motivés que jamais !

GEOFFREY USÉ, PRÉSIDENT
LUCAS DEMUELENAERE, VICE-PRÉSIDENT

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.

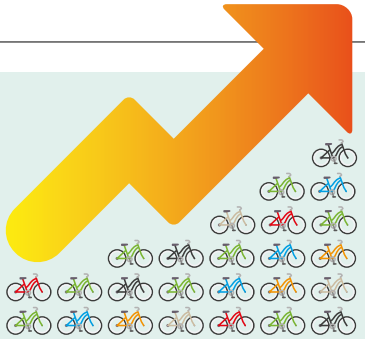
GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Le GRACQ — Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique ayant pour objectif la promotion du vélo comme moyen de déplacement.

Ce que nous voulons : agir ensemble pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus agréables et plus faciles pour tous. Nous nous appuyons pour cela sur des activités militantes, constructives et rassembleuses, sur le partenariat et sur la mise en avant du plaisir et du bien-être qu'apporte cette manière de se déplacer. En prônant le vélo, nous souhaitons une société plus égalitaire, plus respectueuse de son environnement et où les intérêts collectifs sont replacés au centre des préoccupations.

PROGRAMME DE **DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE 2018-2022**

NOS 5 DÉFIS PRIORITAIRES



GRANDIR

Être représentatif de la communauté cycliste dans son ensemble via une augmentation significative du nombre de membres et de sympathisants. Convaincre les cyclistes de l'utilité de rejoindre notre association grâce à des actions efficaces, pertinentes et conviviales, une présence renforcée dans la presse et les médias sociaux et des outils de communication performants.

ÊTRE **CONNU** ET **RECONNU**

Être l'interlocuteur de référence sur les questions liées au vélo en Belgique francophone et en particulier dans le cadre des prochaines élections 2018 et 2019. Renforcer et visibiliser le lobbying bénévole au niveau communal et professionnaliser le lobbying régional et fédéral. Définir ensemble les positions défendues afin d'en garantir la cohérence. Tisser un réseau étendu de partenaires stratégiques et de contacts permettant de relayer notre message.

ÊTRE **MILITANT**

Permettre à chacun et à chacune de s'investir au sein du mouvement. Développer pour cela des outils adaptés pour activer et organiser les membres et les sympathisants, les accompagner dans leur dynamique de groupe, les inspirer et faciliter les échanges.

INCITER LES CITOYENS **À S'ENGAGER**

Encourager les citoyens à devenir des acteurs de changement de la société grâce à une démarche d'éducation permanente : mise en place d'ateliers de réflexion sur nos pratiques, évaluation collective de notre action, partenariats avec des associations expérimentées. Impliquer plus de femmes dans notre mouvement.

RENFORCER NOTRE **GOUVERNANCE**

Favoriser l'utilisation d'outils d'intelligence collective. Clarifier notre fonctionnement à l'aide d'un nouveau Règlement d'Ordre Intérieur et d'une Charte. Développer une politique de « Bien-être au travail ». Renforcer le Conseil d'administration (y compris sa diversité).

www.gracq.org

GRACQ 2018 • graphisme - www.brig.be • illustrations - brig, freepik & flaticon

Charleroi ⇨

Une bonne nouvelle pour la mobilité

Depuis plusieurs années, le GRACQ Charleroi réclame la mise en place de contresens cyclables aux autorités communales. C'est enfin chose faite dans le quartier de la Ville-Haute, ce qui facilite grandement la vie des cyclistes carolos. Sur son vaste territoire, la commune de Charleroi compte environs 450 rues à sens unique, dont environ 10 % ont été converties en sens uniques limités (SUL). Jusqu'à présent, ces SUL se concentraient dans la Ville-Basse de l'intra-ring ou étaient dispersés en fonction des réaménagements de voiries.

Début novembre, lors du dernier conseil communal consultatif vélo, le GRACQ Charleroi apprenait que, profitant de la nécessité de remplacer les panneaux de signalisation actuels par des panneaux réfléchissants, le service Travaux installerait une trentaine de SUL dans les nombreux sens uniques de la Ville-Haute. "*On nous l'avait promis pour fin de l'hiver et c'est quasi chose finie. Une cinquantaine de panneaux sont déjà placés et cela fait toute la différence pour circuler dans ce quartier*" se réjouit le GRACQ Charleroi.

Cependant, la cité hennuyère comptant 55 quartiers, il est important de ne pas s'arrêter à l'intra-ring et de continuer le travail à peine entamé. C'est pourquoi lors d'une Assemblée générale du GRACQ organisée à Charleroi, une action médiatique a été menée par les membres qui ont "décap'SULé" une rue à sens unique dans le quartier de Charleroi Nord. Nous verrons dans le futur si nous avons été entendus.

H. MOUREAU

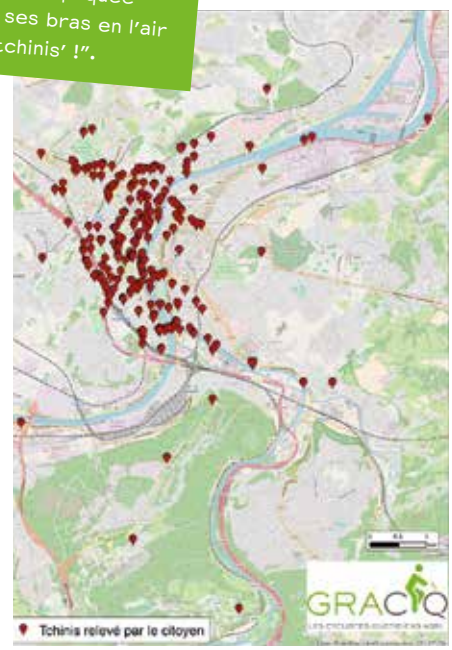
TCHINIS' : situation compliquée requérant qu'on lance ses bras en l'air en râlant "qué tchinis' !".

Liège ⇨

Tag ton tchinis' !

Le GRACQ Liège a monté une action originale et participative pour inviter les Liégeois à répertorier – photos à l'appui – les endroits problématiques pour les cyclistes. Plus de 120 participants ont signalé leurs "tchinis'" au groupe local. Au total, 250 fiches ont été validées et un rapport détaillé sera envoyé aux différents gestionnaires de voirie.

Cette opération a fait parler d'elle dans la Cité ardente, puisque "tag ton tchinis'" a été relayé par la radio, la télé et que la campagne a été partagée plus de 120 fois sur les réseaux sociaux, pour comptabiliser plus de 17 000 vues ! Un succès que Patrick Jacquemin, responsable du GRACQ Liège, n'a pas oublié de mentionner avec humour : "*Si c'est passé à la radio, c'est que c'est important !*".



Nous espérons que la Ville de Liège saura se saisir de cet outil créé par le groupe local pour améliorer les déplacements cyclistes et encourager les Liégeois à enfourcher leur vélo.

Bruxelles-Ville ⇨

Le BXL TOUR, 2e édition de la course cycliste de Bruxelles

Pour cette deuxième édition du BXL Tour, la Ville de Bruxelles attendait pas moins de 5 000 participants. Tous ont pris le départ de la place des Palais pour rejoindre l'Atomium 40 kilomètres plus loin. Cet évènement s'inscrit dans les festivités liées au départ du Tour de France qui aura lieu à Bruxelles entre le 4 et le 7 juillet de l'année prochaine.

L'arrivée s'est faite dans un grand village regroupant de multiples associations cyclistes dont le GRACQ... qui était aussi présent sur la ligne de départ. L'équipe est enthousiaste de découvrir notre capitale autrement, mais aussi ravie de voir ses trajets du quotidien améliorés, car le vélo à Bruxelles ne peut pas se résumer à une course annuelle. Le message est lancé.

Belgique ⇨

En route vers les élections communales

Alors que nos boîtes aux lettres se remplissent gentiment de littérature politique de toutes les couleurs, les membres du GRACQ travaillent depuis quelques temps déjà à offrir, eux aussi, un peu de lecture aux candidats aux élections communales.

Ils se sont réunis, ont débattu, ont analysé la situation de leur commune avec un œil critique et avisé, et ont compilé leurs observations, remarques et propositions dans un mémorandum. Reflétant les préoccupations et les défis de notre époque, le document contient des solutions concrètes en matière de vélo. Ces mémorandums ont été remis aux communes, tantôt en présence de la presse, tantôt de façon plus discrète, mais toujours avec la volonté de créer un lien privilégié avec les acteurs communaux. Grâce à son ancrage local fort et au partage d'expériences et de connaissances, le GRACQ est en effet un interlocuteur de premier plan, qui dispose d'une expertise incontournable en matière de mobilité active.

