

GRACQ *mag*

Semaine de la Mobilité ⇒
Des communes
mises au défi
p. 4

Entreprises ⇒
Comment
encourager le vélo ?
p.6

Action citoyenne ⇒
Apéro sur la rue
de la Loi
p.8

Vélo-city 2019 ⇒
Dublin,
l'inspirante ?
p.10-11



DOSSIER
Transport
scolaire :
si on changeait
de cap ?
p.14-17

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
Philippe Degand, Michel Dechamp,
Philippe Lederer et Elodie Mertz

NOS SOUTIENS



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

Imprimé sur papier recyclé

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

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

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

Édito ➔

Le GRACQ, un acteur de la mobilité de plus en plus incontournable



Chers amies, chers amis,

Nous l'avons vu récemment : qu'il s'agisse des manifestations de grande ampleur pour le climat qui ont secoué notre pays il y a quelques mois ou de la percée de mouvements citoyens comme AGORA aux élections régionales bruxelloises, l'heure est à l'action et à la mobilisation citoyenne.

Tout bénéfique pour le GRACQ, bien sûr, qui reste avant tout construit par et pour des bénévoles : notre association représente aujourd'hui plus de 13 000 membres et compte près de 54 groupes locaux, actifs aux quatre coins de notre pays.

Votre dynamisme nous a permis d'être particulièrement présents sur le terrain dans le cadre des élections, afin de défendre les intérêts des modes de mobilité actifs. Cette mobilisation n'est d'ailleurs pas restée vaine : notre expertise est de plus en plus reconnue et nous a permis de faire entendre la voix des cyclistes lors de la formation des différents gouvernements régionaux, notamment en rencontrant les formateurs bruxellois lors de leurs négociations. Bravo à tous !

Les efforts de notre association et de ses bénévoles autour de la qualité de l'air ont également été accueillis très chaleureusement par de nombreux experts en mobilité durable à l'occasion de la conférence internationale Vélo City à laquelle nous avons participé cet été. Il y a donc fort à parier que votre énergie en la matière essaiera dans d'autres pays au cours des mois à venir.

Pour notre association, la rentrée s'annonce comme toujours stimulante. Outre la Semaine de la Mobilité, lors de laquelle vous serez nombreux à organiser des activités, cette fin d'année 2019 marque également le début de nouvelles législatures dans notre pays, au cours desquelles la question de la mobilité durable devrait générer de nombreux débats. Comptez évidemment sur votre association pour rester attentive aux mesures prises par nos décideurs politiques en la matière, et pour les inviter à se mettre en selle dès la rentrée !

LUCAS DEMUELENAERE

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.



Hommage ⇒

Deux chouettes bons hommes nous ont quittés

Pour préparer l'avenir, pourquoi ne pas examiner qui fit le GRACQ ?

C'est évidemment à vélo, bien rare à l'époque, que nous les avons croisés et connus. Venus d'horizons différents – le premier pacifiste invétéré, le second ancien militaire devenu aiguilleur du ciel – ils participaient aux Assemblées générales trimestrielles d'Inter-Environnement Bruxelles, représentant, l'un le Comité des habitants de Bruxelles-Centre, l'autre l'Association pour la Sauvegarde de l'Environnement à Woluwe. Ils furent de ceux qui obtinrent enfin l'accès du GRACQ à cette fédération après six ans de purgatoire : à l'époque les cyclistes étaient moqués non seulement par les autorités mais aussi par les environnementalistes et les familiaux.



Burckhard. L'œil amusé de l'Européen.

Burckhard Doempke

D'origine rhénane, ayant appris les langues et trouvé âme sœur tchèque à Londres, il devint interprète de conférences, souvent à Bruxelles, au Luxembourg ou à Strasbourg et un peu partout ailleurs.

Mieux que bien d'autres, il fit sien le mot d'ordre des premières années du GRACQ : *“À l'étranger, pour ton job ou tes vacances, interroge les cyclistes locaux, les autorités (enseignants, urbanistes, ingénieurs) afin d'en ramener des réalisations efficaces à aider réellement les cyclistes. Et cela tant en matière d'encouragement, d'éducation, de sécurité, d'aménagements, de véhicules, etc.”*. Aux autres membres alors de rediffuser l'information dans les milieux qu'ils pouvaient atteindre.

En plus, grand vélo-baladeur, il ralliait souvent ses destinations, parfois bien lointaines, à vélo.

Que de fois, il nous aida à envoyer en allemand et surtout en anglais des courriers aux quatre coins du monde, avec des questions claires, qui nous permettaient de recevoir des précisions sur certains détails obscurs.

Que de fois, Burckhard, Leda, son épouse, et Helena, leur fille, accueillirent et logèrent des cyclistes de passage.

Il nous représenta à la Fédération européenne des cyclistes (ECF) et en fut même vice-président et, après avoir cofondé les asbl GRACQ et ProVelo, il en fut longuement administrateur, et fidèle participant jusqu'à leurs dernières AG.

1/ Plus d'info sur Dynamobile p.8.

Raymond Beys

Ce touche-à-tout a défriché des thèmes aussi divers que :

- > l'éducation (il a réalisé une série de schéma de bonnes positions dans le trafic pour nos premières formations, 1990, origine du Vélo-Trafic) ;
- > le code de la route (un premier marathon avec moi en Wallonie avec gendarmerie et police ; le second, Damien et moi à Gand avec les groupes cyclistes de villes flamandes avec en résultat : SUL, sas, bande de présélection, côte à côte, 1 m, D9, D10, etc.) ;
- > la récupération des voies de chemins de fer et trams (réclamée dès 1985, après sa carte publiée en 1984 dans le Ville à vélo (ancêtre du GRACQ Mag)) ;
- > le tourisme (lien avec la Fédération belge du Cyclotourisme, visites à Bruxelles, raids avec les Gracquistes (Strasbourg 1986, sorte de pré-Dynamobile¹ international et familial avec Betty, son épouse et complice).

Il nous était surtout précieux par sa technicité, sa minutie, son érudition polyglotte, sa clarté dans l'expression de la “pensée vélo” loin de toute émotivité vélorutionnaire un peu floue. Comme le rappelle Ghislain : *“Même quand on n'était pas d'accord avec lui, son avis méritait d'être pris en considération”*. Suivant Nicole, c'était mon principal “camarade à coup de poing” car nous discussions dur de stratégie et tactique à suivre. Mais comme le but était primordial, l'accord nécessaire était rapide. *“C'est Raymond qui m'avait “trouvé” et attiré dans la “nasse” du GRACQ”* signale Patrick. *“C'était un sage”* conclut Philippe.

Mais gai luron, illustrateur du Ville à vélo, glissant parmi ses illustrations des croquis, comme par exemple Damien noyé dans les pièces de vélo du premier atelier de Bruxelles ou Sylvie vantant ses pinces-à-linge-anti-vent-coquin-sous-la-jupe.

En fait, avec eux et les autres premiers Gracquistes, nous avons pu importer et tester ce que Pro Velo a popularisé plus tard.

Ce monde était trop petit. Les voilà qui pédalent de concert sur la voie lactée. À s'y revoir, Burckhard, Raymond. ●

NICOLE ET JACQUES DEKOSTER-THIÉBAUT



Semaine de la mobilité ⇒

Une "semob" orientée "changements climatiques"



Le GRACQ Watermael-Boitsfort répond aux questions du public lors de la Semaine de la Mobilité 2018.

Adopter le vélo comme alternative à la voiture nécessite un changement de mentalité chez chacun, mais aussi une prise de conscience de nos décideurs politiques afin qu'ils encouragent concrètement les déplacements actifs. Depuis 2002, la Semaine de la Mobilité joue un rôle de piqûre de rappel pour encourager les Européens à se déplacer autrement : vélo, mais aussi transports en commun, voitures partagées, etc. Si ses effets semblent mettre du temps à se faire sentir, l'urgence climatique pourrait peut-être jouer un rôle d'accélérateur.

Les groupes locaux du GRACQ seront sur le terrain du 16 au 22 septembre pour sensibiliser nos concitoyens aux avantages des déplacements à vélo. Pour le climat

(puisque c'est le thème de cette année), mais aussi pour leur santé physique, mentale, et pour leur portefeuille.

Parade de vélos décorés ou projection du film "Bike vs Cars" par le GRACQ Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, expo photo mettant le vélo à l'honneur par le GRACQ St-Josse, repair café pour remettre son vélo en état de marche et opération "couques" par le GRACQ Chastre, balade à vélo par le GRACQ Orp-Jauche, participation au village de la mobilité par le GRACQ Forest, course de la lenteur par le GRACQ Watermael-Boitsfort... Toutes les activités se trouvent dans notre agenda en ligne ! ♦

www.gracq.org/agenda

Le GRACQ Sud ESEM met douze communes au défi !



Après avoir rappelé aux élus de douze communes du sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse l'importance d'utiliser leur droit de tirage au Plan d'Investissement Communal (PIC) pour réaliser des aménagements cyclables, le GRACQ Sud ESEM leur donne maintenant comme défi d'initier une "rue scolaire" sur leur entité durant la Semaine de la Mobilité. Ce dispositif léger repris dans le code de la route permet de fermer une rue où se trouve une école pour en réserver l'accès

aux modes actifs (cyclistes et piétons), ceci tout en gardant l'accès pour les riverains ou les services publics. Généralement, la voirie sur laquelle se trouve l'établissement scolaire est fermée à la circulation automobile une demi-heure voire une heure, matin et après-midi.

Les avantages sont nombreux, le plus important étant sûrement d'offrir à nos enfants un air plus sain, loin de la pollution émise par les véhicules^{1/}. Cela permet aussi d'éviter les embouteillages ainsi que les situations accidentogènes (dépôt d'enfants au milieu de la chaussée, stationnement gênant...) et pousse les parents à changer leur comportement en faveur d'une mobilité plus durable.

