



## Du 25 mai 1975 au 25 mai 2015 : 40 ans de militance vélo

Nous sommes rassemblés aujourd'hui pour célébrer le 40<sup>e</sup> anniversaire de l'événement fondateur de notre association. C'est en effet le dimanche 25 mai 1975, il y a 40 ans jour pour jour, que s'est tenue une grande manifestation réunissant sur la place du Jeu de Balle, au cœur des Marolles, 2.500 cyclistes, venus réclamer aux autorités un meilleur partage de l'espace public au profit des cyclistes.

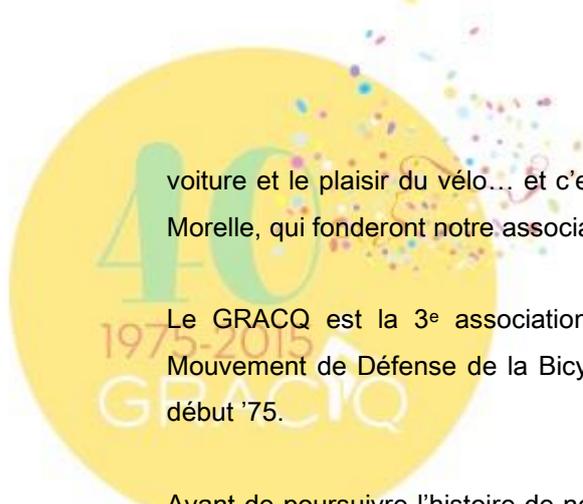
Il n'est pas inutile de nous remémorer le contexte de l'époque. Nous sommes à la fin des Trente Glorieuses, ces 30 années qui ont suivi la fin de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale. L'effort de reconstruction d'après-guerre a donné de l'appétit aux bétonneurs et aux constructeurs automobiles. L'espace public est progressivement phagocyté au bénéfice des automobilistes. Pour élargir les routes et les rues, les autorités décident entre autres de supprimer les pistes cyclables, devenues selon eux inutiles, puisque tout le monde pourra bientôt se déplacer en automobile sans se fatiguer. C'était en tout cas leur vision du progrès.

Mais une partie de plus en plus grande de la population se plaint de ces multiples chantiers qui éventrent Bruxelles : la jonction nord-midi, les tunnels de la petite ceinture, le viaduc Léopold II et d'autres autoroutes de pénétration pour l'Expo 58, l'installation à Bruxelles des institutions européennes et de l'OTAN à la fin des années soixante, et au début des années septante, les premiers tronçons de métro, l'ouverture de 5 nouveaux axes autoroutiers, le viaduc Reyers, le Plan Manhattan qui défigure le Quartier Nord... La grogne monte.

Dans la mouvance des contestations étudiantes de mai '68, de la bataille de la Marolle, de la résistance au projet Manhattan entre autres, et d'une prise de conscience mondiale des problèmes d'environnement, de plus en plus de citoyens s'associent et se mobilisent face à l'envahissement de l'espace public par le béton et la voiture, face à ces autoroutes urbaines qui défigurent Bruxelles et rendent la pratique du vélo de plus en plus périlleuse.

Après l'ARAU (l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaine), fondé en 1969, c'est le CATU (le Comité d'Action des Transports Urbains) qui apparaît en 1972, et que ne tarde pas à rejoindre un an plus tard un certain Jacques Dekoster.

Le premier choc pétrolier en 1973 amorce de grands changements en Europe. Les Pays-Bas lancent le premier dimanche sans voiture au mois de novembre, une initiative reprise en Belgique le dimanche 18 novembre, et les 3 dimanches qui suivent. Les citoyens redécouvrent le calme d'une ville sans



voiture et le plaisir du vélo... et c'est notamment là que se rencontrent Jacques Dekoster et Damien Morelle, qui fonderont notre association 18 mois plus tard.

Le GRACQ est la 3<sup>e</sup> association de défense des cyclistes à voir le jour en Europe, après le Mouvement de Défense de la Bicyclette à Paris en '74 et la création du Fietsersbond à Amsterdam début '75.

Avant de poursuivre l'histoire de notre association, j'aimerais m'attarder un instant sur le parcours de Jacques Dekoster, notre père fondateur. Est-il tombé dans la marmite cycliste quand il était petit ? Pas vraiment ! Mais déjà à l'université, il faisait preuve d'un grand leadership citoyen, comme secrétaire général des étudiants francophones de Belgique, un engagement qu'il a poursuivi tout au long de sa vie.

