BELGIQUE – BELGIË
P.P. - P.B.
1099 BRUXELLES X
BC31061

NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
Hiver 2015-2016

19

GRACQ mag

Belgique ➪
My Bikeworld : les lauréats
p.6

Ottignies ➪
J'y vais à vélo !
p.9

Législation ➪
Vélos électriques, la nouvelle génération
p.14

À vous de jouer ! ➪
Des débris sur la voirie ?
p.18

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
Bernard Dehaye
—

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
Florine Cuignet : mag@gracq.org
—

NOS PARTENAIRES
Fietsersbond ECF Pro Velo

NOS SOUTIENS
Wallonie 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.

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

PHOTO DE COUVERTURE : © FLYER

Édito ⇨

En route vers 2016 !

2015 s'achève et voici que 2016 pointe déjà son nez. L'année est passée vite, et pour cause, ce ne sont pas les chantiers qui ont manqué. Notre nouveau site internet par exemple, en dehors du fait de donner une image moderne du GRACQ, s'est accompagné de la création d'un nouveau statut de soutien à l'association, celui de sympathisant. Mais nous n'allons pas nous limiter à celui-ci au sein des nouveautés. En effet, dès 2016 une catégorie « famille » sera proposée dans l'idée de répondre davantage aux besoins de celles-ci. Finalement, le montant des cotisations n'ayant pas changé depuis plus de sept ans, il sera revu pour l'ensemble des membres. Sans vous, le GRACQ n'existerait pas, et la cotisation est aussi une manière de soutenir notre association.

L'anniversaire du GRACQ, le 25 mai, a été l'occasion de célébrer et de rappeler l'immense travail réalisé depuis 40 ans par les nombreux bénévoles. Grâce à l'implication de ces membres et à leur ancrage local, l'action du GRACQ perdure. Cette année encore a vu le développement de projets locaux réfléchis, originaux et rassembleurs, qui répondent à plusieurs des enjeux sociétaux actuels. Citons parmi ceux-ci : l'action « Au boulot, à vélo » pour encourager les travailleurs mouscronnois à se rendre au travail à vélo, l'action « Vélo Fashion » pour donner de la visibilité au vélo à Arlon, la mise en selle de la future bourgmestre d'Ixelles ou encore le travail du groupe « aménagements » à Bruxelles qui a permis la remise d'avis lors d'une dizaine d'enquêtes publiques. N'oublions pas non plus le projet « My Bikeworld », initié au niveau fédéral, qui a rassemblé une panoplie d'idées d'aménagements pour simplifier la vie des cyclistes. Avec 720 projets proposés et 11 000 votes récoltés, ce site est la preuve du dynamisme local et de l'énorme travail qu'il y a encore à réaliser pour rendre l'ensemble de notre territoire accessible à vélo.

Par ailleurs, ce dernier numéro de l'année s'attaque à une thématique d'actualité et d'avenir : celle des vélos électriques. Face à l'arrivée de modèles plus puissants, l'Europe a été amenée à créer des catégories : celles-ci sont imposées à la Belgique, qui est donc obligée de s'adapter. Le GRACQ a été consulté et a pu s'assurer que les utilisateurs des vélos à assistance électrique actuels ne subissent pas de modification de leurs conditions de roulage. Pour les vélos plus puissants ou plus rapides, cette nouvelle législation aura des répercussions (code de la route, permis, assurance...). Le GRACQ s'implique dans l'établissement de ce nouveau cadre, qui devrait être officialisé début 2016.

H. MOUREAU – VICE-PRÉSIDENTE

Belgique ⇨

Campagne éclairage 2015

« Be Brillant » ! C'est sous ce slogan décalé (un clin d'œil aux slogans de la région bruxelloise) qu'a été lancée notre traditionnelle campagne de sensibilisation à l'éclairage. Pas moins de 28 groupes locaux et points de contact ont pris part à cette huitième édition.

PARTICIPATION RECORD POUR CETTE HUITIÈME ÉDITION : 28 GROUPES LOCAUX SE SONT MOBILISÉS POUR INFORMER, SENSIBILISER ET ÉQUIPER LES CYCLISTES MAL ÉCLAIRÉS.

Action éclairage à Gembloux.

Une nouvelle formule a été testée l'an passé : la distribution de bons de réduction plutôt que d'éclairage. L'objectif était de responsabiliser les cyclistes, en leur donnant un coup de pouce pour s'équiper eux-mêmes. Sur le terrain, les groupes locaux ont souvent regretté d'intercepter des cyclistes mal éclairés, voire pas éclairés du tout, et de les laisser repartir dans l'obscurité munis de leur seul bon. Il a donc été décidé de revenir à une formule plus traditionnelle pour cette campagne 2015.

Du 9 au 30 novembre, les locales du GRACQ ont donc mené des actions de terrain pour distribuer 750 kits d'éclairage aux cyclistes mal éclairés et récompenser les cyclistes en ordre avec du chocolat. Cette année, l'accent a cependant été mis sur la prévention. Ces actions de terrain sont intervenues après quinze jours de sensibilisation, au cours desquels des messages d'information et des vidéos humoristiques ont été diffusés et largement relayés par nos partenaires.

Bien utile, cette campagne ?

Après huit années, cette question est tout à fait légitime : est-ce que cette campagne est vraiment utile ? On ne dispose malheureusement pas de chiffres fiables pour la Wallonie. À Bruxelles, les chiffres de l'Observatoire du vélo démontrent, eux, une nette progression au niveau de l'équipement des cyclistes. Si on compare les données de 2014 à celle de 2008, on constate que :

> la proportion de cyclistes correctement équipés a augmenté (70% contre 58%) ;

> la proportion de cyclistes circulant sans aucun éclairage est en régression (13% contre 22%).

Non obligatoire mais particulièrement recommandé, le gilet fluo réfléchissant est également plus répandu parmi les cyclistes : ils sont désormais 57% à l'utiliser, contre 43% auparavant.

Cette campagne « Be Brillant » s'est donc adressée aux 30% de cyclistes qui circulent encore soit sans éclairage, soit avec un éclairage inadapté… au mépris du code, mais surtout de leur sécurité !

www.gracq.org/leclairage

Les cyclistes bruxellois, doublement gâtés !

Le 29 octobre, le GRACQ a organisé les petits déjeuners cyclistes « I always bike BRU » commandités par la Région bruxelloise. Le lieu de rassemblement principal a pris place, cette année, à la place Sainctelette, le long du canal. Les points vélos des principales gares ainsi que celui de la VUB ont également participé. En plus des croissants, cafés et autres jus, les cyclistes de passage ont reçu des kits d'éclairage rechargeables sur port USB : une façon de partir du bon pied pour affronter l'hiver à vélo !

Europe ⇨

Un soutien interministériel au vélo

© M. CRAMER MEP

Ils étaient plus de vingt ministres et secrétaires d'État à la Mobilité réunis le 7 octobre à Luxembourg pour soutenir le vélo : une rencontre qui a abouti à la signature de la « Déclaration de Luxembourg ».

BIEN QU'INFORMELLE, CETTE RÉUNION DES MINISTRES EUROPÉENS AUTOUR DU VÉLO CONSTITUE UNE GRANDE PREMIÈRE, ET UN SIGNAL FORT EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ CYCLISTE.

« *C'est la première fois qu'un conseil interministériel des ministres des Transports est entièrement consacré au vélo* », s'est réjoui la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF). C'est aussi la reconnaissance générale des apports positifs du vélo à l'Europe entière : santé, économie, mobilité, environnement... Ce qui est loin d'être anodin, à la veille du sommet du climat à Paris.

Cette déclaration sonne comme une légitimation du vélo en tant que mode de transport à part entière. Le vélo est le moyen de déplacement principal de 40 millions d'Européens. Il est utilisé, plus largement, par plus de 200 millions de personnes dans l'Union. Il est porteur d'avenir : un million d'emplois à terme, en doublant sa part modale actuelle.

Avec ses homologues européens, la ministre de la mobilité Jacqueline Galant a adressé une demande claire à la Commission européenne : développer un plan stratégique pour le vélo et prendre des mesures pour faciliter son utilisation par les États membres.

L. GOFFINET

© ECF

Belgique ⇨

Le GRACQ au comité d'usagers SNCB

Le GRACQ représente désormais officiellement les cyclistes au Comité Consultatif des Voyageurs Ferroviaires, pour un mandat de cinq ans. Indépendant de la SNCB, ce comité est composé de personnes représentatives des usagers du rail : navetteurs, aînés, jeunes, piétons, personnes à mobilité réduite, familles, travailleurs, patrons et... cyclistes !

© FIETSERSBOND

S'il ne se substitue pas aux organes de gestion de la SNCB, ce comité est par contre compétent pour poser toutes les questions qu'il souhaite aux chemins de fer. Il peut aussi faire des propositions, que la SNCB doit étudier sérieusement. Une réponse négative de celle-ci doit être solidement argumentée...