Le GRACQ Sud ESEM se met à la disposition des communes pour les aider à réaliser cette expérience durant la Semaine de la Mobilité. Un petit guide édité par

Bruxelles Mobilité proposant une feuille de route pour la mise en place d'une rue scolaire a été fourni à chaque élu. Ce guide conseille une phase test de minimum trois mois avant une mise en place définitive. Nous espérons que la réflexion qu'aura suscitée l'expérience poussera plusieurs communes à poursuivre le processus. Les écoles vont être contactées dans un futur proche pour les inclure dans la démarche.

Il ne s'agit pas du premier défi lancé aux communes par le GRACQ Sud ESEM. En mars 2019, le groupe avait déjà invité chaque conseil communal à rentrer un projet dans le cadre de la subvention "mobilité active" de la Région wallonne. Parmi celles-ci, neuf avaient répondu à l'appel. ♦

M. HOREVOETS

^{1/} Un rapport de Greenpeace, révèle que les concentrations de pollution augmentent de 13 % aux "heures scolaires".

Le salon du vélo à Bruxelles : 3^e édition



Le salon Bike Brussels ouvrira ses portes sur le stand de Tour & Taxis pour la troisième année consécutive. Comme toujours, les visiteurs pourront tester différentes sortes de cycles, assister à des conférences et spectacles, découvrir des manifestations artistiques ou sportives originales. L'événement sera familial et le programme varié.

Les organisateurs souhaitent offrir un aperçu général du vélo dans notre capitale. Des vendeurs de cycles seront présents, et aussi certaines associations cyclistes (le GRACQ, Cyclo, Les Ateliers de la Rue Voot). Installée à l'entrée du salon, notre association accueillera les cyclistes néophytes et confirmer et répondra à leurs questions sur la pratique du vélo, à Bruxelles et en Wallonie. Ce sera aussi l'occasion de rappeler l'importance de soutenir le mouvement pour faire avancer la cause cycliste dans notre pays.

Cette année encore, les membres du GRACQ peuvent bénéficier d'un code permettant d'accéder au salon gratuitement. À la recherche d'une sortie en famille, d'informations sur la mobilité active à Bruxelles, de matériel spécifique pour votre vélo, voire d'un vélo neuf ? Rendez-vous au salon Bike Brussels !

Pour bénéficier d'une entrée gratuite, encodez le code GRACQ "BBGR19" lors de votre inscription en ligne !

www.gracq.org/agenda

Salon Bike Brussels
Du 20 au 23 septembre 2019
Tour & Taxis – Avenue du Port, 86C
1000 Bruxelles
www.bikebrussels.be



14-29 septembre

Fête des possibles

Ce n'est peut-être pas un hasard si les dates de la Fête des possibles chevauchent celles de la Semaine de la mobilité. La deuxième édition de cet événement qui vise à offrir une vitrine de la transition se déroulera dans de nombreux endroits du monde, principalement en France et en Belgique, mais aussi au Québec. Si les champs d'action sont nombreux et dépassent largement la thématique de la mobilité (alimentation, déchets, démocratie, économie circulaire), la mobilité active fera aussi partie de la fête. Ainsi, le GRACQ Uccle animera un atelier dans sa commune et le GRACQ Schaerbeek organisera un clap au vélo exceptionnel pour applaudir celles et ceux qui font le choix du vélo.

<https://fete-des-possibles.org>

À vélo pour le climat

Du 23 au 27 septembre aura lieu à New York le sommet de l'ONU sur le climat. À cette occasion, les mouvements citoyens et ONG du monde entier lancent une semaine d'actions pour pousser les états membres de l'ONU à prendre les mesures nécessaires pour respecter l'accord de Paris et limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C.

La veille du sommet coïncidant avec le dimanche sans voitures, Rise for Climate Belgium souhaite profiter de l'absence d'automobiles dans les rues de Bruxelles pour y organiser une manifestation en faveur d'une mobilité plus active ! À vélo, trottinette, rollers, skateboard, ou à pied, rejoignez le mouvement !

[Rise for Climate Belgium](#)

Départ : 22 septembre, de 11h à 13h
Place du Luxembourg – Bruxelles





Entreprises ⇒



Tous
vélo
actifs!

Tous vélo-actifs aide les entreprises à devenir "vélo-friendly"



Session d'information et test de vélo électrique pour ces employées de Vivalia.

L'histoire de Tous vélo-actifs a commencé en 2012 pour répondre à l'un des objectifs stratégiques du Plan Wallonie Cyclable : promouvoir le vélo dans le cadre professionnel. Les concepteurs du projet ont imaginé un accompagnement personnalisé des gros employeurs implantés en Wallonie (secteurs public et privé, hôpitaux et universités) pour permettre à

leurs travailleurs de venir au boulot à vélo dans de bonnes conditions et surtout pour leur donner l'envie de se mettre en selle. Au fil des ans, l'accompagnement de Tous vélo-actifs s'est structuré et affiné, mais l'objectif est resté le même. Et ça marche ! Chez Ethias, par exemple, il y a aujourd'hui 10 % de cyclistes, soit cinq fois plus qu'il y a six ans ; à l'ISSeP, on est passé 11 à 40 cyclistes en trois ans ; chez IBA de 22 à 86 cyclistes en quatre ans et à la Province du Brabant wallon, de 4 % à 7 % de cyclistes en un an !

L'originalité du concept est une des clés du succès. Celui-ci allie diagnostic de la situation, plan d'action, conseils et recommandations, formations, aide à l'organisation d'activités de sensibilisation et de mise en selle, partage d'informations et de bonnes pratiques, concours, mise en réseau, contacts avec les autorités locales et régio-

nales ou d'autres opérateurs de mobilité, le tout couronné par un label officiel remis chaque année par la Wallonie. D'autres facteurs sont également déterminants comme la motivation de l'entreprise, le dynamisme du Mobility Manager ou de l'équipe en charge du projet, le nombre suffisant de travailleurs habitant à proximité de l'entreprise, le soutien de la direction, etc.

Précisons enfin que Tous vélo-actifs est entièrement financé par la Wallonie. Les prestations de la Cellule Mobilité de l'Union wallonne des Entreprises qui porte le projet sont donc gratuites pour les entreprises, et cela aussi, ça aide !

C. PIERARD

www.veloactif.be

info@veloactif.be – T 010 48 94 03

Les petites entreprises de moins de 100 travailleurs peuvent quant à elles bénéficier de la formule Tous vélo-actifs Start. Renseignez-vous !



Bike to Work passe à la vitesse supérieure



Présent en Belgique depuis 2009, le programme Bike to Work travaille avec pas moins de 250 employeurs pour encourager les membres du personnel à se rendre au boulot à vélo. Au total, quelques 47 000 travailleurs ont créé un compte sur la plateforme pour bénéficier d'un suivi personnalisé. De grosses entreprises utilisent ce service (Belfius, RTL, DHL, Proximus), mais aussi des administrations et des entreprises plus petites.

Le principe

Avec Bike to Work, chaque collaborateur qui enregistre ses trajets à vélo reçoit des points et peut bénéficier d'avantages proposés par certains commerçants participants. Il prend part aussi à des compétitions amusantes, peut gagner des prix et suivre ses performances individuelles.

Pour l'employeur, Bike to Work est un outil pratique pour calculer l'indemnité vélo, évaluer le leasing cycliste et récompenser les membres de son personnel avec des bonus.

Quoi de neuf ?

Grâce à Smart Mobility Call^{1/}, les subsides des ministres fédéraux Bellot et De Croo, Bike to Work a opéré un changement en profondeur. Le lancement de la nouvelle formule est prévu pour début décembre 2019. Le principe reste identique, mais les trajets à vélo pourront désormais être enregistrés via une application. Les autres formes de mobilité douce permettront aussi de collecter des points. L'application et le site permettront en outre de planifier un itinéraire propice au vélo, de créer des équipes avec vos collègues, mais aussi de

participer aux compétitions et à une loterie. L'employeur peut suivre les navettes durables via un tableau de bord, mais aussi organiser une compétition interne sur la plateforme Bike to Work, ou encore inviter ses collaborateurs à pédaler pour une bonne cause grâce à Bike for Life. Bike to Work est un programme payant pour les employeurs. En tant qu'employé, il est possible de se créer un compte gratuitement. Mais vous ne pourrez profiter des avantages que si votre employeur participe.

W. DE GROOF

www.biketowork.be/fr

^{1/} Subvention destinée à soutenir des projets innovants dans le domaine de la mobilité en "open data".

Les ambitions “mobilité” du gouvernement Vervoort III

17 juillet 2019. Fumée blanche à Bruxelles : le gouvernement Vervoort III est sur les rails. Quelles seront les priorités pour la législature à venir ? La déclaration de politique générale contient des éléments très positifs en matière de mobilité.



De gauche à droite :

- > Bernard Clerfayt (Défi) – Formation & Relations internationales
- > Nawal Ben Hamou (PS) – Égalité des chances & Cultes
- > Elke Van den Brandt (Groen) – Mobilité, Travaux publics & Sécurité routière
- > Rudi Vervoort (PS) – Ministre-Président
- > Alain Maron (Ecolo) – Environnement & Propreté publique
- > Pascal Smet (one.brussels) – Aménagement du territoire
- > Barbara Trachte (Ecolo) – Transition économique
- > Sven Gatz (Open VLD) – Budget & Fonction publique

Le projet de la nouvelle coalition (PS – Groen – Ecolo – Défi – Open VLD – one.brussels) s’inscrit en adéquation avec le futur plan régional de mobilité Good Move (actuellement à l’enquête publique).

