

# GRACQ *mag*

POSITIVE ATTITUDE  
**Le vélo  
est content**  
*pp.6-7*

GARES WALLONNES  
**moins loin  
qu'il n'y paraît**  
*p.9*

SUPERMARCHÉS LIÉGEOIS  
**"vélos  
compatibles" ?**  
*p.10*



**DOSSIER**

## La ville 30

Un concept d'avenir  
qui ne date pas d'hier

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

**PRÉSIDENT**  
Geoffrey Usé

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

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

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

**RELECTEURS**  
Michel Dechamps, Philippe Degand,  
Philippe Lederer

**NOS SOUTIENS**



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

Imprimé sur papier recyclé

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

**ESPACE MEMBRE**  
[gracq.org/extranet](http://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

# La militance : moteur de l'espoir



Chères fidèles lectrices et lecteurs du GRACQ Mag,

À l'heure où j'écris ces mots, le soleil réchauffe le fond de l'air, la première sortie vélo est planifiée et mon matériel de camping est déjà prêt pour les prochaines vacances. Je fais partie de celles et ceux que l'espoir fait avancer, invariablement.

J'ai trouvé dans mes activités collectives de militance le moteur pour nourrir cet espoir. Dans ces groupes, au contact de citoyens en mouvement, j'ai trouvé des alliés et des partenaires pour me questionner sur mes positions, me construire en tant que femme activiste et m'éveiller à d'autres réalités que celles que j'avais connues précédemment.

Ces questions, ces évolutions, j'espère que vous pouvez les explorer en posant sur vous-même un regard bienveillant. Il n'y a pas de mauvais ou de bon militant mais plutôt des personnes qui explorent leur propre définition de citoyen-acteur. Cela prend l'image d'un chemin plutôt que d'une "to-do list". Un chemin jalonné de très nombreux apprentissages et parfois de belles victoires, comme récemment la Ville 30 en région bruxelloise.

À mon niveau, un des apprentissages les plus structurants a été de comprendre le potentiel et la force des collaborations qui peuvent émerger entre plusieurs acteurs et leurs formes de mobilisation. J'ai embarqué dans un voyage où j'ai la chance de rencontrer des pratiques d'action très différentes, et je garde à l'esprit qu'elles font partie d'un écosystème qui contribue à construire le monde de demain. Elles existent et évoluent, entrent en contact les unes avec les autres et se nourrissent de ces échanges, à l'image d'un organisme en évolution. Certaines occupent des positions très éloignées, mais font néanmoins toujours partie du même corps. Celui de la militance.

Il faudra plus qu'un édito pour épuiser la question de la cohabitation des modes d'action, des dynamiques au sein des réseaux d'initiatives citoyennes et de l'essoufflement que peut engendrer la somme des défis. Un prochain dossier y sera d'ailleurs bientôt consacré et, qui sait, nous aurons peut-être la chance de pouvoir échanger en vrai. Après tout, l'espoir est permis, non ?

DELPHINE MOREL – MEMBRE DU CA

*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.*

# Le GRACQ a 45 ans : bon anniversaire... en retard !

La situation sanitaire nous l'aura presque fait oublier, mais en 2020, le GRACQ soufflait 45 bougies !

Née au cœur des Marolles à Bruxelles, notre association est apparue dans un contexte historique particulier : la fin de la période mal nommée des "30 glorieuses", ces 30 années d'après-guerre où l'effort de reconstruction du pays a vu la multiplication de chantiers gigantesques, l'envahissement de l'espace public par le béton et les voitures sans cesse plus nombreuses. Face à cette situation, de plus en plus de citoyens se mobilisent et tentent de montrer qu'un autre chemin est possible.

C'est en 1975 que, sous l'impulsion de Jacques Dekoster et de Damien Morelle, le GRACQ est fondé. C'est la troisième 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 Fietzersbond à Amsterdam début '75.

En 45 ans, le GRACQ est devenu un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics. Sa voix est de plus en plus entendue, ses actions sont relayées dans la presse et, surtout, de nombreuses revendications aboutissent. L'énergie et l'expertise des membres actifs au sein de ses groupes



© CRISTIAN ESCOBAR/EP5

locaux et thématiques, ainsi que l'enthousiasme et la détermination des 16 000 membres qui le composent, en font toute sa force.

*Texte inspiré du discours prononcé par Bernard Dehaye, président du CA du GRACQ en 2015, à l'occasion des 40 ans du GRACQ.*



© P3 INSTAGRAM - CC UNSPLASH

## Le GRACQ sur instagram : Roulez jeunesse !

Si la tranche d'âge la plus représentée sur Facebook est celle des 25 à 45 ans, ce sont d'autres réseaux qui sont privilégiés par les plus jeunes (Instagram : 18 à 34 ans).

Afin d'étendre la portée de son message et de partir à la rencontre d'un nouveau public sur les réseaux sociaux, le GRACQ dispose à présent d'une page "insta". Avec

des infos courtes, et une attention plus particulière portée aux images, le GRACQ aura la mission de toucher les (encore) plus jeunes. Avec tous les arguments pour les convaincre, de nombreux bons plans pour les aider ainsi que l'envie et la curiosité de les découvrir, espérons que le GRACQ sur *insta* portera de beaux fruits !

Le vélo ne vieillit pas et celui ou celle qui le pratique reste jeune, nous le savons. Mais ce n'est pas le cas des réseaux sociaux, où s'exprime le GRACQ.

## Étiqueteurs : une équipe bénévole derrière chaque numéro

Comme tous les numéros précédents, le magazine que vous tenez dans les mains a été rédigé par les permanents du GRACQ et quelques bénévoles. Il a été relu par une équipe de volontaires à l'œil aguerri et mis en page par un graphiste professionnel.

Pour qu'il parvienne à votre boîte aux lettres, le GRACQ fait encore appel à une équipe de bénévoles. Les piles de magazines envahissent alors la table de la salle de réunion du GRACQ tandis que les

caisses estampillées de codes postaux de toute la Belgique francophone se remplissent au rythme de ces "étiqueteurs" motivés. Les gestes se répètent, mais les sujets de discussion varient, et la bonne humeur est quant à elle toujours au rendez-vous. Décédé en décembre 2020, Jean-Michel Pochet faisait partie du noyau dur de cette belle équipe. Son sourire et ses bonnes histoires resteront encore longtemps en mémoire. Nous souhaitons lui rendre hommage.

G. DE MEYERE





## GRACQ et désobéissance civile : de quoi parle-t-on ?

© AARON BURDEN

C'est dans un cadre plus global de réflexion sur la *militance de l'association* que le GRACQ s'interroge sur les questions d'**action directe et de désobéissance civile**. Menée au moyen de sondage et de débats en assemblée générale, la réflexion est maintenant proposée aux membres au cours de trois ateliers spécifiques sur le sujet.

L'annonce de ce cycle d'ateliers provoque certains remous, jusque sur les bancs des Parlements, où certains députés s'interrogent du fait que le GRACQ puisse former ses membres à enfreindre les lois tout en

bénéficiant de subventions régionales. En fait, les ateliers proposés ne visent pas à former les membres du GRACQ à la désobéissance civile, mais bien à les **informer** de ce qui se cache derrière les termes de désobéissance civile ou d'action directe (lire pavé).

Mais au sein de l'association aussi des inquiétudes se font entendre. Dans un groupe de plus de 16 000 membres, il est normal que les sensibilités soient multiples. Certains se positionnent clairement contre toute action qui irait à l'encontre de la loi. D'autres souhaiteraient au contraire pouvoir parfois mener des actions plus

marquantes, quitte à enfreindre certaines règles, afin que les choses "avancent plus vite".

Mener ce débat fait apparaître de nombreuses questions. D'ordre moral d'une part : une action directe a-t-elle sa place dans un système démocratique alors que d'autres leviers légaux existent pour se faire entendre ? Comment définir la "non-violence" d'une action ? mais aussi d'ordre stratégique : mener des actions directes ne risque-t-il pas de décrédibiliser l'association auprès du public et des autorités avec lesquelles elle travaille ?