Cet organe est donc un lieu de concertation privilégié pour influencer l'accueil réservé aux vélos par le chemin de fer. Le GRACQ, qui y représente également le Fietsersbond, sera en tout cas attentif à tout ce qui touche de près ou de loin à l'intermodalité « train + vélo ». Nos demandes concernent notamment une meilleure accessibilité à vélo des gares, davantage de parkings vélo (sécurisés entre autres), des tarifs proportionnels à la distance pour embarquer son vélo pour de courts trajets, un soutien aux points vélo ou encore l'aménagement de pistes cyclables le long des voies (« RER vélo »).

luc.goffinet@gracq.org
Tél. 081 22 35 95).

Belgique ⇨

L'accidentologie cycliste sous la loupe

En août dernier, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) a publié une analyse complète de l'accidentologie cycliste[1]. À première vue, les chiffres sont peu réjouissants. Pour l'IBSR, ils soulignent surtout l'importance de miser sur des mesures visant à sécuriser et à stimuler la pratique du vélo.

© YVES DE BONTE

Les accidents surviennent davantage en contexte urbain, mais leur gravité est moindre.

LE RISQUE D'ACCIDENT RESTE PLUS IMPORTANT POUR LES CYCLISTES QUE POUR LES AUTOMOBILISTES. TOUTEFOIS, ON COMPTE UN TUÉ PAR 37 MILLIONS DE KILOMÈTRES À VÉLO, SOIT 925 FOIS LA CIRCONFÉRENCE DE LA TERRE.

Premier constat : l'accidentologie vélo souffre clairement d'un sous-enregistrement, en comparaison des accidents impliquant des usagers motorisés. Les données diffèrent donc fortement selon qu'on observe les chiffres fournis par les hôpitaux ou les statistiques officielles. Ce phénomène de sous-enregistrement concerne surtout les accidents impliquant un cycliste seul : collision avec un poteau ou une bordure, dérapage sur un sol glissant, chutes provoquées par le mauvais état du revêtement, virage mal négocié, vélo défectueux…

Un risque plus élevé

L'absence de données détaillées sur le trafic cycliste rend délicate l'interprétation des chiffres. Certains éléments ressortent toutefois des statistiques.

> Le risque encouru par les cyclistes par kilomètre parcouru est plus de 23 fois supérieur à celui des automobilistes. En chiffres absolus, on dénombre un blessé grave par 2,7 millions de kilomètres (67 fois la circonférence de la terre) et un tué par 37 millions de kilomètres (925 fois la circonférence de la terre).

> Les séniors à vélo sont surreprésentés dans les accidents corporels graves : près de la moitié des cyclistes tués ont plus de 65 ans.

© YVES DE BONTE

Le risque d'accident grave est plus élevé chez les séniors.

> Le risque d'accident mortel à vélo est deux fois plus élevé en Wallonie qu'en Flandre, où la pratique du vélo est bien plus importante.

> 75% des accidents de vélo de moindre gravité se produisent en agglomération, mais les accidents mortels se produisent essentiellement hors agglomération, tant pour les cyclistes (60%) que pour les autres catégories d'usagers (70%).

> D'un point de vue relatif, la plupart des tués parmi les cyclistes sont recensés aux mois d'avril et de septembre.

L'IBSR rappelle en outre la polémique derrière cette interprétation du « risque » : le risque relativement élevé des déplacements à vélo donne l'impression que le vélo est dangereux, alors que mis à part les chutes impliquant les cyclistes seuls, ceux-ci sont surtout exposés aux risques représentés par le trafic motorisé.

Quelles solutions ?

Le vélo a de nombreux avantages sur le plan sociétal (environnement, santé, économie…). L'IBSR souligne de plus que le passage de la voiture au vélo pour de petits trajets est neuf fois plus bénéfique en termes d'espérance de vie que les années de vie perdues en raison des accidents de la route et de l'exposition à la pollution de l'air. Pour l'Institut, c'est le signal clair que les déplacements à vélo doivent être encouragés : il est nécessaire de miser sur des mesures visant à accroître la sécurité des cyclistes.

À ce niveau, les mesures à prendre sont multiples : réduction des vitesses, infrastructures mieux adaptées aux spécificités de la circulation à vélo, normes de qualité pour les vélos, équipement des cyclistes et des véhicules motorisés… Le facteur humain étant à l'origine de la majorité des accidents de la route, l'IBSR insiste plus particulièrement sur les efforts auxquels consentir en matière de politique pénale et d'éducation.

F. CUIGNET

1/ Silverans & Goldenbeld (2015). *Dossier thématique sur la sécurité routière des cyclistes*. Bruxelles, IBSR – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

www.gracq.org/leclairage

Belgique ⇨

My Bikeworld : une campagne, trois lauréats

C'est à l'occasion du Dimanche sans voiture à Bruxelles, le 20 septembre dernier, qu'ont été dévoilés les trois projets lauréats de My Bikeworld, la campagne citoyenne menée conjointement par le GRACQ et le Fietsersbond pour leurs anniversaires respectifs.

TROIS PROJETS ONT ÉTÉ SÉLECTIONNÉS, MAIS NOMBREUX SONT CEUX QUI NE MANQUENT PAS D'INTÉRÊT. MERCI À VOUS TOUS POUR VOTRE CONTRIBUTION À CETTE RÉUSSITE !

Avec plus de 720 projets collectés et près de 11 000 votes, notre campagne citoyenne s'est avérée un réel succès. Un succès auquel vous n'êtes pas étrangers : nous en profitons donc pour adresser un énorme merci à tous ceux qui y ont contribué !

Un jury d'experts a eu la lourde tâche de sélectionner un projet gagnant par région, en fonction de quatre critères :

> l'utilité pour les cyclistes / la complémentarité avec des infrastructures cyclables existantes ;
> l'intérêt général ;
> la faisabilité ;
> le caractère innovant.

Wallonie

Liaison cyclable entre Rebecq et Tubize

Le projet propose une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée, entre Rebecq et Tubize. Actuellement, cette route n'est absolument pas sécurisée pour les cyclistes, alors que le trafic est important et les vitesses élevées. Il s'agit pourtant du trajet le plus rapide pour que les habitants puissent se rendre à vélo aux écoles secondaires, à la gare, à l'hôpital ou encore aux commerces de Tubize. Le potentiel est donc important concernant cette piste cyclable sécurisée qui permettrait aux étudiants et aux navetteurs de rejoindre sans problème leur destination à vélo.

Avant

Après

Flandre

Traversée cyclable à Louvain

Cette intersection entre deux voies automobiles (la N26 et l'E314) est répertoriée depuis 2002 sur la liste des « points noirs » cyclistes à résoudre en priorité par la Région flamande. Le projet proposé : deux pistes cyclables longeant chaque côté de la N26, conçues de manière à minimiser la déclivité par un système de tunnels (sous les bretelles d'accès à l'autoroute) et de ponts (au-dessus de l'autoroute).

Avant

Après

Après

Bruxelles-Capitale

Aménagement des rives du canal selon le principe « moitié/moitié »

Le projet « moitié/moitié » repose sur un partage plus équitable de l'espace public entre modes actifs et modes motorisés le long du canal. Il propose ainsi de réserver l'une des deux rives aux piétons, cyclistes, trottinettes… Ceux-ci pourraient alors profiter d'un espace plus convivial, libéré de la pollution, du bruit et des dangers du trafic motorisé. Ce projet concerne l'entièreté du tracé du canal, un axe cycliste important qui traverse la région de part en part.

Avant

Après

Et la suite ?

Nos associations porteront prioritairement ces projets dans l'espoir de les concrétiser. Mais au-delà de ces projets gagnants, de nombreuses autres propositions, des plus simples à mettre en œuvre aux plus ambitieuses, ne manquent pas d'intérêt ! Nous encourageons donc nos groupes locaux à relayer ces projets auprès de leur administration communale.

À la demande de nos groupes locaux, l'outil informatique développé dans le cadre de My Bikeworld pourrait trouver une seconde vie… toujours dans la perspective de favoriser le dialogue entre le cycliste citoyen et les administrations régionales et communales. À suivre !

F. CUIGNET

DES CONTACTS ONT DÉJÀ ÉTÉ ÉTABLIS AVEC LA COMMUNE DE REBECQ CONCERNANT LE PROJET LAURÉAT. POUR LE GRACQ LOCAL, CETTE DISTINCTION A VÉRITABLEMENT PERMIS DE VISIBILISER LE DOSSIER AUPRÈS DES AUTORITÉS COMMUNALES.

Ixelles ⇨

La future bourgmestre en selle

Profitant de la Semaine de la Mobilité 2015, le GRACQ d'Ixelles a organisé un tour à vélo en compagnie de Dominique Dufourny, future bourgmestre de la commune. But avoué ? Poser les jalons d'une collaboration future, montrer, par des exemples concrets, ce que signifie « penser vélo » dans une politique de mobilité et d'urbanisme et échanger sur ses ambitions pour la mobilité cycliste à Ixelles.

Accompagnée de son chef de cabinet et de son attaché parlementaire, l'échevine a pu apprécier les joies de la petite reine, tout en étant confrontée aux difficultés que rencontrent les cyclistes. Nous avons ainsi pu faire part, en nous appuyant sur des exemples in situ, de nos revendications : circulation apaisée, itinéraires appropriés pour les cyclistes, lutte contre le stationnement sauvage, parkings vélos, signalétique et aménagements routiers pensés pour les cyclistes (cédez-le-passage cycliste au feu, coussin berlinois...), vélo et économie locale, pistes et bandes cyclables...