On peut se féliciter de trouver, au sein du document, une série de mesures appuyées par le GRACQ : généralisation du 30 km/h (hors grands axes), réduction de la pression automobile (via la fiscalité et la politique de stationnement notamment), stationnement vélo sécurisé, traitement prioritaire des “points noirs” en matière de sécurité routière...

Pour doubler l’usage du vélo en cinq ans, le gouvernement table bien évidemment sur la réalisation de nouvelles pistes cyclables (notamment le long de certaines lignes ferroviaires) et sur le bouclage du réseau d’itinéraires cyclables régionaux (ICR)... De ce point de vue, rien de très neuf puisque ces mesures figuraient déjà au programme des précédents gouvernements.

Mieux collaborer entre niveaux de pouvoir

À Bruxelles, plus encore que dans les autres régions, la coopération entre Région et communes est une condition préalable à la mise en œuvre des politiques de mobilité. La subvention de travaux publics, le soutien à une politique de tolérance zéro en matière de sécurité routière, ou encore l’investissement dans le développement des brigades cyclistes se trouvent abordés dans cette déclaration.

Un comité de pilotage associant les régions, le fédéral, les provinces et les communes est en outre envisagé afin d’accélérer la réalisation du RER-vélo (jonctions cyclables entre Bruxelles et sa périphérie).

Métro ou trams ? Les deux !

L’accord de gouvernement prévoit la réalisation du métro entre la gare du Nord et la place Albert à Forest, mais également la création de nouvelles lignes de tram. Comment financer ces grandes infrastructures sans hypothéquer le reste du programme ? La question du budget reste le principal point d’interrogation à l’heure actuelle.

Espérons donc que cet ambitieux programme ne reste pas à l’état de catalogue de bonnes intentions : le GRACQ y sera attentif !

F. CUIGNET



C’est Elke Van den Brandt (Groen) qui prend le relais de Pascal Smet à la Mobilité. Selon le souhait de nombreux organismes, les compétences Mobilité, Travaux Publics et Sécurité routière ont été réunies au sein d’un même portefeuille. Un excellent signal dont on se réjouit !



Qualité de l'air ⇒

Rue de la Loi : l'apéro de l'air pur



C'est de notoriété publique : la rue de la Loi est l'une des artères les plus polluées et congestionnées de Bruxelles. Elle représente à merveille l'échec de la politique du tout à l'auto, pratiquée pendant des décennies dans notre capitale : alors que des milliers de cyclistes et piétons la fréquentent chaque jour, ceux-ci doivent se contenter d'un

étroit trottoir partagé, tandis que le trafic automobile y bénéficie de quatre bandes de circulation !

Le 22 août dernier, profitant de la fermeture partielle de la rue de la Loi en raison de travaux, le GRACQ s'est associé au groupe citoyen Bruxsel'air pour y organiser un pique-nique sur deux bandes de circulation, afin de demander son réaménagement et d'y accorder plus d'espace pour les modes actifs. À l'aide de quelques rouleaux de pelouse, de tables de pique-nique, d'un bar, de bonne musique et de soleil, plus de 700 Bruxellois-es se sont réapproprié l'espace public le temps d'une action festive et revendicative un peu décalée. L'idée n'était pas nouvelle puisqu'une première édition de cet apéro militant avait eu lieu en 2017 (la rue de la Loi était alors également en

travaux) et avait réuni quelque 400 personnes. À l'époque, les associations cyclistes avaient profité du passage du 100 000^e cycliste sur cette artère pour remettre au ministre de la Mobilité une pétition de plus de 1 000 signatures.

Objectif de cette deuxième édition ? Souligner que les travaux sur la rue de la Loi sont une opportunité inédite de faire évoluer la situation. À leur issue, une configuration à trois bandes pourrait en effet être testée sans trop de difficulté, et permettrait de rééquilibrer l'espace public attribué aux différents modes de transport sur cet axe de circulation. Voilà un beau symbole de renouveau que pourrait envoyer le nouveau gouvernement bruxellois à ses habitants ! Affaire à suivre...

L. DEMUELENAERE

Voyage ⇒

La boucle wallonne de Dynamobile

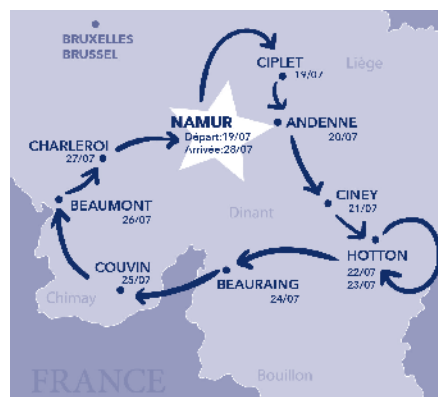
Cette année, Dynamobile s'est orienté vers les familles. Un pari réussi puisque pas moins de 42 participants étaient âgés de moins de 18 ans, soit environ 30 % du peloton. Par ailleurs, l'édition 2019 était marquée par la volonté de soutenir les associations de cyclistes.

Dynamobile est une association cycliste cosmopolite, familiale et militante qui depuis 1995 roule chaque année pendant dix jours d'affilée. Ses 150 participants de tous âges portent leurs bagages et logent d'étape en étape dans des halls de sport ou des écoles.

Cette caravane peu commune attire l'attention de ceux qui la croisent et leur rappelle qu'il est possible de voyager à vélo. Si l'encadrement proposé permet aux participants "d'oser" le vélo, l'objectif est aussi de sensibiliser les personnes politiques à redoubler d'effort pour en faciliter la pratique au quotidien.

La grande boucle wallonne effectuée par Dynamobile fut l'occasion de plaider la cause du vélo, d'inciter les décideurs à aller de l'avant dans les aménagements, les infrastructures, les mesures d'encouragement, de soutenir les associations locales et aussi de montrer que tout un chacun peut voyager à vélo dans nos magnifiques contrées.

J.P. DOCK



Sur le terrain ⇒

Rebecq, dans la roue de Walhain et de Rixensart



À Rixensart, les panneaux ont été installés en 2018.

Pour soutenir le vélo et l'intermodalité, Walhain, ancienne commune pilote du projet Wallonie cyclable, avait installé sur son territoire des panneaux de signalisation rappelant l'écartement minimum en cas de dépassement d'un vélo (1 mètre en agglomération). Séduit par cette heureuse initiative, le GRACQ Rixensart a interpellé sa commune afin qu'elle fasse de même. Le tam-tam militant des membres du GRACQ s'était mis en marche.

Conscient de l'ampleur du problème (près d'un cycliste sur deux a déjà chuté ou manqué de chuter suite à un dépassement mal effectué), le GRACQ lance en 2017 la campagne "Pas trop près, SVP !", en partenariat avec l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR), Bruxelles Mobilité et la Fédération francophone belge du Cyclotourisme (FFBC). Objectif de la campagne : rappeler aux automobilistes la règle du code de la route en matière de dépassement et encourager les communes à suivre l'exemple de Walhain.

Dans l'Ouest brabançon, Rebecq a son lot de routes étroites où les cyclistes courent des risques tant la circulation motorisée y est rapide et les dépassements dangereux. À l'automne 2017, le GRACQ Rebecq décide donc d'écrire aux responsables politiques de la commune pour demander que des panneaux soient installés. Via les réseaux sociaux, ils invitent d'autres personnes à les imiter. Bourgmestre et direction administrative répondent qu'ils s'engagent à avertir les services de police et... à demander des tuyaux utiles à Walhain.

En mai 2018, le groupe local retape sur le clou dans sa lettre-mémoire envoyée aux candidat·e·s aux élections communales. Au printemps 2019, excédé du stress subi dans ses déplacements locaux, Jean-Pierre, coordinateur "lobby politique" du GRACQ Rebecq, rappelle au bourgmestre ses promesses encore non tenues... Le mois suivant, bingo ! Le service Travaux publics signale que les panneaux sont arrivés et seront bientôt placés. Depuis juin fleurissent aux entrées principales du village des panneaux indiquant la bonne distance en cas de dépassement de cyclistes¹. Patience et chaîne militante ont avec succès aiguillonné politiques et administrations en faveur d'un meilleur accueil du vélo.

C. LIENARD

1/ Depuis juin 2019, le code de la route a changé, il faut toujours s'écarter d'1m en agglomération, mais la distance est passée à 1,5 mètre pour dépasser un cycliste hors agglomération.

Rendez contrôle la vitesse

Pour objectiver la sensation de vitesse ressentie lors des dépassements des véhicules, le GRACQ Rendez a mené une action "speed gun". Ressemblant à une sorte de sèche-cheveux (ou de fusil galactique) que l'on dirige vers les voitures, l'appareil mesure la vitesse des véhicules sans toutefois enregistrer la plaque d'immatriculation ni prendre le véhicule en photo. L'objectif n'étant pas de se substituer à un contrôle de police.



Menée sur le bord de plusieurs routes limitées à 50 km/h, l'opération a suscité la curiosité, la méfiance, voire l'agressivité de certains usagers. L'expérience est pourtant riche en enseignements pour le GRACQ

Rendez. Installé en bord de route pour prendre les mesures, il observe que le déplacement d'air provoqué par un véhicule est bel et bien ressenti, même lorsque celui-ci respecte le 50 km/h. Ré-

duire sa vitesse est donc essentiel au moment de dépasser un cycliste, tout comme respecter la distance latérale minimale. Autre observation qu'il a été possible d'objectiver : en sortie d'agglomération, nombreux sont les automobilistes qui anticipaient la fin de limite de vitesse alors que le risque pour les cyclistes et les piétons est encore réel.

À terme, l'action "speed gun" a pour but d'encoder les résultats sur un site, ce qui procurerait des données très exploitables pour les autorités.