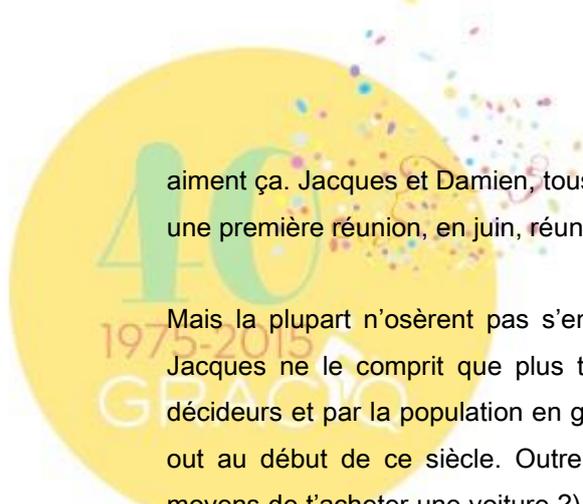
Après son mariage avec Nicole, il s'investit comme bénévole à la Ligue des Familles. En 1972, son employeur, Philips, l'envoie pour une année entière à Eindhoven. Sa famille ne peut l'y rejoindre qu'en février. Comment va-t-il occuper ses longues soirées d'hiver de janvier ? À la bibliothèque de la ville, parti ! Et sur quoi tombe-t-il dans ce lieu de savoir ? Sur la superbe revue hollandaise « Verkeerskunde » (la science du trafic). Un monde nouveau, fascinant, s'ouvre à lui, celui du trafic commençant à être réfléchi, plutôt que subi.

Dans Le Monde, seul journal francophone disponible là-bas, il tombe sur l'interview d'un banquier hollandais, qui explique qu'il possède deux vélos, l'un pour aller de son domicile à la gare de départ de son train, et l'autre de la gare d'arrivée jusqu'à son agence. Et Jacques réussira même à le rencontrer.

Tout cela l'inspirera, et le poussera à acheter un « opa fiets », un bon vieux vélo hollandais, mono-vitesse, à freinage par rétropédalage, pour relier les 10 km séparant son logement familial et son lieu de travail. Dès son retour à Bruxelles début '73, il entre au CATU pour faire bouger les choses en faveur des cyclistes à Bruxelles, y ayant rapidement constaté les difficultés rencontrées à vélo sur le chemin du travail.

Lors de la préparation de la manifestation du 25 mai '75, organisée par le CATU et les Groene Fietsers, Jacques Dekoster suggère que l'on distribue aux manifestants des feuilles avec quelques conseils de bons comportements (entre autres, ne pas abîmer les bagnoles malgré les provocations et les coups de klaxon prévisibles) et une demande de signaler sur un talon le nom, l'adresse et le téléphone de ceux qui voulaient continuer le combat (oui, à cette époque, il n'y avait encore ni GSM, ni PC, ni e-mail !).

Après cette manif' cycliste, le CATU retournera à son *core business*, les transports en commun. Pour Jacques, il faut créer une association de défense du vélo : le vélo, c'est chouette, c'est gai, les enfants



aiment ça. Jacques et Damien, tous deux Ucclois, ont récupéré les talons-réponses des plus motivés : une première réunion, en juin, réunit une quinzaine de participants.

Mais la plupart n'osèrent pas s'engager, soit parce que la tâche leur semblait impossible, soit, et Jacques ne le comprit que plus tard, devant le mépris témoigné aux cyclistes par la plupart des décideurs et par la population en général. S'avouer cycliste à l'époque, équivalait à faire son coming-out au début de ce siècle. Outre les moqueries constantes (du genre, hé pouilleux, t'as pas les moyens de t'acheter une voiture ?), les interdictions de parquer son vélo n'étaient pas rares, quand ce n'était pas de réelles menaces sur l'emploi, comme ce fut le cas aux institutions européennes, ce qui a conduit à la création de l'EUCG.

Les 3 ou 4 plus motivés de notre association naissante se baptisent alors « les G.R.A.C.Q.U.E.S ». On nous demande souvent pourquoi le GRACQ : un mot un peu barbare dont finalement peu de gens connaissent la signification. C'est pourtant un nom chargé d'histoire, et je profite de cette soirée d'anniversaire pour lever le voile sur ce grand mystère.