Notre tour à vélo s'est conclu sur un moment d'échanges convivial au cours duquel la future bourgmestre a fait état de bonnes nouvelles pour les cyclistes à Ixelles : mise en sens unique limité tant attendue de la rue du Page, suppression de places de stationnement à la rue du Trône au profit d'un aménagement cyclable et installation d'un premier box à vélos. Elle s'est également félicitée d'aménagements visant à rendre un visage plus humain à certains axes, tels que le boulevard Général Jacques et l'avenue de la Couronne. Enfin, elle s'est montrée enthousiaste pour développer davantage les zones 30, ainsi qu'à rendre cyclables certaines voiries locales, à l'instar de la rue de Londres.

Il ne reste plus qu'à espérer que ces bonnes intentions puissent se concrétiser et, surtout, que la politique cycliste communale puisse amorcer un nouveau virage, progressiste, allant au-delà des objectifs et moyens imposés par la Région bruxelloise.

P. DE WOUTERS

Orp-Jauche ⇨

Du doute à la (re)découverte du vélo !

© TOURISME – HESBAYE BRABANÇONNE

Depuis trois ans, la commune d'Orp-Jauche et l'asbl « Culture Citoyenne » organisent une douzaine de balades cyclistes entre mai et septembre. « L'essentiel, c'est de participer », « Remuez-vous, ça fait un bien fou », « Pollution zéro, solution vélo » : des slogans qui en résument parfaitement le triple objectif !

La grande satisfaction est d'avoir redonné l'envie de pédaler à toute une frange de la population qui, dubitative dans un premier temps, s'est risquée à une première participation avec un vélo d'emprunt, suivie au final d'une réelle (re)découverte aboutissant parfois en fin de saison à l'achat d'un vélo.

Ces balades d'environ 25 km se déroulent généralement le mercredi à partir de 19 heures. Les itinéraires empruntent en priorité des voies vertes, des chemins de remembrement, le RAVeL. Des activités sont parfois proposées au terme de la balade : démonstration de dressage équestre, rencontre avec un écrivain local, visite d'une brasserie...

Le succès est au rendez-vous : 76 participants en moyenne pour l'été 2015, avec une participation record de 134 cyclistes pour la balade finale. Le public est quant à lui varié : de 6 à 83 ans, d'Orp-Jauche mais également de Huy, Namur, Wavre... La réception finale, avec remise de récompenses aux plus fidèles, collabore également à l'engouement et l'impatience de découvrir le programme... 2016 !

B. COLLIN

JVàVLO, ou comment se (re)mettre en selle !

« J'y vais à vélo » est né en 2012 d'une réflexion sur la mobilité dans les quartiers sociaux, dans le cadre de « Wallonie Cyclable ». Cette action phare du GRACQ d'Ottignies s'adresse à un public novice : différents niveaux d'apprentissage sont proposés grâce à la collaboration du GRACQ, de la Cellule de Développement Communautaire d'Ottignies et de Pro Velo.

« GRÂCE À JVÀVLO, NOUS TOUCHONS UNE POPULATION AUTRE QUE CELLE QUE NOUS RENCONTRONS LORS DE NOS ACTIONS. »

Le module d'apprentissage, qui a lieu au printemps et en automne (4 jours), permet aux participants de rouler à vélo. Le module de formation complet, de mai à juin (8 jours), leur enseigne comment se mouvoir dans la circulation tout en leur inculquant une connaissance de base du vélo (code de la route, lecture de plan, entretien et réparation).

Ces formations sont gratuites, ainsi que le prêt des vélos. Actuellement, les vélos utilisés sont fournis par l'asbl « la Cordiante », où ils sont remis en état par de jeunes handicapés. Les participants ont ensuite la possibilité de les acheter pour une somme modique.

Le nombre de participants a tendance à diminuer au fil des années, mais la locale se félicite de constater que la plupart des participants continuent de se déplacer à vélo – une ancienne élève organise même des balades à vélo !

« Le sourire ou les larmes de joie des personnes qui parviennent à rouler, c'est un bonheur immense pour mes collègues et moi. On touche à l'affectif des personnes, à leur passé par rapport au vélo, à leurs frustrations. Le plus surprenant est de voir leur visage changer au fur et à mesure de leurs progrès. Sans compter que grâce à JVàVLO, nous touchons une population autre que celle que nous rencontrons lors de nos actions : des personnes d'origine, de culture, de milieu social, de capacités physiques ou mentales, d'âge différents. Le vélo est plus qu'un plaisir, c'est pour eux une certaine reconnaissance, être « comme les autres ».

JEAN PATTE, COORDINATEUR.

Le prochain module aura lieu au printemps 2016. Intéressé-e ? Contactez Jean Patte (T 0478 97 56 18 ou pattejean@ymail.com).

S. VANHEGHE

Un apprentissage basé sur la confiance mutuelle

Laïla Bérouayel a suivi quatre séances de formation cet automne, pour se déplacer à vélo mais surtout pour pouvoir accompagner ses enfants.

Qu'est-ce qui a été le plus dur ?
D'oser se lancer et apprendre à tenir en équilibre. Pourtant, petite, je roulais à vélo !

Qu'est-ce qui t'a motivée dans cette formation ?
Le groupe m'a vraiment stimulée. L'enthousiasme des moniteurs aussi : ils nous encouragent énormément et nous accompagnent du début à la fin. On leur fait entièrement confiance et ils nous donnent confiance en nous parce qu'ils savent qu'on peut y arriver. J'avais essayé auparavant avec un parent, mais sans succès.

Quel conseil donnerais-tu à ceux qui voudraient apprendre à rouler à vélo ?
Il faut se lancer et persévérer !

Quelle sera la suite ?
J'ai un vélo que je vais réparer, ainsi je pourrai m'exercer sur le RAVeL avec mes enfants. Je serai également présente au prochain module qui aura lieu au printemps pour apprendre à rouler en ville.

Liège ⇨

Une ville qui se métamorphose

Que de beaux projets depuis ces cinq dernières années ! Wallonie Cyclable (« WalCy ») a été – et est encore – un des moteurs de ce changement, grâce aux mannes régionales qui ont donné l'impulsion nécessaire à la création d'infrastructures cyclables. Dans une ville qui a suivi comme tant d'autres le concept du « tout-à-l'auto », avec des autoroutes urbaines sur les quais de la Meuse et de l'Ourthe, les dégâts du passé ont la vie dure. Une certaine habitude des embouteillages s'est installée ainsi que le stationnement en double file. Même si peu de Liégeois possèdent une voiture, beaucoup de navetteurs viennent travailler à Liège en voiture.

Jusqu'ici, les courageux cyclistes étaient bannis des quais aux vitesses bien trop élevées, et se faufilaient entre les blocs métalliques, sous le regard courroucé des conducteurs pensant qu'ils allaient les retarder encore plus. Tenir sa place dans le trafic relevait du challenge : coups de klaxons, queues de poisson... Un ballet recommençant sans cesse à chaque feu rouge ! L'unique choix, pour les cyclistes, était le RAVeL, avec ses pavés pointus et ses rétrécissements continuels, sources de conflits légendaires entre piétons et cyclistes.

Eh bien tout cela va faire partie du passé : les quais de Meuse sont de nouveau accessibles, après plusieurs années de travaux. Des fonds FEDER ont permis de concevoir des quais « à l'ancienne », un complément indispensable aux projets « WalCy » et aux travaux prévus pour le tram, qui comprennent également des infrastructures cyclables. Les quais ont été inaugurés cet été, avant qu'une nouvelle passerelle soit posée pour relier la gare et le quartier des Guillemins au parc de la Boverie.

SI TOUT N'EST PAS ROSE À LIÈGE, ON CONSTATE NÉANMOINS UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES CYCLISTES : LE RÉAMÉNAGEMENT DES QUAIS DE MEUSE EN EST UN BEL EXEMPLE.

Tout est rose à Liège ?

Que nenni, m'fi ! Des erreurs ont été commises çà et là : comme placer une traversée cyclable devant un poteau et sans mise à niveau de la bordure, ou devant un avaloir. Une grande partie des pistes cyclables sont en trottoir partagé (panneau D10). Lorsque les cheminements piétons et cyclistes sont distincts (panneau D9), le revêtement est d'une teinte grise très légèrement différente, sans aucune autre indication pour séparer les cyclistes des piétons. Les flux ne sont donc pas canalisés et l'usage de la sonnette reste nécessaire, faisant passer les cyclistes pour des gens agressifs et jamais contents. Un cheminement cyclable non obligatoire (panneau F99b) aurait été bien plus intéressant pour les cyclistes plus aguerris, car ce type d'infrastructure partagée les ralentit.

Cela étant, ces plaques de béton lissé sont très agréables, et la présence de traversées cyclables ainsi que la réduction de la vitesse automobile rendent enfin une sensation de mieux vivre. Les riverains ont dû s'armer de patience, mais le résultat est là : la promenade du pont de Fragnée jusqu'au séminaire a rendu à ces quais le statut qu'ils méritent.

