

GRACQ *mag*

HAPPY STREETS
**Ensemble,
sur la route**
pp.4-5

BONNES NOUVELLES !
**Récompense
et inauguration**
pp.8-9

ÉTRANGER
**Cap vers
le Québec**
p.13



PP.14-19

DOSSIER

Ponts et passerelles : vers de nouveaux territoires

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens

rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Inscrite au registre des personnes morales
de Bruxelles

Numéro d'entreprise : 0499 673 390

Numéro de compte : BE65 5230 4042 2096

info@gracq.org

www.gracq.org

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.

Imprimé sur papier recyclé

MISE EN PAGES

In-Octavo : pe@inoctavo.be

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

Elodie Mertz, Philippe Degand

Michel Dechamps

NOS SOUTIENS



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

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

Ce qui nous motive



Chères et chers Gracquistes,

Novembre 2021, c'est le matin. Aujourd'hui, mon réveil sonne bien avant le lever du soleil. J'ai rendez-vous dans le centre de Bruxelles avec trois "gracquistes" ainsi qu'une policière et un policier de la brigade cycliste pour participer à une action de terrain. Notre but ? Croiser des cyclistes mal éclairés pour leur offrir des lampes.

Je pense alors à d'autres bénévoles. Je les imagine se levant tôt pour aller distribuer des kits d'éclairage, d'autres rentrant tard d'une réunion de leur groupe local, d'autres encore passant des heures sur une enquête publique ou planchant tout un dimanche sur un communiqué de presse...

Qu'est-ce qui les motive ? Qu'est-ce qui nous motive ? D'où nous vient cette énergie ?

Pour ma part, je me suis investi au GRACQ progressivement. Je crois être devenu membre car je trouvais bien qu'une association me représente en tant que cycliste quotidien. Dans un premier temps, j'ai suivi ça de loin, en lisant le GRACQ Mag. Un jour, j'ai envoyé un mail à l'échevine de ma commune, après avoir lu une newsletter. Suite à ça, je me suis dit qu'une formation sur les aménagements cyclables me permettrait d'être plus pertinent dans mes remarques. Je me suis donc retrouvé un samedi matin à analyser des plans avec deux formatrices... Et de fil en aiguille, je suis devenu coordinateur du groupe 1000Bruxsel.

Ce qui me motive ? D'abord l'aspect humain : les membres que je revois mois après mois pour, ensemble, construire quelque chose. Ensuite l'envie d'être utile : influencer un projet d'aménagement ou faire évoluer les mentalités des gens autour de moi, automobilistes ou mandataires politiques. Et peut-être un soupçon d'idéalisme qui permet de rester motivé même si le changement n'est pas aussi rapide que je l'aimerais.

C'est d'ailleurs un peu de ces trois motivations qui m'ont fait sortir de mon lit ce matin. J'imagine que les personnes qui ont participé à une action sur le terrain récemment doivent elles aussi se retrouver dans ces quelques lignes.

Pour celles et ceux qui en sont encore à l'étape "je lis le GRACQ Mag", n'hésitez pas : participez à une activité, à une formation, contactez votre groupe local... Peut-être qu'un jour, vous aussi, vous serez content-e d'entendre votre réveil sonner un matin de novembre. ●

PIERRE HENRIËT – COORDINATEUR DU GRACQ 1000BRUXSEL

Les articles de ce magazine s'adressent à toutes et à tous, sans distinction de genre. S'il a été décidé de ne pas utiliser systématiquement l'écriture inclusive, c'est uniquement pour des raisons de lisibilité et de fluidité de lecture.

Un beau succès pour le baromètre cyclable wallon

Pour la première fois, le GRACQ a lancé un baromètre cyclable à l'échelle de toute la Wallonie. Clôturé fin novembre, les résultats permettront de comparer les communes¹ à d'autres de même taille en Wallonie et aussi en France puisque le questionnaire wallon reprend la même structure que celui de nos voisins.



Le GRACQ Liège avait effectué un tel baromètre il y a deux ans². Cette année, c'est toute la Wallonie qui était invitée par le GRACQ à répondre au baromètre cycliste : via un questionnaire en ligne disponible durant tout le mois de novembre, les cyclistes wallons réguliers ou occasionnels ont pu donner leur avis sur tous les aspects de la pratique du vélo dans les communes où ils se déplacent.

“Disposer d'un outil à l'échelle wallonne était une demande des membres du GRACQ, car ils avaient été séduits par la présentation du baromètre du GRACQ Liège de 2019” rappelle Luc Goffinet, chargé de politiques wallonnes, à la manœuvre de ce projet. “Le bilan de cette première édition est très satisfaisant : plus de 13 500 personnes ont participé, et 100 communes ont recueilli le nombre suffisant de réponses pour être prises en considération. Cela montre qu'il y a un réel intérêt pour ces questions, qui mettent vraiment en lumière les points faibles et forts de chaque commune. Une fois les résultats analysés, les groupes locaux du GRACQ auront au printemps 2022 un outil supplémentaire en main pour aller à la rencontre des élus communaux. Un dossier de synthèse sera égale-

ment publié par le journal Le Soir, partenaire média de l'opération”.

Vous retrouverez bien sûr également les résultats détaillés dans le prochain numéro de ce magazine.

G. DE MEYERE

www.gracq.org/barometre-cyclable-wallonie

Au nord du pays aussi, un baromètre existe. Résultats attendus en janvier 2022 :

www.fietsgemeente.be

1/ Seules les communes ayant récolté au moins cinquante réponses sont prises en compte.

2/ Les résultats du baromètre liégeois de 2019 : <http://liege.gracq.org/Barometre>

Le GRACQ s'installe à Liège

Notre association disposait déjà de bureaux à Bruxelles et à Namur. Depuis fin novembre, elle est également présente à Liège.

Le nombre de groupes locaux du GRACQ en Wallonie est croissant ces dernières années et le rôle de ceux-ci est central dans le développement du vélo au sein des communes, notamment dans le cadre du plan “Wallonie cyclable”. Suivant cette dynamique d'agrandissement, le GRACQ a engagé en septembre un permanent dédié à l'animation et au soutien des projets sur la province de Liège. Il se dote dans la foulée d'un bureau dans un espace favorisant les rencontres avec d'autres acteurs de terrain.

“Nous avons depuis longtemps l'idée d'avoir une implantation dans une autre grande ville wallonne. Liège est l'une des deux plus grandes villes de Wallonie et de



nombreux projets “vélo” s'y développent depuis plusieurs années. Sur le terrain aussi, la demande se faisait sentir. Cela fait longtemps que les membres liégeois exprimaient un besoin d'accompagnement et de soutien plus important afin de soutenir le développement du vélo dans

cet endroit stratégique. De plus, de nouveaux groupes ont également vu le jour dans la Province.”, explique Aurélie Willems, secrétaire générale de l'association.

G. DE MEYERE



Pour une meilleure cohabitation sur nos routes

Cet automne, le GRACQ et Pro Velo ont développé des outils divers pour mieux comprendre les tensions entre usagers et pour améliorer la cohabitation sur la route : vidéo prônant la courtoisie, podcasts décortiquant le phénomène de l'agressivité, formations adaptées et orientées autour de ce sujet d'actualité... et, bien sûr, actions de terrain pour rappeler certains aspects du code de la route.

La mobilité est en pleine mutation : augmentation du nombre de cyclistes, développement de nouvelles mobilités (speed pedelecs, micromobilité...), redistribution de l'espace public... Les voiries se transforment et tentent de s'adapter à ces changements. Sans surprise, cela ne se passe pas sans frottements. Les acteurs de la mobilité constatent depuis quelques temps une recrudescence de plaintes relatant des comportements agressifs.

Sur le terrain et sur les réseaux sociaux, il semblerait que quelque chose ne tourne plus rond. Les commentaires en bas des articles en ligne ou des publications Facebook se font monolithiques et rudes, parfois carrément injurieux, certains allant même jusqu'aux menaces. La presse elle-même rend régulièrement compte de ce fossé qui semble se creuser entre piétons, cyclistes, trottinettistes, motards, automobilistes. Participe-t-elle à renforcer ce climat ou bien fait-elle simplement état d'une situation réelle ? Est-ce une implosion ou y a-t-il vraiment une crispation de la part de tous les usagers ? Pour le GRACQ, la question mérite d'être posée. Il décide alors d'orienter sa grande campagne d'automne autour de la thématique du partage de la route. Elle s'appelle "Happy streets" et a été menée en partenariat avec Pro Velo.

Vidéo courtoisie

Une bonne cohabitation sur la route repose sur trois piliers fondamentaux : de bons aménagements, le respect du code de la route et... de la courtoisie entre usagers. Au moyen d'une petite vidéo d'animation, "Happy Streets" axe son message sur ce troisième pilier sans minimiser l'importance des deux autres. La courtoisie y est représentée comme un lubrifiant permettant de nous simplifier la vie dans des situations parfois complexes. Un geste, un sourire, un mot... de petites choses peuvent avoir de grands résultats dans de nombreuses situations.



COMMENT GÉRER L'AGRESSIVITÉ LORS DE CONFLITS ENTRE USAGERS DE LA ROUTE ?



GRACQ CSEEP



Formations adaptées

Le programme de formations du GRACQ est large et ouvert à tous. Dans le cadre de la campagne "Happy streets", une orientation particulière y a été donnée. Certaines formations traditionnelles ont été "améliorées", comme les formations Vélo-traffic¹ auxquelles un module "communication positive" a été intégré. D'autres formations ont quant à elles abordé le sujet plus frontalement, comme la formation "Gérer l'agressivité entre les usagers de la route" ou "Gérer l'agressivité sur les réseaux sociaux". Dans tous les cas, l'objectif est de donner aux participants des outils pour désamorcer des situations potentiellement conflictuelles.