L. LABEYE



Velo-City 2019 ⇒

Le vélo en ville, de 8 à 88 ans

Après une édition au Brésil en 2018, le colloque international Velo-city était de retour en Europe cette année, à Dublin plus précisément. Une délégation du GRACQ composée de quatre permanents et de deux administrateurs s'y est rendue.



© DIAN GINNY

Cyclistes à Dublin.

"Si nous mettons en place dans nos villes les conditions propices pour que les enfants de huit ans comme les personnes de 88 ans puissent facilement y rouler à vélo, on aura des villes plus agréables, plus durables et, au final, plus humaines". Évoquée à plusieurs reprises durant le colloque, cette phrase illustre le thème central de cette édition dublinoise : "cycling for the ages".

Trajectoires souhaitées

Dans leur présentation, Clothilde Imbert et Michael Wexler (Copenhagénise) ont expliqué comment une analyse qualitative des trajectoires des usagers (appelées "desire lines"), peut servir pour concevoir une mobilité plus efficace répondant aux vrais besoins et attentes des usagers. Leur théorie résonne d'ailleurs avec les concepts de l'anthropologue urbaine Katrina Zimmerman qui privilégie elle aussi l'observation des comportements humains dans l'espace urbain pour réaménager l'espace de façon optimale. Les analyses quantitatives n'en restent pas moins nécessaires pour démontrer qu'une intervention est souhaitable et pour assurer la réussite d'un projet de réaménagement urbain.

À vélo à l'école

Du haut de ses sept ans, Ilse Buis était certainement l'oratrice la plus jeune du colloque. C'est avec son père Jeroen qu'elle a présenté le projet mené à son école pour enseigner la mobilité durable aux tout petits. L'initiative visait notamment à rappeler le rôle des enfants en tant qu'"agents de changement" pour amener leurs parents vers une mobilité plus active. En marge du travail pédagogique effectué avec les enfants, Ilse et ses camarades ont fait des enquêtes pour mieux connaître les motivations des parents sur leur choix de mobilité. Ils ont ainsi pu lancer des campagnes de sensibilisation montrant les raisons pour lesquelles les enfants préféreraient une mobilité active (notamment marche ou vélo) et incitant au changement. À la fin du projet, ils ont constaté une diminution de l'usage de la voiture au profit de modes actifs et surtout une meilleure conscience sur le partage de l'espace public. Les enquêtes ont démontré que, si de manière générale les enfants ne choisissent pas le mode de déplacement qu'ils utilisent, ils ont néanmoins le pouvoir de changer l'avis de leurs parents en faisant entendre leur voix.

"Le vélo, c'est pour les pauvres"

"Je voudrais que tu deviennes présidente un jour !" lui a un jour dit son fils. "Comme ça, tout le monde en Ouganda pourra rouler à vélo sur de belles pistes cyclables partout.". Spécialiste en mobilité urbaine et en justice sociale, Amanda Ngabirano a présenté les conditions dans lesquelles les cyclistes circulent dans son pays. Là-bas, le frein majeur à l'usage du vélo est encore celui de l'image du vélo, assimilé au moyen de transport des démunis, tandis que la voiture ou la moto sont un signe d'ascension sociale.

Rassemblant professionnels et passionnés du vélo des quatre coins du monde, l'édition irlandaise de Velo-City a été inspirante. Les quatre jours riches en informations, en partages, en balades et en rencontres sont passés si vite qu'au retour en Belgique, on se retrouve avec autant de nouvelles idées à mettre en place dans nos villes pour les rendre plus humaines.

V. TUREGANO

Dublin à vélo : on a aimé / on n'a pas aimé

En cette fin juin, Dublin accueillait pour la seconde fois le congrès Velo-city, après une première édition en 2005. En une quinzaine d'années, les progrès engrangés par la capitale irlandaise semblent pourtant maigres : le vélo peine encore à trouver sa place en ville.

Nul besoin d'être une ville cyclable exemplaire pour accueillir Velo-city (notre capitale a elle aussi été ville hôte en 2009). Pour la ville organisatrice, ce congrès mondial du vélo peut d'ailleurs constituer un petit coup de "boost" en matière de politique cycliste locale. Qu'en est-il de Dublin ? Du haut de notre selle, force est de constater que la capitale de la Guinness n'a pas vraiment tiré profit de l'édition de 2005 pour se muer en ville "vélo-friendly".

On n'a pas aimé...

- > **La cohabitation avec le trafic motorisé.** Se faufiler à vélo au milieu du trafic dense du centre-ville nécessite une attention de tous les instants. Les piétons ne sont pas mieux lotis : les traversées sont gérées par feux et nécessitent d'actionner un bouton-poussoir pour obtenir la phase verte, avec des temps d'attente interminables et des temps de traversée particulièrement courts.
- > **Les pistes cyclables "à horaire variable".** Imaginez une piste cyclable sur laquelle les voitures peuvent stationner ou rouler la nuit, le dimanche, et parfois à certaines heures de la journée. Les mordus de la voiture en ville en ont rêvé, Dublin l'a fait ! De manière générale, la ville compte peu d'infrastructures cyclables, et la qualité n'est pas nécessairement au rendez-vous.
- > **L'absence de contresens cyclables.** Le centre-ville regorge de sens uniques, que le cycliste n'est pas autorisé à emprunter à contre-sens. Un véritable cauchemar pour rallier sa destination (il n'existe d'ailleurs pas d'itinéraires cyclables balisés, ni de carte vélo).
- > **Les vélos partagés inaccessibles entre minuit et 5 h** (qu'il s'agisse du système avec stations ou en free-floating).

Mais on a aimé...

- > **La route du canal,** une piste cyclable en site propre, directe et rapide. En amont des intersections, des boucles de détection repèrent les cyclistes : pour peu que le cycliste ralentisse suffisamment à l'approche des carrefours, il lui est possible de traverser au vert sans devoir mettre pied à terre.
- > **La prévention des conflits entre cyclistes et usagers des transports publics** le long de la S2S (voie cyclable le long de la côte).
- > **La zone de stockage pour cyclistes** : les cyclistes qui tournent à droite ont la possibilité d'attendre leur phase de vert sans entraver le passage des cyclistes qui poursuivent tout droit. Un aménagement exceptionnel, malheureusement !
- > **La politique de stationnement pour vélos en free-floating** : interdiction d'encombrer les trottoirs, ces vélos partagés doivent obligatoirement être stationnés à un emplacement vélo. Pour répondre à la demande lors de l'arrivée des "Bleeper Bike", la ville a supprimé quelque 300 emplacements voiture en voirie pour y installer de nouveaux arceaux vélo.

À Dublin, la part des déplacements effectués à vélo tourne actuellement autour de 5 %. Mais elle peut faire bien mieux, car la ville a un réel potentiel "vélo". Le principal problème reste la priorité qu'elle accorde à la voiture. Tant que les autorités ne s'attelleront pas sérieusement à réduire le trafic motorisé, la pratique du vélo à Dublin restera réservée aux seuls cyclistes aguerris.

F. CUIGNET

À DUBLIN, LE PRINCIPAL PROBLÈME RESTE LA PRIORITÉ ACCORDÉE À LA VOITURE



Certaines pistes cyclables disposent d'horaires définis !



Zone de stockage : les cyclistes qui patientent pour tourner à droite ne gênent pas le passage de ceux qui poursuivent tout droit.



Route S2S : les cyclistes sont invités à ralentir à l'approche d'un arrêt de bus.



Infrastructure ⇒

Des “Knooppunten” aux “points nœuds” : un réseau en expansion permanente

Rappel

Le principe des “knooppunten” ou “points nœuds” : créer un itinéraire ou une promenade en boucle, à sa mesure (de 10 à 1500 km) en partant de n'importe où pour arriver où on veut, avec la garantie de rouler sur des routes adaptées au vélo. Le parcours a toujours lieu sur des petites routes à circulation réduite, des pistes cyclables ou des chemins aménagés. Les grands axes sont systématiquement évités.

Sur une carte interactive, on détermine un point de départ. À partir de là, on trace un itinéraire qui relie des points nœuds numérotés.

Sur le terrain, il suffit de suivre les flèches et les numéros qu'on a sélectionnés. Chaque fois qu'on atteint un numéro (point nœud ou knooppunt), on se dirige vers le suivant. Le balisage est bien fait, les erreurs sont très rares.

Une toile qui s'étend vers le sud

Parti du Limbourg, le système des “knooppunten” ne cesse de s'étendre et permet de plus en plus de promenades cyclistes dans des lieux agréables. Il couvre la tota-

lité de la Flandre et des Pays-Bas depuis de nombreuses années

Bonne nouvelle, le système se développe de plus en plus en Wallonie : les cantons de l'Est en disposent depuis longtemps ; des îlots se sont créés en Famenne ; la Wallonie picarde (Tournai, Mons...) a construit son réseau ; et tout le Brabant wallon est couvert depuis quelques mois.

Chaque extension est reliée à la chaîne initiale : on peut maintenant tracer sur le site web “fietsnet” une route reliant Jodoigne à Amsterdam en allant de “points nœuds” en “knooppunten”. Et ça continue. Liège a amorcé le travail avec la vallée de l'Ourthe, tandis qu'un budget est fixé depuis mai 2019 pour les provinces de Namur et de Luxembourg. Le nord de la France s'est lancé : les Hauts-de-France ont inauguré cette année un premier réseau de 850 km près de la frontière belge (Hazebrouck, Armentières...) - uniquement utilisable sur carte pour le moment.

Pour tracer son parcours

Le site original - www.fietsnet.be/route-planner/default.aspx (en néerlandais) – est



visuellement le plus pratique. Si le néerlandais vous fait peur, sachez qu'il suffit de maîtriser quelques verbes (print, exporteer, verwijderen = supprimer). Cela devrait aller. Ou rendez-vous sur la version francophone : www.fietsroute.org/planificateur-velo-belgique

D'autres supports sont également disponibles : cartes, gps, applications smartphones, sites locaux, etc.