Pour obtenir les bonnes réponses, il est essentiel de se poser les bonnes questions. Il est important de savoir de quoi nous parlons exactement et de comprendre les concepts qui se cachent derrière les mots. La formation "désobéissance civile" fait partie de ce processus et les réflexions qui en découleront permettront, à terme, de trouver un socle commun, non pas immuable car la remise en question permanente est importante, mais suffisamment stable pour poser le cadre des actions futures du GRACQ. ●

G. DE MEYERE

**Plus d'infos ? Nous consacrerons bientôt un dossier central sur ce sujet dans ce magazine, ne le manquez pas !**

### Action directe ou désobéissance civile ?

Pour certaines personnalités comme Martin Luther King, l'action directe<sup>1/</sup> non-violente est un levier indispensable pour forcer la négociation auprès d'une autorité qui s'y est toujours refusée. Mais le spectre de l'action directe est très large. Suffisamment pour créer de la confusion. Elle peut être non-violente (grève, occupation, blocage...), provoquer une destruction de biens (fauchage de champs de maïs transgéniques, destruc-

tion d'affichage publicitaires...) et même assumer un usage de la force avec la police (opposition physique à une expulsion...).

La désobéissance civile est une des nombreuses formes de l'action directe non-violente mais, pour porter ce nom, elle doit répondre à certains critères bien définis : elle doit être exprimée publiquement, en nom propre, et de façon collective. De

plus, ce refus de remplir une obligation légale (ou réglementaire) qui en est l'essence doit faire l'objet d'une action en justice afin que le procès soit l'occasion de rouvrir un débat public sur la légitimité de cette obligation. ●

1/ Malheureusement, le terme "action directe" souffre d'un amalgame avec un groupe terroriste du même nom, actif en France entre 1979 et 1987. C'est la raison pour laquelle l'appellation "désobéissance civile" est plus souvent privilégiée, même pour désigner l'action directe non-violente.



© FRANCOIS BROUCKAERT - BS

# La formation vélo-traffic : une clé essentielle pour encourager la pratique du vélo

La recherche d'une mobilité plus durable ainsi que le développement de certains aménagements en faveur de la pratique du vélo a encouragé de nombreuses personnes à (re)faire l'expérience du vélo. Afin de donner aux cyclistes quelques outils et astuces leur permettant de circuler dans le trafic de façon plus sûre et confortable, le GRACQ organise chaque année des formations *À vélo dans le trafic*.

## Bilan 2020

Grâce à la passion et à la grande réactivité de son équipe de moniteurs, ce sont pas moins de 38 formations *À vélo dans le trafic* qui ont pu avoir lieu à Bruxelles et en

Wallonie en 2020, malgré des conditions très particulières. Organisées dans 12 communes, 211 personnes y ont participé, soit une augmentation de 47 % par rapport à 2019, signe d'une réelle demande de la part du public.

## Les effets bénéfiques de la formation

*"Mon plus grand problème était la confiance en moi, j'ai appris beaucoup d'astuces sur comment bien prendre ma place" – "Je n'osais pas aller en famille à l'école, maintenant c'est quasi quotidiennement !" – "Avant j'avais peur de rouler à vélo à Bruxelles, maintenant je roule avec joie. De jour comme de nuit, pour mes loisirs comme pour mes courses".*

Les témoignages recueillis auprès des participant-e-s permettent de saisir l'importance et l'utilité de telles formations. Mieux outillée, la personne qui souhaite se déplacer à vélo est donc disposée à effectuer davantage de trajets à vélo. Un atout pour elle, mais aussi une perspective encourageante pour la collectivité en termes de mobilité. Moins de bruit, moins de pollution, moins d'embouteillages et, surtout... plus de plaisir !

[www.gracq.org/formations-velo-dans-le-traffic](http://www.gracq.org/formations-velo-dans-le-traffic)

## Prêt de vélo pour public précarisé



Parmi les projets développés dans le cadre du plan de relance du gouvernement bruxellois figure un service de prêt de vélo à long terme à destination de personnes moins favorisées. Peu coûteux et bon pour la santé, le vélo s'avère

autant un outil de mobilité que d'autonomisation et d'émancipation de ces publics en difficultés. Le développement de sa pratique répond en outre à la nécessité d'évoluer vers une mobilité plus résiliente..

Aux manettes, trois associations cyclistes bien connues des Bruxellois : CyCLO, Pro Velo et les Ateliers de la rue Voot. Celles-ci ont non seulement été chargées de la remise en état des 400 vélos de seconde main et de leur équipement (éclairage et antivol), mais également de dispenser un accompagnement aux bénéficiaires de la mesure : une formation à la mise en selle et une formation à la mécanique vélo de

base. Le recrutement des personnes à qui ce *leasing vélo* social sera proposé se fera par l'intermédiaire d'organismes travaillant directement avec des publics précarisés.

La distribution des 20 premiers vélos a débuté en décembre dernier, avec la collaboration du Collectif Alpha asbl, actif dans l'alphabétisation des adultes. Chaque vélo sera mis à disposition gratuitement pour une période d'un an, à l'issue de laquelle le-la bénéficiaire pourra éventuellement l'acquérir pour une somme modique.

F. CUIGNET

# La promotion du vélo par le sourire

Si elle est regrettable, l'augmentation des tensions entre usagers est un phénomène qui n'est cependant pas surprenant dans les villes où le vélo commence à prendre son essor (il est notamment expliqué par Frédéric Héran dans "Le Retour de la bicyclette"). Afin de continuer à promouvoir le vélo sans alimenter le clivage entre les différents modes de déplacement, certains font le pari de l'optimisme sincère et gratuit.

Focus sur deux initiatives bruxelloises, menées sur les réseaux sociaux par des citoyens dont le discours est résolument enjoué. "Cyclists of Brussels" propose une galerie de portraits de Bruxellois-es roulant à vélo, tandis que le groupe Facebook "Les cyclistes bruxellois-es sont content-e-s" ne relaie que des bonnes nouvelles et des bonnes vibrations.

## Cyclists of Brussels : des portraits inspirants

Cyclists of Brussels, c'est l'initiative de Théo, cycliste quotidien, qui pose un regard curieux sur les personnes qui se déplacent comme lui, à vélo. En 2019, lui vient l'idée de provoquer la rencontre avec ces anonymes, de les photographier et de recueillir leurs témoignages. Qui sont-ils ? Quelles sont leurs motivations ? Quel a été le déclic ? Le résultat, ce sont des portraits positifs, en mode "bisounours". Car Théo précise : *"Ma volonté n'était pas de faire écho à un discours revendicatif mais plutôt de demander aux personnes rencontrées de partager leur amour pour la petite reine. En me disant, pourquoi pas, que cela pourrait créer des vocations."*



qui le vélo constitue une véritable thérapie sur roue. Alan, 3 ans, qui ne veut plus quitter sa bicyclette baptisée "la Grande Rouge". Luckse, ancien prof de gym passionné, ayant formé au vélo des centaines d'écoliers. Jonathan, un des initiateurs du Vélodrome. Lotte, tombée sous le charme d'un Nantais de passage à Bruxelles (une semaine après leur rencontre, ils feront chacun la moitié de la route à vélo pour se retrouver à mi-chemin entre Bruxelles et Nantes). Guillaume, pour qui les navettes quotidiennes à vélo deviennent un moment privilégié avec sa fille. Et des dizaines d'autres personnes, de tous les horizons et de toutes les nationalités que vous croirez peut-être à votre tour dans les rues de Bruxelles.