Animation : Benoît Gréant, Cargo Culte

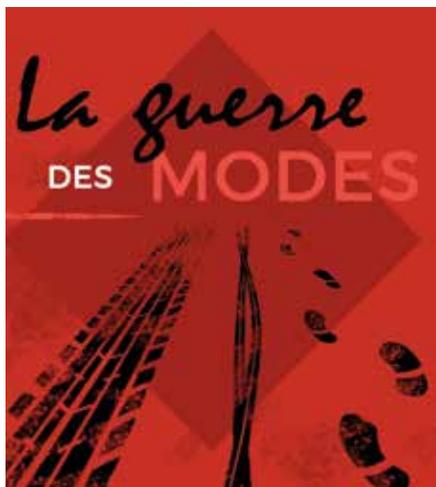
^{1/} Les formations Vélo-traffic permettent aux cyclistes de se sentir plus à l'aise et plus sûrs lorsqu'ils roulent dans la circulation.



Podcasts : La Guerre des Modes

Les modes de déplacements sont-ils réellement en guerre ? D'où vient le clivage entre usagers ? Comment naît et se manifeste l'agressivité sur la route ? Quel est le rôle de la police et comment expliquer le non-respect de certaines règles du code ? Respecter le code de la route est-il suffisant pour cohabiter en harmonie ? Enfin, quel est l'impact de la transformation de notre espace public sur les situations conflictuelles ? Par le moyen d'une série de podcasts, les ressorts de l'agressivité sur la route sont analysés et décortiqués, témoignages à l'appui.

“Le modèle du podcast permet d'approfondir la réflexion” rappelle Florine Cui-gnet qui a co-réalisé ces podcasts. *“Nous avons pu partir à la rencontre de divers intervenants, de représentants d'usagers piétons et automobilistes, mais aussi de psychologues, de victimes d'agression routière, de membres de la police. L'objectif est d'apporter un nouvel angle d'approche et de comprendre le phénomène. Nous ne voulions pas nous contenter de rappeler qu'il est important de bien cohabiter sur la route, nous voulions pouvoir analyser la situation pour y répondre au mieux”.*



Les podcasts et la vidéo sont disponibles sur Youtube ainsi que sur notre site : www.gracq.org/happystreets
Les podcasts sont également disponibles à l'écoute sur Spotify.

Actions de terrain pour rappeler certaines règles

Près de trente actions de terrain ont été menées dans le cadre de la campagne “Happy streets”. Une belle performance de nos groupes locaux qui sortaient à peine d'actions menées dans le cadre de la Semaine de la Mobilité. Trois thématiques sont privilégiées par les membres pour aller à la rencontre des automobilistes : les panneaux B22-B23 permettant au cycliste de franchir un feu rouge, le respect des sas vélo et le respect de la distance latérale minimale de sécurité lors d'un dépassement. Trois actions qui avaient déjà été menées au préalable par certains groupes

locaux. Dans le cadre de cette campagne, les bénévoles ont distribué un flyer coloré et positif pour rappeler chacune de ces règles, et ils ont offert une boîte de bonbons aux automobilistes respectueux du code.

Certains groupes locaux ont privilégié d'autres thématiques, toujours en lien avec la cohabitation sur la route, et ont, par exemple, distribué des sonnettes aux cyclistes mal équipés. De quoi avertir les piétons sur les espaces partagés comme les RAVeL et réduire ainsi l'effet de surprise, un des facteurs à l'origine de situations conflictuelles.



Plan national de sécurité routière

Les ministres de la Mobilité, de la Justice et de l'Intérieur sortent ensemble un plan d'action fédéral en 32 mesures pour une meilleure sécurité sur la route. Si les usagers vulnérables sont mieux pris en compte que dans les plans précédents, il reste toutefois un tabou qui n'y est pas abordé : la pression et la puissance automobile.



En ce qui concerne les véhicules plus lourds

Du côté des sanctions, le plan prévoit que "au niveau des contrôles effectués par les services de police, une attention particulière sera portée aux infractions qui mettent en danger les usagers actifs et vulnérables (stationnement sauvage, distances de dépassement, excès de vitesse en agglomération...)". Des contrôles plus fréquents pour la vitesse, l'alcool et la distraction au volant (GSM) seront organisés. Concrètement aussi, un seuil de tolérance plus bas pour le retrait de permis (0,8/1000 gr), et des systèmes automatisés de détection de GSM au volant seront testés dans les années à venir.

Un bon point tout d'abord : ce plan d'action a été précédé d'une consultation publique et d'ateliers citoyens à Namur, Liège, Bruxelles, Gand et Anvers. Ceci a permis de faire remonter des idées et des préoccupations "de la base".

Une des premières mesures préconisées par le plan sera d'actualiser le code de la route selon ces principes : "Actualiser et clarifier le code de la route, pour l'ancrer dans la réalité d'aujourd'hui et le rendre plus lisible pour tous les citoyens. Promouvoir les modes de déplacement en tenant compte de leur caractère durable, sur 1, 2, 3 ou 4 roues. Faire en sorte que le code de la route contribue encore davantage à la sécurité des usagers actifs et vulnérables". Espérons dès lors que les demandes du GRACQ en la matière seront intégrées à cette nouvelle mouture du code !

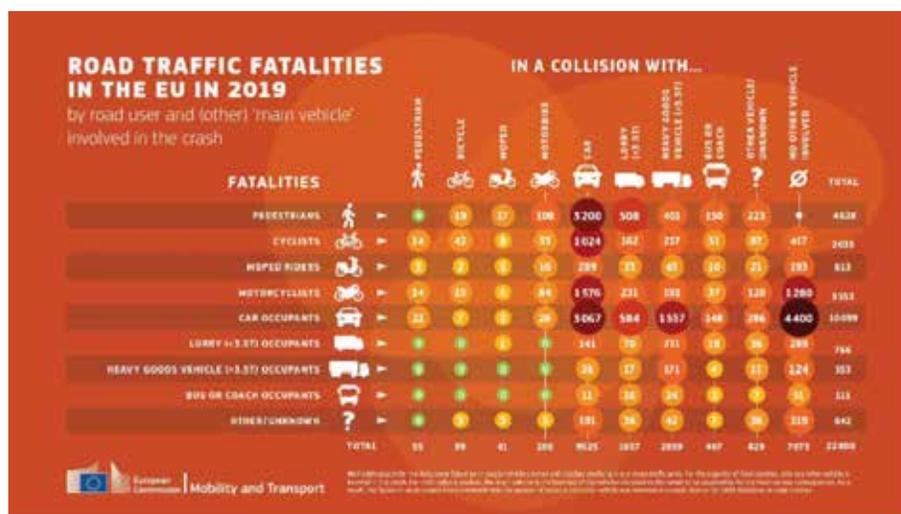
Le plan fédéral propose également de mieux collecter les données des accidents impliquant les usagers actifs. Une très bonne chose. Le principe de sanctions adaptées à la hauteur du danger généré fait aussi son chemin dans les mentalités. Des amendes progressives verront-elles bientôt le jour en Belgique ?

Du côté de la puissance, la masse et le nombre de véhicules, tous croissants sur nos routes et posant un vrai problème en matière de sécurité routière, le plan est tout aussi lacunaire. Il reconnaît tout juste que "l'inflation constante du poids des véhicules est une évolution préoccupante non seulement pour l'environnement mais aussi pour la sécurité routière". Mais ne propose... qu'une sensibilisation sur le sujet, sans aucune mesure concrète. Rien non plus sur la limitation de la puissance des moteurs, ni sur les limiteurs automatiques de vitesse (renvoyés dans un plan interfédéral à rédiger avec les Régions). Et encore moins sur la fiscalité qui pousse, via le système de voitures salaires, à rouler davantage et dans des véhicules généralement plus puissants.

Il est pourtant clair, quand on regarde le tableau des accidents mortels en Europe, que le gros des victimes de la route ont succombé dans un accident avec un véhicule lourd :

On ne peut donc pas dire simplement que "en 2020, la route a tué 500 personnes", car tous les véhicules ne représentent pas le même danger. On peut et on doit en faire davantage pour certains. Ce plan ne va, hélas, pas jusque-là...

L.GOFFINET





Be Cyclist : un premier plan vélo belge

Les plans vélos en Belgique étaient jusqu'à présent l'apanage des Régions. Le gouvernement fédéral propose aujourd'hui un plan national "BeCyclist" qui active ses leviers (fiscalité, rail, code de la route) pour booster les efforts des Régions. Dans un domaine comme la lutte contre le vol de vélo cela amène le véritable liant qui manquait jusqu'ici.



Historiquement, le niveau fédéral n'a jamais adopté une vraie stratégie nationale en faveur du vélo. Des initiatives isolées, comme la déductibilité fiscale de l'indemnité kilométrique vélo domicile/travail, ou des modifications ponctuelles du code de la route plutôt favorables aux deux-roues, ont pourtant placé notre pays sur la carte internationale des politiques cyclables.

Qu'est ce qui a changé la donne ? La réponse se trouve dans l'accord de gouvernement 2020-2024, qui donne (enfin) une vraie place au vélo dans le paysage fédéral de la mobilité. Et aussi, dans la montée en force des déplacements à vélo et de la pression citoyenne (et climatique ?).

Le contenu du plan

Le nouveau plan vélo fédéral "BeCyclist" expose dans son préambule une vision positive du vélo, comme mode de dépla-

cement "valable et fonctionnel" pour tous. Une mise au point essentielle et bienvenue. Il propose ensuite, de façon succincte, une liste de 52 mesures concrètes, qui vont mettre à contribution tous les ministères nationaux.

On soulignera une "optimisation" de l'indemnité vélo domicile/travail, qui ne couvre pas encore, faut-il le rappeler, tous les salariés en Belgique. C'est d'ailleurs une demande récurrente du GRACQ. En matière de fiscalité il est aussi question de rendre accessible le leasing vélo aux employés du secteur public. Pour l'instant en effet, seuls les travailleurs du privé (7 %) peuvent en bénéficier, à condition que leur employeur le propose.

Au niveau de la sécurité routière, une attention particulière sera accordée au vélo dans le nouveau code de la route (en préparation depuis des années). Au niveau de la lutte contre le vol de vélos, un des

points majeurs de ce plan, on trouve la volonté de développer un registre national des vélos ainsi qu'une mobilisation de l'Intérieur et de la Justice pour prendre enfin à bras le corps le problème de l'impunité dans le secteur. De son côté, le secteur ferroviaire n'est pas oublié, puisque Infrabel et la SNCB devront "faciliter l'aménagement de cycloroutes" le long des rails et le stationnement/transport des vélos. L'État fédéral va aussi balayer devant sa porte en intégrant mieux le vélo dans les bâtiments fédéraux y compris au Théâtre Royal de la Monnaie et à BOZAR. Et en stimulant aussi les déplacements professionnels à vélo de ses fonctionnaires.