Les GRACQUES, c'est en fait un clin d'œil peu optimiste aux frères Gracques, Tiberius et Caius Gracchus, deux hommes d'Etat romains, courageux tribuns de la plèbe, qui s'opposèrent de manière citoyenne au Sénat romain pour réclamer en vain plus d'égalités sociales pour le peuple. Et qui y laissèrent chacun la vie. À croire que nos valeureux cyclistes fondateurs ne croyaient guère en leurs chances de succès.

Ce nom devient le sigle de l'association :

- « **G** » pour **groupe**, car ils ne sont au départ qu'un noyau dur de quelques cyclistes.
- « **RA** » pour **recherche et action**. Avec la primauté de la recherche sur l'action, à l'opposé de l'activisme à tout crin, l'anarchisme libertaire de certains, tel que plus tard les CQFD (cyclistes quotidiens follement dynamiques) qui, après avoir envoyé un encrier à la tête du bourgmestre, n'obtinrent aucune avancée si ce n'est un blocage complet à l'égard de tous les cyclistes à Woluwe-St-Lambert pendant la durée du mandat du bourgmestre qui dura 30 longues années.

Les GRACQUES estimaient qu'avant d'agir, il fallait savoir, et que pour savoir, il fallait chercher. Chercher où ? Là où il se passait déjà quelque chose : aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne, en France, en Allemagne, et partout dans le monde.

- Le « **CQ** » pour **cyclistes quotidiens** était une proclamation de son « utilitarisme », en rupture avec les associations sportives.
- Le « **UE** » ne signifiait pas « de l'Union Européenne », mais « **d'Uccle et environs** » et exprimait donc la racine uccloise et la volonté de ne pas se disperser, le bénévole étant rare et n'ayant pas trop de temps.



Devant le succès rencontré par les Gracques, qui dépassa rapidement les frontières bruxelloises, le GRACQ devenu cosmique, voire intersidéral, décida finalement de se couper la queue pour ne garder que les 5 premières lettres du sigle.

Il me semble aussi important de signaler la présence de néerlandophones au sein de notre mouvement cycliste initialement bilingue, dont le sigle complet était GRACQ-OAF. OAF pour Onderzoek- en Actie voor Fietsgebruikers. Fin des années '80, le GRACQ-OAF fera même partie du Fiets Overleg Vlaanderen, l'ancêtre du Fietsersbond.

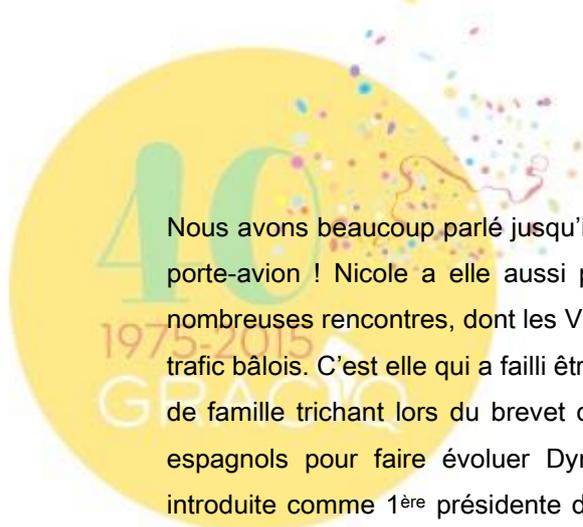
Un mouvement dynamique a besoin d'un bulletin de liaison, c'est la naissance du Ville-à-Vélo, dont le 1<sup>er</sup> numéro, tapé à la machine sur stencils, sortira l'année suivante, accompagné du premier logo du GRACQ. Pourquoi avoir choisi le terme « Ville » à vélo ? Pourquoi exclure la campagne ? A l'époque déjà, les autorités voulaient cantonner les cyclistes à rouler sur les jolies routes de campagne et les digues de mer. Or, les Gracques revendiquaient justement de ne pas être réduits à des cyclistes de loisir et de week-end, mais de pouvoir être des cyclistes quotidiens, surtout les jours ouvrables. Leur étendard serait donc celui de « la Ville... à vélo ».

Et ça marche ! Les autorités nationales et communales commencent à prendre conscience de l'existence d'une association de défense des intérêts des cyclistes, le GRACQ, et de l'importance de la sécurité routière pour ces usagers de la route.

Lors du congrès organisé en '80, le GRACQ démontre qu'il a déjà compris qu'une vraie politique vélo ne se soucie pas que de bouts de pistes cyclables, mais aussi de bons aménagements continus, des règles favorables aux cyclistes, de bons parkings vélos, d'une bonne complémentarité avec les transports en commun, d'une administration suffisamment nombreuse et compétente, tout cela avec 25 ans d'avance sur le BYPAD.