**i Retrouvez Cyclists of Brussels sur Facebook et Instagram.**

*Théo a aussi créé une ligne de t-shirts Cyclists of Brussels. À découvrir sur [www.cyclistsofbrussels.com](http://www.cyclistsofbrussels.com)*

Depuis, une centaine de portraits ont été publiés. Noémie, qui a convaincu la moitié de sa boîte de passer au deux-roues. Katia qui roule à vélo parce que cela la rend heureuse, tout simplement. David, le très motivé chef de la brigade des Bikers. Michael qui a axé sa reconversion autour du vélo : son cargo familial est devenu son outil de travail. Yasmina, vélotaffeuse pour



*Cyclists of Brussels : portraits de cyclistes bruxellois.*

## Portraits de cyclistes liégeois

Le GRACQ Liège a lui aussi créé un "album de famille" sur le même principe : des chouettes photos de Liégeois-es avec leur vélo, accompagnées de quelques questions-réponses : un conseil sur la route ? Un bel endroit où rouler à vélo dans les environs ? La communication résolument positive s'agrémente, ici, d'une portée plus militante puisque chaque personne interrogée est invitée à donner une idée pour faciliter la vie des cyclistes à Liège. Une manière pour le groupe local de mieux saisir les attentes des cyclistes et de les faire remonter lors de ses rencontres avec les autorités communales.

**i [liege.gracq.org](http://liege.gracq.org) (catégorie "Portraits")**



# Les cyclistes bruxellois.es sont content.e.s



certain cycliste qui de toute évidence, ne maîtrise pas encore suffisamment le code de la route ou dans une moindre mesure, ne désirent pas s'y plier. Mais je reste convaincu que tout cela évoluera positivement dans le futur et ce grâce aux différents acteurs actifs sur le terrain.

## > Comment vous est venue l'idée de créer ce groupe Facebook ?

### Quel était l'objectif ?

Au printemps 2020, j'ai été admis dans le groupe Facebook "L'automobiliste en a marre". Je n'y suis resté que quelques semaines, étonné par les propos et le rejet qu'ils déployaient envers toutes les alternatives à l'automobile et en particulier, contre les cyclistes et les nouvelles infrastructures qui leur étaient dédiées.



Dimitri Hache

Face à tant d'idées négatives et immobiles, il m'est apparu indispensable de créer une réponse positive et mobile. Je voulais montrer aux Bruxellois.es que les cyclistes ne sont pas le problème de la mobilité mais bien une des solutions. Tout cela dans un espace de discussion serein et rassembleur.

## > Certains commentaires sur la page de "l'automobiliste en a marre" sont très violents. Êtes-vous confronté à ce même type de problèmes ?

Nous sommes fiers de pouvoir dire que notre groupe est d'une grande qualité, que ce soit au niveau de son contenu ainsi que de sa tenue. Nous ne sommes que peu confrontés à des problèmes de modération. Contrairement aux pages d'automobilistes fâchés, nous nous efforçons d'insuffler une dynamique positive, optimiste et ce malgré les difficultés que nous pouvons rencontrer au quotidien. C'est sans doute cela qui rend le travail plus facile.

## > Dans quelle mesure pensez-vous que votre initiative fait avancer les choses ?

Une grande partie des élus communaux bruxellois a demandé à faire partie de notre groupe. C'est révélateur de l'intérêt que notre communauté suscite, et de l'influence positive que cela peut amener dans notre pays.

Nous devons absolument continuer à nous montrer et à multiplier ce type d'initiatives pour pérenniser et accélérer les décisions politiques en faveur d'une mobilité respectueuse de l'environnement.

## > Votre initiative a donc une portée politique ?

Oui, j'aimerais que ce message parvienne à nos élus : "Ne vous laissez pas intimider par les réfractaires au changement, ne sortez pas du chemin que vous souhaitez construire avec nous. Vous avez le soutien d'une grande communauté désireuse de réparer les erreurs du passé. Nous vivons une époque vraiment remarquable, le changement, c'est maintenant !"

## Avez-vous d'autres projets pour 2021 ?

Oui. Le premier est de nous rapprocher des différents acteurs afin d'explorer les différentes possibilités qui pourraient être favorables en termes de changement modal. Ensuite, si la crise sanitaire nous le permet, j'espère aussi réussir à nous rassembler certains vendredis soir autour d'un apéro festif. Aujourd'hui, nous avons un réel besoin de nous rencontrer et de tisser des liens : c'est aussi cela la fibre de notre groupe.

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

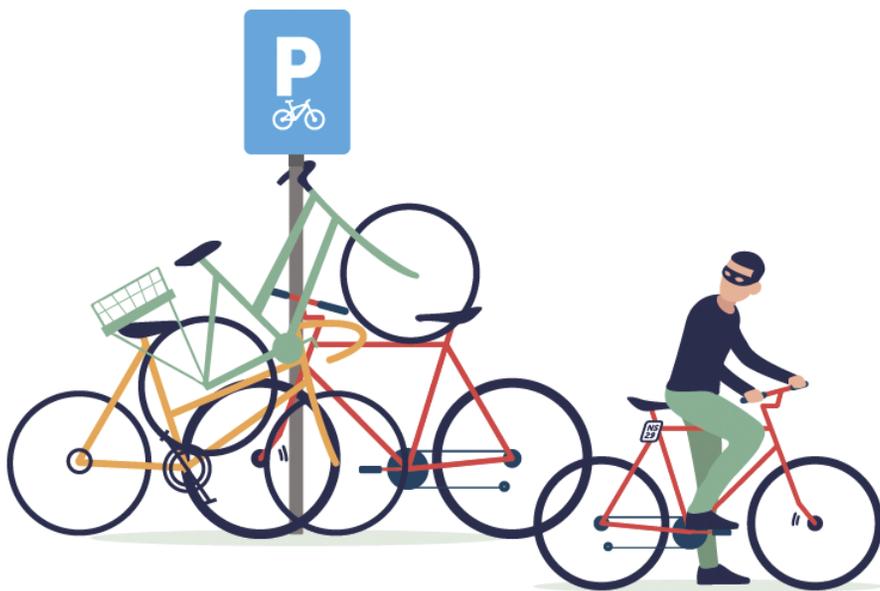
**📌 Groupe facebook : les cyclistes bruxellois.es sont content.e.s**

**D**imitri Hache est bruxellois depuis toujours. Il est passionné de musique électronique, amoureux des espaces verts, et se déplace essentiellement à vélo. En réaction à l'émergence d'un groupe Facebook "L'automobiliste en a marre", il crée en 2020 son exact opposé : le groupe "Le cycliste bruxellois est content". Optimiste, solidaire et positif, ce groupe illumine depuis près d'un an le quotidien de ses quelque 5000 membres.

## > Quel type de cycliste êtes-vous ?

### Êtes-vous vraiment toujours content ?

Je suis un cycliste convaincu, confirmé, prudent et sans aucun doute respectueux du code de la route... et oui, il m'arrive aussi parfois d'être mécontent : des infrastructures pas encore optimales voire inexistantes, de l'agressivité injustifiée de quelques automobilistes mais aussi de



## Masterplan stationnement vélo : zéro engagement du gouvernement bruxellois

Le Masterplan "stationnement vélo" était très attendu des cyclistes bruxellois, mais les associations d'usagers cyclistes GRACQ et Fietsersbond ont rapidement déchanté : en adoptant un plan d'actions expurgé de tout objectif chiffré et sans aucun budget associé, le gouvernement se contente d'avaliser un catalogue de bonnes intentions.

Le nombre d'adeptes du vélo a été boosté par la crise sanitaire, tout comme la demande en stationnement vélo sécurisé. Une demande bien légitime, quand on sait que les chiffres officiels du vol de vélos en région bruxelloise ne cessent de grimper : en 2019, 4 182 vols de vélo ont été déclarés, soit une hausse de près de 10 % par rapport à l'année précédente. Certains assureurs refusent désormais d'assurer à Bruxelles les vélos qui ne seraient pas stationnés dans un endroit fermé à clé.

Alors que le GRACQ et le Fietsersbond réclamaient la création de 10 000 emplacements sécurisés sous cette législature, le nombre de demandes introduites par les citoyens souhaitant disposer d'un emplacement sécurisé dépasse déjà les 9 000 ! Un chiffre très largement supérieur aux 3 460 places existantes.