On note positivement qu'une des mesures de gouvernance du plan a elle déjà été concrétisée : la création d'une commission vélo fédérale se réunissant tous les trimestres, où les Régions et les associations cyclistes, dont le GRACQ, sont représentées.

Enfin, même si pour le moment aucune initiative précise n'est indiquée à ce sujet, on se réjouit de l'attention portée par le gouvernement fédéral au fait que seulement 36 % des cyclistes sont des femmes.

Évaluation

Ce plan vélo contient l'essentiel des mesures attendues par les associations cyclistes au niveau fédéral. De plus il complète de façon utile les plans régionaux. On pourra bien sûr lui reprocher son côté "catalogue d'intentions", le peu de détail des mesures (même si un plan complet existe quelque part), l'absence de budget, d'échéances ou d'objectifs chiffrés (parts modales en 2030 par exemple), mais il constitue un très bon premier pas dans la bonne direction.

Le GRACQ sera en tout cas au rendez-vous annuel, fixé chaque mois de septembre, pour l'évaluation de l'application de ce plan vélo national.

L. GOFFINET

La ligne 38, meilleure voie verte européenne de l'année 2021

La ligne 38, c'est une ancienne ligne de chemin de fer qui reliait Chênée à Plombières. En service depuis 1875, la ligne a été abandonnée en 1975, soit pendant cent ans tout rond. Aujourd'hui, c'est un magnifique RAVeL qui permet de relier Liège à Aachen via Herve. Ce tronçon a été élu "Meilleure voie verte européenne" de l'année 2021 lors de la cérémonie des "European Greenways Award".



La ligne 38 est bien connue du GRACQ Basse-Meuse. Le groupe local était d'ailleurs beaucoup intervenu pour le développement en RAVeL de cette ancienne voie de chemins de fer. Alors que la voie verte se voit décerner un prix européen, Bernard Gabriel, coordinateur du GRACQ Basse-Meuse revient sur quelques aspects de cette belle victoire.

Cette transformation de la ligne 38 en RAVeL ne s'est pas faite du jour au lendemain ?

Bernard Gabriel : C'est le moins que l'on puisse dire ! Dans les années 80, la ligne 38 a été totalement laissée à l'abandon : envahissement de la végétation, propriétaires voisins qui y agrandissent leur jardin... Il a fallu beaucoup de bonnes volontés pour dégager la voie et en faire le RAVeL que nous connaissons aujourd'hui ! L'asbl "Chemins du rail" a milité pour cela dès les années '90. Le GRACQ

Basse-Meuse a suivi dans le cadre de la mise en place du réseau "Au pays des vergers" au début des années 2000.

Nous souhaitons que la voie soit asphaltée, notamment pour permettre aux jeunes des environs de Herve de se rendre à l'école à vélo. Ce fut un long combat car certains, dont les cavaliers, s'y opposaient. Finalement, la Région wallonne a profité de la largeur disponible pour faire une double voie : une pour les cyclistes et l'autre pour les cavaliers.



Et cette année, vous êtes récompensés de tant d'efforts.

Oui. Cela fait dix ans que l'Association européenne des voies vertes organise la cérémonie des "European Greenways Award". Plusieurs prix y sont décernés à des initiatives exemplaires en matière de vélotourisme et un premier prix d'excellence y est attribué à une voie verte particulièrement remarquable. Lors de la cérémonie annuelle qui se tenait cette année à Valence (Espagne), ce fut donc une voie verte wallonne qui a reçu cette prestigieuse récompense. Après la Venn Bahn en 2014, c'est la deuxième fois que la Belgique recevait ce prix. Une trentaine de candidatures, provenant d'une dizaine de pays, avaient été présentées cette année.

Qu'est-ce qu'une telle récompense peut apporter à la région ?

C'est évidemment un plus pour le vélotourisme, d'autant que plusieurs gares sont transformées en restaurants. Mais c'est aussi un plus pour les cyclistes quotidiens, car la voie passe par de nombreux lieux attractifs comme les écoles secondaires de Herve ou le parc industriel de Battice. Le tronçon qui descend de Fléron vers Liège est de plus en plus utilisé par des navetteurs.

Existe-t-il d'autres tronçons que le GRACQ Basse-Meuse souhaiterait mettre en avant ou développer ?

En matière de RAVeL, notre région est vraiment bien équipée maintenant : nous avons les quais de halage, tant le long de la Meuse que le long du canal Albert. Nous sommes cependant vigilants en ce qui concerne les entretiens. Cette année par exemple, la végétation a envahi plusieurs tronçons. En matière d'aménagements, nos demandes actuelles portent plutôt sur des voies cyclables qui permettraient de relier des villages de la Basse-Meuse avec des axes intercommunaux. ●



Chic ! Une nouvelle piste cyclable sécurisée au chemin du Ripain

Après de nombreuses années de combat (depuis 2014) le GRACQ Rebecq et le GRACQ Tubize ont enfin obtenu la construction d'une piste cyclable sécurisée entre les agglomérations de Quenast et de Tubize. La piste du "chemin du Ripain" vient d'être officiellement inaugurée par les autorités communales en présence de représentants du GRACQ et du Fietsersbond.



le ministre –, des tas de réunions et même une vidéo illustrant la dangerosité de la situation et le bénéfice d'une nouvelle infrastructure... Il a aussi fallu des subsides provinciaux et régionaux et des dépenses communales sur fonds propres, car le coût total du projet fut de 470 000 €. Enfin, il a aussi fallu un investissement humain considérable^{1/}. Reste encore à espérer que la piste sera bien entretenue dans l'avenir.

Un aménagement qui en appelle d'autres

La nouvelle piste apportera une sécurité renforcée pour les cyclistes. De quoi encourager de nombreuses personnes à enfourcher leur vélo entre Quenast et Tubize, même si le GRACQ Tubize et le GRACQ Rebecq savent que d'autres freins à la mise en selle existent. Parmi ceux-ci : le vol de vélo.

(demande d'un parking sécurisé et plus important) afin que les Rebecquois et Tubiziens puissent combiner vélo et train pour aller au travail en garant leur vélo à la gare en toute sécurité.

La question du stationnement sécurisé est également importante pour les enfants voulant aller à l'école à vélo. Il y a en effet plusieurs écoles primaires à Tubize et à Rebecq, et Tubize accueille deux écoles secondaires. Les écoles devraient donc également s'équiper de parkings pour vélos plus importants.

Vers une mobilité plus durable ?

La commune de Tubize est de plus en plus urbanisée et la circulation des voitures y est très dense aux heures de pointe. Le vélo peut être une alternative agréable, conviviale et réduisant la pollution de l'air. Cette piste du chemin du Ripain est en quelque sorte une contribution du GRACQ et des autorités communales de Rebecq et de Tubize à la COP26 dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques.

J-P. JACOBS

Le chemin du Ripain était une route dangereuse pour les cyclistes : sinueuse, étroite, "limitée" à 90 km/h, avec un trafic assez important. Nous avons maintenant une piste bidirectionnelle de deux mètres de large en dur et séparée qui permet de parcourir ces trois ou quatre kilomètres en toute sécurité et l'esprit tranquille. C'est plat, direct, logique. C'était également prévu dans les plans de mobilité communales et le schéma directeur cyclable du Brabant wallon.

Ce projet avait d'ailleurs remporté le concours "My bike world" organisé par le GRACQ et le Fietsersbond en 2015, devant plus de 700 autres propositions. Les groupes locaux du GRACQ avaient aussi réussi à l'insérer dans les projets de la commission locale de développement rural de Rebecq. Il a fallu de nombreuses lettres – vers les communes, la Province,

Les groupes du GRACQ demandent par conséquent que l'offre de parking vélo soit améliorée, notamment à la gare de Tubize



^{1/} Remerciements au passage Simon pour la vidéo, Marie Deprez et Claudine Liénard, coordinatrices des groupes locaux de Tubize et Rebecq pour leur persévérance. Merci aussi aux autorités communales pour leur investissement.

Avenue de Tervueren, du sabotage pur et simple

En ce début de semaine, la saga de l'avenue de Tervueren atteint un degré record d'absurdité. À l'initiative du bourgmestre d'Etterbeek, des marquages cyclistes ont débuté sur les latérales de l'avenue... des plans qui n'ont fait l'objet d'aucune concertation, et qui ne répondent a priori pas aux demandes répétées des cyclistes. Un sabotage pur et simple, du point de vue du GRACQ comme du Fietsersbond.



L'avenue de Tervueren et son absence d'aménagements cyclables font régulièrement les titres des journaux... au grand dam des cyclistes, en attente depuis de longues années d'aménagements cyclables sûrs et confortables sur cet axe. La concertation avance pourtant, mais à pas de fourmis. Ou plutôt, elle avançait. Car à quelques encablures des travaux prévus par la Région, le bourgmestre d'Etterbeek a décidé soudainement que la situation était devenue intenable pour les cyclistes et a fait réaliser, via une ordonnance de police, des marquages... On voudrait saboter la concertation qu'on ne s'y prendrait pas autrement.

Une consternation totale

Pour le GRACQ Etterbeek, c'est la consternation totale. Au-delà des aspects juridiques d'une telle décision, le projet n'a fait l'objet d'aucune discussion, en dépit

du dialogue régulier entre le groupe de cyclistes et la nouvelle échevine de la Mobilité d'Etterbeek. C'est donc en toute opacité que ces aménagements ont été réalisés : un comble, selon le GRACQ, qui rappelle que la participation citoyenne fait partie des compétences du bourgmestre, M. De Wolf.