Les sujets qui y sont abordés semblent parfois techniques, mais ils sont importants à aborder si l'on veut construire une commune pacifiée et agréable à vivre : stationnement vélo, entretien du réseau cyclable, sécurisation des carrefours, sens uniques limités, intermodalité, cédez-le-passage cycliste au feu…

De Liège à Uccle et d'Ixelles à Fleurus, de nombreux mémorandums du GRACQ sont déjà rédigés et disponibles sur notre site. D'autres sont en cours d'élaboration.

www.gracq.org/elections-communales

Ixelles ⇨

Comment éviter le stationnement en double file ?

Voie à sens unique, la chaussée de Wavre est dotée d'une piste cyclable permettant aux cyclistes venant en sens contraire de circuler en toute sécurité. La situation aurait fort bien pu fonctionner dans un monde idéal. Hélas, c'était sans compter sur les champions du stationnement en double file et autres "je n'en ai que pour cinq minutes". Pour continuer leur chemin, les automobilistes bloqués par ces voitures à l'arrêt devaient alors dépasser en empruntant la piste cyclable. Une manœuvre dangereuse pour les cyclistes venant en sens inverse qui se retrouvaient souvent obligés de s'arrêter, voire de monter sur le trottoir pour éviter la collision frontale.

Pour sensibiliser les automobilistes mais aussi les autorités, le GRACQ Ixelles avait réalisé fin janvier une chaîne humaine le long de cette piste, afin qu'elle soit enfin respectée. Leur message, transmis par les médias, est parvenu aux oreilles de la Région qui a fait placer des potelets le long de la piste, protégeant ainsi les cyclistes et invitant les "double-filistes" à se stationner dans les règles prévues par le code de la route.

À Molenbeek, la chaussée de Gand, présentant les mêmes caractéristiques et faisant face aux mêmes problèmes, devrait également bénéficier de ce dispositif. Cette fois encore, le GRACQ a participé aux discussions avec les autorités régionales et communales.

Belgique ⇨

La Masse critique : police à Liège, bougies à Bruxelles, naissance à Ottignies

En physique nucléaire, la "masse critique" d'un matériau fissile, c'est la quantité de ce matériau nécessaire au déclenchement d'une réaction nucléaire en chaîne. En jargon cycliste, c'est le moment où le nombre de vélos sur la chaussée a une incidence concrète sur le trafic. Comment atteindre ce nombre ? Par un rendez-vous, tout simplement. Réunissant les amateurs de bicyclette le dernier vendredi de chaque mois dans une centaine de villes à travers le monde, la Masse critique attire l'attention sur la place (ou plutôt le manque de place) accordée aux vélos. Parmi les consignes données aux participants : respecter le code de la route, être gentil et respecter les autres usagers, et régler les conflits "uniquement avec des bisous".

ON RESPECTE LE CODE DE LA ROUTE ET ON RÈGLE LES CONFLITS "UNIQUEMENT AVEC DES BISOUS".

Liège : un bon constat vaut mieux qu'un long discours

En avril, la Masse critique de Liège réunissait une septantaine de cyclistes. La manifestation s'est malheureusement terminée par une intervention policière musclée. Les vidéos de cette répression ont réveillé les tensions sur les réseaux sociaux. Le GRACQ Liège a pris le parti de la hauteur pour détailler la situation vécue par les cyclistes au quotidien dans la Cité ardente. Une façon de mieux comprendre l'intérêt d'une telle manifestation et de pointer du doigt une politique cyclable qui a encore un long chemin à faire. Pour le GRACQ Liège, la situation entre les différents usagers "*pourrait se voir pacifiée par le développement d'une réelle et très attendue politique cyclable beaucoup plus ambitieuse*". Suite à cette affaire qui a fait beaucoup de bruit, la Ville de Liège a décidé de faire encadrer les prochaines Masses critiques par des policiers à vélo... Si cela peut se comprendre au niveau des autorités qui doivent assurer l'ordre sur la voie publique, cela va à l'encontre de la philosophie même du mouvement. Pour info, l'édition de mai a réuni plus de 600 personnes !

Bruxelles : 20 ans de Masse critique à Bruxelles

La Masse critique bruxelloise démarre d'ordinaire à la Porte de Namur. Depuis quelques temps elle passe par certains endroits choisis, en soutien à l'une ou l'autre revendication : le rond-point Louise, le rondpoint Meiser... Une façon de rappeler que de meilleurs aménagements peuvent changer le quotidien des personnes qui se déplacent à vélo. Ce 26 mai a eu lieu le 20e anniversaire de la Masse critique bruxelloise qui s'est voulue rassembleuse et festive. Au total, plus de 1300 cyclistes ont chanté "Joyeux anniversaire" sous les arcades du Cinquantenaire.

Ottignies–Louvain-la-Neuve : un mouvement qui grandit

Depuis le mois de mars, Ottignies–Louvain-la-Neuve se lance dans l'aventure des Masses critiques. Et le succès est au rendez-vous : de quinze participants, on est passé fin avril à plus de quarante personnes averties via Facebook et au moyen de flyers accrochés aux guidons des bicyclettes. Les citoyens, gentiment curieux, et les autorités ont réservé bon accueil à la manifestation. L'échevin de la Mobilité a même l'intention d'y participer. Une bonne nouvelle, "*même si nous l'encourageons à consacrer un maximum de son temps à travailler aux aménagements*", plaisante Anne-Sophie, une participante.

G. DE MEYERE

Région de Bruxelles-Capitale ⇨

Bruxelles "ville 30" : oui pour les citoyens, non pour le Parlement

Il aura fallu attendre plusieurs tragiques accidents pour que certaines communes bruxelloises annoncent leur intention d'élargir leurs zones 30 à une grande partie, voire à l'entièreté de leur territoire. Mais l'inversion du régime de vitesse en région bruxelloise – faire du 30 km/h la vitesse maxium par défaut et du 50 km/h l'exception – est encore loin de faire l'unanimité sur les bancs parlementaires.

Une zone 30 améliore entre autres la fluidité du trafic.

LE CONCEPT DE "VILLE 30", DÉJÀ D'APPLICATION DANS CERTAINES VILLES EUROPÉENNES, RENCONTRE DE PLUS EN PLUS DE PARTISANS.

C'est une mesure que le GRACQ défend ardemment, au vu de ses multiples retombées positives en matière de sécurité routière, de convivialité de l'espace public, de réduction de la pollution de l'air, de réduction du bruit, de fluidité. Appliquer cette généralisation au niveau régional la rendrait plus lisible (par rapport à un traitement morcelé), globalement moins coûteuse (au niveau des aménagements) et permettrait d'élaguer la forêt de panneaux actuellement nécessaires à la mise en place d'une zone 30 (qui encombrent les trottoirs et réduisent d'autant l'espace piéton).

Le concept de "Ville 30", déjà d'application dans certaines villes européennes, rencontre de plus en plus de partisans. C'est donc sans grande surprise que cette mesure figurait parmi les recommandations adressées au Parlement bruxellois par le panel citoyen réuni fin 2017 autour de la thématique "mobilité". Des recommandations destinées en outre à alimenter le futur plan régional de mobilité "Good Move".

Discutée en Commission de l'Infrastructure du Parlement en avril dernier, la proposition a pourtant été balayée par la majorité des partis présents (MR, cdH, PS, Défi, NVA, CD&V) qui reconnaissent paradoxalement l'intérêt d'une telle mesure pour sauver des vies. "Pas pragmatique" et "beaucoup trop cher", "pas de cette manière", "approche unilatérale et sans nuance"... les critiques n'ont pas manqué.

Le 30 km/h au frigo ?

Les uns renvoient la balle au gouvernement bruxellois, les autres estiment que c'est aux communes, qui possèdent une connaissance fine de leur territoire, de mettre en œuvre le 30 km/h là où elles jugent la mesure opportune (ce qui n'est pas incompatible avec une inversion du régime de vitesse).

Reste que certaines craintes exprimées par les parlementaires sont réelles : un geste fort de la part du Parlement ne restera en effet qu'une intention louable si des mesures complémentaires ne sont pas prises pour en garantir la pleine application sur le terrain. Cela ne pourra se faire, comme cela a été souligné, sans un minimum d'aménagements, ni sans une intensification des contrôles de vitesse et des sanctions. À l'heure actuelle, force est de constater l'échec à ce niveau : la région bruxelloise enregistre 64 % d'excès de vitesse dans les zones 30 et 60 % d'excès de vitesse aux abords des écoles. La vitesse excessive couplée au climat de relative impunité n'est pas sans conséquence sur la sécurité, sur le sentiment de sécurité, et dès lors sur les choix de mobilité des citoyens.

Tout fondés qu'ils soient, ces arguments ne suffisent toutefois pas à discréditer la mesure. Ils constituent au contraire une remise en question fondamentale des priorités que se fixent nos autorités, tant régionales que communales. Souhaitons donc que la voix de leurs administrés finisse par venir tôt ou tard à bout des réticences de nos élus... et plutôt tôt que tard.