M. DECHAMPS

Centenaire ⇒

Un circuit au cœur de la Grande Guerre

Nous sommes en 1919. La Première Guerre mondiale est finie, mais l'Europe n'a pas encore effacé les stigmates des combats menés sur son sol. Le 28 avril de cette année, une épreuve sportive épique se déroule. C'est le circuit des champs de bataille, une course cycliste traversant les routes ravagées par quatre années de guerre.

Au total, 87 participants venus de Belgique, de France, du Luxembourg, mais aussi de Suisse et de Tunisie y participent

(les “Austro-hongrois” étaient interdits de participation !). Les conditions de terrain difficiles ainsi qu'une météo compliquée en feront abandonner plus d'un. Seuls 21 participants finiront la course.

Il aura fallu attendre cent ans pour qu'une seconde édition de cette “course des champs de bataille” voie le jour. Si le circuit est resté identique, la compétition a laissé place à un circuit au rythme libre, placé sous le signe du souvenir et de la commémoration.



En 1919, le circuit traversait les régions ravagées par la guerre.

www.wielerroem.com



Canada ⇒

Les dépassements seront mesurés à Montréal



Les dépassements dangereux sont une hantise pour les cyclistes. Comme en Belgique, une distance latérale minimale de dépassement a bien été déterminée par le législateur canadien mais, lorsque celle-ci n'est pas respectée, il s'avère assez difficile de le prouver.

Dans le cadre d'un projet pilote, la police de Montréal a récemment fait l'acquisition d'un matériel de contrôle qui pourrait changer la donne. Fixé à l'extrémité gauche du guidon, l'appareil permet au policier à vélo de mesurer la distance des voitures qui le doublent grâce à une technologie reposant sur le principe des ultrasons.

Au total, le Service de police de la ville de Montréal dispose de quatre de ces appareils et profitera de la phase de tests pour sensibiliser les automobilistes à cet aspect du code de la route.

À terme, l'objectivation des distances latérales de dépassement permettra de sanctionner les contrevenants. Une amende de 313 \$ leur sera infligée, ainsi qu'une perte de deux points sur leur permis. ●

Pays-Bas ⇒

Du papier WC usager à la piste de cyclable circulaire



Chaque année, aux Pays-Bas, 180 000 tonnes de papier toilette sont évacuées avec la chasse d'eau. Il s'agit pourtant d'un déchet qu'il est possible de valoriser. Et que faire, au pays du vélo, de ce papier WC recyclé ? Des pistes cyclables, évidemment ! Un exemple qui s'inscrit dans une réflexion plus large sur le caractère "circulaire" des infrastructures cyclables aux Pays-Bas.

C'est dans le cadre d'un projet de valorisation de la cellulose contenue dans le papier toilette usagé qu'est née la première piste cyclable "en papier WC", à Leeuwarden. La cellulose ne constitue en réalité que 5 % du mélange d'asphalte utilisé. Ce procédé permet toutefois d'obtenir un revêtement plus drainant (donc moins glissant en cas de pluie) ; il s'avère en outre intéressant d'un point de vue écologique.

Le cas de Leeuwarden est loin d'être isolé. Ci et là aux Pays-Bas, différents types de revêtement, plus ou moins durables, sont testés pour réaliser des pistes cyclables : en biocomposite (à partir de fibres de bois et résine) à Emmen, en "grasfalt" (à partir

d'herbe à éléphant) à Zevenaar, en béton durable (sans ciment) à Ede...

Rien de très surprenant à cela : alors que le pays développe massivement ses infrastructures cyclables, le développement de matériaux durables devient un réel enjeu. La production globale d'asphalte au Pays-Bas nécessite en effet chaque année quelque 400 000 tonnes de bitume, issu du pétrole.

Reconnus mondialement pour leur savoir-faire en matière d'infrastructures cyclables, nos voisins néerlandais semblent désormais se poser en pionniers des pistes cyclables "circulaires". Ce concept est à considérer assez largement : réduction du gaspillage, utilisation d'énergies renouvelables, réduction des émissions, etc., la réflexion englobant tant la réalisation de l'infrastructure que son entretien et son recyclage en fin de vie. Des infrastructures durables pour un mode de déplacement qui l'est tout autant : une idée pleine de bon sens ! ●

F. CUIGNET



Copenhague, Utrecht, Amsterdam ⇒

Capitales mondiales du vélo

Tous les deux ans, Copenhagenize sort un index des villes les plus cyclables du monde. Plus de 600 villes de plus de 600 000 habitants sont intégrées dans leur base de données. Celles dont la part modale du vélo dépasse les 2 % sont évaluées selon 14 paramètres. Si certains détracteurs remettent la méthodologie en question, la démarche danoise se veut objective et basée sur des données chiffrées. Quelques villes font leur apparition dans cette liste dominée depuis 2013 par le trio Copenhague-Amsterdam-Utrecht : Bremen occupe ainsi la 11^e place,

suivie par Bogota, tandis que Taïpei est en 17^e position, suivie par Vancouver.

Si, grâce à Anvers, notre pays compte une ville dans le ranking de Copenhagenize (une belle 4^e place), notre capitale brille toujours par son absence dans ce classement mondial. Un constat d'autant plus dommage que de nombreuses capitales européennes y figurent : Copenhague, Oslo, Paris, Vienne, Helsinki, Ljubjana, ou encore Berlin. ●

G. DE MEYERE

📄 <https://copenhagenizeindex.eu>



Transport scolaire : si on changeait de cap ?

La mobilité scolaire représente une part importante des déplacements en Belgique, avec un recours important à la voiture individuelle. Encourager la marche et le vélo sur le chemin de l'école permet de réduire l'impact du trafic routier – notamment à proximité des écoles – mais c'est également éduquer la génération future à se déplacer autrement.

Mars 2018. Des parents d'élèves de l'école Maria Boodschap, à Bruxelles, descendent dans la rue pour dénoncer la mauvaise qualité de l'air aux abords de l'établissement scolaire. En ligne de mire : l'important trafic automobile qui transite devant l'école. C'est la toute première action *Filter Café Filtré*. Elle va rapidement essaimer dans d'autres établissements scolaires à Bruxelles et en

Flandre : *Filter Café Filtré* se fait l'écho des préoccupations de nombreux parents concernant la qualité de l'air que respirent leurs enfants, mais également l'environnement, la sécurité routière et la mobilité – tous impactés par l'omniprésente automobile.

Génération "banquette arrière"

Qui dit "septembre", dit "rentrée scolaire", et donc "retour des embouteillages devant les écoles". Entre 7 h et 9 h, les déplacements sont en moyenne trois fois plus nombreux lors d'un jour ouvrable scolaire que lors d'un jour ouvrable non scolaire¹. Or une grande partie de ces déplacements s'effectuent en voiture : en région bruxelloise, plus de 40 % des élèves de l'enseignement fondamental sont conduits en voiture à l'école², un chiffre qui se monte à 74 % en Wallonie³. Le recours à la voiture est moindre dans l'enseignement secondaire et l'enseignement supérieur mais reste toutefois élevé : elle constitue le mode dominant en région wallonne, tous types d'enseignement confondus (57 %)⁴. Ces chiffres confirment une impression que chacun aura pu se faire : la mobilité scolaire joue un rôle très important dans le phénomène de congestion.

Or la voiture n'est pas systématiquement incontournable. À côté des transports publics, la marche et le vélo pourraient constituer une solution de mobilité pour davantage d'écoliers (accompagnés ou non). À l'heure actuelle, 36 % des parents bruxellois déclarent conduire leurs enfants à pied à l'école, et 13 % à vélo. Des pourcentages qui tombent à 19,5 % et 3,6 % en Wallonie⁵. Les distances plus importantes sont souvent pointées du doigt pour justifier le recours à la voiture dans le sud du pays, or 71 % des enfants de l'enseignement fondamental habitent à moins de 4 km de leur établissement scolaire et 35 % à moins de 1 km⁶ ! Même à moins d'un kilomètre, seule la moitié des enfants se rend à l'école à pied, l'autre moitié s'y rend en voiture.

À côté des externalités négatives subies collectivement par l'usage massif de l'automobile, le fait de véhiculer un enfant en voiture n'est pas sans impact sur son développement : manque d'exercice physique, moindre connaissance du quartier, réduction de l'autonomie et de la socialisation, habitude de voyager en voiture⁷. Sans compter l'impact financier : la voiture est jugée coûteuse, voire très coûteuse par plus de la moitié des parents⁸.

Les facteurs entrant en ligne de compte dans la manière dont se déplacent les enfants et leurs parents sur le chemin de l'école sont nombreux, mais la sécurité reste l'argument principal pour justifier le recours à la voiture. Absence d'aménagements cyclables ou de trottoirs, trafic important, vitesses élevées... il n'est guère étonnant que de nombreux parents rechignent à laisser leur enfant se rendre à l'école à pied ou à vélo (même accompagnés) et préfèrent opter pour la voiture... contribuant ainsi au cercle vicieux d'insécurité sur la route qu'il semble bien difficile de briser seul.

C'est bien l'ensemble des acteurs concernés qui doivent être impliqués dans le changement des habitudes de mobilité : les parents/enfants, les établissements scolaires et, bien évidemment, les pouvoirs publics.



Le vélo, ça s'apprend !

Le cadre scolaire convoque automatiquement la notion d'apprentissage. Et, pour commencer, l'apprentissage du vélo : un prérequis indispensable pour se déplacer à deux-roues. Si les initiatives existantes sont généralement soutenues par les pouvoirs publics, il n'y a, à l'heure actuelle, rien de systématique. Pour le GRACQ, une telle formation doit être intégrée au programme scolaire.