À l'heure actuelle, le GRACQ et le Fietsersbond ne disposent d'aucune information concrète sur le projet de la commune, qui fait à nouveau l'objet de discussions avec le niveau régional. Mais la réalisation de pistes unidirectionnelles démontre déjà que les demandes des cyclistes n'ont pas été entendues : ceux-ci se sont exprimés régulièrement en faveur d'un aménagement bidirectionnel dans la latérale sud de l'avenue (en direction de Montgomery). Cela traduit en outre, de la part du Bourgmestre, une réelle méconnaissance des besoins des cyclistes : en raison de la

barrière que représente l'avenue de Tervueren, véritable autoroute urbaine, de nombreux cyclistes empruntent déjà, à l'heure actuelle et en toute illégalité, ce tronçon à contresens. Les associations d'utilisateurs cyclistes s'inquiètent aussi du changement de sens de circulation sur la latérale nord : une modification qui pose de réelles questions de sécurité routière, dans la configuration proposée.

Petite lueur d'espoir toutefois : la suppression d'emplacements de stationnement, nécessaire à l'instauration des aménagements souhaités, ne semble plus constituer un problème insurmontable du côté du Bourgmestre.

Le GRACQ et le Fietsersbond réitèrent donc leur demande d'un aménagement dans la cohérence du reste du tracé (sécurisé et bidirectionnel dans la latérale sud), et insiste pour que, avant toute mise en œuvre, le projet fasse l'objet de discussions avec les principaux bénéficiaires : les cyclistes eux-mêmes.

F. CUIGNET



LIÈGE

Enquête sur le vol de vélo



En 2019, le baromètre cyclable de Liège pointait déjà un ressenti très négatif par rapport aux vols de vélos et aux possibilités de trouver un dispositif de stationnement adapté. Le GRACQ Liège a décidé d'aller plus loin pour analyser ce phénomène en lançant une enquête, dont les résultats devraient faire prendre conscience aux autorités qu'il est urgent d'agir. Près de 250 personnes ont témoigné (dont 30 % n'avaient pas porté plainte à la police). Ces témoignages de première main permettent au GRACQ Liège d'établir

des tendances sur les circonstances, le lieu et le moment du vol, le type de vélo et de cadenas.

Premiers enseignements : le nombre de vol augmente dans la Cité ardente ; les voleurs semblent privilégier les vélos à assistance électrique (+20 % de vols par rapport à 2019) et les vélos cargos ; la majorité des vélos volés sont récents ou neufs ; seuls 10 % des vélos sont retrouvés. Suite à cette enquête, le GRACQ Liège a sollicité une réunion auprès du Bourgmestre, de l'Échevin de la Mobilité, de membres de l'administration et de la zone de police en vue de proposer des actions de sensibilisation et de répression concertées.

L'ensemble des résultats est consultable sur le blog du GRACQ Liège. N'hésitez pas à y jeter un œil !

G. DE MEYERE

<http://liege.gracq.org/enquete-vol-2021>

WAVRE

Livraison à vélo des petits déjeuners Oxfam : 2^e édition

L'initiative de distribution à domicile de petits déjeuners Oxfam a vu le jour au moment du premier confinement, en réponse à l'impossibilité de pouvoir organiser ces petits déjeuners "en présentiel". Effectuer la distribution des petits déjeuners par des bénévoles à vélo alliait innovation, efficacité et valeurs. Le projet a été communiqué aux membres du GRACQ, et certains d'entre eux ont vu l'occasion de participer à un projet solidaire tout en effectuant des trajets à vélo.

"À Wavre, on était une douzaine à livrer des colis de 7h30 à 9h du matin" précise Albert Mahieu. "La distribution s'est faite

avec des membres des Chemins du Rail et des Gracquistes. Au total, ce sont 80 petits déjeuners qui ont été livrés aux quatre coins de la commune. Un bon bilan pour cette seconde édition".

G. DE MEYERE



IXELLES

Une voie verte pour un quartier apaisé

Comment améliorer la vie de son quartier ? À Bruxelles, cela passe souvent par une remise en question du trafic de transit dont les riverains subissent les inconvénients sans en retirer de bénéfice. Le GRACQ Ixelles a, dans ce cadre, mené une action de terrain visant à informer les citoyens d'un plan de mobilité proposé par la commune.

Deux options étaient soumises à l'avis de la population et le GRACQ Ixelles entendait bien choisir le plus ambitieux, voire l'améliorer. L'objectif ? Diminuer fortement le trafic de transit dans le quartier des étangs d'Ixelles et de l'abbaye de la Cambre en créant une "voie verte" reliant la rue Gray, près de l'avenue de la Couronne, à l'abbaye de la Cambre, près de l'avenue Franklin Roosevelt. Le tracé permettant ainsi de renforcer la sécurité dans les quartiers densément peuplés et d'encourager la mobilité plus active.

Équipés de flyers expliquant le projet, les bénévoles du GRACQ Ixelles ont été à la rencontre des Ixellois en les invitant à prendre part à la consultation publique, à donner leur avis, à être acteurs de la vie de leur commune.

G. DE MEYERE



SUR LE TERRAIN

VILLERS-LA-VILLE

Promouvoir le vélo quotidien au paradis du VTT



Les vélos ne manquent pas à Villers-la-Ville. Tous les week-ends, l'entité est sillonnée par les deux-roues qui arpentent les sentiers au milieu des bois. Mais si le VTT y est roi, il est souvent difficile d'y faire entendre la voix du vélo utilitaire.

Face à cette réalité, le GRACQ Villers-la-Ville a saisi l'opportunité d'un rallye vélo organisé lors de la Fête des Possibles de Sart-Dame-Avelines pour parler sécurité. Les participants étaient invités à se soumettre à un quiz sur l'équipement légal du vélo et pouvaient remporter des kits éclairages, des catadioptres et des sonnettes. Objectif principal : rappeler les bons réflexes pour rouler en toute sécurité dans nos routes de campagne.

Cette action a aussi permis de nouer le dialogue entre cyclistes de loisir et cyclistes du quotidien, d'aborder aussi les sujets de bonne cohabitation entre usagers partageant un même espace malgré

un différentiel de vitesse parfois important. Les acteurs vélos n'étant pas nombreux dans ces contrées, il était utile et important pour le GRACQ Villers-la-Ville de s'ouvrir à un nouveau public pour renforcer son impact.

Ce type d'action fut en outre une belle opportunité de faire connaître certaines initiatives locales, comme l'ASBL *le Maillon* qui propose des petites réparations ou *le Pays des 4 Bras* qui travaille à développer de l'intermodalité entre plusieurs communes.

D. PHUKAN

FLEURUS

Analyse de la mobilité scolaire

Parents, enfants, personnel de l'école mais aussi riverains subissent chaque matin et chaque soir de la semaine le ballet des voitures qui déposent et récupèrent leur progéniture à la grille de l'école. Les problèmes de sécurité, mais aussi de qualité de l'air et d'engorgement sont connus de nombreux établissements scolaires. À Fleurus aussi. C'est pour mieux comprendre cela que les bénévoles du GRACQ Fleurus ont interrogé 750 élèves de la commune. Parmi eux, seuls 61 étaient déjà venus à l'école à vélo.

Les motifs invoqués pour ne pas venir à l'école à vélo sont : la distance (30 %), ne pas disposer d'un vélo (10 %), mais aussi le refus des parents, l'insécurité due au trafic et l'âge (ces trois critères représentant 20 % des réponses). Viennent ensuite l'absence de parking vélo à l'école et, loin derrière, la météo, les enfants qui ne disposent malheureusement pas d'un vélo en

état, le manque de cadenas, et la gêne de venir à vélo à l'école.

Derrière les freins, l'envie

Derrière ces chiffres se cache une autre réalité. En effet, un répondant sur trois déclare avoir envie d'aller à vélo à l'école et 23 % d'entre eux ne savent pas se positionner sur la question (faute d'avoir essayé ?). Ceux qui l'ont fait sont formels : sur les 61 élèves s'étant déjà rendus à l'école à vélo, 53 ont trouvé leur trajet

agréable ! Il y a donc un terrain favorable à une meilleure prise en compte des besoins à mettre en œuvre pour encourager la pratique du vélo.

Derrière les freins, les solutions

Pour résoudre les problèmes de mobilité aux abords des écoles, encourager la mobilité active est une piste essentielle. Améliorer les infrastructures pour accroître la sécurité des usagers actifs et proposer des parkings vélos sécurisés sont la base, mais il y a aussi un travail à effectuer sur les mentalités pour déconstruire certaines croyances.

E. LECHARLIER





Québec-Belgique : similitudes et différences

“L'état du vélo au Québec” est un portrait quinquennal de la vie cycliste locale. Vu de Belgique, la situation n'est, comme dirait le poète Verlaine “ni tout à fait la même, ni tout à fait une autre”.



© UNSPLASH NATHANG GUAN

Ni tout à fait une autre

D'après ce rapport, le Québec compte actuellement 8,4 millions habitants, dont 2,7 millions parcourent en moyenne 44 km à vélo par semaine, de mai à septembre. Les cyclistes quotidiens adultes sont en nette croissance : 600 000 en 1995, ils passent la barre d'1,6 million en 2020. Parmi les trois à dix-sept ans, 500 000 jeunes roulent régulièrement. Comme souvent, le cercle vertueux fonctionne : plus de cyclistes demandent plus d'infrastructures et plus d'infrastructures amènent plus de cyclistes. Malgré cela, le vélo reste un mode de déplacement très minoritaire.

Autre cercle vertueux : les accidents diminuent. En cinq ans, on constate une augmentation de 29 % de cyclistes et une diminution de plus de 30 % des blessés et décès parmi eux. L'amélioration du réseau y est pour beaucoup. Les auteurs du rapport comparent : “Risqué, le vélo ? Pas plus que le golf”. Le taux annuel de blessures sérieuses est de 23/1 000 chez les cyclistes et 20/1 000 chez les golfeurs... mais grimpe à 100/1 000 pour les joueurs de hockey.

Ni tout à fait la même

Le Québec, son hiver rude, sa froidure... et pourtant ! “Au premier froid d'automne, 1,45 million d'adultes faisaient toujours du vélo. 190 000 ont roulé de décembre à mars” mentionne le rapport. Au fil des ans, les cyclistes d'hiver augmentent (de 8,4 % à 13,6 % en cinq ans). Une des raisons : l'accroissement des voies cyclables déneigées.