F.CUIGNET

Belgique ⇨

Fiscalité & mobilité : le vélo au cœur du débat

Taxes automobiles, indemnité kilométrique vélo domicile/travail... la fiscalité joue un rôle important dans nos choix de mobilité. Mais comment réformer cette fiscalité afin d'encourager une mobilité plus durable ? Pour en discuter, le GRACQ a organisé le 9 mai dernier à Bruxelles un grand débat où se sont exprimés cinq experts universitaires. Enrichies d'un échange avec le public, les idées évoquées vont alimenter les propositions du GRACQ pour la campagne électorale de 2019. (Extraits choisis)

Edoardo Traversa

Professeur de droit fiscal à l'UCL

La fiscalité sur la mobilité est régie par un cadre légal à la fois européen (taux TVA, taux d'accises), fédéral (accises, voitures de société), régional (taxe de mise en circulation, taxe annuelle, vignette routière) et même communal (centimes additionnels, parking). Cela rend les choses très complexes. Il est donc important que ces niveaux de pouvoir travaillent en concertation, pour éviter les mesures isolées. Un incitant fiscal devrait aussi toujours être évalué et limité dans le temps.

Par ailleurs, la fiscalité a aussi d'autres objectifs que simplement la mobilité (environnement, budget de l'état, équité). Ainsi la fiscalité sur la voiture de société découle en grande partie de la fiscalité élevée sur le travail.

Enfin, on sous-estime le levier important que représente le prix du stationnement qui est aussi important que le coût de déplacement. Or c'est c'est une question qu'il est parfois plus simple de régler à un niveau local, plutôt que d'attendre un changement de taux de TVA qui requiert l'unanimité au sein de l'Union européenne !

Cathy Macharis

Professeur à la VUB

Le trafic routier a un impact négatif de 4 % sur notre PIB. Bruxelles compte 509 498 voitures, dont 136 518 nouvelles immatriculations en 2017, 58 % diesel et 39 % essence. 350 000 navetteurs viennent tous les jours dans la capitale, dont la moitié en voiture. Bruxelles offre 265 000 places de parking, soit une file de 1 500 km (la distance Bruxelles-Rome). Chaque jour, la capitale compte 10 immatriculations de voitures supplémentaires. Dans le même temps, 1/3 des ménages bruxellois n'ont pas d'auto.

BRUXELLES OFFRE 265 000 PLACES DE PARKING, SOIT UNE FILE DE 1 500 KM (LA DISTANCE BRUXELLES-ROME)

Il y a des anomalies dans la taxe de mise en circulation bruxelloise : la plupart des propriétaires de voiture ne paient que 61,5 €. Idem pour la taxe annuelle : la plupart des automobilistes paient seulement 80,52 €/an. Tout ceci parce que cette taxe est calculée sur la puissance du moteur et pas sur la pollution qu'elle émet réellement. On compte par ailleurs très peu de voitures "vertes" dans la capitale (5 % maximum).

Pour améliorer les choses je suggèrerais une fiscalité automobile basée sur les taux d'émission de polluants des voitures ($C0_2$, PM, NO_x), une taxation importante à l'achat, et une tarification kilométrique intelligente.

Christophe Speth

Chercheur en Économie à l'USL-B

Il existe deux mécanismes pour faire payer l'utilisation de la route : soit un péage, souvent forfaitaire, pour circuler au sein d'une zone pendant une période délimitée, soit une tarification au kilomètre, que l'on peut faire varier (fortement) en fonction de critères spatio-temporels.

Un péage urbain (de zone) est mis en œuvre à Londres : la "*Congestion Charge*", qui s'élève à 11,50 £/jour entre 7h et 18h. Ses atouts : un impact significatif sur la demande et c'est assez simple à mettre en application. Son principal inconvénient : un manque de précision (pas d'incitation à diminuer l'intensité d'utilisation de la voiture une fois le péage dû, pas de prise en compte de l'hétérogénéité des déplacements au sein d'une zone, etc.)

Avec une tarification au kilomètre, les critères spatio-temporels peuvent être pris en compte de manière plus précise, mais elle est plus complexe à mettre en œuvre. Pour observer un effet significatif sur les comportements de mobilité, il faut tendre le plus possible vers le "coût marginal social" (coût d'un déplacement en voiture pour la collectivité, compte tenu de tous les impacts négatifs). Ce coût n'est pas loin d'1 €/km en heure de pointe dans une grande ville !

Une autre piste serait de rapprocher les gens de leur lieu de travail. Mais pour les propriétaires (70 % en Belgique), les droits d'enregistrement sur les immeubles constituent un frein à la mobilité résidentielle. En Flandre, les droits d'enregistrement payés antérieurement peuvent être déduits à hauteur de 12 500 € (portabilité). Pour financer une baisse, voire une suppression des droits d'enregistrement, il serait possible d'augmenter le poids de la fiscalité immobilière annuelle (précompte).

Xavier May

Chercheur à l'IGEAT (ULB)

En 2016, on a recensé 445 000 voitures de société à la disposition des salariés et environ 200 000 pour les dirigeants d'entreprise. Ce nombre de voitures de société à la disposition des salariés augmente très vite (hausse de 54 % entre 2007 et 2016). Environ 13,5 % des travailleurs ont une voiture de société, mais les déplacements parcourus par ces voitures représentent 23 % de l'ensemble des kilomètres parcourus en voiture en Belgique.

Notre estimation du manque à gagner fiscal du régime des voitures de société est de plus de 2 milliards €. Trois autres études (OCDE, UE, IEW) citent des chiffres encore plus élevés !

À salaire constant, les utilisateurs de voitures de société font des navettes beaucoup plus longues que les autres automobilistes. Le régime des voitures de société bénéficie essentiellement aux plus hauts revenus (51 % au dernier décile). Le nouveau système "cash for cars" est aussi discriminatoire, car deux personnes qui gagnent la même somme en liquide ne sont désormais plus taxées de la même façon… Le Conseil d'État a d'ailleurs critiqué vertement ce principe.

La carte carburant est même une taxation négative : 100 € donnés au salarié pour ses déplacements privés coûtent 70 € à l'employeur. Et plus la voiture de société est chère, plus le régime est avantageux.

Fanny Vanrykel

Chercheuse au Tax Institute (ULg)

Des compagnies privées ont vu dans le développement de plateformes une opportunité de créer de nouveaux marchés dans le secteur de la mobilité. Des particuliers ont commencé à partager l'accès à leurs biens (voitures, parkings, bornes de chargement) et services, dans des relations de pair-à-pair.

Dans ce contexte, mes recherches visent à déterminer comment les autorités publiques pourraient créer un écosystème fiscal adapté pour soutenir les initiatives privées qui offrent des alternatives à l'usage individuel de voitures énergivores, tout en s'attachant au respect des principes juridiques fondamentaux et à la neutralité budgétaire.

NOTRE ESTIMATION DU MANQUE À GAGNER FISCAL DU RÉGIME DES VOITURES DE SOCIÉTÉ EST DE PLUS DE 2 MILLIARDS €

Wallonie ⇨

L'air, le climat, l'énergie… et le vélo

La Wallonie prépare un plan ambitieux pour le climat. Un Plan "Air-Climat-Énergie" qui retient le vélo comme un mode de transport à stimuler. Si le GRACQ soutient la vision "FAST 2030" visant à atteindre 5 % de déplacements à vélo (contre 3 % pour la version intermédiaire du plan), il déplore néanmoins de ne trouver dans le plan aucune mesure opérationnelle pour mettre les Wallons en selle, alors qu'y figurent, par exemple, des mesures concrètes pour l'essor des voitures électriques.

Impossible aussi d'atteindre les objectifs visés si l'on se contente de l'approche très "RAVeL" de nos autorités. La plupart des zones d'activités économiques, des pôles commerciaux ou résidentiels n'étant pas à proximité du réseau RAVeL, le vélo doit être pris en compte sur les routes régionales qui desservent ces pôles wallons.

De même, le vélo ne pourra pas se développer par une série de mesures isolées. Il doit faire l'objet d'un plan d'ensemble en termes d'infrastructure, de formation, de sensibilisation et de communication. Il n'est pas nécessaire d'alourdir le Plan Air Climat Énergie avec un Plan vélo complet, mais il faut au minimum y indiquer la nécessité de développer un vrai successeur, attendu depuis 2014, à "Wallonie Cyclable".

Le GRACQ a travaillé conjointement avec Inter-Environnement Wallonie pour développer une vision "modes actifs", qui est pour l'instant sur la table du ministre de la Mobilité et qui pourrait servir de base à un vrai Plan vélo wallon. Un tel document a le mérite de synthétiser ce qu'il faudrait faire pour doper l'usage du vélo en Wallonie, et de faire consensus au sein des associations wallonnes de mobilité et d'environnement. Il ne reste qu'au gouvernement wallon à s'en saisir pour concrétiser ses visions favorables aux cyclistes wallons.

L.GOFFINET

Vers des immeubles mieux conçus ?

En 2016, le Service Public de Wallonie (SPW) avait déjà produit à destination des communes un guide de bonnes pratiques en matière de stationnement vélo. Une nouvelle publication se concentre maintenant sur le stationnement vélo collectif sur terrain privé.