On peut donc dire que si le GRACQ devient un interlocuteur crédible aux yeux des pouvoirs publics, c'est notamment grâce à son expertise vélo emmagasinée au fil de nombreux voyages menés à l'étranger par Jacques, Nicole et toute la bande. Notons que tous ces voyages étaient financés sur fonds propres, et que tout le monde était bénévole. C'était aussi l'occasion de nouer des contacts avec les cyclistes d'autres pays d'Europe, ce qui conduira d'ailleurs au tout premier Velo-city à Brême, puis à la création de l'ECF, la Fédération européenne des cyclistes.

Progressivement les choses bougent dans la capitale : un premier projet de réseau d'itinéraires cyclables, une Commission deux-roues au sein de laquelle le GRACQ est l'unique représentant des usagers, un premier parking vélo dans une station de métro. C'est également le GRACQ qui est à l'origine de la première carte de Bruxelles cyclable, l'ancêtre de la carte modes actifs que vous êtes probablement nombreux dans cette salle à utiliser. Elle fut à l'époque bricolée héroïquement, et sortira en 1.500 exemplaires, patiemment pliés par Nicole au domicile des Dekoster.



Nous avons beaucoup parlé jusqu'ici de Jacques Dekoster, un peu moins de Nicole Thiébaud, ... son porte-avion ! Nicole a elle aussi participé à presque tous les voyages exploratoires ainsi qu'à de nombreuses rencontres, dont les Velo-city. C'est elle qui a ramené de Suisse les 6 règles d'or du vélotrafic bâlois. C'est elle qui a failli être arrêtée par la police grand-ducale, qui l'avait prise pour une mère de famille trichant lors du brevet du cycliste. C'est elle qui s'est inspirée de l'expérience de scouts espagnols pour faire évoluer Dynamobile à son mode d'action actuel, ce qui l'a définitivement introduite comme 1<sup>ère</sup> présidente de cette magnifique randonnée cycliste annuelle transfrontalière et militante.

C'est pourquoi je voudrais profiter de l'occasion de cette fête des 40 ans du GRACQ pour rendre hommage non seulement à Jacques, mais aussi à Nicole, ainsi qu'à toute la famille Dekoster, qui a dû suivre le mouvement impulsé par leurs parents. Et qui ont été mis à contribution, notamment pour coller quelque 350.000 étiquettes du Ville-à-Vélo.

*Denis aurait voulu qu'on vous obtienne une décoration dans l'un de nos ordres nationaux, mais c'était vraiment compliqué. Nous avons préféré créer pour vous un nouvel ordre honorifique, l'ordre du mouvement cycliste citoyen, inspiré de celui de la Légion d'Honneur. À Nicole, nous conférons le titre de Grand Officier, et à Jacques, celui, unique, de Grand Maître. Pour ces 40 ans de sacerdoce, pour tout ce qu'ils ont apporté bénévolement au mouvement cycliste, je voudrais un tonnerre d'applaudissements !*

*Oui, il s'agit d'un pignon de vélo, cette géniale roue dentée qui permet de démultiplier la force des cyclistes et de faire avancer le vélo, de franchir plus aisément les obstacles qu'il rencontre sur sa route, de mobiliser la chaîne de solidarité au sein du mouvement, tout en montrant les dents quand nécessaire... Je pense qu'il symbolise bien votre apport au sein de notre mouvement, et le respect que nous vous témoignons aujourd'hui !*

Nous étions donc restés sur une série d'avancées, mais nous avons aussi connu des reculs : comme par exemple la suppression des sens uniques limités en 1977, et dont le GRACQ n'obtiendra la réintroduction dans le code qu'en 1990, après 13 longues années de combat.

Au départ ucclois, puis bruxellois, le GRACQ contamine la Wallonie, avec un premier groupe à Liège en '78, même si le Comité Cycliss Lidjwè ne portera le nom GRACQ qu'en '82, puis la création au début des années '90 des GRACQ Brabant wallon, Namur et Mons.

En 1992, le GRACQ et 't Greune Veloske (l'ancêtre du Fietersbond Brussel), fondent l'asbl Pro Velo. C'est aussi cette année-là que le GRACQ devient une asbl avec président, vice-présidente, secrétaire et trésorier. Et en '95, c'est la naissance du Fietersbond belge, qui unifie les nombreuses associations régionales flamandes sous un seul fanion. Le Fietersbond, avec qui nous travaillons



aujourd'hui en étroite collaboration à Bruxelles et au niveau fédéral, fête donc cette année ses 40 ans. Nous leur souhaitons un joyeux anniversaire à eux aussi !