C'est donc avec grande impatience que les associations cyclistes attendaient l'approbation par le gouvernement bruxellois du Masterplan stationnement vélo. Celui-ci établit les besoins en stationnement vélo, et plus spécifiquement en stationnement sécurisé, afin d'augmenter significativement l'utilisation du vélo à Bruxelles, dans la droite ligne des objectifs "mobilité" du plan Good Move. Le Masterplan s'assortit également d'un plan d'actions à dix ans, dont l'intérêt majeur est de fixer des objectifs chiffrés au niveau du développement de l'offre en stationnement : notamment quelque 20 000 emplacements sécurisés au niveau des gares, métros et autres arrêts de transport publics et 15 000 emplacements sécurisés sur l'espace public.

### Pas d'objectifs chiffrés, zéro budget ?

Suite à l'approbation du Masterplan par le gouvernement le 5 février dernier, le GRACQ et le Fietsersbond ont pourtant rapidement déchanté. Le plan d'actions s'est mué en une "vision stratégique 2021-2030", qui ne contient désormais plus aucun objectif chiffré. Et dans la logique des choses, aucun budget n'est prévu afin de mener à bien les différentes mesures du plan. Le gouvernement ne prend donc aucun engagement, tout au plus se contente-t-il de valider un catalogue de bonnes intentions.

L'expression du mécontentement des associations cyclistes a néanmoins permis de faire bouger les lignes. Suite à la publication de leur communiqué de presse, le Ministre de la Mobilité a réagi en donnant les détails d'un budget prévu pour 2021, prévoyant de doubler le budget des investissements dans le stationnement des vélos. À plus long terme, tout est encore incertain.

Dans de telles conditions, on comprend mal comment les autorités bruxelloises espèrent convaincre un maximum d'usagers à utiliser le vélo pour leurs déplacements : la peur de se faire voler son vélo constitue en effet un obstacle à la mise en selle pour 64 % des Bruxellois<sup>1</sup>.

F. CUIGNET

1/ Enquête "Thermomètre cycliste", GRACQ & Fietsersbond, 2017

## Comment décourager le vol de vélo ?

Le GRACQ demande que des moyens plus importants soient mis en œuvre pour enrayer ce fléau qu'est le vol de vélos. Parmi les solutions préconisées, l'établissement d'un registre national des vélos rendrait la revente de vélos volés plus compliquée. Cette piste figure dans les priorités du GRACQ présentées à tous les partis politiques pour la période 2019-2024. Malheureusement, les trois Régions n'ont pas encore trouvé d'accord sur ce point.

En région bruxelloise, la plateforme my-bike.brussels permet d'enregistrer gratuitement son vélo dans un registre bruxellois. Le vélo dispose alors d'un numéro unique, visible sur le cadre. En cas de vol, la victime déclare son vélo comme "volé" sur la plateforme. Cela rend la revente plus compliquée permet également à la police d'identifier facilement le propriétaire si le vélo est retrouvé.

[www.gracq.org/comment-eviter-le-vol](http://www.gracq.org/comment-eviter-le-vol)



# Les gares à portée de vélo pour 61 % des Wallons

L'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et des statistiques (IWEPS) a déterminé récemment le pourcentage de personnes en Wallonie résidant à moins de quinze minutes d'un point d'arrêt de la SNCB. Verdict : près de deux tiers de la population habite à une distance "cyclable" du rail. Il y a donc un potentiel énorme pour l'intermodalité wallonne train/vélo. À condition toutefois de sécuriser les trajets vers les gares, et de résoudre la question du stationnement.



## La méthodologie

Sur la base de courbes isochrones (périmètre géographique atteignable au départ d'un point pour un temps donné de déplacement), les chercheurs de l'IWEPS sont parvenus à déterminer des zones atteignables en quinze minutes à pied, à vélo et en voiture autour des 264 points d'arrêts du train en Wallonie. À noter que ces périmètres n'ont pas été calculés "à vol d'oiseau" mais tiennent compte des distances réelles que l'on doit parcourir pour se déplacer sur le réseau viarie.

Pour les piétons, la zone "15 minutes" se base sur un trajet de maximum un kilomètre jusqu'à la gare. Pour les cyclistes, une distance de 3,5 km a été retenue. On notera aussi que pour ces deux catégories d'usagers, les temps de déplacement sont constants pour une distance donnée. Pour les voitures il a été tenu compte du temps nécessaire à se stationner (cinq minutes), mais aussi des vitesses moyennes réelles enregistrées sur chaque tronçon du réseau.

Les chercheurs ont ensuite croisé ces périmètres avec les données de population, pour déterminer la part des wallons vivant dans ces zones d'accessibilité à quinze minutes d'une gare.

## Les enseignements principaux

La moitié des communes wallonnes disposent d'un arrêt SNCB en activité sur leur territoire (souvent les plus peuplées).

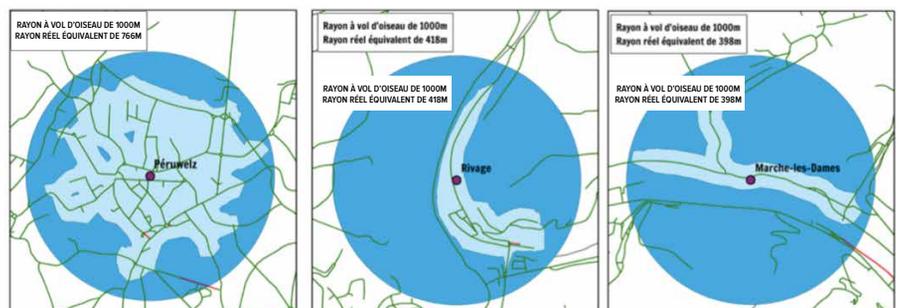
Si la voiture permet d'aller assez loin et de connecter 86,5 % des wallons au rail, on voit que le vélo permet à 61,4 % d'entre eux de s'y raccrocher également. À noter que la connectivité piétonne ne permet de capter "théoriquement" que 16,8 % du public, un vivier plus faible.

Il y a donc un potentiel très élevé pour ramener plus de monde vers les gares à vélo. Il s'agit là d'un véritable gisement de déplacements dont la plupart des décideurs n'ont probablement pas conscience, car il ne peut se développer qu'en levant les deux freins actuels majeurs à la combinaison train/vélo : des itinéraires vélos sûrs et confortables vers les gares, ainsi qu'un stationnement sécurisé pour enrayer les vols de vélo. Ces deux points ressortent en effet régulièrement des sondages auprès des usagers.

Toutefois, on mentionnera quand même qu'accéder à une gare ne sert à rien si les activités sont éparpillées loin de celle-ci. L'intermodalité durable ne nous sauvera pas d'un mauvais aménagement du territoire...

L. GOFFINET

FIGURE 3 : COMPARAISON DES AIRES DE RECRUTEMENT À VOL D'OISEAU (1000M.) ET SELON LE RÉSEAU VIAIRE DES QUATRE GARES WALLONNES



● GARE  
RÉSEAU DE VOIRIES (HEREMAP) :  
— AXE AUTORISANT TOUTS LES MODES / — NON AUTORISÉ AUX VOITURES  
— AIRIE DE 1000M AUTOUR DE LA GARE SUR LE RÉSEAU DE VOIRIES / — AIRIE DE 1000M DE RAYON AUTOUR DE LA GARE

© IWEPS/BEIPEPS

# DES NOUVELLES DU TERRAIN

## Du stationnement vélo dans la liste de courses du GRACQ Liège



Aller faire ses courses à vélo, c'est possible, mais pas toujours simple ! Désireux de mieux comprendre la situation réelle sur son territoire, le GRACQ Liège a lancé une enquête sur le dispositif de stationnement qui est proposé aux cyclistes dans 37 supermarchés liégeois.

Les résultats sont encore en cours d'analyse auprès du groupe local, mais certaines tendances apparaissent déjà. Les chiffres montrent que 50 % des dispositifs de stationnement proposés dans les supermarchés ne répondent pas aux besoins de leur clientèle à vélo. Il est aussi intéressant de constater que la qualité du dispositif n'est pas dépendante de l'enseigne, mais davantage de la date de construction/rénovation du bâtiment. Plus il est récent, plus les besoins des cyclistes sont pris en compte...