On y trouve des recommandations pratiques sur les types de range-vélos, les systèmes d'accrochage, des modèles de box à vélos, l'organisation de l'espace de stationnement, sa sécurisation et son accessibilité (couloirs, rampes…). Ce guide fait aussi le tour des recommandations, parfois contraignantes, dans les autres régions du pays et à l'étranger. On y confirme, par exemple, que la Région bruxelloise impose un local vélo dans tous les nouveaux immeubles, et que c'est aussi le cas pour tous les immeubles de bureaux en France.

La politique wallonne en la matière est quant à elle fort timorée. Le Guide régional d'urbanisme n'aborde pas la question du stationnement des vélos. Il traite uniquement la problématique de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et prescrit un certain nombre de règles à cet égard. Dans de telles conditions, c'est donc aux pouvoirs locaux qu'il appartient, ou non, de rédiger leurs propres recommandations vélo et de les imposer aux promoteurs lors de la délivrance des permis d'urbanisme. Une démarche qui révèle vite ses limites en laissant aux communes motivées le dur travail de négociation avec les promoteurs privés et aux autres communes le loisir de ne rien faire.

L.GOFFINET

L'accidentologie wallonne sous la loupe

L'Agence Wallonne de la Sécurité Routière (AWSR) a présenté les résultats de son analyse des accidents à vélo au sud du pays. Ceux-ci sont à prendre avec un certain recul car l'analyse se base sur les constats enregistrés par la police. Or seul un accident à vélo sur cinq se retrouve consigné dans un PV. En 2016, la Wallonie déplore 13 tués à vélo, 59 blessés graves et 625 blessés légers (sur l'ensemble du territoire national, les chiffres sont respectivement de 71, 943 et 8 590). Ces chiffres seraient bien sûr à mettre en relation avec ceux de la pratique du vélo sur le territoire, mais cette mise en perspective est hélas impossible en Wallonie, faute d'Observatoire de la mobilité.

Où ?

Au total, 76 % des accidents sont recensés en agglomération. 72 % des accidents corporels surviennent en section courante, 26 % en carrefour et 2 % en giratoire. Cela signifie-t-il que les giratoires sont "sûrs" en Wallonie ? Pas nécessairement, car les ronds-points peuvent donner lieu à des accidents moins graves (non recensés) ou effrayer les cyclistes non aguerris, qui les évitent donc.

Quand ?

Environ 70 % des accidents sont recensés entre avril et septembre, avec un pic de décès en mai/juin. Un tiers survient le week-end et quasiment aucun la nuit.

Qui ?

8 fois sur 10, le cycliste impliqué dans un accident est un homme. Est-ce le reflet d'une témérité masculine ou de la pratique wallonne du vélo ? Difficile à déterminer, car les données relatives au genre manquent tout autant que les statistiques vélo détaillées en Wallonie. La moyenne d'âge des cyclistes impliqués dans un accident est de 40 ans. Pour les accidents mortels, elle est de 55 ans, ce qui corrobore une fragilité plus grande des séniors.

Pourquoi ?

L'ouverture de portière reste problématique : elle est un facteur d'accident à vélo dans 5 % des cas, mais est liée à 10 % des décès.

Une analyse plus fine des causes de ces accidents nécessiterait que l'AWSR accède aux PV détaillés des accidents. Cela devrait se faire prochainement, étant donné qu'il s'agit d'une recommandation des États Généraux Wallons de la Sécurité Routière.

L.GOFFINET

Cherche coopérateurs cyclistes ou cyclistes coopérateurs

L'HeureuxCyclage.be est le réseau des ateliers mécanique vélo de Wallonie. Parmi la vingtaine d'ateliers que compte le réseau, six d'entre eux (Ath, Auvelais, Charleroi, Chimay, Marche-en-Famenne et Tournai) ont décidé d'aller un pas plus loin en créant AteliersVélo.coop.

Objectif : diversifier et autofinancer les activités des ateliers tout en poursuivant les activités et les valeurs de l'HeureuxCyclage.be :

> la promotion de l'usage du vélo en tant que mode de déplacement ;
> la création d'emplois ;
> le soutien aux ateliers vélo ;
> la réduction des déchets.

Le premier service développé par AtelierVélo.coop est Co-lor, un service de peinture de cadre de vélo. Vous souhaitez donner une nouvelle jeunesse à votre

vélo ? Déposez-le auprès de l'atelier le plus proche de chez vous (démonté ou non) et récupérez-le comme neuf.

Un second service, Co-Mute, propose quant à lui des solutions vélo-mobiles pour rendre les entreprises plus accessibles. Il s'agit d'un service de location long terme comprenant les vélos personnalisés et adaptés à l'usage, les accessoires et le service de maintenance assuré par les ateliers vélo. Ce service sera prochainement proposé à des citoyens regroupés en association.

Le capital de la coopérative à finalité sociale est ouvert, cela signifie que tout citoyen qui le souhaite peut investir et contribuer au développement du projet. Investir, car l'argent continue de vous appartenir et apporte une croissance humaine et pleine de sens. Contribuer, car être coopérateur, c'est également participer aux décisions prises lors des assemblées générales.

R. VAN GENECHTEN

www.ateliersvelo.coop
www.co-lor.bike
www.co-mute.bike

Association ⇨

Belle dynamique pour les rencontres provinciales

Les rencontres des locales, qu'est ce que c'est grisant ! Ces moments d'échange ravissent toujours nos membres car c'est pour eux l'occasion de se retrouver, de s'inspirer des projets des autres et de partager ses expériences, tout cela au long d'innombrables débats. Le plus intéressant dans ces rencontres, ce sont bien évidemment les relations qui se tissent. Beaucoup ont échangé leurs contacts, les projets des uns inspirant les autres.

Cette année, le nouveau pôle animation projette d'organiser deux formules de rencontre des membres sur l'année : par province et par région. Ce printemps, c'était au tour des rencontres provinciales d'avoir lieu, autour du thème des élections communales 2018. Une ligne du temps "spéciale élections" a permis d'avoir une vision d'ensemble des actions en cours et des projets possibles pour l'avenir. Voir tous ces projets mis ensemble donne réellement la sensation de faire partie du changement en marche et c'est ce qui est galvanisant pour les participants.

Un moment d'échange et de partage d'expérience entre responsables a également été proposé lors de ces rencontres.

Les outils (fiches action et catalogue d'inspiration) furent appréciés pour leur caractère facile à prendre en main et modulable. Pour certains participants, il est rassurant de voir qu'il ne faut pas tout réinventer. Ils sont donc repartis avec beaucoup d'idées à mettre en place et une vision plus claire de ce qui est réalisable. Certains encore, comme en atteste le témoignage de Sabine, sont sortis de cette rencontre mieux outillés que jamais : "Maintenant, je sais tout !". Nul doute que de belles actions vont éclore dans les mois qui viennent.

S. VANHEGHE

Notre panel de formations

Agir en faveur du vélo ? Nous sommes tous pour ! Pour ce faire, il faut parfois ajouter quelques cordes à son arc. Grâce à son programme varié de formations, le GRACQ permet aux personnes intéressées d'approcher les thématiques vélo de diverses façons. Cette année, les formations vous sont proposées au sein de programmes saisonniers

et s'articulent autour de grandes thématiques telles que l'animation, l'action, l'aménagement, et aussi la conduite (avec nos célèbres Vélo-Trafic), et depuis peu le secourisme avec le BEPS (Brevet Européen de Premiers Secours). Notre programme printanier est consultable en ligne. Le programme automnal est quant à lui encore en cours d'élaboration. Dernière information, mais pas des moindres : toutes nos formations sont gratuites pour nos membres et ouvertes à tous. À bientôt !

A. JIMENEZ

www.gracq.org/formations-printemps

"VERS UN AUTRE SYSTÈME DE MOBILITÉ"

Une première édition de cette formation sur la mythologie automobile s'est tenue à Liège en partenariat avec Inter-Environnement Wallonie. En apportant un regard historique et critique sur les questions de mobilité dans nos sociétés, elle a permis aux participants d'approfondir leur connaissance des incidences du "système automobile" et d'identifier et de démonter les mythes attachés à la voiture. Parmi les sujets abordés, retenons le nouveau concept de "zone à faible danger" (ou LDZ pour Low Danger Zone) développé par les associations IEW et PEVR (Parents d'Enfants Victimes de la Route). Enseignements, concepts, et idées nouvelles ont été dispensées dans le but d'améliorer le plaidoyer visant à limiter la place prise par la voiture et de faciliter la pratique du vélo, mode de mobilité durable par excellence.

Monde ⇨

Une journée mondiale pour le vélo

Les Nations Unies viennent d'offrir au vélo sa Journée mondiale : le 3 juin. Par cet acte, l'organisation reconnaît la contribution du vélo aux 17 objectifs fixés par l'ONU en matière de développement durable, "*un développement apte à promouvoir la prospérité et les opportunités économiques, un plus grand bien-être social et la protection de l'environnement*".