Ces voiries doivent encore être prolongées vers le quai de la Batte en passant derrière l'université, et rejoindre les rues cyclables à la place Cockerill et du quai-sur-Meuse. Des projets sont en gestation mais ne sont pas satisfaisants, car ils sont corrélés à la venue d'un n-ième parking souterrain qui fait encore la part belle aux « métalosaures », alors que le tram devrait pousser ces auto-solistes vers les futurs parkings « P+R ». Il serait dommage de gâcher tous ces efforts en appliquant à nouveau les recettes du passé. Nous demandons à nos décideurs de l'ambition pour le futur car c'est maintenant que la possibilité d'un report modal doit se faire : tout ce qui se conçoit aujourd'hui doit être à l'image d'un futur plus humain.

D. BLAVIER

Wallonie ⇨

Le vélotourisme à l'honneur en 2016

Après le tourisme mémoriel, c'est au tour du vélo d'être mis à l'honneur en 2016.

La « Wallonie à vélo », c'est une année entière dédiée à cet atout touristique majeur. C'est également l'occasion de mettre en évidence les spécificités du territoire : réseau cyclable, services et produits adaptés, figures emblématiques, initiatives ponctuelles ou permanentes. Une excellente opportunité également de donner l'impulsion nécessaire pour faire de la Wallonie une destination cyclable d'excellence. C'est en tout cas l'ambition affichée du ministre du Tourisme René Collin : « *Ce travail devra perdurer au-delà de 2016 afin de valoriser une offre de qualité, cohérente avec les attentes des cyclistes, les tendances du secteur et engendrer des retombées économiques.* »

Car ces retombées pourraient s'avérer substantielles sur le long terme. Le cycliste de loisirs n'hésite pas à s'arrêter pour goûter les spécialités locales ou passer une nuit à l'hôtel ou en gîte. Les répercussions du tourisme à vélo pour le secteur Horeca wallon sont déjà importantes à l'heure actuelle : 100 000 nuitées par an et une estimation de 113 emplois sur l'ensemble du secteur. Investir dans le développement de l'offre touristique, en ciblant les réseaux à vocation touristique (établissement d'un réseau à points-nœuds sur 50 % du territoire et finalisation des itinéraires « longue distance ») permettrait de générer cinq fois plus de nuitées et 512 nouveaux emplois d'ici 2030.

L'année 2016 permettra-t-elle d'enclencher la dynamique ? C'est en tout cas l'objectif des nombreux évènements et manifestations qui se tiendront tout au long de l'année. Un guide de balades à vélo est également disponible, détaillant 24 circuits pour partir à la découverte des cinq provinces wallonnes.

www.lawallonieavelo.be

Braine-L'alleud ⇨

Premiers pas vers une politique cyclable

La Semaine de la Mobilité a été l'occasion, pour le GRACQ de Braine-l'Alleud, de faire le bilan des nouveaux aménagements et projets de la commune pour favoriser la mobilité à vélo.

Les rencontres régulières avec l'échevin de la Mobilité ont permis d'établir un dialogue constructif. Mais si les réalisations fleurissent, beaucoup d'interrogations persistent, notamment quant à la volonté d'instaurer un réel partage de l'espace public. Piétons et cyclistes doivent bien souvent se partager un trottoir trop étroit, et on dénote également un manque d'attention aux « détails » de conception (bordures, poteaux en travers des pistes, manque de continuité…). Mais la volonté de faire avancer les projets est là.

Des tabous subsistent : mise en œuvre des sens uniques limités (pourtant obligatoires), installation de zones avancées pour cyclistes aux carrefours à feux, ouverture des zones piétonnes aux cyclistes… De telles mesures permettraient pourtant d'augmenter la sécurité des cyclistes et d'encourager l'usage du vélo dans la commune !

« *On sent un réel investissement de la part des autorités publiques,* précise Fabienne Leclère, responsable de la section locale, *mais la commune a un gros retard à rattraper. Il est plus que temps de mettre en œuvre le volet « mode doux » du plan communal de mobilité, pourtant voté à l'unanimité en 2009 !* »

Rixensart ⇨

Un quiz riche en enseignements

Début septembre 2015, la jeune section locale du GRACQ de Rixensart a tenu, pour la deuxième fois, un stand lors des fêtes de Rixensart. Une nouveauté imaginée par un de nos membres : proposer au public un quiz de dix questions à choix multiple, qui concernait le code de la route, l'équipement du vélo et une question plus locale. La correction du document a été réalisée avec les participants.

Ce quiz s'est révélé être une idée amusante, intéressante et instructive qui a bien animé le stand pendant cette journée et qui a permis de créer des contacts, susciter des questionnements entre participants de tout âge. Au moins trente personnes ou familles ont ainsi pu tester leurs connaissances en la matière, certains d'entre eux ont même souhaité conserver leur copie !

Les scores se sont échelonnés entre 5 et 10, avec une fréquence d'erreur plus élevée concernant l'obligation de la sonnette et la possibilité de rouler à deux de front en agglomération. Les catadioptres obligatoires sur les pédales et le nouveau panneau B22 (cédez-le-passage cycliste au feu) sont bien connus. Par contre, il y a encore quelques petits soucis chez certains au niveau des sens uniques limités (SUL), de l'autorisation pour les cyclistes d'emprunter une voirie à « circulation locale » ou de la non-priorité du cycliste lorsqu'il traverse une voirie sur un passage pour piétons. Durant cette activité, nous avons perçu, dans le regard des participants, le plaisir d'être dans le bon ou l'étonnement de ce que nous leur apprenions. Encore une dernière chose : ils étaient nombreux à connaître l'existence du GRACQ. Quant à savoir ce qui se cache derrière ces cinq lettres, c'est une autre histoire ! Mais ce n'est pas si grave, ils connaissent nos visages...

B. BOURGEOIS

LE BON PLAN : rendez-vous dans l'espace membre de notre site web (identifiant : *membre* / mot de passe : *cyclophile*) : vous trouverez plusieurs quiz ainsi que des fiches didactiques dans la boîte à com' !

Chastre ⇨

Succès pour l'action « couques » !

C'est désormais une tradition à Chastre : les cyclistes du GRACQ profitent de la Semaine de la Mobilité pour mener leur action « couques ». Peut-être les avez-vous croisés, le dimanche matin, devant votre boulangerie ou votre supermarché, offrant des couques aux personnes ayant fait le déplacement à vélo.

Petite nouveauté cette année : deux grandes surfaces étaient également concernées par l'action, en plus des boulangeries de l'entité. Une façon aussi de toucher un public nouveau...

Au total, 101 cyclistes ont été récompensés, soit un client sur sept ! C'est à la boulangerie de Nil que les cyclistes ont été le mieux représentés : une personne sur quatre est venue à vélo. Parmi les cyclistes

récompensés, on comptait aussi une importante proportion d'enfants.

Le GRACQ se réjouit donc de ces chiffres, qui démontrent une nette progression par rapport aux années précédentes. On peut espérer que le vélo fasse de plus en plus partie des habitudes des petits comme des grands, même sous un ciel gris !

V. DUBOIS

Royaume-Uni ⇨

« Zero star for Eurostar » : une victoire cycliste

En octobre dernier, Eurostar annonçait la mise en œuvre prochaine de sa nouvelle politique (anti-)vélo, visant à rendre obligatoire le démontage des vélos pour embarquer à bord des trains. De quoi décourager l'utilisation combinée de ces deux modes de déplacement ! La mobilisation cycliste a été forte des deux côtés de la Manche. La pétition initiée par l'association cycliste anglaise CTC a été relayée plus de 9500 fois et a reçu le soutien officiel de Boris Johnson (maire de Londres), Anne Hidalgo (maire de Paris) et Pascal Smet (ministre bruxellois des Transports). Face à cette levée de boucliers, Eurostar a accepté une rencontre avec la CTC pour entendre les arguments des cyclistes.

La mobilisation s'est avérée payante : Eurostar a finalement annoncé l'abandon de son projet. Les cyclistes seront donc toujours autorisés à transporter leurs vélos non démontés à bord des trains de la compagnie. Un soulagement pour les voyageurs à vélo !

France ⇨

Grenoble, ville 30 !

Dès le 1er janvier 2016, 42 communes sur les 49 que compte l'agglomération grenobloise adopteront le 30 km/h comme vitesse maximale par défaut. C'est en priorité l'argument de la sécurité routière qui a permis de convaincre la quasi-totalité des communes, indépendamment de leur couleur politique : « *Tous les maires sont sensibles au fait que les enfants doivent pouvoir se rendre à l'école à pied, sans risque* », a souligné le vice-président de la métropole, qui a rappelé les enjeux de cette mesure pour les personnes âgées également.

À Grenoble même, 89% des voiries seront concernées par le nouveau régime de vitesse, seuls les grands boulevards et quelques axes desservant la périphérie resteront limités à 50 km/h.

Pour faire respecter la nouvelle règle, la collectivité mise essentiellement sur la prévention : radars préventifs, signalisation verticale pour le 30 km/h et marquages au sol pour le 50 km/h... Les citoyens seront conviés à participer au réaménagement de l'espace public via une boîte à idées.