### Pincez-moi, je rêve ?!

Ce n'est plus un secret pour personne, le fameux "pince-roue" est un dispositif obsolète qui ne protège que trop inefficacement le vélo contre le vol. Un constat confirmé par l'enquête puisque seul un répondant sur quatre juge le pince-roue suffisant, tandis que près de 70 % des répondants estiment que l'arceau peut efficacement protéger leur vélo.

Malheureusement, près de 50 % des grandes surfaces analysées ne mettent à la disposition de leur clientèle qu'un simple pince-roue.

### Des actions à venir

Sur la base des résultats de cette enquête, le GRACQ Liège a pu réaliser un cadastre des supermarchés liégeois, classé en

codes couleurs similaire à celui utilisé pour le baromètre cyclable<sup>1</sup> : vert pour les magasins "vélo-compatibles", orange pour les adeptes du pince-roue et rouge pour les magasins dépourvus de toute infrastructure. À terme, le groupe local prendra contact avec les gérants des supermarchés classés "rouge" pour les sensibiliser à la mise en place d'un dispositif de stationnement répondant aux préoccupations légitimes de la clientèle se déplaçant à vélo. Certains commerces classés "verts" recevront quelques conseils pour faire encore mieux, alors que d'autres, remplissant déjà tous les critères de sécurité contre le vol de vélo, seront chaleureusement remerciés et mis en valeur auprès du public cycliste. En parallèle, cette enquête permettra également de prendre contact avec la ville de Liège pour l'encourager à mettre en place des arceaux en voirie à proximité d'une série de supermarchés de l'hyper-centre.

G. DE MEYERE & P. JACQUEMIN

[www.liege.gracq.org](http://www.liege.gracq.org)

<sup>1/</sup> Le baromètre cyclable de Liège est une enquête menée en 2019

Votre  
**SUPERMARCHÉ**  
est-il vélo-compatible?

## De l'avantage d'une militance variée

Cette action très ciblée répondait à une demande forte qui ne pouvait pas être portée par le "noyau dur" du GRACQ Liège pour des questions de temps. Elle a donc été menée de façon indépendante et parallèle à la dynamique collective par un groupe de quelques membres, dont certains n'avaient encore jamais participé à une action du groupe local. Une belle façon pour le GRACQ Liège d'impliquer de nouvelles personnes en leur confiant un projet concret, stimulant et à court terme.



## Évadez-vous à vélo avec le GRACQ Basse-Meuse



Vivéwalmart, sous le soleil

Si le GRACQ Basse-Meuse est particulièrement sollicité en ce moment par les communes (participation aux CCATM dans quatre communes, préparation de plans communaux de mobilité dans trois communes, mise en place de cheminements cyclo-pédestres...), il n'en oublie pas moins d'encourager la pratique du vélotourisme en organisant ses Vivéwalmart.

Vivéwalmart vient de Vi = visites, Vé = Vélo, Wal = Wallonie et Tour car il s'agit de boucles. Un Vivéwalmart, c'est donc un séjour qui combine le plaisir de faire du vélo avec celui de la rencontre et de la

découverte. Concrètement, le GRACQ Basse-Meuse propose des circuits encadrés de cinq jours (du lundi au vendredi) qui parcourent la Wallonie via son réseau RAVeL et des routes calmes, tout en prenant le temps de visiter le patrimoine culturel et naturel (visites d'abbayes, de châteaux, etc). L'allure est familiale (15-16 km/h de moyenne) et les séjours sont limités à 25 participants qui logent dans des gîtes, hôtels ou auberges de jeunesse. Un véhicule assure l'assistance technique et le transport des bagages.

Après trois Vivéwalmart organisés en 2020 malgré la crise sanitaire, trois autres séjours sont programmés en 2021 : deux du côté des lacs de l'Eau d'Heure (départ et arrivée à la gare de Dinant, visites notamment à Couvin, Chimay, Thuin, Charleroi et Maredsous) et un en Wallonie Picarde (départ et arrivée à la gare d'Ath, visites notamment à Lessines, Courtrai, Comines, Tournai et Antoing).

B. GABRIEL

[basse-meuse@gracq.org](mailto:basse-meuse@gracq.org)

## Liaison Rebecq, Quenast, Tubize : tout vient à point... à qui sait attendre

Mis en place en 2015 par le GRACQ et le Fietsersbond, le concept de "My bikeworld" était simple : chaque citoyen pouvait proposer un projet permettant de développer la pratique du vélo dans sa rue, son quartier, sa commune, du plus modeste au plus ambitieux. Ensuite, un système de votes permettait de sélectionner 30 projets par région afin de les soumettre à un jury d'experts.

Au total, 720 propositions avaient été soumises pour l'ensemble de la Belgique. Le gagnant wallon de ce concours était le projet de relier Rebecq et Quenast à Tubize par une piste cyclable bidirectionnelle physiquement séparée du trafic (90 km/h sur ce tronçon !). Soutenu activement par le GRACQ Rebecq et le GRACQ Tubize

après des décideurs politiques, ce projet est enfin en cours de réalisation ! Le GRACQ, via notamment l'appui de notre bénévole spécialisé en aménagements Nicolas Selfslagh, restera attentif à la bonne réalisation des travaux pour prévenir d'éventuels points noirs. Ce travail de lobbying de longue haleine porte enfin ses fruits... vivement l'inauguration !



Projet My Bikeworld en cours de réalisation

## À Courcelles, Soumagne et Braine-le-Comte aussi, on veut faire ses courses à vélo



Magasin Vibio, avenue de la résistance, à Soumagne

Comment bien attacher mon vélo pendant ses courses ? Ce n'est pas qu'à Liège que la question se pose. Le GRACQ Courcelles envisage également d'évaluer la situation au moyen d'un système de cotation. Affaire à suivre !

Le GRACQ Soumagne a décidé quant à lui de mettre à l'honneur les commerçants qui chouchoutent les cyclistes (et leur vélo) en publiant une photo d'eux sur sa page Facebook. Une action simple et facile pour un groupe local tout jeune encore.

À Braine-le-Comte, c'est en répondant à une enquête publique relative à l'implantation d'un supermarché que le groupe local avait fait entendre sa voix il y a peu. L'occasion de rappeler aux autorités son inquiétude de voir se développer des commerces s'adressant principalement à une clientèle motorisée au détriment des impacts sur la mobilité de quartier que cela pourra avoir.

# La publicité auto, le Salon en moins

La promotion de la voiture et les budgets colossaux qui lui sont dédiés sont perçus par de nombreuses associations comme un frein important au développement d'une mobilité active (marche, vélo) ou partagée (transports en commun, véhicules partagés). Cette année, l'annulation du Salon de l'auto n'a pas empêché les constructeurs de mener une campagne publicitaire coûteuse et intrusive.



À Tournai (et peut-être ailleurs), la pub auto s'invite jusqu'à la poignée de porte de votre maison.

**A**ux côtés de la grande distribution, les constructeurs automobiles sont des poids lourds en termes d'investissement publicitaire. À titre d'exemple, Renault occupait en 2018 la 3<sup>e</sup> place du classement des plus gros annonceurs de France (derrière Lidl et Leclerc) avec plus de 400 millions € brut investis dans la publicité, suivi de près par Peugeot et Citroën. Notons encore que sur les dix constructeurs les plus importants, aucun n'a investi cette année-là moins de 100 millions d'euros en publicité<sup>1</sup> (à vos caleuses !). Face à une telle force de frappe et face à un langage publicitaire volontairement tronqué et orienté, difficile de faire entendre le message que se déplacer à vélo est plus agréable, meilleur pour la collectivité, et souvent plus efficace.

Ce n'est plus à prouver : la publicité fonctionne, elle a même des effets réels sur notre façon de vivre dès le plus jeune âge. Les images mensongères (ou presque) de voitures propres, sûres et circulant dans des rues sans trafic automobile sont en grande partie responsables des effets, bien réels quant à eux, constatés par les organismes spécialisés en qualité de l'air et en sécurité routière.