Selon les termes de l'Assemblée générale des Nations Unies, le vélo est "*un moyen de transport simple, accessible, fiable, propre, durable et respectueux de l'environnement qui favorise la bonne gestion de l'environnement et entretient la santé*". L'organisation salue également un mode de transport qui "*encourage la créativité et la participation sociale et donne à l'utilisateur une conscience immédiate de son environnement*", ainsi qu'un "*moyen d'accès à l'éducation, à la médecine et au sport*".

LE VÉLO "ENCOURAGE LA CRÉATIVITÉ ET LA PARTICIPATION SOCIALE ET DONNE À L'UTILISATEUR UNE CONSCIENCE IMMÉDIATE DE SON ENVIRONNEMENT".

L'organisme légitime ainsi l'instauration d'une "Journée mondiale de la bicyclette", qui vient auréoler de succès deux ans d'une campagne initiée par la Fédération européenne des cyclistes (ECF) et la World Cycling Alliance.

La nouvelle est arrivée trop tardivement pour prévoir une action de grande ampleur. De plus, la journée mondiale de la bicyclette tombait cette année un dimanche. Pour autant, les acteurs vélo du pays ne voulaient pas passer à côté d'un tel événement. Ils ont donc décidé d'une action symbolique commune au nord et au sud du pays, et ont invité leurs contacts à partager une photo d'eux sur les réseaux sociaux avec le hashtag #june3worldbicycleday. L'objectif de cette action sur les réseaux sociaux était de s'inscrire dans un mouvement mondial, de montrer notre appartenance à une communauté cycliste qui partage les mêmes satisfactions, les mêmes difficultés au quotidien.

UNE JOURNÉE MONDIALE, POUR QUOI FAIRE ?

Loin de se limiter à une simple reconnaissance des bienfaits du vélo, l'organisation d'une Journée mondiale a pour vocation d'encourager les États membres à développer activement le vélo : en améliorant la sécurité routière et l'infrastructure, en promouvant son utilisation – utilitaire comme récréative – et en œuvrant au développement d'une véritable culture du cyclisme.

Balades à vélo : des intérêts multiples

“Tout le monde a son vélo en ordre de marche ? Oui ? Alors allons-y !” Pour certains, le vélo est uniquement considéré sous l’angle du loisir. Une balade, d’accord, mais un trajet utilitaire : pas question. Le GRACQ agit pour que les mentalités changent et que la pratique du vélo ne soit plus uniquement perçue comme un sport ou un hobby… mais la balade fait peut-être partie des leviers d’action.

Pour beaucoup, la vision du vélo est encore associée à une activité récréative, que l’on pratique le dimanche, en famille, loin des villes et de la pollution, pour “prendre le vert”. Cette approche est évidemment mise en perspective par les associations cyclistes qui revendiquent le vélo comme moyen de transport utilitaire. Chercher son pain, conduire ses enfants à l’école, se rendre au travail, sortir entre amis… La bicyclette s’accomode de toutes les excuses pour prendre la route et, pour cette raison, il est nécessaire que notre pays, nos régions et nos communes mènent une politique cyclable plus globale, plus complète, et plus proche des besoins des gens.

Nos membres bénévoles organisent pour cela des actions de terrain (Clap au Vélo, tenue de stands informatifs, inaugur’action de pistes cyclables…), ils participent aux campagnes de sensibilisation (pour rouler éclairé, pour que les automobilistes respectent les distances de dépassement…), ils rédigent des mémorandums et rencontrent les décideurs politiques de leur commune.

Pourtant, nos groupes locaux sont également friands de balades à vélo qu’ils organisent régulièrement. Ce faisant, ne sortent-ils pas des missions du GRACQ ? N’est-ce pas même contre-productif par rapport au message que l’association souhaite faire passer ? N’est-ce pas une énergie dépensée dans un domaine qui n’apportera que peu de résultats concrets ?

Depuis longtemps, notre association s'est positionnée sur cette question : "*Notre objectif est de développer le vélo utilitaire et non le cyclisme sportif ou de loisir. Cela ne doit pas nous empêcher d'organiser des balades, mais il faut être attentif à conduire progressivement notre public (si ce n'est pas encore le cas) à prendre son vélo pour aller chercher les pistolets du dimanche, ou le journal quotidien, et, plus tard pour aller au travail à l'école ou à la gare*", mentionne un texte de 1997, approuvé par le Conseil d'Administration du GRACQ. La balade est effectivement une belle façon de mettre plus régulièrement en selle un public qui n'utilise son vélo qu'occasionnellement.

Mise en place

Certains de nos groupes locaux ont une longue expérience en matière d'organisation de balades. Le GRACQ Wavre en organise depuis plus de vingt ans et en a presque fait une marque de fabrique. Le GRACQ Basse-Meuse est également bien expérimenté puisqu'il a participé activement à la mise en place des balades des vergers. D'autres groupes locaux plus récents, comme le GRACQ La Hulpe se lancent eux aussi dans cette aventure.

Un aspect séduisant de la formule est sans doute son apparente simplicité en termes de mise en place puisqu'il "suffit" de se balader ensemble. Bien sûr, lors de la mise en pratique, nos groupes locaux relèvent vite les points d'attention qui assurent un bon déroulement de l'action : bien préparer le parcours, prévoir des bénévoles d'encadrement, un responsable de groupe… Un point d'attention est également à mettre sur la communication autour de l'événement. Il est important de diversifier les canaux de communication si l'on veut atteindre des nouvelles personnes. Inscrire la balade à l'agenda du GRACQ est évidemment un minimum et cela couvre en outre les participants du point de vue des assurances.

Comme des poupées russes

Les balades à vélo organisées par le GRACQ sont des poupées russes et révèlent des intérêts multiples pour les participants. Qu'elles abordent l'histoire comme "Sur les traces de Blücher" (Wavre – Waterloo), ou la culture comme "Sur les traces de Paul Delvaux" (Watermael-Boitsfort), les balades thématiques apportent une dimension plus profonde à la sortie à vélo, ce qui est très apprécié. Parfois, c'est la vie associative et commerçante de la commune qui est mise en avant, comme à Court-St-Etienne où certaines balades ont permis d'en découvrir les lieux alternatifs. Là aussi, présenter le vélo comme un acteur à part entière d'un modèle de société plus durable a trouvé un écho auprès des participants.

Avant chaque balade, un rappel du code de la route et quelques consignes sont données pour rouler dans la circulation. Certains organisateurs font attention à alterner les jolis chemins et les passages dans le trafic pour rappeler que le vélo y a bien sa place. L'aspect "formatif" est donc également assuré.

De nombreux groupes locaux en profitent d'ailleurs pour montrer ce qui se fait de bien (et de moins bien) dans la commune. Ainsi se trouve soulignée auprès des participants l'importance du lobbying et de l'expertise du GRACQ qui peut aider les pouvoirs publics à créer de meilleurs aménagements. Certains groupes comme celui de Basse-Meuse organisent par exemple des balades inauguratives avec les acteurs communaux lorsqu'un aménagement de qualité voit le jour. À La Hulpe, l'occasion faisant le larron, on profite des balades pour répertorier les endroits problématiques afin de les signaler par courrier à la commune. À Evere, on conçoit des balades qui illustrent le mémorandum réalisé par le groupe local.

Ces poupées russes s'assemblent dans des ordres de grandeur différents en fonction de chaque groupe local, des centres d'intérêt des organisateurs et des réalités de terrain, mais la dernière de ces matriochkas, celle qui s'emboite dans toutes les autres et qu'il ne faut absolument pas négliger, nous est rappelée par Lou Pipers du GRACQ Liège : "*Il ne faut pas hésiter à s'arrêter, trainailler, sentir que l'on a le TEMPS. Laisser aux participants le temps de raconter. Respirer*".

Les bémols de la formule…

"*Vu la présence d'habitués, nous avons en général entre cinquante et cent participants à chaque balade. Pour l'inauguration de la balade des cerisiers en 2016, nous avons battu notre record avec plus de 200 participants*", nous indique Bernard Gabriel du GRACQ Basse-Meuse. Ce témoignage pourrait faire rêver plus d'un organisateur de balades mais toutes ne connaissent malheureusement pas un tel succès.

Celui-ci dépend bien sûr de plusieurs choses : de la communication qui est faite autour de l'événement, de la météo, mais aussi des réalités du terrain et des mentalités. À Fleurus par exemple, où le vélo (sauf sportif) est encore très peu répandu, le groupe local regrette que l'énergie dépensée pour l'organisation d'une balade n'a pas amené le nombre de participants souhaité.

"Je pense qu'une sortie vélo est très démonstrative. Elle a le mérite de mettre les vélos en valeur, visuellement et collectivement. En outre, elle a un côté festif et convivial… Le succès est souvent au rendez-vous (même par temps de pluie)… si la com' a bien été faite, évidemment !"