L'apprentissage du vélo ne se limite d'ailleurs pas à "savoir rouler" : l'autonomisation de l'enfant sur son trajet doit aussi faire partie des objectifs. Lancé en 2003 par l'asbl Pro Velo, le Brevet du Cycliste® forme chaque année quelque 10 000 élèves de 5^e primaire aux bases de la conduite à vélo en sécurité et en autonomie. Soit environ 20 % des 5^e primaire en Wallonie, et 15 % en région bruxelloise, ce qui est encore trop peu. Afin d'autonomiser les écoles dans l'organisation de cours "vélo", et plus largement dans l'éducation à la mobilité et à la sécurité routière, des formations sont aussi conçues à destination du personnel enseignant.

- 1/ Rapport BELdam, 2012, p.159 https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Rapport_final_beldamfr.pdf
- 2/ "La mobilité scolaire", Cahier du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière, 2017.
- 3,4,6/ Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie, SPWDGO2, Direction de la Planification de la mobilité, Namur, avril 2010.
- 5,7/ "Mobilité : rien n'est pensé familles", La Ligue des familles, 2018.
- 8/ "Les familles d'aujourd'hui et la mobilité", Enquête "Parents mobiles", La Ligue des familles, avril 2016.

DE NOMBREUX PARENTS SONT PRÉOCCUPÉS PAR LA PIÈTRE QUALITÉ DE L'AIR QUE RESPIRENT LEURS ENFANTS, MAIS AUSSI PAR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE





Formation du GRACQ Gembloux : parents et enfants apprennent à circuler à vélo.

De son côté, le GRACQ Gembloux a organisé, en avril dernier, la GRACQ Kids : une formation pour apprendre à des tandems parent/enfant à circuler ensemble à vélo en toute sécurité, avec un volet théorique différencié suivi d'exercices pratiques en duo. La première édition a recueilli un joli succès !

Mais l'acquisition de compétences n'implique pas de facto qu'elles soient mises en application. L'expérimentation permet de concrétiser cet apprentissage et de l'inscrire dans une démarche durable. En la matière, les formules sont nombreuses et variées : sortie récréative à vélo, ramassage scolaire à vélo, rangs "piscine" à vélo, atelier vélo, défis... Elles misent généralement sur une certaine émulation collective : atteinte d'objectifs communs à une classe/un établissement scolaire, plaisir de se mettre en selle ensemble sur le chemin de l'école... L'encadrement pédagogique est central dans le processus de sensibilisation : animations, ateliers et documentation doivent permettre d'amorcer une réflexion sur les enjeux liés à la mobilité, de préparer le challenge et, surtout, de viser la pérennité du transfert modal.

Un excellent exemple est l'outil imaginé par l'asbl belge "Mobiel 21", Émile le serpent mobile, qui s'est depuis exporté dans 19 pays européens. Simple et ludique, ce défi s'adresse aux écoles primaires (enfants, parents et enseignants). Chaque école fixe elle-même, en début de campagne, l'objectif qu'elle souhaite atteindre en matière de déplacements durables (proportion de déplacements effectués à pied, à vélo, en transports en commun ou en covoiturage). En Wallonie, 21 écoles ont pris part en septembre 2018 aux deux semaines de défi. Cela a permis de réduire le recours à la voiture individuelle de 17 % en moyenne, les résultats étant généralement perceptibles plusieurs semaines encore après le défi.

En 2018 à Uccle, 420 élèves montent en selle, encadrés par les bénévoles du GRACQ.

Des itinéraires scolaires peu sécurisés

Depuis 2005, les zones 30 aux abords des écoles sont obligatoires. Leur mise en œuvre (signalisation, aménagements, contrôles...) reste cependant du ressort du gestionnaire de voirie et il en résulte donc un respect variable. Treize ans plus tard, en 2018, les rues scolaires font leur apparition dans le code de la route, autorisant ainsi la fermeture d'une rue à la circulation lors des entrées/sorties d'écoles. Cette mesure, destinée prioritairement à améliorer la qualité de l'air, permet aussi d'améliorer la sécurité aux abords directs des écoles.

Pourtant, trois quarts des accidents d'enfant "en horaire école" surviennent dans un périmètre compris entre la zone 30 et 300 mètres autour de l'école⁹. La sécurité des élèves ne se limite pas aux abords d'écoles : la réflexion doit porter globalement sur l'ensemble de l'itinéraire domicile-école. À cet égard, le manque d'infrastructures sécurisantes reste bel et bien une pierre dans le jardin de la mobilité durable...

En septembre 2018, la première édition du "Véloce d'Uccle" a mis en selle 420 élèves de 6^e primaire, sous l'impulsion du GRACQ local. L'un des objectifs était d'interpeller les pouvoirs publics quant au manque d'aménagements sécurisés pour rallier les écoles de la commune à vélo. Cette action faisait suite à une enquête menée l'année précédente auprès de plus de 2 000 élèves (du primaire essentiellement), aux résultats édifiants. Deux tiers des élèves habitent à moins de 5 kilomètres de leur établissement scolaire. 97 % des répondants savent rouler à vélo et 67 % des écoliers du primaire souhaiteraient se rendre à l'école à vélo : ils ne sont pourtant que 2 % à venir à l'école en deux-roues contre 61 % en voiture. Devant la longueur du trajet, la difficulté (dénivelé) ou la météo, c'est bien la dangerosité qui est pointée comme frein premier au vélo. La notion de danger n'est d'ailleurs pas réservée aux deux-roues : ils sont 40 % à juger "dangereux" le chemin de l'école, indépendamment du mode de déplacement.



9/ "En toute sécurité sur le trajet de l'école. Analyse des accidents de la circulation impliquant des enfants près des écoles maternelles et primaires", VIAS, 2015.



BON POUR LE MENTAL !

Se rendre à pied ou à vélo à l'école permet de lutter contre l'obésité et l'inactivité physique des enfants. Mais l'activité physique a aussi une influence positive sur leur développement cognitif : cela accroît l'autonomie, développe l'attention et la capacité à gérer le risque. Cela renforce en outre la capacité de concentration. L'étude danoise "Mass Experiment 2012" a ainsi démontré que les enfants qui se rendaient à l'école à pied ou à vélo enregistraient des performances supérieures à ceux s'y rendant en voiture, en train ou en bus. Cet effet bénéfique de la marche ou du vélo sur la concentration des élèves peut perdurer durant quatre heures, soit toute une matinée !

Suite aux mobilisations en faveur du climat, les élèves de l'institut Saint-Joseph à Ciney ont décidé de venir à l'école à vélo chaque mercredi. Un ramassage a été organisé sur plusieurs itinéraires, avec des points de rendez-vous à des heures précises pour collecter la centaine d'étudiants qui ont décidé de se mettre en selle, malgré des distances parfois importantes. *"Après un premier mercredi, on s'est vite rendu compte que les infrastructures et pistes cyclables étaient quasi inexistantes dans la région"* déplore pourtant l'un des éducateurs accompagnant, qui souhaite motiver d'autres établissements cinaciens à se joindre au mouvement. *"Plus on sera, plus on se sentira en sécurité"*.

L'encadrement et la coordination de tels rangs scolaires sur le chemin de l'école est toutefois lourd à maintenir sur du long terme sans un portage par les pouvoirs publics (encadrement par du personnel dûment formé, gardiens de la paix, police...). Et le simple fait de se déplacer en groupe ne suffit malheureusement pas toujours à garantir une réelle sécurité. Malgré la résolution d'une jeune génération déterminée à agir à son niveau, des réponses claires en termes de sécurité routière sont attendues de la part des pouvoirs publics.

Mieux planifier les déplacements scolaires

Sensibiliser les différents acteurs (parents, enfants, personnel scolaire), renforcer la sécurité sur le chemin et aux abords d'écoles, modifier les habitudes de déplacement : ce sont les trois axes sur lesquels travaillent les plans de déplacements scolaires (PDS) afin d'encourager une mobilité plus durable.

En région bruxelloise, chaque école a l'obligation d'établir, tous les trois ans, un pré-diagnostic de mobilité scolaire. Elles sont ensuite encouragées à s'inscrire dans la démarche "PDS" et peuvent bénéficier d'un soutien régional, financier ou matériel (matériel pédagogique, chasubles et casques, draisiennes, parking vélo...).

En Wallonie, les PDS ont connu un succès plus mitigé, au vu de la lourdeur de la démarche pour les écoles. La planification des déplacements scolaires s'inscrit désormais dans la perspective plus large des plans communaux de mobilité, au travers d'une enquête de mobilité scolaire qui déterminera la pertinence, pour un établissement scolaire, de se lancer dans un PDS.

En remettant la mobilité scolaire sous le feu des projecteurs, les nombreuses actions *Filter Café Filtré* auront eu le mérite de renvoyer pouvoirs publics, écoles et parents face à leurs responsabilités respectives. Peut-être auront-elles aussi conforté ces parents qui, bravant la pression sociale, ont déjà fait le choix d'une mobilité plus saine, pour leurs enfants comme ceux des autres.

F. CUIGNET & C.REMY

MALGRÉ LA
RÉSOLUTION D'UNE
JEUNE GÉNÉRATION À
AGIR À SON NIVEAU,
DES RÉPONSES
CLAIRES EN TERMES
DE SÉCURITÉ
ROUTIÈRE SONT
ATTENDUES DE LA
PART DES POUVOIRS
PUBLICS.



CARTABLES : PLEIN LE DOS !

Les professionnels de la santé s'accordent sur le fait que le poids du cartable ne devrait pas dépasser 10 % de celui de l'enfant. Or dans la réalité, les cartables pèsent bien souvent le double du poids recommandé. Un problème de santé publique qui peut aussi influencer sur le choix du mode de déplacement : un cartable trop lourd peut inciter un parent à véhiculer son enfant jusqu'aux portes de l'école.