Nous savons également que la pression automobile est un frein à l'usage du vélo. À Bruxelles, en 2017, une enquête du GRACQ et du Fietsersbond menée auprès de 7 000 personnes<sup>2</sup> (cyclistes comme non-cyclistes) révélait que 90 % d'entre eux estimaient le trafic automobile trop dense ! Un trafic plus apaisé rendrait donc le vélo plus attractif, mais comment apaiser la circulation dans nos villes si la publicité nous fait croire à coup de millions d'euros qu'on ne se déplace bien qu'en voiture ?

Cette année, le Salon de l'Auto a été annulé. Un coup dur pour le secteur qui accuse le choc de la crise ? Peut-être, mais il sait s'adapter. En témoignent les créneaux publicitaires envahis de slogans nous rappelant à tous que, cette année, le Salon de l'auto et ses incroyables promotions inmanquables s'invitaient chez nous. En témoignent des flyers accrochés aux portes des maisons (évitant ainsi le problème des boîtes aux lettres estampillées "pas de pub"). En témoigne encore ce magazine publicitaire envoyé par la Febiac à près de deux millions de Belges sous prétexte qu'en l'absence de Salon, il était important de pouvoir "informer" le consommateur<sup>3</sup> !

Cette année encore, de nombreuses associations (dont le GRACQ), ont rappelé leur demande d'une réglementation plus stricte, voire une interdiction de la publicité automobile, avec l'espoir que, bientôt, nous puissions sortir collectivement d'une injonction schizophrène où la promotion d'une mobilité plus durable est sans cesse contrecarrée par des slogans trompeurs vantant les véhicules les moins durables qui soient.

G. DE MEYERE



## Cozywheels : la plateforme de partage de véhicules... vélos admis !

**U**ne voiture individuelle reste à l'arrêt plus de 90 % du temps. Sur la base de ce constat, Cozycar a proposé pendant près de 20 ans un service de partage de voitures entre particuliers, permettant à certains d'utiliser une voiture sans en posséder une, quand ils en avaient besoin. Malin.

Maintenant, Cozycar se réinvente et devient Cozywheels : désormais accessible aux particuliers et aux organisations, la plateforme de partage entre voisins offre également la possibilité de partager bien plus que des voitures : utilitaires, véhicules adaptés PMR mais aussi vélos cargo et vélos électriques ! Encore plus malin !

[www.cozywheels.be](http://www.cozywheels.be)

1/ [www.automotive-marketing.fr](http://www.automotive-marketing.fr)

2/ [www.gracq.org/thermometre-cycliste](http://www.gracq.org/thermometre-cycliste)

3/ [www.iew.be/pub-auto-promotion-dune-indifference-a-la-verite](http://www.iew.be/pub-auto-promotion-dune-indifference-a-la-verite)



## France : les poids lourds doivent avertir du danger de l'angle mort



*(soit un accident mortel sur six). Les usagers vulnérables (piétons et deux-roues) représentent 89 % des opposants impliqués dans un accident mortel avec un camion en agglomération”.*

Si l'obligation française de poser un rappel visuel clair sur ses camions n'est pas superflue, d'autres dispositifs devraient se généraliser sur tous les véhicules lourds :

- > un système de détection automatique des piétons/cyclistes ;
- > un système de freinage automatique (couplé au système précédent) ;
- > une cabine de conduite permettant au chauffeur de voir tout son environnement en vision directe.

Ces éléments vont être prochainement rendus obligatoires par l'Union européenne, dans le cadre de son nouveau "Règlement général de sécurité routière", adopté en 2019. Il faudra cependant patienter encore quelques années avant que celui-ci ne produise ses effets : 2022 pour les nouveaux véhicules, 2024 pour ceux qui circulent actuellement et... 2026 pour les nouveaux modèles de camions à "vision directe".

L. GOFFINET

Depuis début 2021, la France rend obligatoire l'apposition d'une signalisation d'angle mort sur les poids lourds, autobus et autocars. Le but : rappeler à l'usager vulnérable qu'il est peu visible pour les conducteurs de ces véhicules. Un léger progrès en attendant les systèmes automatiques de détection des piétons/cyclistes et la transition vers des cabines avec vision directe du chauffeur sur son environnement.

En Belgique, il n'existe aucune obligation. Les véhicules à gros gabarit constituent pourtant une des principales causes d'accidents graves en agglomération : selon l'Agence Wallonne de la Sécurité Routière : "Sur la période 2017-2019, ces véhicules qui effectuent 8% des km sont impliqués dans 16 % des accidents mortels



## Des vélos enregistrés dès leur vente

Décidément, nos voisins français semblent prendre la mobilité active de plus en plus au sérieux. Souffrant également de la problématique du vol de vélos, le gouvernement français a décidé de rendre obligatoire la gravure et l'enregistrement de tout nouveau vélo acheté. Celui-ci sera alors identifié dans un registre national, avec sa fiche technique et les informations personnelles de son propriétaire.

Ce dispositif "bicycode" rendra plus difficile le recel et la revente illicite de cycles. Les vélos volés retrouveront également plus facilement leur propriétaire puisqu'actuellement, selon la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) seuls 2 à 3 % des victimes de vol récupèrent leur vélo. L'obligation française est déjà d'application pour tout achat de vélo neuf, et le sera début juillet 2021 pour tout achat de vélo d'occasion.

En Belgique, le GRACQ et le Fietsersbond plaident également pour l'adoption d'un tel système de registre national. Malheureusement, les Régions n'ont pas encore trouvé de terrain d'entente sur le sujet, la Flandre étant particulièrement peu intéressée par le concept de registre national..

G. DE MEYERE



# “La Ville 30” Un concept d’avenir qui ne date pas d’hier

*Le “QuartierWielsWijk” axe son action centrale sur la marche urbaine locale. Début 2021, il utilise un parapluie estampillé “30” (peint à la main !) pour réclamer des aménagements permettant de faire respecter la limite de vitesse sur le boulevard Van Haelen à Forest.*

Du nouveau à Bruxelles : depuis le 1er janvier 2021, l’ensemble de la capitale est passé sous le régime de “Ville 30”. Rouler à 50 km/h est toujours permis sur certains axes, mais cela devient l’exception. Déjà d’application dans d’autres villes d’Europe, ce changement de paradigme ouvre de nouvelles perspectives pour la région bruxelloise et pourrait inspirer d’autres villes et villages en Belgique.



## De la zone 30 à la Ville 30

Ce n'est qu'en 1988 que la "zone 30" reçoit un statut juridique en Belgique. L'objectif était de rendre les quartiers résidentiels des villes et communes plus sûrs et conviviaux. En 2004, ces zones deviennent obligatoires aux abords des écoles. Elles se développent ensuite dans les centres-villes : en 2010 dans le pentagone bruxellois, mais aussi à Ath, Mons, Namur, Marche-en-Famenne... En 2012, lors d'une journée d'études organisée par l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière), plusieurs villes européennes font part de leur expérience positive de réduction des vitesses en agglomération. La tendance semble bien irréversible.

Mais réduire la vitesse sur les routes est une préoccupation qui dépasse les frontières de la Belgique. En 2011, le Parlement Européen s'empare de cette question : avec l'objectif de diminuer de moitié le chiffre annuel de 31 000 victimes de la route en Europe en 2020<sup>1</sup>, il adopte une résolution dans laquelle il "recommande fortement aux autorités d'introduire une limitation de vitesse à 30 km/h dans toutes les zones résidentielles, et sur les voies à une bande de circulation ne disposant pas de piste cyclable séparée"<sup>2</sup>. Depuis, la troisième Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière a réaffirmé ce principe en 2020 via sa Déclaration de Stockholm.

La multiplication de ces zones 30 a pour conséquence de rendre les limitations de vitesse en ville moins claires pour les usagers. Une zone 30 se termine lorsqu'un panneau "fin de zone 30" est franchi, et il n'est du coup pas toujours facile de savoir si on se trouve encore dans la zone ou pas.