Fabrice Maillez
GRACQ Court-St-Etienne

La question du "succès" d'un tel événement reste pourtant très relative. À partir de combien de participants estime-t-on que l'énergie dépensée a été "rentabilisée" ? Bernard Gabriel rappelle à ce sujet qu'une rencontre avec un seul échevin peut faire davantage pour le vélo dans la région qu'une balade qui rassemble cent personnes. L'équilibre entre les moyens mis en œuvre et les objectifs visés n'est pas une équation simple à résoudre.

Par ailleurs, même si l'occasion semble idéale pour faire connaître notre association à de nouveaux venus, "*que ce soit au départ, à l'heure du pique-nique, à l'arrivée, ou en roulant, le temps de la balade se prête difficilement au discours de présentation du GRACQ, de ses objectifs, et de l'intérêt d'en devenir membre*", nous confie Georges Martens du GRACQ Wavre. Participer à des balades ne motiverait donc pas forcément les participants à rejoindre le mouvement cycliste ? Afin d'y remédier, le GRACQ Wavre a fixé un tarif (symbolique) pour la participation aux balades, tout en maintenant la gratuité pour les membres. Cela incite les fidèles à devenir membres, mais le système montre ses limites, car peu nombreux sont les nouveaux membres qui s'investissent au-delà des balades, comme le regrette le groupe local.

"Je pense qu'il faut allier tous ces éléments (dimension didactique, d'éducation permanente, de sensibilisation, de plaisir...) Sensibiliser et créer une belle ambiance conviviale et festive. C'est ça qui fera que les gens reviennent."
Fabrice Maillez

Enfin, le temps et l'énergie investis dans la mise en place de ce type d'événement est *de facto* perdu pour d'autres actions de sensibilisation ou de lobbying. Or l'acronyme même de notre association – Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens – semblerait plaider pour une dynamique moins portée sur le loisir et davantage sur l'aspect "utilitaire" du vélo. Certains souhaiteraient d'ailleurs voir diminuer le nombre de balades organisées par leur groupe local afin de laisser plus de place à la militance : "*Il est évident qu'organiser une balade "touristique" est nettement plus gratifiant qu'organiser une action dont l'objectif est généralement militant. Les différentes phases de l'organisation d'un balade – préparation de l'itinéraire, reconnaissance sur le terrain, réalisation – ont un côté très sympathique qui séduit aussi bien les organisateurs que les participants*" reconnaît Georges Martens, qui poursuit : *"Personnellement, j'estime que le bon rythme pour un groupe local du GRACQ serait de trois balades par an. En ce qui concerne Wavre, cela dégagerait du temps pour d'autres activités*".

... et ses avantages !

Si des inconvénients existent, l'intérêt de la formule est lui aussi bien réel. Celle-ci renforce par exemple la dynamique intra-locale, ce qui constitue un intérêt évident (notamment pour les groupes locaux ré-

cents). Ceux qui choisissent de co-organiser leur balade tissent en plus des liens utiles, soit avec d'autres groupes locaux, soit avec d'autres acteurs de leur commune. Dans le premier cas, cela favorise les échanges d'expérience, de bonnes pratiques, et cela permet de se serrer les coudes face à des situations souvent partagées (une politique communale trop frileuse en matière de mobilité, ou la difficulté de rassembler davantage de citoyens autour du vélo par exemple). Dans le second, c'est un échange qui permet de s'appuyer sur les forces de l'un et de l'autre, et d'avoir un accès direct à un public différent. Dans tous les cas c'est une opération gagnant-gagnant.

La question du membrariat est également à soulever, car le GRACQ a pour mission de représenter et fédérer les cyclistes et il est clair que son influence dépend du nombre des membres qu'il regroupe. Même si pour certains, comme Bernard Dehaye du GRACQ Evere, "*le recrutement n'est pas l'objectif premier*", et même si le temps est davantage utilisé pour admirer les paysages ou discuter plutôt qu'à convaincre les participants des bienfaits de la cause, une balade reste une occasion de présenter l'association. En diagonale, de façon partielle ou symbolique, mais c'est après tout un premier contact.

Des objectifs bien définis

Si de nombreuses balades sont organisées par les groupes locaux du GRACQ à Bruxelles et en Wallonie, il est évidemment important de ne pas semer la confusion auprès du public et d'assurer une communication minimale : le GRACQ n'est pas une association de vélo-loisir. Il a pour vocation de mettre les gens en selle pour leurs trajets du quotidien. Il milite auprès des acteurs politiques et des administrations pour que se déplacer à vélo soit plus sûr, et sa voix est entendue pour l'expertise dont il dispose en matière de mobilité au sens large.

Une balade organisée par le GRACQ apparaît donc comme une porte d'entrée vers le vélo-utile. Elle permet aux participants de rencontrer ce cycliste qu'ils croisent peut-être chaque matin alors qu'ils sont en voiture, de lui parler, de se rendre compte que c'est possible, de se dire qu'eux aussi, pourquoi pas, demain… Un itinéraire ne faisant pas l'impasse sur les difficultés rencontrées dans le trafic les sensibilisera également à l'importance d'avoir des aménagements de qualité et de la considération de la part des automobilistes. Si la balade est bien menée, on peut imaginer qu'au moment de reprendre la voiture (s'ils ne la laissent pas tomber), ce sera avec davantage d'égard pour les cyclistes.

On peut encore imaginer que, lors d'une fête de famille, en plein débat avec le tonton Jacques qui martèle que les cyclistes "roulent dangereusement et font n'importe quoi", ils prendront alors la défense des cyclistes, et nuanceront des propos trop souvent entendus.

Il est très difficile de mesurer la portée qu'auront certains de nos actes. Le battement d'aile du papillon, tout ça… Alors qui sait ? Qui sait quel effet positif pourront avoir les futures balades organisées par le GRACQ sur la situation du vélo à Bruxelles et en Wallonie ? Nous pouvons peut-être nous attendre à de belles surprises.

G.DE MEYERE

Merci à Lou, Anne, Lidia, Fabrice, Emmanuel, Bernard G, Bernard D, Daniel, Albert, Daniel A, Claude, Daniel D et Georges pour leurs précieux témoignages.

"Je pense qu'il est important de faire découvrir les itinéraires pratiques à vélo, mais aussi de les agrémenter d'un peu de culture générale ou d'histoires croustillantes."

Bernard Dehaye
GRACQ Evere

Portrait : Bernard Dehaye

À titre personnel, je m'intéresse au patrimoine et à l'histoire de ma commune depuis trente ans que j'y habite (je suis aussi membre du Cercle d'Histoire), et je connais très bien mon territoire communal assez réduit (5 km²). Depuis 20 ans que je fais des balades pour les journées du Patrimoine, et des balades pour présenter les infrastructures cyclables (ou non) de ma commune, mais aussi grâce à ce que j'ai appris au cours de ma présidence du GRACQ et à ce que j'apprends encore à la Commission Régionale de la Mobilité, j'arrive à faire un mix entre vélo, histoire et anecdotes, avec une mise en perspective. J'aime bien aussi que les participants comprennent l'histoire du lieu où ils habitent (à Evere : l'ancien aérodrome, la culture du chicon, les briqueteries, l'ancienne piscine olympique…), voire les dessous des projets communaux. Il est déjà arrivé qu'un participant plus âgé que moi complète ou confirme certaines de mes anecdotes.

Transport

Vélo-cargo-poussette… *What else ?*

S'ils n'ont a priori rien en commun, le vélo pliant et le vélo-cargo n'ont en tout cas plus à prouver leur efficacité. Roi du multimodal pour le premier et alternative sérieuse à la voiture en ville pour le second, il n'en fallait pas plus pour que (re) naisse le Salamander, de l'entreprise canadienne Wike.

Le Salamander est un vélo-cargo qui se transforme en quelques secondes en poussette deux places. Avec son cadre articulé et sa roue supplémentaire accrochée au bac avant, le Salamander permet par exemple de faire ses courses avec ses enfants sans se soucier de laisser son vélo dehors. Large de moins de 60 cm, il saura également être emmené dans les transports en commun comme une poussette classique.

S'il semble innovant et moderne, le concept de ce vélo existe de longue date puisqu'on peut voir des modèles similaires sur certaines images d'archives. Il n'en reste pas moins que son retour sur nos routes aurait de quoi en séduire plus d'un.

Pour l'instant, le Salamander n'est proposé avec une assistance électrique que sur le continent américain, mais il est conçu pour recevoir la plupart des kits du marché.

Sécurité

Le casque est dans le sac

Tous ceux qui font le choix de porter un casque se retrouvent confrontés au même problème : qu'en faire lorsque le vélo est attaché ? Que l'on soit adepte du vélotaf, qu'on fasse une petite course au magasin ou que l'on prenne le train en vélo pliant, le casque, lui, reste encombrant lorsqu'il est ailleurs que sur la tête. Aussi, plusieurs fabricants ont développé des casques pliants, que l'on peut glisser dans une besace ou un sac à dos, et qui ne font pas l'impasse sur la sécurité.