Pour les élèves à vélo, le poids d'un cartable s'avère d'autant plus problématique qu'ils ne disposent que trop rarement de l'équipement adéquat pour un usage quotidien (sacoques, porte-bagages...) et doivent porter leur cartable sur leur dos.

Si la sensibilisation à la mobilité active est essentielle, tout comme les infrastructures d'accueil (parkings vélo, vestiaires, casiers...), le poids du cartable est aussi un paramètre dont les établissements scolaires doivent tenir compte afin d'encourager les déplacements à pied et à vélo.



Dites-le avec des gants



Aaah, ces automobilistes ! Il y a ceux qu'on voudrait agoniser d'injures : sûrs de leur force, ils nous coupent la route, nous prennent la priorité... Et ces piétons ! Ceux qui marchent au milieu de la piste cyclable, rivés à leur écran, qui traversent sans crier gare !

Mais il y a aussi les sympas : les chauffeurs qui s'arrêtent pour nous, s'écartent pour laisser la place, les piétons qui évitent de traverser pour ne pas briser notre élan au pied de la côte...

À ces derniers qui respectent les cyclistes et dont le nombre augmente, on voudrait dire merci. À défaut de le dire avec des fleurs, dites-le... avec vos gants !?

“Loffi présente “Glove”, le gant qui apaise les tensions”

Deux anglais ont lancé les gants “souriants” pour remercier les gentils... et pourquoi pas pour détendre les méchants ou saluer les distraits. Il suffit de lever la main pour faire apparaître un *emoji* souriant et saluer de manière originale. Au-delà du clin d'œil, la publicité attribue toutes les qualités à ces gants :

- > solides et souples à la fois ;
- > protection de la main et amortissement des chocs ;
- > hydrofuges et coupe-vent ;
- > bouts des doigts au toucher adapté pour les accros du Smartphone ;
- > *smiley* réfléchissant, évidemment.

À vérifier à l'usage bien entendu !

La vente se fait via internet au prix de 36 € environ : si vous souhaitez l'acquérir, attention au 31 octobre... Brexit possible. ●

M. DECHAMPS

Une pompe qui ne manque pas d'air

On n'arrête pas le progrès, même lorsqu'il s'agit de technologie à priori basique. Regonfler ses pneus de vélo se faisait jusqu'ici avec une pompe mécanique et un peu d'huile de bras. On pensait n'avoir pas besoin de plus. Ni de microprocesseurs, ni d'écrans led, ni de batteries Lithium-phosphate de fer... Comme on se trompait !

La mini pompe électrique est désormais sur le marché. Il n'est plus question de pomper hardiment ni de palper le pneu afin d'estimer si la pression est bonne car la mini pompe le fait pour vous. Il suffit de lui indiquer quelle est la pression de pneu souhaitée et votre pneu se gonfle, comme par magie. Polyvalente, elle gonfle aussi les pneus des voitures ou les ballons de sport. Si la technologie et la modernité vous fait peur, n'ayez crainte : “c'est tellement simple que vous n'avez même pas besoin d'un manuel pour la faire fonctionner” précise un fabricant. S'agissant d'une pompe à vélo, nous voilà rassurés.

Si on peut en percevoir les effets pratiques dans certaines situations, on retiendra aussi que chaque composant électronique a un coût écologique et une durée de vie limitée et que la question du recyclage de tels objets est loin d'être complètement résolue. Sauf cas rares, il est donc difficile de ne pas ranger cet outil indispensable du cycliste dans la catégorie “gadgets superflus”. De plus, si vous oubliez de recharger votre mini pompe, vous risquez bien de vous retrouver au bord de la route pour un pneu plat, et en panne de batterie de surcroît !

Si le concept vous séduit malgré tout, plusieurs marques sont prêtes à vous comblent, comme Pompbee ou platteband. ●

G. DE MEYERE



Pompe Pompbee.



Fix my Street : un site web et une application au service des Bruxellois·es



Revêtement dégradé, marquages effacés, erreur de signalisation... sont autant de problèmes qui empoisonnent la vie du cycliste ! En région bruxelloise, une série d'incidents peuvent être rapportés via Fix My Street. Que votre problème se situe sur une voirie régionale ou une voirie communale, il peut être signalé via la plateforme en ligne Fix My Street. L'incident signalé sera redirigé vers le service compétent, et vous pourrez suivre en ligne le suivi réservé à votre signalement.

Parmi les problèmes que vous pouvez signaler : trous, affaissement de la chaussée, dégradation du revêtement, marquage au sol effacé, éclairage défectueux, panneaux de signalisation dégradés ou disparus, feux de signalisation en panne, débris, etc.

Un outil utile pour aider les services communaux et régionaux en charge d'une meilleure mobilité à Bruxelles.

<https://fixmystreet.brussels>

Du stationnement vélo aux arrêts d'autobus

Peu de communes le savent mais le TEC subventionne, dans certains cas, les équipements vélo aux arrêts d'autobus en Wallonie, à hauteur de 80 %. Une commune volontariste peut donc installer du parking vélo à moindre coût, là où s'exprime une demande pour l'intermodalité bus/vélo.

Précisons-le : il y a plus de 10 000 points d'arrêts pour les bus en Wallonie. La méthodologie proposée ici par le TEC vise donc à aider les communes à équiper en priorité les arrêts fréquentés par des personnes à vélo. Avec des équipements qui vont de simples arceaux à des boxes sécurisés, en passant par des auvents.

Démarches à faire pour les communes

Le premier pas pour une administration communale est de recenser sur son territoire les arrêts à équiper en parking vélo. À ce sujet on ne peut que lui conseiller de récolter les demandes des cyclistes locaux, pour cerner au mieux la demande potentielle.

La commune contacte ensuite sa direction territoriale du TEC (BW, Hainaut, Liège, Namur...) qui lui transmettra un formulaire où mentionner les types d'équipements souhaités, les lieux et les demandes éventuelles de citoyens pour étayer son dossier. Le tout doit être retourné auprès de la DT du TEC, qui complètera la demande avant de l'envoyer, s'il y a accord de principe, à la Direction générale du TEC, qui a en charge les dossiers d'infrastructure.

Cette dernière rédigera une convention fixant les droits et obligations des parties. Une fois cette dernière signée, la commune pourra s'occuper d'acquiescer les dispositifs et d'effectuer les travaux de

placement. Le TEC remboursera ensuite 80 % du coût moyen des travaux (selon sa grille de prix interne), après réception de toutes les factures.

- > Pour les dispositifs couverts un permis d'urbanisme est nécessaire.
- > La commune reste propriétaire de tous les équipements posés et doit en assurer la gestion et l'entretien.

Du côté du citoyen

Un seul conseil à suivre ici : envoyer à sa commune une demande d'installation de parking vélo (+ quel type : simple, couvert, sécurisé ?) à l'arrêt de bus que l'on fréquente à vélo, en expliquant en quelques lignes le besoin collectif. On peut aussi mentionner l'existence d'une subvention possible du côté du TEC (au cas où la commune l'ignorerait !).

Votre courrier est important non seulement pour cibler les arrêts pertinents à équiper en range-vélos, mais aussi pour aider votre commune à décrocher plus facilement un subside. C'est à elle ensuite de prendre la main et de réaliser l'équipement de l'arrêt de bus.

L.GOFFINET





La cycliste et l'éboueur

Ce matin-là, je m'en souviens très bien : c'était un vendredi et le soleil brillait. Je venais de déposer mon cadet à la crèche et je me dirigeais vers mon lieu de rendez-vous en chantonnant. C'est là que, tout à coup, à quelques centaines de mètres de la crèche, je me suis trouvée bloquée.

Devant moi, en travers de la bande rouge qui sert de piste cyclable, trois sacs poubelles blancs avaient été placés horizontalement, bloquant ainsi ma route. Que faire ? En l'espace d'une seconde, trois options se présentent à moi :

- > contourner les sacs poubelles par la droite, mais le fossé ne me tente guère ;
- > pousser sur le bouton magique de mon vélo, et voler élégamment au-dessus des sacs, mais ce bouton n'existe malheureusement que dans mon imagination ;

> contourner les sacs blancs par la gauche plus vite que l'éclair sans qu'une voiture ou autre engin motorisé roulant à 70 km/h ne me percute, mais c'est risqué.

Prenant mon courage à deux mains, j'opte pour la troisième option. J'évalue le trafic et, au moment opportun, m'engage rapidement sur la chaussée, contourne ces sacs poubelles et retourne sur ma petite piste cyclable soulagée d'être toujours en vie. Ouf, c'est fait. Je reprends ma route et ma chansonnette.

Mais qu'elle n'est pas ma surprise quand quelques mètres plus loin, la même situation se représente. Ce n'est pas possible ! On le fait exprès, ma parole. Après avoir une nouvelle fois contourné l'obstacle

avec brio, je vois au loin, de l'autre côté de la chaussée, un éboueur. J'hésite et finalement décide de ne pas garder pour moi ce qui pourrait bientôt ressembler à de la colère. Je m'arrête et interpelle l'éboueur : "Bonjour Monsieur. Dites, est-ce que ce serait vous qui, par hasard, avez déposé des sacs poubelles sur la piste cyclable ?" Interloqué, il me répond affirmativement. Je continue : "Je comprends bien que vous devez déposer ces sacs pour le camion, mais est-ce que la prochaine fois vous pourriez penser à les mettre sur la ligne entre la route et la piste cyclable plutôt qu'horizontalement, pour que les vélos puissent aussi circuler ? Merci beaucoup !". Il me regarde bizarrement et je repars sans plus attendre.

J'oublie cet incident jusqu'à ce que deux semaines plus tard – toujours un vendredi – je réemprunte la route et découvre les sacs poubelles mis comme je l'avais suggéré. Je n'en reviens pas : quelle joie ! De loin, j'aperçois l'éboueur et lui lance un grand "merci !".