Viendront ensuite Dynamobile, Chemins du Rail, Rando-Vélo : toutes des associations qui contribuent, chacune à leur manière, à faire progresser la cause du vélo, et dans lesquels s'investissent plusieurs de nos membres actifs.

Le GRACQ a abattu, en 40 ans, une quantité impressionnante de travail. Des publications, des actions revendicatives, de la sensibilisation, des dossiers, des rencontres, des mémorandums et des réunions... Beaucoup de réunions ! Je ne vais pas vous dresser ici une liste exhaustive : il faudrait sans doute un livre pour reprendre toute l'aventure de cette lutte associative en faveur du vélo utilitaire. J'espère qu'une fois pensionné, je trouverai le temps et l'énergie de m'atteler à sa rédaction.

Je vous invite donc à consulter la ligne du temps, réalisée par le groupe de travail Memory avec le précieux concours de Séverine. Et je pense que Jacques se fera un plaisir d'y apporter ses commentaires et de partager ses souvenirs au sein de la chapelle où vous pourrez aller l'écouter religieusement.

Il est en tout cas certain que toute cette aventure n'aurait pas vu le jour sans l'incroyable investissement de cyclistes convaincus et engagés : des Jacques, des Nicole, des Damien, des Luc, des Marina, des Philippe, des Marie-Caroline, des Patrick, des Guy, des Sylvie, des Burckardt, des Jean-François, et tant d'autres.

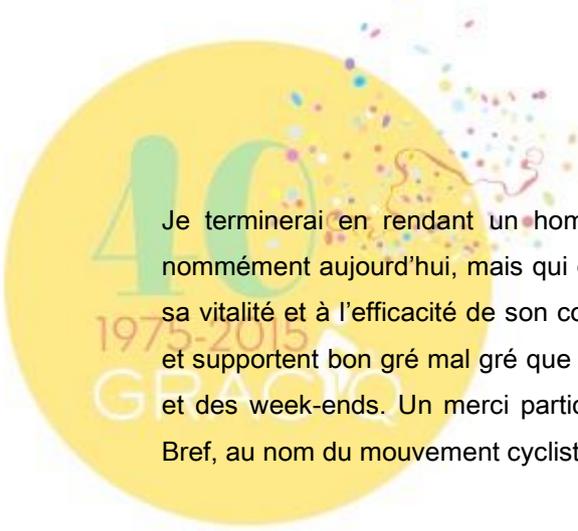
Toutes ces personnes qui ont fait du GRACQ ce qu'il est aujourd'hui : une association reconnue par tous les niveaux de pouvoir comme l'association francophone représentative des cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de déplacement.

Nous rassemblons aujourd'hui près de 2.500 ménages membres. Notre association s'appuie sur le travail de 70 sections communales et points de contact, à Bruxelles et en Wallonie, de Mouscron jusqu'à Arlon. Oui, jusqu'à Arlon ! Sans compter le travail de groupes actifs au niveau régional et provincial.

Le GRACQ emploie actuellement 6 salariés. Des salariés qui abattent un travail de dingue, et au travers d'Alexandra, Aurélie, Florine, Séverine, Julio et Luc, ce sont aussi les 32 salariés qui les ont précédés que je voudrais que vous applaudissiez aujourd'hui.

J'en profite également pour remercier nos pouvoirs subsidiant régionaux et communautaire pour leur soutien, en espérant toutefois que dans le contexte économique actuel qui prône les réductions budgétaires, ces aides financières permettront au GRACQ de poursuivre sa mission.

Car le travail est loin d'être fini : le GRACQ reste bien sûr tourné vers l'avenir. Le combat continue.



Je terminerai en rendant un hommage vibrant à tous nos membres actifs, que je n'ai pas cité nommément aujourd'hui, mais qui depuis 40 ans font vivre le GRACQ et contribuent bénévolement à sa vitalité et à l'efficacité de son combat quotidien, sans oublier celles et ceux qui partagent nos vies et supportent bon gré mal gré que nous y consacrons du temps, et que nous y sacrifions des soirées et des week-ends. Un merci particulier à mon épouse à qui j'impose ces sacrifices depuis 20 ans. Bref, au nom du mouvement cycliste, à toutes et à tous, un énorme MERCI !

Bernard DEHAYE – Président