Autriche ⇨

Des vélos-cargos en libre-service

Depuis début octobre, les habitants et visiteurs d'Aspern, en périphérie viennoise, ont la possibilité d'emprunter des vélos-cargos en libre-service. Le modèle, équipé d'un caisson en bois, est maniable et facile à déplacer : idéal pour les personnes qui ne sont pas familiarisées avec ce genre d'engin. Ces quatre vélos-cargos complètent la flotte de vélos en libre-service, qui s'était déjà étoffée cet été de 25 vélos à assistance électrique.

Afin de faire la promotion du système, un test gratuit de ces vélos-cargos est proposé jusqu'à la fin de l'année. Le système sera ensuite tarifé de manière classique, la première demi-heure d'utilisation étant gratuite. Ce projet, tout comme les autres projets de mobilité active à Aspern, a été financé par un fonds spécifique alimenté grâce à une taxe sur la construction et l'exploitation de garages.

Toujours plus vite… les vélos électriques !

Grâce à leurs performances accrues, les vélos électriques gagnent chaque jour en popularité. Mais l'arrivée de nouveaux modèles, plus puissants et plus rapides, n'est pas sans poser question. Suite à la nouvelle règlementation imposée par l'Union européenne, la Belgique s'est attelée à définir un nouveau cadre légal dans lequel devront s'inscrire ces nouveaux engins.

© CYCLELOGISTICS

LE VÉLO ÉLECTRIQUE CONSTITUE BIEN MOINS UNE MENACE POUR LE VÉLO TRADITIONNEL QU'UNE OPPORTUNITÉ D'ÉVOLUER VERS UNE MOBILITÉ PLUS EFFICIENTE ET PLUS DURABLE EN EUROPE.

L'histoire du vélo électrique n'est pas toute neuve : les tout premiers modèles de vélos électriques datent de la fin du 19e siècle. Ce n'est pourtant que récemment, au début du 21e siècle, que ce type de vélo prend véritablement son essor, grâce aux avancées technologiques qui permettent de concevoir des vélos moins lourds, plus rapides, plus puissants, et dotés d'une plus grande autonomie.

Un formidable potentiel

Le vélo électrique est parfois considéré – à tort – comme un « vélo pour paresseux », qui consomme bien plus d'énergie qu'un vélo normal, et dont les bénéfices pour la santé sont dès lors plus faibles. Le vélo électrique est pourtant bien moins une menace pour l'usage du vélo traditionnel qu'un formidable atout au niveau du transfert modal, au vu de ses nombreux avantages.

© BIKETEC

L'assistance électrique permet de parcourir des distances plus grandes. Ainsi, aux Pays-Bas, la distance moyenne d'un déplacement domicile-travail effectué à l'aide d'un vélo traditionnel est de 4,5 km, une moyenne qui atteint 9,8 km lorsque le déplacement est réalisé à vélo électrique.[1]

Le vélo électrique s'adresse aussi à un public plus large, car il s'adapte à des besoins divers : il permet de s'affranchir du relief, de transporter des charges plus lourdes, de surmonter des difficultés physiques… Il est d'ailleurs plébiscité par les séniors : une enquête menée auprès des bénéficiaires d'une prime à l'achat d'un vélo électrique en Brabant wallon a mis en évidence que les plus de 55 ans représentaient 73% du marché.[2] Aux Pays-Bas, on compte 16% de séniors en plus à vélo grâce au vélo électrique.[3] Des données qui ne manquent pas d'intérêt dans une Europe confrontée au vieillissement de sa population et au besoin accru d'autonomie des personnes âgées.

Le coût moindre que celui d'une voiture ainsi que la plus grande adaptation aux besoins des utilisateurs par rapport à un vélo mécanique constituent les principales motivations d'achat d'un vélo électrique. Selon un sondage européen[4], le vélo électrique aurait au final moins d'impact sur l'équipement des ménages que sur leurs habitudes quant à l'utilisation des différents modes de déplacement.

Depuis que vous utilisez un vélo électrique…	Plus	Moins	Pas de changement
Vous utilisez votre vélo mécanique…	29%	42%	29%
Vous conduisez votre voiture	17%	49%	34%

SOURCE : 6T – BUREAU DE RECHERCHE

Les comportements varient d'un pays à l'autre, en fonction notamment de la culture cycliste et des infrastructures disponibles, mais il reste évident que le vélo électrique constitue un facteur important pour le passage vers une mobilité plus efficiente en Europe.

1/ FIETSBERAAD, *Fietsberaadpublicatie 24 : Feiten over de elektrische fiets*, Utrecht, 2013.
2/ LE SOIR, édition du Brabant wallon du 14 novembre 2015.
3/ FIETSBERAAD, idem.
4/ 6T-BUREAU DE RECHERCHE, *Le vélo à assistance électrique : un nouveau mode métropolitain ?*, 2015.

Une image très positive

« Les trois adjectifs les plus cités par les répondants néerlandais sont « pratique », « facile » et « rapide », tandis que les autres répondants [français, espagnols et britanniques] mettent en avant le côté « bon marché » et « écologique » du VAE. En d'autres termes, ces derniers accordent de l'importance aux externalités positives du VAE (bon pour le porte-monnaie et bon pour la planète), tandis que les répondants néerlandais accordent davantage d'importance au potentiel de déplacement offert par le VAE. Un seul adjectif négatif apparaît dans le classement des répondants néerlandais : 9 % le trouvent « cher ». De fait, si on compare le prix d'achat d'un VAE par rapport à un vélo mécanique, alors le VAE est cher (rappelons que les répondants néerlandais utilisent le VAE comme une alternative plus adaptée à leurs besoins que le vélo mécanique). De l'autre côté, 32 % des répondants français, espagnols et britanniques considèrent le VAE comme « bon marché ». C'est probablement parce qu'ils comparent son coût à celui d'une voiture particulière. »

Extrait de « 6T-BUREAU DE RECHERCHE, *Le vélo à assistance électrique : un nouveau mode métropolitain ?*, 2015, p.31

© SCSMITH

Aux Pays-Bas, le côté « pratique » et « rapide » du vélo électrique séduit, les séniors également.

Établir un cadre

Favoriser l'usage du vélo électrique est une chose, en fixer les limites en est une autre. La vitesse et la puissance de ces engins n'est pas sans poser question : jusqu'à quel point peut-on encore parler de vélo ? Si l'Europe a tout intérêt à encourager l'utilisation des vélos électriques, elle doit néanmoins poser les balises d'un cadre légal.

Dès 2002, l'Union européenne a établi la distinction entre « vélo à assistance électrique » (VAE) et vélo électrique. Pour être considéré comme un vélo (et non comme un cyclomoteur) et bénéficier des mêmes avantages, un VAE doit répondre aux trois conditions suivantes :

> l'assistance doit être conditionnée au pédalage ;
> l'assistance doit se couper au-delà de 25 km/h ;
> la puissance du moteur doit être limitée à 0,25 kW.

Cela signifie : pas d'obligation de permis, pas d'obligation d'assurance, pas d'obligation du casque, pas d'immatriculation, mêmes facilités du code de la route que pour les cyclistes... Ce cadre légal a véritablement permis de doper la vente et l'utilisation du VAE : selon FederProCycle[5], un vélo vendu sur cinq à l'heure actuelle en Belgique serait un modèle électrique. On parle d'un vélo sur dix en Allemagne, en Autriche, au Luxembourg et au Royaume-Uni.

Magasin dédié au vélo électrique en France.

Une nouvelle génération

Après plus d'une décennie d'évolution, le marché voit débarquer une nouvelle génération de vélos électriques – plus rapides, plus puissants – et de nouvelles questions quant à leur statut légal. C'est pourquoi un nouveau règlement européen a vu le jour en 2013 (168/2013/UE), qui distingue deux nouvelles catégories de vélos électriques :

> les vélos limités à 25 km/h avec une puissance maximale de 1kW (L1e-A), les **pedelecs** ;
> les vélos limités à 45 km/h avec une puissance maximale de 4kW (L1e-B), les Speed-pedelecs ou **S-pedelecs**.

Les engins fournissant une assistance électrique sans qu'il soit nécessaire de pédaler restent quant à eux assimilés aux deux-roues motorisés.

Si l'Union impose ces nouvelles catégories, elle laisse cependant à chaque État membre le soin de définir les aspects juridiques qui leur sont associés : quel type d'assurance ? Quelles règles du code de la route ? Quel permis ? Etc.

L'UNION EUROPÉENNE A IMPOSÉ AUX ÉTATS MEMBRES DE NOUVELLES CATÉGORIES DE VÉLOS ÉLECTRIQUES, DONT CERTAINS POURRONT FOURNIR UNE ASSISTANCE JUSQUE 45 KM/H. LA BELGIQUE S'ATTACHE À PRÉSENT À DÉFINIR UN CADRE JURIDIQUE POUR CES NOUVELLES CATÉGORIES.

5/ Federprocycle.be, publication « Un sur cinq » du 30/09/2015.

La Belgique s'est donc lancée depuis peu dans la définition d'un nouveau cadre légal complet. Les recommandations du GRACQ et du Fietsersbond, consultés à ce sujet par la ministre de la Mobilité et le Service Public Fédéral Mobilité, ont été plutôt bien entendues. Un projet de loi, actuellement en discussion au sein des régions, devrait être voté début 2016.