Depuis, quand on se croise le vendredi matin, moi habillée de jaune fluo, déboulant la piste libre de toute entrave, et lui récoltant les poubelles, on ne manque pas de se saluer ! Et chaque fois je me souviens que, malgré les obstacles apparents, il est parfois possible de trouver des solutions pour partager l'espace public les uns avec les autres.

M. HOLDSWORTH



EN BREF

La première édition des prix EuroVelo du tourisme a remis le premier prix à la France qui a été déclarée "la destination de tourisme à vélo la plus appréciée en Europe". Au total, huit itinéraires EuroVelo traversent son territoire, permettant aux voyageurs de découvrir des lieux emblématiques comme les Châteaux de la Loire, les plages normandes ou la Bourgogne et sa fameuse route des vins.

Une étude de l'Université du Minnesota révèle que les résidents de villes dotées d'infrastructures cyclables accèdent plus facilement au travail, en particulier quand ils ne peuvent pas bénéficier des transports publics. Pour améliorer l'accès au travail, investir dans les infrastructures cyclables est en fait plus efficace que les politiques favorisant l'automobile.

Emportierage : action de percuter un cycliste en ouvrant sans précaution une portière automobile, fait partie des nouveaux mots du Petit Larousse. Bonne nouvelle ? Pas sûr...

Le grand voyage de Lily

Loin de n'être qu'un moyen de transport du quotidien, le vélo est de plus en plus considéré comme une alternative idéale pour s'évader en famille. En autonomie totale ou partielle, il permet en effet de voyager et de vivre des aventures de manière ludique et à son aise. Aujourd'hui, le GRACQ donne la plume à Lily, jeune cycliste bruxelloise, qui a goûté à ses premières vacances à vélo cet été.



J e m'appelle Lily et j'ai neuf ans. J'habite à Saint-Gilles. On a décidé de faire des vacances en vélo car j'aime beaucoup ce moyen de transport. Ma mère et moi avons eu cette idée. On a vu un film d'une famille en vacances à vélo et ça nous a donné envie. Comme on adore ce sport on a décidé que l'on pourrait faire pareil et en plus c'est un moyen de transport qui ne pollue pas. De plus, on peut découvrir des villes que l'on n'aurait jamais visitées si on n'avait pas fait ces vacances en vélo.

Je n'ai pas l'habitude de rouler en vélo parce que j'habite à 200 m de mon école mais je me suis un peu entraînée les dimanches avant de partir. Au début mon père n'était pas trop motivé (il avait peur que ce soit trop dur pour moi), mais j'ai réussi à le convaincre. Yes j'ai réussi !



On a fait un tour dans le Brabant flamand et en province d'Anvers. On a commencé par Bruxelles-Louvain, Louvain-Scherpenheuvel, Scherpenheuvel-Heerentals, Heerentals-Lier, Lier-Malines et pour finir Malines-Bruxelles. On a fait chaque jour entre 25 et 40 km (avec deux jours de repos : à Heerentals et à Malines) et on a parcouru en tout environ 182 km en huit jours.

Les difficultés étaient surtout les montées. Surtout pour ma maman qui devait tirer la chariote. On était aussi perdus de temps en temps et on savait plus où aller en vélo. On n'a pas pu emporter beaucoup de vêtements et donc on devait presque tous les jours mettre les mêmes vêtements. On a fait beaucoup de pique niques.

J'ai préféré les descentes et quand on allait dans des hôtels et j'ai adoré quand en vélo on passait dans des petites forêts où il n'y avait personne et aussi quand on longe l'eau.

J'ai eu deux surprises dont une où j'ai été à Bobbejaanland et l'autre d'aller à TecnoPlus (où j'ai volé !), c'était trop chouette. A Leuven on est arrivé pendant l'harje en tanje et à Heerentals il y avait la foire. Ce n'était pas prévu, j'étais super contente. A Lier on logeait dans un bed & breakfast et j'ai pu nager dans une mare avec de super gros poissons. Youhou !

Un autre jour il pleuvait fort et pour me motiver j'ai chanté Santiano et donc ça s'est bien passé. J'arrête pas de parler sur mon vélo. En plus on m'a prêté une gopro alors j'ai pu m'amuser à faire des petites vidéos comme si j'avais une chaîne Youtube.

Je conseille à d'autres familles de faire ce genre de vacances et j'aimerais le refaire.





Génération "banquette arrière"

DÉBLIT DES
PRIMAIRES



FIN DES
PRIMAIRES



DÉBLIT DES
SECONDAIRES



FIN DES
SECONDAIRES



LA VIE ADULTE



Coël de Meyere

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

CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

Agenda ⇒

SEPTEMBRE ⇒

BELGIQUE – 16/09>22>09 **SEMAINE DE LA MOBILITÉ**

La mobilité active est mise à l'honneur durant une semaine. De nombreux groupes locaux du GRACQ seront sur le terrain pour sensibiliser aux avantages du vélo.

📍 Que se passe-t-il près de chez moi ? www.gracq.org/agenda

BRUXELLES – 20>23/09 **SALON BIKE BRUSSELS**

Ce grand événement familial entièrement dédié au vélo vous permettra de tester des vélos, d'assister à des spectacles variés et de vous renseigner sur la pratique du vélo à Bruxelles et ailleurs.

📍 www.bikebrussels.be

BRUXELLES ET NAMUR – 21/09 **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.

📍 info@gracq.org (pour Bruxelles)
velotraffic@gracq.org (pour Namur)

NAMUR – 21/09 **FORMATION "AMÉNAGEMENTS CYCLABLES"**

Qu'est-ce qu'un bon aménagement cyclable ? Quels sont les différents types d'aménagements qui existent et comment choisir le plus adapté ? La visite sur le terrain des infrastructures routières vous permettra d'aiguiser votre regard et de disposer d'outils utiles pour faire avancer le vélo dans votre commune.

📍 Alexandra Jimenez – formation@gracq.org

SEPTEMBRE/OCTOBRE ⇒

NAMUR – 28/09 & 5/10 **FORMATION MONITEUR EN VÉLO-TRAFIC**

Le vélo c'est votre passion et vous aimeriez la partager ? Vous voudriez accompagner les cyclistes néophytes à surmonter leurs craintes ? Alors rejoignez notre pôle de moniteurs et organisez des formations localement pour apprendre aux nouveaux cyclistes à circuler à vélo dans le trafic en toute confiance. Formation en deux jours.

📍 Alexandra Jimenez – formation@gracq.org

OCTOBRE ⇒

BRUXELLES – 26/10 **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

NOVEMBRE ⇒

LOUVAIN-LA-NEUVE – 30/11 **ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**

Bloquez déjà la date, les infos suivront bientôt !



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

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ : FAITES UN DON !

- > Par virement bancaire sur le compte
BE65 5230 4042 2096
- > Avec en communication : votre nom,
votre prénom et la mention "don"
- > Fiscalement déductible à partir de 40 €

www.gracq.org/don



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

Le GRACQ près de chez vous →

Secrétariat général

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

Secrétariat wallon Mundo-n

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

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq

Régionale wallonne	Georges Martens	T 010 41 44 42
Bruxelles & env.		
Anderlecht	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
Bruxelles-Ville	Pierre Henriot	–
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Pierre-Yves Adnet	T 0495 19 08 40
Ixelles	Armande Coquerez	T 0484 08 15 74
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
Kraainem (Flandres)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Laeken	Gérard Hospied	–
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	–
Schaerbeek	Luc Degraer	T 02 215 45 94
Uccle	Patricia Duvieusart	T 0478 33 38 72
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
Woluwe	Mihai Băja	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
Chamont-Gistoux	Yvan Capouet	T 0499 35 29 52
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
Grez-Doiceau	Henri Briet	T 010 84 40 55
Ittre	Christian Fontaine	T 0475 80 02 15
Jodoigne	J.-S. Tyberghein	T 0474 41 55 41
La Hulpe	Julia Shewry	T 0473 86 32 55
Lasne	Daniel Dekkers	T 02 633 47 59
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	GRACQ Nivelles	T 0477 74 91 68
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	GRACQ Ottignies	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rebecq	Claudine Lienard	T 067 63 67 54
Rixensart	Bernard Bourgeois	T 0478 45 38 00
Tubize	Marie Deprez	T 0485 43 64 66
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Jean-Louis Verboomen	T 0475 61 43 87
Wavre	Georges Martens	T 010 41 44 42
Hainaut		
Ath	Jean-Michel Lega	T 0497 39 54 85
Binche	Aurélié Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Catherine Huyghe	T 067 55 35 37
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0477 99 45 82
Écaussinnes	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Enghien	François Poncet	T 0472 33 06 76

Erquelines	Stephane Pirard	–
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Fontaine-l'Évêque	Nicolas Ziolkowski	T 0474 41 29 15
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	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
Silly	Sebastien Hubert	T 0478 97 98 81
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17

Liège

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Michel Murzeau	T 04 264 83 94
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Seraing	Kevin Van Hauten	–
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmans	–
Verviers	Naïm Zénadi	T 0499 60 39 04
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

Luxembourg

Arlon	Xavier Bouvy	T 0487 46 90 39
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57
Rendeux	Laurence Labeye	T 0486 67 09 73
Vielsalm	Sven Breugelmans	–

Namur

Andenne	Martine Röhl	T 0474 78 01 76
Assesse	GRACQ Assesse	T 0478 80 79 53
Ciney	Catherine Rengger	T 0476 69 28 08
Dinant	Philippe Richir	T 0488 09 90 39
Gembloux	Patrick Hoebeker	T 0476 61 60 55
La Bruyère	Annick Vandenwyngaert	T 0496 59 53 19
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	–
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

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

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