Hors des villes, le vélo de montagne est devenu un must : 1,1 million de cyclistes



© UNSPLASH ENRICK AZCUETA

l'ont pratiqué au moins une fois en 2020, en toutes saisons ! Le “fatbike”, vélo aux pneus surdimensionnés pour rouler dans la neige, s'est implanté dans les loisirs.

Tout est en proportion : la “route verte” (c'est notre RAVeL en version extra large) compte 5 100 km dont 1 900 km de site propre et 3 200 km de routes paisibles ou accotements aménagés. Pour randonner dans toute la Belle Province ou rejoindre le travail.

M. DECHAMPS

Un label québécois pour les entreprises et associations

Vélo-Québec développe depuis quelques années une certification “vélosympathique” à destination non seulement des collectivités publiques, mais aussi des organisations en tout genre. Ce label associe auto-évaluation de la politique vélo et avis des cyclistes concernés. Il possède plusieurs niveaux, allant du bronze au diamant. Et surtout, il donne des précieuses pistes d'amélioration aux labellisés.



Toute organisation qui dépose une candidature reçoit un rapport de rétroaction détaillé permettant de mettre en lumière les points faibles de sa politique vélo, mais aussi de dégager les axes de travail pour progresser dans l'échelle de la certification : bronze, argent, or, platine et diamant. Ceux qui n'atteignent pas les critères de certification, mais qui démontrent un engagement clair dans le développement d'une culture vélo, reçoivent une “mention honorable”.

À ce stade, seuls Montréal et un de ses faubourgs Rosemont ont atteint le niveau “or”, les onze autres collectivités certifiées se situant en-dessous. Il n'y a donc pas encore de vrai champion (“diamant”) de la politique publique vélo au Québec. Mais ce label leur permet de se situer sur l'échelle québécoise d'une bonne politique vélo, et de développer ce qui leur manque pour attirer plus de cyclistes. Du côté des entreprises et autres organismes on compte déjà 36 certifiés. Dans l'enseignement supérieur, on relève 18 campus. Aucun ne franchit le niveau “or”.

L. GOFFINET



Ponts et passerelles : vers de nouveaux territoires

Pont des soupirs à Venise, Tower Bridge à Londres, Golden Gate à San Francisco... Si les ponts ont pour première vocation de nous permettre de rejoindre deux rives, ils portent également en eux une dimension hautement symbolique (romantisme, puissance, modernité...). L'avènement de la voiture a vu la création de ponts exclusivement dédiés aux déplacements motorisés mais, depuis quelques années, de nombreux ponts à travers le monde se métamorphosent et font la part belle au vélo. Des passerelles modernes sont créées pour lui, les plus audacieuses dessinant dans la ville une image futuriste forte, affirmant la place que prendra le vélo dans la mobilité de demain.

Passerelle La Belle Liégeoise, Liège



Le premier pont de l'histoire de l'humanité était vraisemblablement un tronc d'un arbre qui, abattu par une tempête, permit aux hommes de traverser une rivière sans se mouiller les pieds. Depuis, les hommes en ont construit des milliers de par le monde, et de tout type : en arc, suspendus, haubanés... Leur variété et l'ingéniosité humaine dont ils témoignent les placent sans surprise dans la catégorie des "ouvrages d'art", dont la construction relève du génie civil.

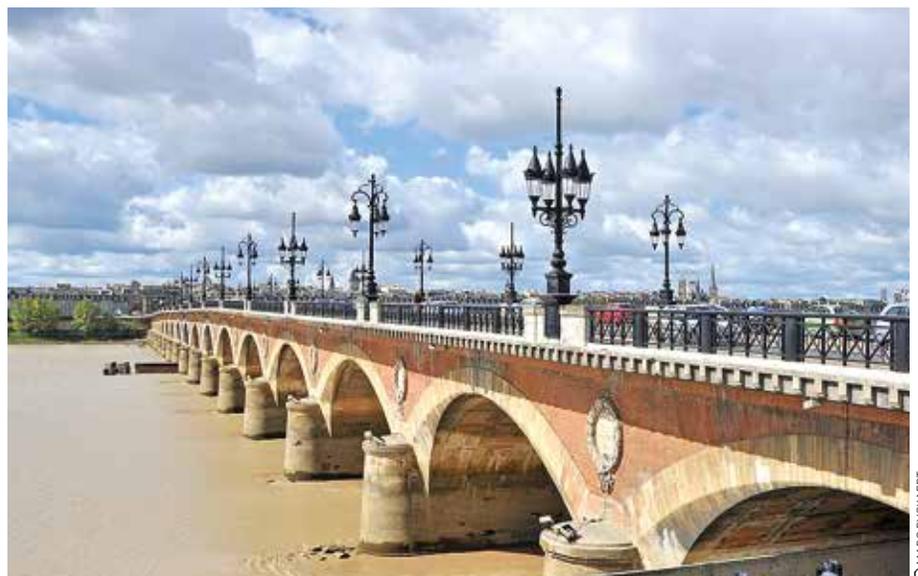
Gothiques comme le pont Charles datant du XIV^e s. et reliant la vieille ville de Prague au quartier de Malá Strana, industriels comme le pont Maria Pia à Porto conçu par Gustave Eiffel en 1876, ou contemporains comme l'Erasmusbrug de Rotterdam, les ponts se transforment parfois en emblèmes. "Il nous faut regarder le pont comme on regarde la tour, sous la forme d'une structure habitable dont l'horizontalité se substitue à la verticalité" explique l'ingénieur et architecte Marc Mirman dans son étude "habiter les ponts"¹. Si certaines constructions visent le "toujours plus haut", le pont permet selon lui de "recoucher la ville en profitant de l'atout du franchissement". Une vision moderne du pont dont l'usage dépasse le simple fait de la traversée. Les avantages d'une passerelle vélo vont également au-delà d'un simple franchissement. Leur usage permet de redessiner une ville plus humaine, dynamique mais apaisée.

Les ponts au service des déplacements automobiles

L'essor de notre consommation de l'automobile entraîne la construction de nouvelles routes, plus larges, plus droites et plus directes. L'ingénierie civile et la résistance des nouveaux matériaux utilisés permet de franchir des distances jusque-là inespérées. Les paysages se transforment au service des déplacements alors réalisés principalement en voiture, comme en témoigne la construction en 2004 du Viaduc de Millau franchissant sur près de 2,5 km la vallée du Tarn coulant 270 mètres en contrebas. Bien connu des vacanciers belges, ce pont a vu passer plus de 60 millions de véhicules en treize ans (16 000 véhicules par jour).

Mais les ponts déjà existants sont également adaptés à la mobilité automobile. Partout ou presque, les voitures sont invitées à s'engouffrer sur des ponts historiques, ce qui n'est pas toujours sans conséquence car les matériaux d'époque n'ont pas été prévus pour supporter le poids d'un trafic autoroutier intense. Le pont de pierre franchissant la Garonne à Bordeaux, inscrit à la liste des monuments historiques français en est un exemple. Construit au début du XIX^e s., il est élargi en 1954, permettant de créer quatre voies de circulation ainsi que deux pistes cyclables et des trottoirs. Il nécessite en 1992 des travaux de renforcement pour limiter le tassement des piles du pont. En 2014, des travaux sont à nouveau envisagés, nécessitant cette fois la fermeture du trafic automobile. Cette fermeture donne alors l'occasion aux Bordelais de se questionner sur leur mobilité urbaine. Les temps changent et les mentalités aussi. Les inconvénients de la voiture apparaissent au grand jour : l'insécurité routière sur le pont et le coût des travaux de consolidation sont pointés du doigt, mais aussi la détérioration de la qualité de vie dans le centre-ville à cause du trafic. En 2017, l'accès au pont sera finalement réservé aux piétons, vélos, transports en commun et taxis. Conséquence directe : un report modal très encourageant pour la ville. Aujourd'hui, 11 % des 9 000 cyclistes et 13 % des 7 000 piétons empruntant le pont

Bordeaux, avant sa fermeture au trafic automobile.



chaque jour sont d'anciens automobilistes. Un effet qui se traduit aussi dans la ville où la pratique du vélo est en hausse de 40 % depuis quatre ans.²

Ponts et passerelles cyclo-piétonnes

Le retour de la bicyclette voit se créer de nouvelles passerelles qui lui sont dédiées. Plus légères et moins coûteuses que les ponts au service de l'automobile, elles évitent aux citoyens, piétons et cyclistes de fastidieux détours.

2021 voit l'inauguration de deux nouvelles passerelles cyclo-piétonnes reliant Bruxelles-Ville à Molenbeek : la passerelle Loredana Marchi et la passerelle Fatima Mernissi³. "Trop longtemps le canal a été une ligne de fracture pour notre ville. Je suis heureuse que ces ponts Fatima Mernissi et Loredana Marchi, en plus du pont Suzan Daniel, ainsi qu'à plus long terme, le réaménagement de la place Saintcellette puissent petit à petit relier définitivement les deux rives du canal", déclare la ministre bruxelloise de la Mobilité lors de leur inauguration.

1/ Source : <https://thegoodlife.thegoodhub.com/2017/06/13/le-ponts-emblèmes-contemporains/>
 2/ Sources : <https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr> et [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_de_pierre_\(Bordeaux\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_de_pierre_(Bordeaux))
 3/ Le nom de ces passerelles a été choisi par les citoyens. Loredana Marchi œuvre depuis plus de 30 ans au renforcement des droits des femmes dans les quartiers de la zone du Canal. Fatima Mernissi a consacré sa vie à la réflexion féministe et aux libertés des femmes maghrébines. Tout un symbole.



© GILPEERS

Passerelle vélo suspendue sous le tablier du pont Adolphe, Luxembourg

Le pont Suzan Daniel⁴ sera quant à lui réservé à la mobilité active et aux transports en commun (lignes de bus et tracé possible pour le tram).