Qu'est-ce qui change ?

Les pedelecs, dont l'assistance est limitée à 25 km/h, seront considérés comme des vélos mécanisés : les VAE actuels et les vélos de la catégorie L1e-A seront donc logés à la même enseigne, à la seule différence que les vélos dont la puissance excède 0,25 kW seront réservés aux plus de 16 ans. L'utilisation de S-pedelecs sera par contre soumise à certaines obligations. Outre le fait que ces vélos seront réservés aux plus de 16 ans, la règlementation associée sera plus contraignante, quoique plus souple que celle imposée aux cyclomoteurs.

Piste cyclable signalée par un panneau D7.

ALORS QU'ILS SERONT AUTORISÉS À EMPRUNTER LES PISTES CYCLABLES SIGNALÉES PAR UN PANNEAU D7 EN AGGLOMÉRATION, LES S-PEDELECS SERONT PAR CONTRE BANNIS DES PISTES JOUXTANT UN CHEMINEMENT PIÉTON SIGNALÉES PAR UN PANNEAU D9.

Permis de conduire et immatriculation

Le permis AM (imposé aux cyclomoteurs de classe B) sera requis pour l'usage d'un S-pedelec. Ce permis ne concernera que le volet théorique : le conducteur ne devrait donc pas passer de permis pratique. Mais comme les régions sont désormais compétentes en la matière, celles-ci pourraient malgré tout décider d'imposer également un permis pratique. Les S-pedelecs devront également faire l'objet d'une immatriculation.

Casque

Le casque restera optionnel pour les utilisateurs de pedelecs. La vitesse moyenne des S-pedelecs étant située au-delà des 30 km/h, le casque leur sera par contre imposé. Mais un casque vélo classique constitue-t-il une protection suffisamment efficace à une telle vitesse ? Dans le même ordre d'idée, imposer un casque « cyclomoteur » n'est pas souhaitable, car peu adapté au vélo et à la pratique d'une activité physique. En attendant que l'Europe propose un nouveau type de casque adapté aux vélos plus rapides, la Belgique autorisera le port d'un casque vélo classique.

© SCHNEIDER COMMUNICATIONS AG

Le port du casque : obligatoire pour les utilisateurs de S-pedelecs.

Assurance

Le cycliste n'est pas tenu de contracter d'assurance spécifique lorsqu'il se déplace avec un vélo. En cas d'accident, il peut bénéficier de la couverture de son assurance RC familiale qui, bien que fortement recommandée, n'est pas obligatoire. La puissance des nouveaux vélos électriques va probablement changer la donne : les S-pedelecs devront sans doute passer prochainement à la caisse. Les assureurs annoncent cependant un montant modéré : entre 25 et 45 € par an.

Code de la route

Au fil des ans, le code de la route s'est assoupli pour les cyclistes. Est-ce que les règles conçues au départ pour des vélos mécanisés peuvent s'appliquer de la même manière et sans risque à des vélos plus rapides et plus puissants ? Peuvent-ils emprunter les pistes cyclables ou doivent-ils rester sur la route ? Peuvent-ils emprunter un sens unique limité ? Circuler dans une zone piétonne accessible aux cyclistes ? Transporter des enfants ? Cette nouvelle catégorie de vélos électriques nécessite-t-elle de nouveaux panneaux ?

Les pistes cyclables signalées par un panneau D9 seront interdites aux S-pedelecs.

Étant donné que l'objectif est bien de favoriser l'usage des S-pedelecs par rapport aux cyclomoteurs, il est essentiel de leur assurer certains avantages dans la circulation. Mais il est néanmoins indispensable de prendre en compte le risque qu'ils peuvent représenter pour les piétons et les vélos plus lents. Le projet de loi prévoit donc que les S-pedelecs suivront les mêmes règles que les cyclomoteurs de classe B, moyennant quelques « allègements ».

En pratique, les S-pedelecs seront autorisés à emprunter les pistes cyclables (marquées au sol ou signalées par un panneau D7) en agglomération là où la vitesse est limitée à 50 km/h maximum, leur

utilisation sera obligatoire là où les régimes de vitesse sont plus élevés. Les pistes signalées par un panneau D9 (pistes jouxtant un cheminement piéton) leur seront par contre interdites.

Contrairement aux cyclomoteurs de classe B, les S-pedelecs :

> pourront circuler sur les chemins réservés aux piétons, cavaliers et cyclistes, signalés par un panneau « F99 » (comme c'est le cas par exemple des RAVeL). Ils devront bien évidemment respecter la limite de 30 km/h imposée sur ces chemins ;

> pourront emprunter certains sens uniques limités lorsque le panneau additionnel « cyclomoteurs de classe A » les y autorise ;

> ne seront pas obligés de circuler avec leurs feux allumés en permanence.

Quels impacts sur l'infrastructure ?

La prolifération de ces vélos rapides devrait également avoir un impact sur les infrastructures cyclables. Un vélo circulant à plus grande vitesse nécessite des infrastructures dégagées de tout obstacle et plus larges, notamment pour aborder des virages ou pour dépasser. Les normes actuellement en vigueur, déjà bien souvent étriquées pour les vélos classiques, s'accommoderont mal de l'arrivée de tels vélos. La promotion de pedelecs et de S-pedelecs nécessite de prévoir, dès aujourd'hui, des infrastructures qui tiennent compte de leurs particularités : une demande que nous relayons lors des projets d'aménagements cyclables.

Les Pays-Bas, toujours très en avance en matière d'infrastructures cyclables, anticipent déjà le développement des S-pedelecs avec la conception de « fietssnelweg » (des voies rapides pour vélos) : plus larges, plus rectilignes et comportant le moins d'intersections possibles. Une liaison cyclable « grande vitesse » devrait être expérimentée entre Groningen et Assen, deux villes distantes de 30 km.

… et sur la sécurité routière ?

Ces vélos plus rapides n'engendrent-ils pas de facto des risques plus élevés ? Les études, encore très partielles en Europe, ne permettent pas d'affirmer que le risque est plus élevé par rapport à celui des vélos mécanisés.

On dénote cependant que c'est essentiellement chez les séniors que se marque le risque d'accident. Ce phénomène, déjà observé chez les utilisateurs de vélos mécanisés, s'accroît fortement lorsqu'il s'agit d'un VAE. Le risque augmente singulièrement à partir de 60 ans, et tout particulièrement chez les femmes.[6] Ces accidents sont le plus souvent des accidents « isolés », notamment des chutes causées par une perte d'équilibre en montant ou descendant de vélo ou dans les virages. La gravité des blessures résulterait également en partie de la vulnérabilité accrue des utilisateurs plus âgés.

Les vélos électriques nécessitent, en raison de leur vitesse et de leur poids, bien plus d'anticipation. « *Les collisions avec des vélos à assistance électrique se produisent le plus souvent à des carrefours ou à des giratoires : les conducteurs des autres véhicules motorisés n'accordent pas la priorité aux utilisateurs de vélos électriques […], parce qu'ils les perçoivent trop tard ou qu'ils sous-estiment leur vitesse.* »[7]

Des données dont il faudra aussi tenir compte pour assurer une meilleure sécurité des utilisateurs de vélos électriques, encore plus dans le cas des S-pedelecs.

L. GOFFINET ET F. CUIGNET

Campagne de sensibilisation en Suisse.

6/ FIETSBERAAD, *Fietsberaadpublicatie 24 : Feiten over de elektrische fiets*, Utrecht, 2013.

7/ SCARAMUZZA, UHR & NIEMANN, *E-Bikes im Strassenverkehr – Sicherheitsanalyse*, BFU Report 72, Bern, 2015, p.25.

© FIETSBERAAD

La fietssnelweg 35 relie Enschede à Hengelo (9 km).

« Senioren veilig op de (e-)fiets ! »

En Flandre, le Fietsersbond a déjà développé du matériel pédagogique destiné spécifiquement aux séniors, ainsi que des sessions pratiques au cours desquelles il est possible de tester un vélo électrique. Le Fietsersbond néerlandais a poussé la démarche encore plus loin, en organisant des cours spéciaux pour les séniors à vélo électrique. Outre un point sur l'équipement du vélo (sécurité et confort) et un rappel des modifications du code de la route, ces formations proposent un volet pratique : mise en condition pour faire du vélo, parcours variant les difficultés, apprentissage des comportements préventifs et gestion de la vitesse.

Débris sur la voirie : attention, danger ! À qui le signaler ?

Revoilà l'hiver et, avec lui, les intempéries. Cela n'est bien souvent pas sans conséquence sur l'état des pistes cyclables : branchages, boue et débris divers rendent le passage difficile, voire carrément dangereux. Pour la sécurité de tous, ayez le bon réflexe : signalez le problème !

Les agents de Bruxelles-Propreté en pleine action.

© SCHWALBE

Un problème se résout très rarement de lui-même : les autorités responsables peuvent difficilement intervenir si elles ne sont pas informées de la situation. Votre piste a besoin d'être dégagée ou nettoyée ? Comment et à qui le signaler ?