## Ville/Village 30 : un concept simple et bénéfique

En renversant la règle, le concept de "Ville/Village 30" résout ce problème de multiplication des zones 30 puisqu'il fait du 30 km/h la norme et du 50 km/h l'exception. C'est un concept global qui, bien au-delà des seules questions de sécurité routière, permet d'améliorer la qualité de vie en agglomération et de retrouver le sens premier de nos rues : des espaces à vivre et à partager en toute quiétude.



La première ville à franchir le pas est Graz, en Autriche, en 1992 : 240 000 habitants à l'époque (à titre comparatif, Charleroi compte 203 000 habitants en 2020). La ville limite alors l'ensemble de ses rues à 30 km/h, sauf les voies artérielles où la limitation est maintenue à 50 km/h, et ce sans aucun aménagement coûteux. Chez nos voisins français, c'est en 2005 que Fontenay-aux-Roses invente le terme de "Ville 30". Lorient suit en 2008 et, la même année, Portsmouth, en Angleterre. Partout, le nombre de décès et d'accidents graves décroît et, partout, la formule séduit.

## Une ville plus sûre

"La Ville 30" est avant tout une mesure de sécurité routière. L'objectif est de diminuer le nombre d'accidents sur nos routes, mais aussi la gravité de ceux-ci. En Europe, la majorité des blessés graves sont des piétons, cyclistes, et conducteurs de deux-roues motorisés. Pour chaque mort, environ cinq autres usagers sont victimes de blessures graves. Rien qu'en Belgique, ce chiffre cumulé de victimes de la route (morts et blessés graves) dépasse les 4 000 personnes. À Bruxelles, ce chiffre frôlait les 200 en 2019<sup>3</sup>.

Or, à 30 à l'heure, le risque de décès en cas de choc est divisé par cinq pour le piéton ou le cycliste. Pour la personne en voiture aussi la diminution de la vitesse a un effet salvateur : le risque d'être tué ou gravement blessé est de 45 % à 50 km/h mais diminue à 15 % à 30 km/h.

Autre argument, non des moindres : selon une étude anglaise de 2011 menée par le Royal Holloway College (London University), les enfants ont des difficultés à évaluer la trajectoire d'une voiture qui roule à plus de 40 km/h. Le 50 km/h ne serait donc pas adapté pour eux là où ils se déplacent à pied et à vélo.

## Une ville moins bruyante

La diminution de la vitesse entraîne également une diminution de moitié du bruit de la circulation. Selon l'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE) "L'exposition à long terme au bruit peut avoir diverses conséquences pour la santé, notamment provoquer des troubles du sommeil, des effets négatifs sur le système cardiovasculaire et sur le métabolisme, ainsi que des troubles cognitifs chez les enfants"<sup>4</sup>. Nombreuses sont les personnes qui ne réalisent pas l'ampleur de ce problème et ses répercussions sur la santé humaine, y compris sur la leur. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) mentionne pour sa part que le bruit serait le deuxième facteur environnemental le plus important à l'origine de problèmes de santé, juste après l'impact de la pollution atmosphérique (particules).<sup>5</sup>



© ETSC.EPS



1/ En 2019, le nombre de victimes de la route s'élevait à 22 600 personnes dans l'Union européenne, soit une diminution de 24 % par rapport aux chiffres de 2010. <https://etsc.eu/14th-annual-road-safety-performance-index-report/>  
2 / <https://ecf.com/news-and-events/news/eu-tells-drivers-take-feet-pedal>  
3/ <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation>  
4/ <https://www.eea.europa.eu/fr/articles/la-pollution-sonore-un-probleme>  
5/ idem  
6/ The application of the simulation software vetess to evaluate the environmental impact of traffic measures, 2007, [www.researchgate.net](http://www.researchgate.net)

## “Livable streets”, des rues plus vivables

En 1981, dans sa recherche intitulée “Livable streets”, le professeur d’urbanisme américain Donald Appleyard montrait le rapport existant entre la densité du trafic et la convivialité dans une rue. Le constat ? Plus les rues sont calmes, plus les habitants effectuent des déplacements à pied des deux côtés de la rue, peuvent citer des voisins qu’ils connaissent et y ont des amis. À mesure que le trafic augmente, ces déplacements diminuent et ont tendance à se cantonner au même côté de la rue (la traverser devient trop dangereux), avec pour conséquence directe une diminution des interactions sociales.

Lorsque les répondants indiquent par un schéma quelle est la portion de leur rue qu’ils estiment être leur territoire, on remarque que, dans les rues où il y a peu de trafic, cette portion englobe facilement toute la rue, alors qu’à mesure que le trafic se densifie, le territoire perçu comme étant le “leur” par les habitants se réduit fortement pour finir par ne pas dépasser le périmètre de leur habitation. À certains endroits, les gens connaissent donc mieux la voiture de leurs voisins que leurs têtes !

Dossier Ville à vélo, septembre-octobre 2011, Bénédicte Fontaine

### Une ville plus saine ?

Nous l’avons dit, la “Ville 30” n’est pas une mesure environnementale mais bien une mesure de sécurité routière. À Bruxelles d’autres mesures sont prises en vue d’améliorer la qualité de l’air. Toutefois, s’il se vérifie en conditions de laboratoire, l’argument régulièrement avancé d’une mesure “polluante” et non adaptée aux moteurs des véhicules est pourtant loin d’être corroborée par les tests en condition réelle.

En effet, la vitesse moyenne en ville n’est jamais de 50 km/h mais tourne plutôt autour des 25 km/h. Un tel écart s’explique par la configuration urbaine amenant l’automobiliste à s’arrêter au feu, freiner à l’approche d’une priorité de droite, voire rouler au pas dans un embouteillage... Toutes ces altérations de conduite éloignent la consommation théorique du véhicule vers une consommation réelle beaucoup plus importante.

La diminution de la vitesse maximale autorisée permet de rapprocher la vitesse théorique de la vitesse moyenne effectivement atteinte : la circulation devient dès lors plus fluide et diminue la consommation, et donc le rejet de gaz polluants et de particules fines émises notamment lors du freinage. Selon une étude belge de 2007, cette diminution serait de près de 10 % pour le gaz carbonique, de 20 % pour les NOx (oxydes d’azote) et de plus de 30 %

pour les particules fines<sup>6</sup>. Cette amélioration de la qualité de l’air profite également aux automobilistes qui, dans l’habitacle de leur véhicule, respirent davantage de particules fines que les autres usagers.

### Un cercle vertueux

Davantage de fluidité du trafic permet également de diminuer les embouteillages. Les temps de trajet par ailleurs ne sont pas ou presque pas impactés par une diminution de la vitesse maximale autorisée. De plus, des rues plus apaisées font entrer la “Ville 30” dans un cercle vertueux : les rues sont plus sûres, les personnes qui souhaitaient se déplacer à vélo sans l’oser trouvent alors des conditions favorables pour (re) commencer à prendre leur vélo. Les parents sont également plus enclins à laisser leurs enfants rouler seuls à vélo, on sort donc du paradoxe des parents-taxis conduisant leurs enfants en voiture à toutes leurs activités car le trafic trop dense et trop rapide rend les routes trop dangereuses.

### Bruxelles, Ville 30

Bruxelles n’est pas passée en “Ville 30” du jour au lendemain. Il s’agit d’un processus lent et complexe dans lequel chaque acteur – citoyen, associatif et politique – a joué un rôle. Un contexte historico-poli-

<sup>6/</sup> The application of the simulation software vetess to evaluate the environmental impact of traffic measures, 2007, [www.researchgate.net](http://www.researchgate.net)

tique favorable a également permis ce changement puisque, suite à la dernière réforme de l’État accordant plus de marges de manœuvre aux Régions, la Région bruxelloise pouvait modifier son régime de vitesse (tout comme la Flandre a limité la vitesse à 70km/h sur ses routes hors agglomération).