Ces investissements sont nécessaires pour relier les deux parties de la ville, historiquement coupée par le canal. Ils s'accompagnent d'aménagements améliorant la qualité de vie des habitants : création du parc de Tour et Taxi, du parc de la porte de Ninove et du parc Beco (prévu pour 2024). Les ponts et passerelles deviennent alors des espaces de rencontre et de vie, reliant les quartiers et donnant aux gens un des accès vers des espaces de convivialité.

Mais Bruxelles connaît d'autres coupures que le canal. Accéder à la capitale est une gageure pour les cyclistes, tant les autoroutes qui ceignent la ville semblent infranchissables. La Région flamande entreprend de répondre à ce problème en créant des passerelles vélo, améliorant ainsi l'accès au centre économique du pays. Mais ériger des ponts entre les différentes entités de notre pays n'est pas toujours synonyme de bonne cohésion, et d'autres projets sur la table se heurtent parfois à la complexité politique de notre pays. C'est le cas du projet de cyclostrade censée relier Tervueren à Bruxelles via

4/ Suzan Daniel : militante pionnière de la communauté belge LGBTQI+

une passerelle enjambant le carrefour des Quatre Bras. Des discordes politiques entre les différentes autorités concernées (Région bruxelloise, Région flamande et communes riveraines) ont eu raison du test de circulation initialement envisagé, avant même sa mise en œuvre. Aujourd'hui, plusieurs scénarios sont soumis à la consultation publique. En attendant un accord qui décidera de l'emplacement de la future passerelle, les cyclistes continueront de traverser le ring au niveau du carrefour automobile bien peu sécurisant.

Bicycle Snake, Copenhague



© FINN-JOHS.EPS

En Wallonie aussi, des passerelles voient le jour. À Liège, la "Belle Liégeoise" est inaugurée en 2016 et relie le quartier des Guillemins au Parc de la Boverie. Inaugurée en 1880, il est aussi prévu de remplacer la Passerelle dite "Saucy", pour mieux répondre au trafic fluvial, mais aussi au flux grandissant de cyclistes qui l'empruntent. À Namur, la bien nommée "Enjambée" relie la capitale wallonne à Jambes et est accessible aux vélos depuis septembre 2021. Entre ces deux villes, à Wanze, malgré un territoire loin d'être plat, une passerelle cyclo-piétonne traversant la Meuse et permettant de rejoindre la gare de Statte est inaugurée en 2017.

Dans certains pays, on n'hésite pas à voir les choses en grand. Les conceptions parfois spectaculaires deviennent alors des attractions touristiques et des symboles pour les villes qui les accueillent, comme le Gateshead Millennium Bridge à Gateshead en Angleterre, une passerelle mobile rotative dont la particularité architecturale lui a valu de nombreux prix, jusqu'à figurer au dos d'une Livre sterling en 2017. Le *Bicycle Snake* de Copenhague, qui serpente sur 220 mètres et voit passer quelque 20 000 cyclistes par jour est également mentionné comme "pont cyclable iconique" par les agences de tourisme de la ville. Au Luxembourg, c'est le réaménagement complet du pont Adolphe qui en a fait une attraction touristique (en plus

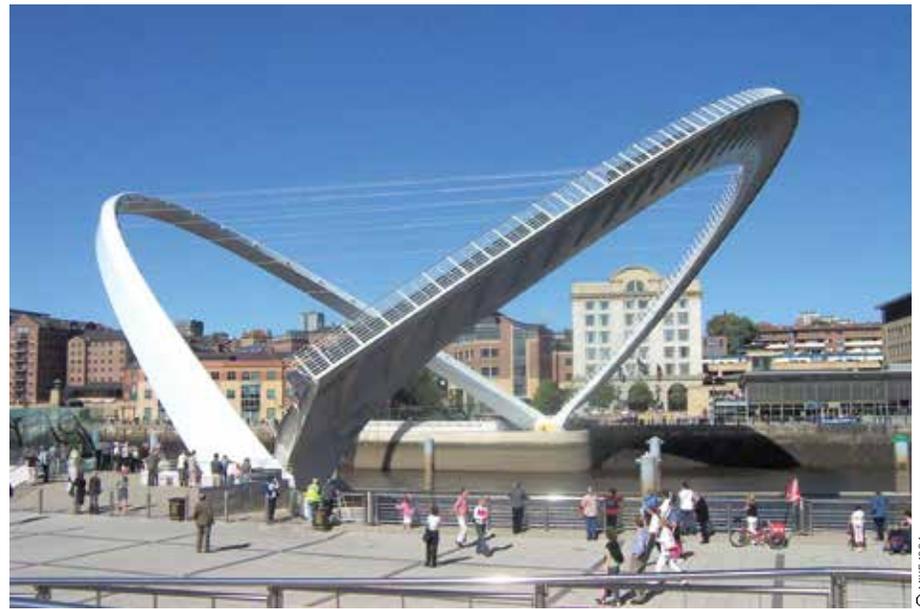


d'assurer aux navetteurs un trajet sécurisé à vélo). La passerelle vélo a été intégrée sous le tablier du pont, lui conférant un air de pont suspendu. Notre pays dispose sans doute d'un des exemples les plus radicaux de passerelle vélo avec celle du Bosland dans le Limbourg, puisque celle-ci ne permet de franchir aucun obstacle, son unique utilité étant d'offrir au visiteur une balade dans les arbres, à dix mètres au-dessus du sol.

Si certains réaménagements de ponts existants ne sont pas novateurs d'un point de vue architectural, ils se font néanmoins remarquer par leur forte portée symbolique. Ainsi, à New-York, l'augmentation de la pratique du vélo a récemment poussé les pouvoirs publics à créer des pistes cyclables sur des ponts historiques de la ville autrefois exclusivement dédiés à la voiture : le Queensboro et le légendaire pont de Brooklyn.

Les contre-exemples

Certains ouvrages ne remplissent malheureusement pas bien le cahier des charges. Ainsi, à Thuin, c'est la création en 2019 d'une passerelle... à escaliers qui fait couler beaucoup d'encre ! Difficile d'accès pour les cyclistes et trottinettistes malgré une goulotte prévue, mais aussi impraticable pour les personnes à mobilité réduite, cette passerelle ne répond vraiment pas aux enjeux de mobilités actuels.



Le Gateshead Millenium Bridge en position relevée pour laisser passer les bateaux, à Gateshead.

À Mons, le projet initial de créer une passerelle cyclo-piétonne pour 2010 se transforme en projet (cauchemar ?) pharaonique : en accord avec la Ville, la SNCB choisit finalement l'option de raser l'ancienne gare pour en faire une gare-passerelle signée Calatrava. Bonne idée ? Pas pour tout le monde car en dépit du prix de l'ouvrage (les 37 millions d'euros estimés au départ atteignent finalement 324 millions aujourd'hui), les cyclistes ne sont pas pris en considération dans ce projet : quand les travaux seront finis, ils devront emprunter un ascenseur ou un escalator

pour accéder à l'immense hall qui enjambrera les voies. Bien entendu, c'est en poussant leur vélo qu'ils devront rejoindre l'autre côté. Le moins que l'on puisse dire est que le projet a complètement déraillé.

De façon plus générale, la sécurisation des traversées de chemins de fer belges par la suppression des passages à niveau entraîne un peu partout la création de passerelles au-dessus des voies. Nombre d'entre elles posent de réels problèmes de traversée tant pour les personnes à mobilité réduite que pour les cyclistes. Si certains peuvent s'accommoder d'une goulotte, d'autres profils de cyclistes (personnes âgées, conducteurs de vélo-cargos ou de vélos chargés avec des enfants...) seront dans l'impossibilité de hisser leur monture sur les passerelles. D'autres options existent. En Wallonie, les tunnels sous les voies sont souvent privilégiés : le dénivelé est moindre et les pentes moins raides car, contrairement aux passerelles, il ne faut pas franchir les caténaires. Mais d'autres problèmes se posent, notamment celui de l'insécurité.

Suppression de passage à niveau en Belgique et création de passerelles pour traverser les voies. Ici, à Berchem-Ste-Agathe, Bruxelles.

Pour éviter ces écueils, le GRACQ insiste auprès des pouvoirs publics, de la SNCB, d'Infrabel ou d'autres acteurs impliqués pour être concerté en amont, afin de donner un avis se basant sur l'expérience concrète des cyclistes. La conception des passerelles est évidemment primordiale, mais leurs accès de part et d'autres le sont tout autant : une passerelle débouchant sur une grosse artère sans aucune infrastructure pour les vélos ne sera pas utilisée. Logique.

Un calcul "coût-bénéfice" avantageux

La construction d'un ouvrage d'art constitue un coût non négligeable dans le cadre d'une liaison cyclable. Cela se compte souvent en millions d'euros. Intégrer des infrastructures cyclables dès la création de réseaux transeuropéens et nationaux de

transports, permettrait pourtant d'éviter des coûts supplémentaires. Certains projets, comme la voie express vélo F3 reliant Zaventem à Diegem aurait ainsi pu coûter beaucoup moins cher si elle avait été incluse dès le départ dans les travaux de la ligne TGV Bruxelles-Cologne construite entre 2002 et 2006.

D'un autre côté, les bénéfices de tels investissements dans le vélo sont en partie connus. À Copenhague, une étude d'impact économique de la Bicycle Snake évalue à près de six millions d'euros sur vingt ans le retour financier d'un tel ouvrage. Le pont permettrait en outre une réduction de CO₂ de 87 tonnes par an⁵.

Le développement des passerelles cyclopiétonnes semble avoir de beaux jours devant lui. Sécurisantes et rentables, elles transforment la ville en améliorant la mobi-

lité inter-quartier et donc le vivre-ensemble. Qu'elles soient modestes et fonctionnelles ou audacieuses et futuristes, elles redessinent le paysage urbain, pas uniquement du fait de leur présence, mais surtout par l'effet qu'elle produisent en encourageant les déplacements à vélo, qu'ils soient ponctuels, quotidiens, récréatifs ou utilitaires. ●

G. DE MEYERE

5/ <https://stateofgreen.com> et <https://cyclingsolutions.info/cost-benefit-of-cycling-infrastructure/>

La ville morcelée

Le cycliste privilégie souvent le chemin le plus direct. Son trajet se fait à l'économie et à l'efficacité. Il doit cependant composer avec de nombreuses coupures urbaines. Les fleuves et rivières ne sont d'ailleurs pas les seuls obstacles : dès le début du XIX^e s., les voies de chemin de fer séparent les villes de barrières infranchissables, suivies par les autoroutes, rocade et pénières.