Chez Carrera et Brooks, on mise sur la sobriété, avec les cinq parties de la coquille reliées par un système en accordéon, simple à déplier, mais qui ne réduit le volume du casque que de 20 %.

En France, la jeune entreprise Overade mise sur le Plixi, un casque pliable en quelques secondes. Le Plixi Fit permet de réduire de plus de la moitié l'encombrement du casque. Ses nombreux accessoires permettent de l'adapter à toutes les pratiques et morphologies. Enfin, le Morpher mise sur un pliage à plat pour un encombrement similaire à celui d'un gros livre, mais à un prix plus élevé que ses concurrents.

Ces différents modèles se destinent plutôt à un usage urbain, en proposant notamment une personnalisation poussée et des designs loin des formes aérodynamiques des casques de route. Quoi qu'il en soit, n'oubliez pas de vérifier que le produit de votre choix répond au normes de sécurité européennes, car ces systèmes, s'ils ne sont plus à l'état de prototypes, sont encore souvent en phase d'amélioration.

B. DOS SANTOS

Voyager en train-vélo : Allo l'Europe ?

Les grands voyageurs à vélo aiment prendre le train pour traverser l'Europe. Hélas, l'amour des grandes compagnies ferroviaires n'est guère réciproque. Dans de nombreux trains internationaux, embarquer un vélo non démonté relève de l'impossible. Seule l'Europe pourrait forcer la main des opérateurs, via une modification de son règlement ferroviaire.

© KONSTANTIN PANINSKI

Si la plupart des anciens trains internationaux "classiques", de jour ou de nuit, prenaient les vélos, l'arrivée des TGV a considérablement déterioré les choses pour les cyclistes. Pour des raisons de rentabilité, les trains à grande vitesse privilégient un maximum de sièges, voire un salon de réunion, et réduisent les espaces bagages perdus pour eux (financièrement parlant).

Ainsi, au départ de Bruxelles, il est impossible d'embarquer une bicyclette dans un Thalys, un TGV, un ICE allemand. Seul l'Eurostar accepte les vélos, via son service bagage (mais compter 30 € par trajet et un nombre de places limitées). Du côté des trains IC, Luxembourg, Lille et les Pays-Bas restent accessibles avec un vélo. Mais, pour aller plus loin, il faut se rabattre sur de multiples trains locaux pour arriver à destination…

Même si quelques progrès ont été enregistrés, comme récemment la nouvelle génération des ICE qui proposera huit emplacements vélo, on est encore loin d'une réelle intermodalité train/vélo européenne.

NOUS PROPOSONS UN COURRIER PRÊT À L'EMPLOI POUR QUE LE BESOIN DES CYCLISTES SOIT ENTENDU.

En fait, seule l'Union européenne pourrait faire changer radicalement les choses, via son "Règlement sur les droits et les obligations des passagers du rail". La version 2007 de ce règlement stipule ceci : "*Les entreprises ferroviaires autorisent les voyageurs à emporter leur bicyclette dans le train, si elles sont faciles à manipuler, si cela ne porte pas préjudice au service ferroviaire spécifique et si le matériel roulant le permet, et moyennant un paiement éventuel.*"

Ce projet texte comprend des échappatoires pour ne rien faire, voilà pourquoi la Fédération européenne des cyclistes (ECF), dont le GRACQ est membre, poursuit son lobby.

Que faire ?

Afin que notre message soit entendu, nous souhaitons que celui-ci soit porté par nos représentant-e-s belges auprès de l'Union européenne pour qu'elle change son Règlement. **Nous proposons pour cela un courrier prêt à l'emploi**. Il vous suffira de l'adapter en fonction des destinataires auxquels vous choisirez de l'envoyer. Vous trouverez sur notre site le courrier à télécharger, ainsi que la liste des eurodéputés belges et leurs coordonnées. L'opération ne prendra pas plus que quelques minutes et pourrait bien changer l'accueil dans les trains de nos chères bicyclettes pour les années à venir et, par là même, notre façon de voyager durablement !

www.gracq.org/trains

Un vélo pour tant de justes causes…

Le vélo nous transporte et porte en lui des rêves d'enfants. Nombreux sont ceux qui mettent en lien le vélo avec des causes justes et belles, comme si cela allait de soi, comme si le vélo était l'ambassadeur idéal pour qui aspire à un monde meilleur. Focus sur quelques exemples inspirants.

Le docteur Gabriel Levy, cycliste quotidien, est pédiatre aux Cliniques Universitaires Saint-Luc à Bruxelles et spécialiste en hémato-oncologie pédiatrique. Son défi vélo consiste à relier Bruxelles au Cap Nord à vélo entre juin et juillet. La cause qui l'anime : récolter des fonds pour l'ASBL "Les avions de Sébastien" qui soutient la recherche médicale dans le domaine des leucémies rares chez l'enfant.

Les avions à vélo
www.les-avions-de-sebastien.be

Claude Brouir relève un défi technico-sportif, puisqu'il a conçu lui-même son vélo solaire pour parcourir 5 000 km et visiter 6 capitales européennes en 100 jours. Une façon pour lui de promouvoir un monde plus vert. Sa motivation ? Sortir d'une triple épreuve, sentimentale, professionnelle, mais surtout de santé, ce qui explique pourquoi la moitié des dons versés via son *crowdfunding* seront reversés à la Fondation contre le cancer.

Crowdfunding: **www.pikari.fr/c/o9vi3e**
www.cancer.be

Sébastien Nolens vise quant à lui l'exploit sportif de parcourir 3 800 km en 14 jours (soit 270 km par jour !) et d'arriver en Grèce, dans le cadre de la Transcontinental Race. Il lance également un *crowdfunding* dont 50 % de la somme sera reversée à World Bicycle Relief, une ONG qui fabrique et distribue des vélos en Afrique, notamment pour aider les jeunes filles à se rendre à l'école (voir GRACQ Mag 26). Une belle façon d'allier le dépassement de soi avec une cause humanitaire pleine de sens.

www.gofundme.com/sebicicleta
www.worldbicyclerelief.org

Après avoir reçu un mail de Terre-En-Vue, une organisation qui épaule des paysans en les aidant à acquérir des terres cultivées de façon durable en agriculture biologique, Yves Dewelle est parti à vélo à la rencontre de fermiers belges soucieux, comme lui, d'une agriculture "saine et juste qui rémunère correctement ceux qui en vivent et qui nourrit sainement ceux qui en bénéficient". Doté d'une plume facile et agréable, il a fait de ce périple un récit de voyage, qu'il partage tout en relayant l'appel à l'épargne solidaire que développe Terre-En-Vue.

Pour lire son récit, envoyez un mail à : alain.yves01@gmail.com
www.terre-en-vue.be

Simon, Louise et Michaël vont relever le défi de parcourir 200 km en moins de 24 heures sous le nom des "chaussettes à pois" au cours d'une course parrainée. Le Doc'Riders se fera au profit de Médecins du Monde une organisation qui soutient les personnes les plus vulnérables en Belgique et dans le reste du monde. Les dons récoltés serviront à financer des centres d'accueil et un Médibus en Belgique, ou encore des soins aux jeunes mères et l'accompagnement d'enfants des rues en Afrique. Pour l'anecdote, Simon fait partie du Conseil d'administration du GRACQ, et Michaël en est le vice-président sortant !

www.docriders.org

News

Selon la Fédération française de Cardiologie, la capacité cardiovasculaire de nos enfants a baissé de 25 % depuis les années '70. L'association rappelle l'importance de faire au moins 60 minutes d'activité physique par jour. Leur premier conseil aux parents est d'accompagner leurs enfants à l'école à pied ou à vélo.

Une étude britannique vient de démontrer que des cyclistes de 75 ans avaient un profil immunitaire de personnes de 20 ans. Selon les chercheurs faire du vélo aurait un effet "anti-âge" sur le thymus, une glande qui s'atrophie avec l'âge et entraîne un déclin du fonctionnement normal du système immunitaire.

Connaissez-vous le gravel bike ?

Le vélo s'adapte à tous les terrains, à toutes les envies et change continuellement de nom : fixie, BMX, moutainbike... Si ces noms vous sont désormais familiers, un nouveau venu fait son entrée dans le jargon cycliste : le gravel bike. Né aux États-Unis, le gravel commence à prendre sérieusement sa place dans le paysage cycliste européen. Sa grande polyvalence est son principal atout pour séduire les cyclistes de tous bords. Sous ses traits de vélo de route, il révèle des spécificités empruntées à d'autres pratiques, comme le cyclo-cross ou la randonnée.