1 **Rédigez un courriel** : décrivez précisément le problème et sa localisation. Précisez en quoi cela constitue un risque pour la sécurité des cyclistes (ou des autres usagers). Si vous en avez l'occasion, joignez une photo.

2 **Envoyez votre courriel au gestionnaire concerné**. Vous devez déterminer au préalable s'il s'agit d'une voirie régionale ou communale (voir ci-après). Même dans le cas d'une voirie régionale, n'hésitez pas à faire parvenir une copie de votre courriel au service Mobilité de la commune, qui pourra si nécessaire appuyer votre demande et en assurer le suivi.

3 **Mettez le GRACQ local en copie** de votre courriel, le cas échéant.

4 Vous pouvez éventuellement **mettre le bourgmestre en copie** de votre courriel, en tant que responsable de la sécurité sur le territoire de la commune.

5 Une fois le problème résolu, n'oubliez pas d'**envoyer un message de remerciement** !

Voirie communale ou régionale ?

> En **région bruxelloise**, référez-vous à la carte « modes actifs » de la région (également disponible en version électronique (www.aquaterra.be > cartographie > portofolio) : les voiries régionales sont mentionnées en gras, les autres sont communales.

> En **Wallonie**, vous pouvez consulter la carte en ligne du réseau régional : les routes tracées en jaune (désignée par N...) sont régionales. geoportail.wallonie.be/WalOnMap

À qui m'adresser ?

> Si le problème se situe sur une **voirie communale** : adressez-vous au service Mobilité de votre commune. Vous trouverez les coordonnées sur le site de l'administration communale.
- Coordonnées des communes bruxelloises : www.avcb-vsgb.be/communes
- Coordonnées des communes wallonnes : www.uvcw.be/communes

> Si le problème se situe sur une **voirie régionale bruxelloise** : adressez-vous à Bruxelles-Propreté par mail (info@arp-gan.be) ou via le numéro vert 0800 981 81.

> Si le problème se situe sur une **voirie régionale wallonne** : adressez-vous à la direction des routes de la province. Vous trouverez les coordonnées sur le site routes.wallonie.be > Organigramme (dans le menu de gauche).

Bonne route !

SmartHalo, la technologie au bout du guidon

Ce petit objet a l'air tout simple : il s'agit pourtant d'un petit bijou de technologie. Et les internautes ne s'y sont pas trompés, puisque l'appel à financement a permis de récolter plus de… 800% du montant initialement fixé !

Mais qu'est-ce donc que ce SmartHalo ? Cet appareil, à fixer à votre guidon, est intégralement lié à votre smartphone. Vous souhaitez vous rendre à un endroit précis ? Recherchez le trajet sur votre smartphone, puis rangez-le dans votre poche : grâce ses indications lumineuses, SmartHalo vous indique le chemin !

Mais l'appareil a également d'autres fonctions : éclairage avant intelligent (qui s'allume automatiquement dès qu'il fait sombre et s'éteint à l'arrêt), notifications lorsque vous recevez un appel ou un message sur votre téléphone, géolocalisation de votre vélo, alarme antivol… L'appareil fournit également toute une série de données sur les trajets effectués (distance, durée, dénivellation, vitesse moyenne…). Vous n'avez jamais à vous préoccuper d'allumer ou d'éteindre SmartHalo : c'est automatique ! Son autonomie moyenne est de trois semaines, il se recharge simplement grâce à un port USB.

SmartHalo est conçu comme un accessoire permanent. Pour éviter le vol, la fixation du petit boîtier au guidon se fait à l'aide d'une clé spéciale. Mais étant donné

que l'appareil ne réagit qu'à votre smartphone (et à ceux auxquels vous donnez l'autorisation), un voleur n'en aurait de toute façon aucune utilité. Les concepteurs ont également prévu une désactivation manuelle de l'alarme antivol, au cas où la batterie de votre smartphone est à plat, ou si vous l'avez perdu.

L'appareil devrait être en vente à partir de mai 2016, au prix de 150 £ environ. Le supplément collecté via l'appel à financement permettra aux concepteurs de développer de nouvelles fonctionnalités par rapport au projet initial.

www.smarthalo.bike

Les cyclistes ont aussi leur éthylotest

Boire ou conduire… vous connaissez la suite, et c'est valable à vélo également. On ne mettra jamais trop en garde contre les méfaits de l'alcool. Si vous êtes cycliste et que vous avez un (sérieux) problème avec l'alcool, Alcoho-Lock est peut-être fait pour vous ! L'objectif de cette invention japonaise est de décourager les cyclistes ivres d'enfourcher leur vélo en faisant appel aux sentiments.

L'objet se présente comme un simple cadenas, mais celui-ci dispose d'une connexion *Bluetooth* qui permet de relier l'engin à une application mobile. Lorsque vous le déverrouillez, il vous suffit de souffler à l'endroit prévu, afin de mesurer votre taux d'alcoolémie. Si vous n'avez pas trop bu, aucun souci ! Dans le cas contraire, l'application enverra une notification ainsi que votre localisation à un de vos proches (que vous aurez préalablement désigné) : celui-ci pourra vous recontacter afin de vous convaincre de ne pas reprendre la route sous influence.

L'Alcoho-Lock peut être précommandé sur le site du constructeur, il sera vendu entre 220 et 300 €.

alcoholock.com

Virginie, la « Tandemonaute »

Virginie a 33 ans. Atteinte du syndrome d'Alström, une maladie orpheline qui a provoqué sa cécité à l'âge de 16 ans et une surdité sévère, elle s'est lancée un défi un peu fou, cet été : parcourir plusieurs milliers de kilomètres à vélo, en tandem couché.

Pourquoi tous ces kilomètres à vélo cet été ?

> J'adore faire du sport et me lancer dans l'aventure. Parcourir la ville où j'habite est déjà une aventure au quotidien, alors aller dans des endroits inconnus l'est encore plus. Ce tandem spécial, un Pino de la marque Hase, me permet de « voir » grâce aux commentaires de mon compagnon pilote. Couplé à ce que j'entends grâce à mes appareils auditifs et à ce que je ressens, j'imagine ce qu'il me décrit. Puis c'était aussi une façon de montrer le combat au quotidien des personnes à facultés réduites : je raconte mon épopée sur notre groupe interactif Facebook « Virginie, la Tandemonaute », où vous pouvez laisser des commentaires et me soutenir dans mon périple.

Comment s'est passé ton voyage de Copenhague à Paris ?

> Ce voyage, sur le thème du climat et de la COP 21, était organisé par CyclotransEurope. Une manière de prouver qu'il existe des solutions de mobilité à travers l'Europe plus respectueuses de l'environnement. Nous avons voyagé uniquement en train et à vélo : il a donc fallu systématiquement étudier les possibilités au cas par cas, train par train, pour chaque gare, pour chaque pays, en fonction des compagnies de chemins de fer. La libéralisation du rail n'est pas en faveur de l'harmonisation, ni pour les handicapés, ni pour les cyclistes. Je le déplore d'autant plus après cet essai très concluant.

Cela n'a pas été ton unique périple à vélo…

> Pas du tout : nous avons participé à différents « beau vélo de RAVeL ». Quelques-uns ont cependant nécessité l'usage d'une camionnette car l'accès via le rail était… impossible ! Nous avons aussi voyagé en Belgique avec Dynamobile, dont l'objectif est de montrer qu'il est possible de se déplacer à vélo tant pour le tourisme que pour ses trajets utilitaires. Et enfin, nous avons parcouru le Limbourg belge et batave avec CycloCœur, une association qui permet aux déficients visuels de voyager en tandem. En tout, plus de 2 000 km à travers le Danemark, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et la France ! Tout cela pour montrer que des solutions sont possibles, il suffit d'avoir la volonté de les mettre en pratique.

Et au quotidien, qu'est-ce qui est le plus difficile à vélo ?

> Clairement, l'infrastructure est essentielle : si les gens ne se sentent pas en sécurité, ils vont trouver plein de raisons pour ne pas se mettre en selle. Se balader à vélo à Liège relève parfois du combat : les chemins ne sont ni continus, ni protégés, et nous vivons constamment des conflits avec les autos et avec les piétons. Après ces voyages, je sais que des solutions efficaces existent. Je ne sais pas pourquoi nous sommes en retard sur les pays voisins. Le vélo à assistance électrique peut de plus apporter une réponse aux côtes, à la fatigue ou aux douleurs musculaires. Le vélo couché aussi, en plus de son aspect « petit goût d'aventure » qui est le piment du quotidien.

Un conseil à donner ?

> Il n'y a pas de mauvais temps, il y a juste un bon équipement et de bons réflexes à adopter. Savoir être patient, prévoyant et bien préparé est une des clés du succès. N'ayez pas peur de demander à être « coaché » : dès que l'habitude est prise, vous vous sentirez enfin libre.

D. BLAVIER

Sous le sapin de Noël…

Vous êtes à la recherche d'un cadeau original ? Pensez « vélo » !