Dans son livre "La ville morcelée"⁶, l'urbaniste Frédéric Héran aborde ce problème de coupures urbaines, notamment pour dénoncer la vulnérabilité de certaines populations pour se déplacer dans une ville essentiellement organisée autour de la voiture. Au premier rang de ces victimes : les enfants, qui ne bénéficient plus de la rue comme espace de jeu. Viennent ensuite les personnes à mobilité réduite, les piétons et les cyclistes. L'auteur rapporte en outre un problème plus prégnant en banlieue, où il estime un coefficient de détour moyen de 35 à 50 %, quand une ville aux réseaux de circulation médiévaux ou haussmanniens n'ont un coefficient de détour de 15 à 25 % seulement.

Le franchissement de ces coupures est donc important pour la mobilité de tous. Ces dernières années, les pouvoirs publics semblent le comprendre et orienter leurs décisions dans ce sens. Après le développement des ponts autoroutiers, voici venu celui des passerelles cyclopiétonnes.

6/ Frédéric Héran, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Economica, Collection Méthodes et Approches, Paris, 2011





Matériel

Retourner sa veste !



Veste Urban Circus

Prendre son vélo, être visible et donc mettre une gilet jaune sur sa veste. Arrivé au boulot ou au resto, enlever la chasuble fluo pour avoir un style un peu plus élégant parce que le gilet jaune, c'est moche et ça ne va avec rien. Ranger son gilet jaune dans son sac, le rechercher pour repartir. Un peu pénible.

Des alternatives existent : la veste réversible en est une. Jaune fluo sur une face, bleue ou noire de l'autre. Il en existe des plus chères (145 € chez Urban Circus) ou plus démocratiques (60 € chez Décathlon). Essayée en magasin, cette dernière était confortable, agréable à porter, facile à retourner et suffisante pour une fraîcheur d'automne. Pas la grande classe, mais discret et correct.

La faiblesse : le côté imperméable. Quel que soit le modèle, les commentaires relayés indiquent que les vestes réversibles, pour la petite averse, ça va, mais pas pour la grosse drache. De toute façon, retourner un vêtement détrempé pour le mettre sur soi... "Bêêk", dirait-on à Bruxelles. ●

M. DECHAMPS

Zafi, le vélo en bois de la forêt de Soignes

Décidément, la jeunesse belge est capable de voir les choses en grand, en chic et en durable. Zafi cycle est le produit de Simon, Johan et Loïc, trois jeunes entrepreneurs wallons. Le concept est audacieux et novateur : fabriquer des vélos avec du bois local et durable provenant de la forêt de Soignes.

Oubliez tout de suite les a priori que vous pourriez vous faire sur le principe d'un



vélo en bois : les Zafi sont racés, élégants, leurs finitions sont soignées et ils ne laissent pas indifférents. Des inquiétudes au niveau de la résistance d'un tel matériau ? Zafi nous rassure sur ce point : "Avec son rapport résistance/poids plus élevé que l'acier, le bois permet de créer des vélos légers qui répondent à la norme ISO4210-6. Celle-ci simule dix années de vie (trois tests de durée de vie et deux tests d'impact) et assure la résistance et la durabilité des différents composants et du vélo dans son ensemble".

Le bois choisi ? Du frêne ou du noyer, de quoi choisir un vélo plus clair ou plus foncé, avec une finition mate ou brillante, selon l'envie. Le prix du bijou démarre à 4 500 €, un investissement conséquent qui ne doit pas empêcher les amoureux-ses de beaux vélos de s'attarder un peu sur le site www.zaficycles.be. Regarder, c'est toujours gratuit. ●

G. DE MEYERE

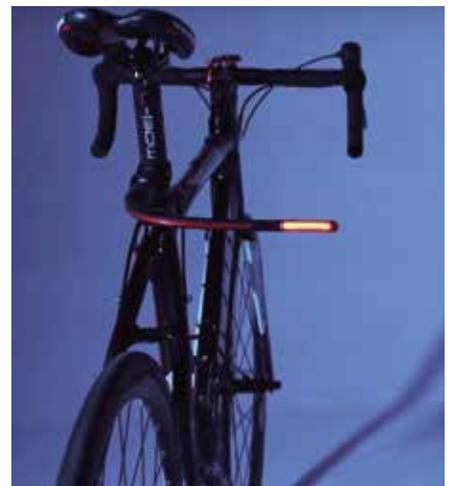
L-bow, un feu arrière décentralisé

Marre de vous faire frôler à vélo ? Si la distance latérale minimale lorsqu'on dépasse un vélo est d'1,5m hors agglomération, et d'un mètre en ville, certains semblent toujours l'ignorer. Certains cyclistes s'équipent dès lors "d'écarteurs", sortes de bras en plastique orange pourvus d'un catadioptré qui, une fois attachés au porte-bagage, signifient aux automobilistes qu'il convient de "dépasser large".

Disponible maintenant sur le marché : L-bow, un écarteur lumineux et flexible d'une puissance de 80 lumens, proposant six modes d'éclairage. Il se fixe sur la tige de selle, comme un phare, mais peut s'orienter vers la droite (le produit est anglais), en haut ou vers la gauche. Il arrive tout au plus à la hauteur de l'extrémité du guidon, mais sa position décalée peut rappeler aux automobilistes que prendre de la distance au moment de dépasser n'est pas un luxe, mais juste une application du code de la route. Si certains le trouveront trop court, il permettra néanmoins de gagner quelques précieux centimètres. ●

G. DE MEYERE

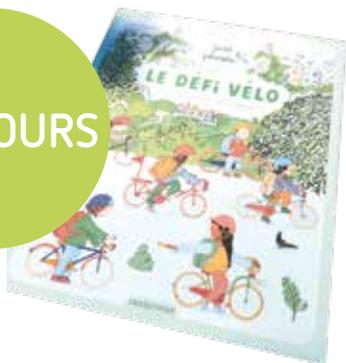
📄 <https://l-bow.co>



Pêle-Mêle

Rempportez “Le défi vélo”, un album jeunesse Casterman

CONCOURS



Chloé et ses copains sont inséparables, mais Chloé est claustrophobe. Elle a peur d'être enfermée dans des petits espaces... “Ah bon ?” lui demande son ami Noé “c'est pour ça que tu ne quittes jamais ton vélo ?”. Le prétexte est lancé : les cinq enfants se mettent au défi d'aller tous ensemble à l'école à vélo pour accompagner leur amie.

Une histoire simple qui met en avant les avantages du vélo dès le plus jeune âge, pas seulement pour la santé, mais aussi pour renforcer la vie sociale et la connaissance de son quartier. Édité chez Casterman, “Le défi vélo” est un petit livre léger et engagé. À partir de quatre ans.

Le GRACQ vous offre un exemplaire du livre “Le défi vélo”. Pour l'obtenir, envoyez-nous un mail à l'adresse mag@gracq.org, les cinq premiers à nous écrire seront prévenus par mail et pourront venir chercher leur livre dans nos bureaux, à Bruxelles, Namur ou Liège. Bonne chance !

“Le défi vélo”,

Virginie Le Pape et Charline Collette éd. Casterman, collection vert planète, 2021

Désobéissance civile : trois cyclistes devant le tribunal

Ils avaient peint des logos vélo sur une rue de Liège. Cette action illégale faisait suite à de nombreuses demandes de sécurisation envoyées à la commune et restées sans réponse. Pour cet acte, le parquet leur réclamait une transaction de 100 €. C'était en 2019.



Les trois cyclistes liégeois refusent alors la transaction. Au-delà du montant, le combat devient surtout symbolique. Peut-on être accusé “d'entrave méchante à la circulation” pour des chevrons de vélo dessinés sur le sol d'une rue où rien n'est fait pour garantir leur sécurité ? Suite à ce refus, ils passent alors devant le tribunal correctionnel de Liège. Le procureur réclame 46 heures de travail d'intérêt général, l'avocat des cyclistes réclame l'acquiescement. Le tribunal rendra sa décision le 11 janvier 2022.

Comble de l'histoire ? La Ville de Liège a depuis officialisé une partie des aménagements pour lesquels les cyclistes sont poursuivis.

G. DE MEYERE



© SIMON CONNELLAN.JPG

Tour de France, Paris-Roubaix : les temps changent... mais pas trop

L'année 2021 a vu naître un virage historique dans l'histoire de la compétition cycliste : une première édition d'un “Paris-Roubaix femmes” a eu lieu. Un premier pas dans la bonne direction ? Sans doute, mais sans trop d'audace toutefois. Comme souvent dans le monde de la compétition sportive, ce qui retient l'attention, ce ne sont pas tant les excellentes performances des sportives que la maigre prime qui leur est accordée. Quand le vainqueur du Paris-Roubaix touche une prime de 30 000 €, la britannique Elizabeth Deignan, gagnante du Paris-Roubaix femmes 2021, a touché... 1 500 €, soit vingt fois moins ! La faute aux sponsors moins nombreux, selon l'organisateur. Mais l'explication ne satisfait pas Marion Clignet, présidente de l'Association Française des Coureuses Cyclistes (AFCC) qui souligne l'incroyable performance réalisée et déclare dans la presse “Ce n'est clairement pas normal [...] On dirait des prix de kermesse”.

Côté Tour de France, les choses bougent puisqu'en 2022, soit 67 ans après la première édition en 1955 (et celle avortée l'année suivante), la deuxième édition du Tour de France femmes démarrera aux Champs Élysées le jour de l'arrivée du Tour de France masculin^{1/}. Reste encore à voir quelle couverture médiatique lui sera accordée, et quelles seront les primes des coureuses.

G. DE MEYERE

^{1/} D'autres tentatives de Tour de France féminin verront le jour dès les années 1980. Citons notamment la « Grande boucle internationale féminine » et la « Route de France féminine »... dont personne ou presque n'a jamais entendu parler.