La géométrie du gravel est adaptée pour plus de confort lors des longues sorties, et il peut accueillir des pneus larges afin d'être à l'aise hors des sentiers battus. Le cintre de route offre un grand nombre de positions, tout en étant évasé à ses extrémités pour plus de confort. Le gravel emprunte au VTT le freinage à disque pour une efficacité sur tout type de revêtement. Enfin, il est souvent équipé d'œillets pour garde-boues et porte-bagages.

Un vélo "couteau suisse" qui convainc de plus en plus, qu'on soit voyageur, vélotaffeur, ou sportif, car le gravel permet de laisser libre cours à son imagination à chaque sortie en arpentant des espaces variés sans penser à sa monture.

B. DOS SANTOS

CONCOURS
8 LIVRES À GAGNER !

Le Tour de Belgique de Monsieur lou

Editions Rue de l'échiquier

Monsieur lou promène son regard à la fois tendre et curieux sur un pays que nous pensons connaître comme notre poche. De Malines à Arlon en passant par Bruxelles et Anvers, ses observations sont dessinées avec humour et justesse.

Comment je fais pour gagner ce livre ?
Envoyez-nous un acrostiche du mot "vélo" ou un poème sur le sujet du vélo ainsi que vos coordonnées complètes (nom, prénom, adresse) avant le 30 août 2018 :
> par mail à mag@gracq.org
> ou par la poste au secrétariat général : rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Trois acrostiches ou poèmes seront tirés au sort et leurs auteurs remporteront une BD "Le Tour de Belgique de Monsieur lou".

Tous à vélo !

Alison Farell
Editions Casterman

Dans "Tous à vélo !", le maire escargot de Véloville part à la recherche des dernières personnes n'ayant pas encore reçu leur invitation à participer à la Grande parade qui aura lieu le soir même. Dans ce livre, tous les habitants sont des animaux qui enfourchent des vélos plus farfelus les uns que les autres. La subtilité de ce livre jeunesse est que le concept du "cherche et trouve" s'inscrit dans une histoire continue.

Comment je fais pour gagner ce livre ?
Envoyez-nous un dessin d'enfant sur le thème du vélo, ainsi que vos coordonnées complètes (nom, prénom, adresse) avant le 30 août 2018 :
> par mail à mag@gracq.org
> ou par la poste au secrétariat général : rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Cinq dessins seront tirés au sort et leurs auteurs remporteront le livre "Tous à vélo".

Règlement du concours

Art 1 : Le tirage au sort aura lieu le 5 septembre par une main innocente.

Art 2 : Les dessins originaux envoyés par la poste ne seront pas renvoyés. Envoyez de préférence une photocopie couleur. Un dessin scanné en bonne qualité envoyé par mail peut également faire l'affaire.

Art 3 : Les dessins, acrostiches et poésies pourront être utilisés par le GRACQ dans le cadre de communications ultérieures visant à promouvoir le vélo. Le nom de leur auteur sera cité, sauf refus explicite de ceux-ci.

Art 4 : Les gagnants du concours seront avertis par mail. Ils pourront venir chercher leur livre dans les bureaux du GRACQ, à Bruxelles ou à Namur.

Art 5 : Ce concours est exclusivement réservé à nos membres en ordre de cotisation.

Quand tu te perds... en groupe

Extrait de “Le Tour de Belgique de Monsieur Iou”, Rue de l’échiquier, 2018. Avec l’aimable autorisation des éditions Rue de l’échiquier.

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

Juillet

BRUXELLES – SAMEDI 14/07
FORMATION "VÉLO-TRAFIC"
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.
Julio Sanchez – info@gracq.org – 02 502 61 30

BRUXELLES – MERCREDI 18/07
EN VACANCES À VÉLO !
Si vous êtes à la recherche de conseils sur les destinations, le matériel ou qu'il vous reste une question à régler avant de débuter votre propre aventure, venez faire le plein de bons conseils !
Delphine Morel – forest-saintgilles@gracq.org
facebook : GRACQ Forest-Saint-Gilles

Août

BRUXELLES – SAMEDI 18/08
FORMATION "VÉLO-TRAFIC"
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.
Julio Sanchez – info@gracq.org – 02 502 61 30

BRUXELLES – MERCREDI 29/08
EN VACANCES À VÉLO !
Si vous êtes à la recherche de conseils sur les destinations, le matériel ou qu'il vous reste une question à régler avant de débuter votre propre aventure, venez faire le plein de bons conseils !
Delphine Morel – forest-saintgilles@gracq.org
facebook : GRACQ Forest-Saint-Gilles

Septembre

BRUXELLES – JEUDI 13/09
RÉUNION DU GROUPE "AMÉNAGEMENT"
Le groupe se penche sur différentes questions relatives aux aménagements cyclables bruxellois et émet des avis sur divers projets de (ré)aménagement qui concernent les cyclistes.
amenagements-bxl@gracq.org

BRUXELLES – SAMEDI 15/09
FORMATION "VÉLO-TRAFIC"
Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.
Julio Sanchez – info@gracq.org – 02 502 61 30

BELGIQUE – 16/09 > 22/09
SEMAINE DE LA MOBILITÉ
Pendant une semaine, la mobilité idéale est sous les projecteurs. Pas étonnant que le vélo soit mis à l'honneur et que le GRACQ soit sur le terrain. Renseignez-vous auprès de votre groupe local pour voir s'il participe !

LOUVAIN-LA-NEUVE – SAMEDI 22/09
FORMATION "L'ÉVOLUTION DU BÉNÉVOLAT"
Lors de cette formation donnée par la fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW), découvrez quelques pistes de réflexion pour trouver une nouvelle dynamique qui réponde au mieux aux attentes de chacun.
Alexandra Jimenez – formation@gracq.org – 02 502 61 30

Octobre

ÉLECTIONS COMMUNALES – 14/10
Nos groupes locaux interpellent déjà les candidats de tous les partis ! Renseignez-vous, lisez les programmes et les mémorandums du GRACQ... Et n'oubliez pas de voter vélo !
www.gracq.org/electionscommunales

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

Non distribution ou changement d'adresse
Secrétariat GRACQ – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Pro Velo, à votre service !
Location de matériel, petites réparations, formations, vélotours guidés, gravure du vélo, boutique, info et conseils : Pro Velo facilite le quotidien des cyclistes. Sur présentation de votre carte de membre du GRACQ, vous profitez en plus de 10 % de réduction sur tous les services.

www.provelo.org

Le GRACQ près de chez vous

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

Secrétariat wallon
Mundo-n
Rue Nanon 98
5000 Namur
T 081 39 07 14
wallonie@gracq.org

www.gracq.org

www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq

Régionale bruxelloise	Alexandra Jimenez	T 02 502 61 30
Régionale wallonne	Georges Martens	T 010 41 44 42

Bruxelles & env.

Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
BXL quartier européen	Carolien Zandbergen	T 02 502 61 30
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Delphine Morel	T 0476 37 74 87
Ixelles	Anoushka Dufeil	T 0488 23 38 55
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Isabelle Brachet	T 0485 34 86 38
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
Woluwe	Mihai Bâja	T 0498 06 42 58

Brabant wallon

Braine-l'Alleud	Alain Tison	T 0477 58 07 25
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Chaumont-Gistoux	Yvan Capouet	T 0499 35 29 52
Court-Saint-Etienne	Xavier Marichal	T 0486 47 23 31
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
La Hulpe	Anne Larsimont	T 02 347 35 69
Lasne	Daniel Dekkers	T 02 633 47 59
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	Francis Doignies	T 0497 54 82 70
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	GRACQ Ottignies	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rebecq	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
Rixensart	Bernard Bourgeois	T 02 653 10 07
Tubize	Marie Deprez	T 0485 43 64 66
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Jean-Louis Verboomen	T 0475 61 43 87
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42

Hainaut

Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0498 72 09 35
Comines	Édouard Debelder	T 056 55 73 78
Écaussinnes	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Fontaine-l'Évêque	Nicolas Ziolkowski	T 0474 41 29 15
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Grégory Vita	T 0473 93 52 56
Mouscron	Christophe Boland	T 0478 53 15 78
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
Seneffe	Philippe De Troy	T 0477 47 12 16
Soignies	Christian Degrave	T 0473 93 27 43
Tournai	Gisèle Roland	T 0476 25 67 50

Liège

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaudfontaine	Éric Villers	T 04 365 66 95
Donceel	Vincent Cardyn	T 019 33 12 65
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 087 56 03 71
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Theux	Koen Van der Geest	T 0473 41 80 67
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

Luxembourg

Arlon	Halinka Nagoda	T 0495 51 53 68
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57

Namur

Andenne	Martien Rölh	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Colignon	T 083 69 92 75
Ciney	François Bouchat	T 0473 68 05 35
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
La Bruyère	José Mabille	T 0498 23 91 02
Mettet	Francis Hance	T 071 72 82 12
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Philippeville Région	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67

Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

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

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Vous désirez envoyer un courrier électronique à une locale du GRACQ ? Toutes les adresses de contact sont sous la forme : *locale@gracq.org* (exemple : locale d'Etterbeek : *etterbeek@gracq.org*).

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