La créativité liée au vélo

Cet ouvrage se présente comme un hommage à la richesse créative des designers, créateurs et doux rêveurs dont les œuvres « vélosophiques » ne parviennent que trop rarement aux yeux du grand public. Au sommaire : *concept bikes*, recherches sur les matériaux, œuvres d'art, tentatives de record, innovations, vélos loufoques, projets sociétaux… et aussi un chapitre dédié aux projets vélo d'une vingtaine de constructeurs automobiles. Un cocktail de créativité détonant qui ravira un très large public.

Pascal Mageren, *La créativité liée au vélo – Bike-inspired creativity*, 180 pages. Prix : 30 €.
À commander via
www.velosophe.be/livre

T-shirts « éco-bio-vélo »

Pro Velo lance une ligne de T-shirts en coton 100 % bio, aux designs originaux. Faites votre choix parmi quatre modèles – vélocipède, dove, waffle ou Manneken – et passez commande auprès de Pro Velo !

Prix : 29 €. Promo de fin d'année : 50 € pour deux T-shirts.
Avantage GRACQ : réduction de 10 % (hors promo)

www.provelo.org/fr/t-shirts-designed-by-pro-velo

« Never stop riding »

Comme beaucoup de villes, Buenos Aires dispose de vélos en libre-service. Pour faire la promotion, en 2015, des nouveaux horaires d'utilisation (24h/24 au lieu de 8h-20h), la ville s'est appuyée sur une campagne d'affichage « Never stop riding » (« n'arrêtez jamais de pédaler »). Aussi drôle qu'efficace !

LES FORMATIONS
Hiver 2016 ➪

© T. MERCIER

BRUXELLES
SAMEDI 30/01 DE 10H À 12H
LANCER SON GROUPE LOCAL
Vous aimeriez que le vélo soit mieux pris en compte dans votre commune ? Vous avez envie que les choses bougent ? Puisqu'ensemble on est plus forts, le GRACQ encourage ses membres à s'organiser en groupe local. Venez découvrir les outils que nous mettons à votre disposition, le panel d'actions pouvant être menées, les avantages et les engagements des groupes locaux !

BRUXELLES
SAMEDI 30/01 DE 13H À 15H30
BOOSTER SON GROUPE LOCAL
Qui ne rêve pas d'un groupe local dynamique, de réunions productives et d'actions efficaces ? En nous basant sur l'échange d'expériences, nous parcourrons ensemble les trucs et astuces pour dynamiser votre groupe local.

BRUXELLES
SAMEDI 12/03 DE 10H À 13H
BASE DE DONNÉES
En une matinée, vous apprendrez à maîtriser la base de données du GRACQ. Cet outil précieux vous permettra, entre autres, d'extraire la liste des membres et sympathisants de votre commune, d'encoder vos sympathisants locaux ainsi que les contacts que vous jugerez intéressants pour votre groupe local (politique, presse…). L'accès à la base de données du GRACQ est conditionné au suivi de cette formation. Les participants à la formation doivent disposer d'un ordinateur portable.

Ces formations se dérouleront à la Maison des Cyclistes de Bruxelles (15, rue de Londres à 1050 Ixelles). La participation est gratuite, mais exclusivement réservée aux membres du GRACQ en ordre de cotisation.

ⓘ Intéressé-e ? Séverine Vanheghe
formation@gracq.org – 081 22 35 95

DÉCEMBRE
Agenda ➪

BRUXELLES
JEUDI 10/12 À 17H30
GT AMÉNAGEMENT
Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Participez à la réunion mensuelle de notre groupe de travail ! Rendez-vous à la Maison des Cyclistes.

ⓘ Denis Dekoster
amenagements-bxl@gracq.org

WAVRE
SAMEDI 12/12 DE 14H À 16H
RÉUNION DU GROUPE LOCAL
Dernière réunion pour l'année 2015 : l'heure est au bilan de l'année écoulée, mais c'est également l'occasion d'esquisser des projets pour 2016 ! Rendez-vous au collège Notre-Dame de Basse Wavre.

ⓘ Georges Martens
wavre@gracq.org – 010 41 44 42

ÉCAUSSINNES
VENDREDI 18/12 DE 19H30 À 21H30
RÉUNION DU GROUPE LOCAL
Tu souhaites améliorer les conditions de circulation à vélo dans la commune d'Écaussinnes ? Alors participe à la réunion du groupe local. Réunion au hall polyavlent, rue de Sacueni 1.

ⓘ Jean-Philippe Jaminon
ecaussinnes@gracq.org
0473 78 43 75

Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur www.gracq.org.
Pour l'agenda des activités cyclistes dans votre région, rendez-vous sur www.maisondescyclistes.be

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

Bonne cause ⇨

Apporte ta pierre à l'édifice, ton maillon à la chaîne, ta pédale au vélo, ta marque à la piste, ton klinker au trottoir, ton pavé à l'avenue du port…

Tu as envie de plus pour le vélo ? Il existe mille et une façons de s'investir activement au sein de notre association : mener des actions dans ta commune, participer aux campagnes de sensibilisation, consacrer du temps au sein d'un groupe thématique, devenir relecteur pour le GRACQ Mag… Autre possibilité : faire un don au GRACQ !

Un don de 40 euros et
> tu mets 5 nouvelles personnes en selle lors d'une formation « Vélo-trafic », ou
> tu sensibilises un élu aux bons aménagements cyclables lors d'une journée d'étude, ou
> tu formes 10 citoyens à lire un plan d'aménagement, ou
> tu imprimes 40 belles affiches pour sensibiliser les cyclistes à rouler bien éclairés.

Si en plus, tu n'as pas encore eu l'occasion d'offrir au GRACQ un cadeau d'anniversaire pour ses 40 ans, n'attends pas, c'est le bon moment !

Ta générosité est précieuse. Grâce aux cotisations, aux dons et aux legs, le GRACQ devient moins dépendant des pouvoirs subsidiants et inscrit donc son action dans la durée.

Le bon plan fiscal

Tout don à notre association est déductible à partir de 40 € par an : tu peux donc déduire le montant du don de ton revenu imposable net. La réduction d'impôt s'élève à environ 45 % du montant versé. Le don te coûte donc en réalité presque moitié moins que ce que tu auras versé à l'association !

Pour en savoir davantage :
www.gracq.org/don

Ou contacte Aurélie Willems :
aurelie.willems@gracq.org – 02 502 61 30

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

Les Maisons des Cyclistes, à votre service !
Location de matériel, petites réparations, formations, vélotours guidés, gravure du vélo, boutique, info et conseils : les Maisons des Cyclistes facilitent 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.maisondescyclistes.be (Wallonie)
www.provelo.org (Bruxelles)

Le GRACQ près de chez vous

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

Secrétariat wallon
Maison des Cyclistes de Namur
Place de la Station 1
5000 Namur
T 081 22 35 95
wallonie@gracq.org

www.gracq.org

www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq

Régionale bruxelloise	Alexandra Jimenez	T 02 502 61 30
Régionale wallonne	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
Bruxelles & env.		
Anderlecht	Pascale Panis	T 0476 25 33 01
Auderghem	Laurent Deketelaere	T 0477 62 34 37
Bruxelles Pentagone	Matthieu Gaillet	T 0495 26 78 97
Bruxelles Nord-Ouest	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Etterbeek	Eloïse Dhuy	T 0489 58 05 35
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Haren	Laurent Moulin	T 0499 03 09 01
Ixelles	Pauline de Wouters	T 0487 78 72 15
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Linkebeek	Jérôme Sedyn	T 0477 25 11 32
Saint-Josse	Daniel Apelbaum	T 02 242 42 54
Saint-Gilles	Jean-Michel Pochet	T 0477 60 46 67
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Thierry Wynsdau	T 0498 54 05 90
Watermael-Boitsfort	Geoffroy de Lavareille	T 0486 05 86 52
Woluwe	Mihai Bâja	T 0498 06 42 58
Brabant wallon	Philippe Degand	T 010 65 66 90
Braine-l'Alleud	Fabienne Leclère	T 02 387 15 89
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Chaumont-Gistoux	Yvan Capouet	T 0499 35 29 52
Court-St-Etienne	Jean-Luc de Wilde	T 010 61 69 39
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
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	Bernard De Maet	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rebecq	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
Rixensart	Anne Pia Van Bellinghen	T 02 653 47 87
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 0495 50 66 6
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	Hélène Moureau	T 0498 72 09 35
Comines	Édouard Debelder	T 056 55 73 78
Courcelles	Laurent Lesage	T 071 46 40 54
Écaussines	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	Matthieu Coulonval	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Sylvain Duquenne	T 0472 56 63 95
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	Didier Blavier	T 0478 46 38 38
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	Johan Tirtiaux	T 0496 80 56 73
Verviers	Jean-Pierre Bertels	T 0475 75 59 22
Luxembourg		
Arlon	Halinka Nagoda	T 0495 51 53 68
Libramont	Philippe Coibion	T 061 25 61 48
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57
Namur		
Assesse	Patrick Colignon	T 083 69 92 75
Ciney	Patrick Jacquemin	T 0477 56 09 65
Gembloux	Patrick Hoebeke	T 0476 61 60 55
Mettet	Francis Hance	T 071 72 82 12
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Yvoir	Wim Verhoeve	T 0473 36 83 86

Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

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

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

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Éditeur responsable : Bernard Dehaye – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X