EN BREF

Ah ! La bicyclette, elle te permet d'aller cinq fois plus vite que le piéton. Tu dépenses cinq fois moins d'énergie et tu vas cinq fois plus loin. En vérité je te le dis camarade. La révolution passera par le vélo." Décédé le 18 septembre 2021 à l'âge de 85 ans, l'artiste wallon Julos Beaucarne avait été fait membre d'honneur du GRACQ en 2000 pour son action en faveur du vélo.

Une vingtaine de cyclistes afghanes ont été exfiltrées et sont maintenant en sécurité. Ces sportives étaient en danger dans un pays maintenant contrôlé par les Talibans, et personne ne semblait pouvoir leur venir en aide. Leur salut n'aura finalement tenu à aucun exploit diplomatique ni à aucune opération de services secrets, mais bien à l'audace du président de l'Union Cycliste Internationale (UCI) et d'un conseiller d'État suisse. Au total, 165 Afghans (artistes, journalistes, militants des droits de l'Homme et cyclistes) ont pu monter dans l'avion et fuir leur pays.

Pour sa tournée de 2022, le groupe de pop-rock britannique Coldplay mettra le vélo sur le devant de la scène, au sens propre. L'électricité nécessaire sera fournie par des panneaux solaires et... des vélos électriques permettant aux fans de produire de l'électricité en pédalant dans l'ambiance et l'énergie du concert. De quoi donner le goût du vélo aux plus réticents.

Vous connaissez Vinted, la plateforme en ligne pour vendre et acheter des vêtements d'occasion ? Désormais, le même principe existe pour les vélos. La livraison et la transaction bancaire sécurisée est garantie par la plateforme Veloo, fonctionnelle depuis le mois d'août en Belgique.

<https://veloo.com>

L'Union Saint-Gilloise est un club de foot belge qui fait parler de lui. Premier au classement, il aime le beau spectacle et attire un public de plus en plus nombreux. Depuis peu, il encourage ses supporters à se rendre au stade à vélo en proposant des parkings vélo sécurisés. Une offre à laquelle le fan club répond largement présent. Les Mauves, les Rouches, les Zèbres (et les autres) s'en inspireront-ils ?

Pour répondre aux problèmes de vols de vélos, deux étudiants français ont lancé *Velhome*, une plateforme proposant du parking vélo sécurisé entre particuliers. La plateforme met gratuitement en relation des cyclistes souhaitant garer leur vélo en toute sécurité et des hôtes mettant à disposition un espace de stationnement. Fondée sur la solidarité, la confiance et la simplicité, la solution collaborative est également disponible en Belgique.

www.velhome.co

Envie de fabriquer vous-même votre vélo-cargo ? des étudiants de l'ECAM ont créé les plans d'un prototype, accessibles en open source. Pas besoin de soudure, c'est un système de vis et écrous qui a été privilégié. Estimation du prix ? 2 000 € de matériel, soit la moitié d'un véhicule acheté sur le marché, et bien sûr quelques heures de travail...

ecamrgo.cerdecam.be

Blues hivernal



Gaëlle 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

JANVIER-FÉVRIER-MARS

FORMATIONS

En 2022, formez-vous avec le GRACQ

Prochainement :

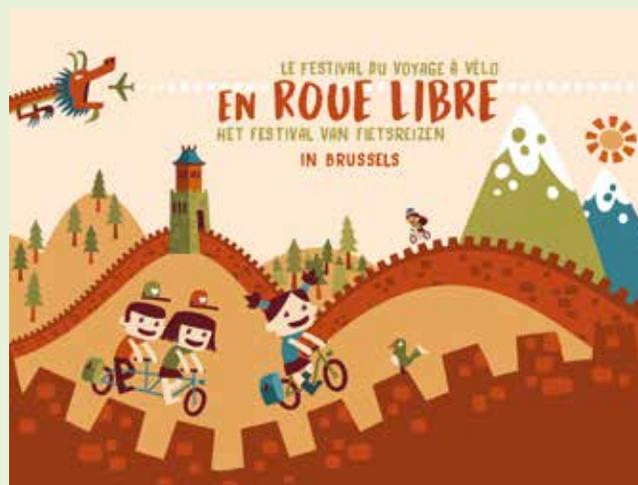
26/01	Militance : L'impact de la publicité automobile
29/01	Aménagement : les bases
16/02 & 19/02	Devenir Moniteur en Vélo Trafic
19/03	Aménagements cyclo piéton à Bruxelles

Mais encore... (dates à venir)

- > Le stationnement vélo
- > cartographie
- > Je représente le GRACQ
- > Base de données du GRACQ
- > Développer un groupe dynamique
- > Créer un blog pour le GRACQ
- > Communiquer avec les médias
- > Formations vélo trafic
- > ...

Nos formations sont ouvertes à tous et gratuites pour nos membres cotisants.

📧 formations@gracq.org



En Roue Libre – Le festival du voyage à vélo MARS – 25-26-27

Ne manquez pas ce rendez-vous incontournable. Laissez-vous emporter par le récit de voyageuses et voyageurs à vélo et venez recueillir quelques précieux conseils pour votre prochain périple !

📍 www.enroulibre.be



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

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ FAITES UN DON !

- > En ligne, sur www.gracq.org/don
- > Ou par virement bancaire sur le compte
BE65 5230 4042 2096 avec en communication :
"Don" + "nom, prénom"
Fiscalement déductible à partir de 40 €



Non distribution ou changement d'adresse

Secrétariat GRACQ – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Le GRACQ près de chez vous

Secrétariat général

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

Secrétariat wallon Mundo-n

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

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq

Twitter : @gracq

**Vous désirez envoyer
un courrier électronique
à un groupe local
du GRACQ ?**

**Toutes les adresses
de contact sont sous
la forme :**

**commune@gracq.org
Exemple : groupe local
de Uccle :**
uccle@gracq.org

Régionale wallonne Georges Martens T 010 41 44 42

BRUXELLES & ENV.

Anderlecht	Bruno Louis	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Bruxelles-Ville	Pierre Henriët	-
Bruxelles Nord-ouest	Maarten Coertjens	T 0487 17 73 42
Etterbeek	Pierre Hanoune	T 0493 24 00 98
Evere	Bernard Dehayé	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Nicolas Dartiailh	T 0498 19 83 71
Ixelles	Frédéric Mertens	T 0472 20 29 32
Jette	Guy Egerickx	T 0472 31 14 65
Kraainem (Flandres)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Laeken	Gérard Hospied	-
Molenbeek	Simon Bos	T 0472 13 54 32
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	-
Schaerbeek	Tanguy Ollinger	-
Uccle	Patricia Duvieusart	T 0478 33 38 72
Watermael-Boitsfort	Nicolas Julémont	T 0484 78 17 73
Woluwe	Louis De Block	T 0485 94 91 31

BRABANT WALLON

Beauvechain	Marie Verschueren	T 0494 29 44 17
Braine-l'Alleud	Alain Tison	T 0477 58 07 25
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Chaumont-Gistoux	Serge Denis	T 0486 45 82 17
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Axel De Maeyer	T 0470 90 09 83
Grez-Doiceau	Denis Marion	T 0496 10 83 27
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
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	M.Bonnaive & A. Roosa	T 0492 20 27 85
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	GRACQ Ottignies	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rixensart	Bernard Bourgois	T 0478 45 38 00
Tubize	Boris Leprou	T 0470 01 04 74
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Damien Mary	T 0475 55 16 63
Waterloo	Jean-Louis Verboomén	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37

HAINAUT

Ath	Marc Beaucarne	T 0472 26 16 31
Binche	Aurélië Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Muriel Cordier	T 0494 37 07 67
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0473 43 54 88
Courcelles	GRACQ Courcelles	T 0474 94 21 33
Écaussinnes	Carole Bolanz	T 0497 45 75 47
Enghien	François Poncelet	T 0472 33 06 76
Estaimpuis	Judith Henneuse	T 0471 442 030
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Fontaine-L'Évêque	Luc Henry	T 0499 21 07 99
Ham-sur-Heure	Françoise Minet	T 0473 56 02 91
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96

Mons	Thibault Gaillez	T 0485 72 23 93
Mont-de-l'Enclus	Denise Cobben	T 0484 58 04 10
Mouscron	Eric Bonnave	T 0472 62 86 17
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
St-Ghislain	Jean-Louis Sarot	T 0478 68 48 21
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
Thuin	Ludovic Laurent	-
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17

LIÈGE

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Baelen	Arlette Vaessen	Pas de tél.
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaufontaine	Banjamin Pirotte	T 0492 25 11 23
Esneux	Denis Raets	T 0486 57 18 18
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Mehdi Bouacida	T 0499 34 71 09
Hesbaye	Anne-Sophie Gard	T 0471 73 22 51
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Neupré	Estelle Baiwir	T 0496 71 65 05
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Seraing	Cécile François	-
Soumagne	Bernard Franchimont	T 0494 45 70 90
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmanns	-
Verviers	Rémi Gueuning	T 0498 45 58 82
Visé	Vincent Bernier	T 0473 91 88 34
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

LUXEMBOURG

Arlon	Xavier Bouvy	T 0487 46 90 39
Etalle	Pierre Lemaire	T 0472 63 16 71
Famenne	Julien Houssa	T 0474 58 88 07
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57
Nassogne	Julien Houssa	T 0474 58 88 07
Neufchâteau	Christian Fortin	T 0499 39 02 69
Rendeux	Laurence Labeye	T 0486 67 09 73
Tellin	Rémi Latine	T 0494 24 07 66
Vielsalm	Sven Breugelmanns	-
Virton	Etienne Hubert	T 0479 59 54 84

NAMUR

Andenne	Martine Röhl	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Collignon	T 0485 19 07 51
Beauraing	Bernard Louche	T 0476 20 51 98
Ciney	Simon D'Ennetières	T 0479 79 81 01
Dinant	Fabien Houllmont	T 0485 51 60 12
Gembloux	Michaël Pluijgers	T 0478 57 65 96
Gesves	Philippe Ghesquiere	-
La Bruyère	GRACQ La Bruyère	-
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	-
Rochefort	Roseline Sélek	T 084 22 19 06
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

FIIETTERS BOND : association partenaire néerlandophone

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