Pour le GRACQ, l’entrée en vigueur de “Bruxelles Ville 30” est une vraie victoire. Depuis longtemps, l’association milite pour que le concept de Ville/Village 30 se développe à Bruxelles et en Wallonie : en 2011, les groupes locaux du GRACQ mènent des actions publiques dans leur localité en occupant symboliquement une rue pendant quelques heures pour y réduire la vitesse, tandis que des outils de militance individuelle sont proposés : modèles de lettres à envoyer aux pouvoirs publics et argumentaires, ainsi que la possibilité de signer une pétition en ligne en faveur de la “Ville 30”.

Les associations cyclistes ne sont d’ailleurs pas les seules à souhaiter que la vitesse en agglomération soit réduite. En 2011 déjà, d’autres acteurs de la société civile revendiquent également des “Villes et Villages 30” : Inter-Environnement Bruxelles et Wallonie, l’association des Parents d’Enfants Victimes de la Route, les PMR (GAMAH), l’asbl Empreintes, l’Observatoire de l’Environnement en Brabant wallon, Pro Velo et le GRACQ cosignent un manifeste qui appelle les pouvoirs publics à mettre en œuvre les outils pour faire du 30 km/h la limite de vitesse par défaut dans nos villes et villages.

À Bruxelles, les citoyens aussi plébiscitent cette mesure : en 2017, quarante Bruxellois sont tirés au sort et invités par le Parlement à apporter des propositions en vue d’améliorer la mobilité de la capitale. De cette expérience de démocratie participative résulte une demande de pouvoir bénéficier de quartiers apaisés, et le panel citoyen propose pour cela que la vitesse de circulation sur le territoire régional bruxellois soit limité à 30 km/h, hors grands axes.

Le GRACQ continue pour sa part de faire pression auprès des politiques pour que la “Ville 30” voie le jour à Bruxelles. Lors des dernières élections régionales, cette demande fait partie des cinq mesures prio-



ritaires de l'association pour Bruxelles, avec la concrétisation du RER-vélo, l'implémentation d'un péage urbain, la mise en place de 10 000 emplacements vélos sécurisés et la demande de davantage de formations au vélo.

C'est cette convergence de demandes associatives et citoyennes qui permet à l'idée de percoler au niveau de la Région bruxelloise. Le 30 km/h généralisé devient une mesure phare du plan régional de mobilité Good Move et, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, le 30 km/h devient la vitesse maximale par défaut et s'étend désormais sur 85 % du réseau routier de la capitale, les 15 % restants étant limités à 50 ou 70 km/h. Auparavant, une multitude de zones 30 couvrait déjà 65 % du réseau bruxellois.

Pas moins de 1 350 panneaux de limitation à 50 km/h ont fait leur apparition le long des axes principaux, alors que 6 000 panneaux "zone 30", désormais obsolètes, sont en cours d'enlèvement. La carte des axes restant limités à 50 km/h ou passant à 30 km/h a fait l'objet de discussions avec les autorités communales, mais des adaptations pourraient encore être envisagées au cas par cas, en fonction des retours de terrain (lire encadré "*une ville zéro victime*"). Ce nouveau régime de vitesse, au final plus lisible, permettra quoi qu'il en soit de communiquer plus efficacement qu'en multipliant les exceptions.

Le GRACQ réclamait la mise en place de cette mesure depuis longtemps. S'il restera attentif à sa bonne mise en place, il se réjouit que Bruxelles ait eu le courage politique de franchir le pas. De nombreuses autres associations, comme Heroes for zero, Brussel'Air, Filter café filtré, ou le BRAL ont également exprimé leur soutien à cette nouvelle mesure.

### Pour que ça fonctionne...

Il ne suffit pas de quelques panneaux pour changer des décennies d'habitudes, mais si la création d'une Ville 30 demande quelques aménagements, ceux-ci sont généralement peu coûteux en regard des bénéfices qu'elle en retire.

D'expérience, on sait toutefois que la "Ville 30" ne sera pas effective du jour au lendemain : selon les chiffres fournis par la Région, la vitesse moyenne sur certains

axes autrefois limités à 50 km/h aurait déjà baissé, restant toutefois encore un peu supérieure à la nouvelle limite. On peut espérer une évolution positive, mais ces résultats restent à nuancer au vu de la difficulté de faire respecter la vitesse maximale dans les zones qui étaient déjà limitées à 30 km/h. C'est donc progressivement que l'on atteindra l'objectif : l'importante communication déployée autour de la "Ville 30" est, à cet égard, un facteur essentiel de réussite.

Il n'en reste pas moins que certaines rues se prêtent davantage à des vitesses réduites que d'autres. Des aménagements seront donc nécessaires afin de rendre les limites de vitesse plus intuitives, donc plus crédibles, et d'en assurer ainsi un meilleur respect. Dans cette perspective, une enveloppe de près de six millions d'euros est réservée aux investissements communaux visant à améliorer la sécurité routière. Les groupes locaux du GRACQ ont aussi un rôle à jouer, sur le terrain, dans l'identification des endroits problématiques pour les usagers actifs.

Enfin, un renforcement des contrôles est également au programme avec l'acquisition de nouveaux radars et de radars préventifs, et le renforcement en personnel du centre de traitement des infractions. Loin du "racket des automobilistes" décrié par certains, les amendes serviront à alimenter un fonds "sécurité routière".

### Une mesure courageuse à portée de tous

Il est bien sûr encore trop tôt pour les bilans, mais un retour en arrière semble toutefois impossible, faisant de Bruxelles un exemple à suivre... à condition toutefois que la limitation de vitesse soit effective, et pas seulement théorique. Les Bruxellois et les navetteurs sauront-ils s'approprier la nouvelle "Ville 30" ? Espérons-le, car il y a fort à parier que d'autres élus s'en inspirent pour leur ville ou village dans les années à venir.

G. DE MEYERE / F. CUIGNET / L. GOFFINET

#### SOURCES

<http://www.ville30.be/files/Main/dossier.pdf>  
<https://ville30.brussels>, <https://ecf.com/>, <https://ville30.org/>  
<https://gracq.org>

## Une ville "zéro victime" ? Pas encore cette année

C'est sur l'avenue Albert, à Forest, qu'un accident mortel survient mi-février. À cet endroit déjà signalé par les riverains comme étant dangereux, la vitesse maximale autorisée est restée à 50 km/h. Un tragique événement qui rappelle que, contrairement au 50 km/h, le 30 km/h est une "vitesse qui pardonne" : en cas d'accident, les conséquences sont moins graves et surtout moins souvent mortelles. Suite à ce drame, les autorités régionales et communales s'accordent pour faire passer cette artère à 30 km/h et s'engagent à placer des ralentisseurs, à contrôler les vitesses, et à dégager la vue aux abords des passages pour piétons.



# Matériel

## Marypup : 100% style sous la pluie



À élo, il n'y a pas de mauvais temps, que de mauvais équipement ! D'accord, mais pour le style ? Pour le style, il y a Marypup, une marque 100 % belge et récup' qui conçoit des petites capes de pluie pour enfant à base de toiles de parapluies, ou des équipements adultes à base de toiles de tente ! Le résultat est urbain, coloré, parfois décalé, et pratique puisque la créatrice s'autorise certaines innovations et pense à la sécurité des cyclistes en ajoutant des bandes réfléchissantes sur ses créations.

Durable et tendance, le projet s'inscrit également dans une dynamique sociale puisque Marypup fonctionne en partenariat avec le milieu carcéral où sont pré-découpées les toiles.

Inutile de préciser que toutes les pièces sont uniques... elles vous conféreront donc un style inimitable sur la route.

G. DE MEYERE

[www.facebook.com/marypupcycling/](https://www.facebook.com/marypupcycling/)  
ou par mail : [info@marypup.eu](mailto:info@marypup.eu)

## Tous en selle

Le plaisir du vélo tient parfois à peu de choses. Une mauvaise selle et bonjour les dégâts. Une bonne selle et vous éviterez maux de fesses et de dos. De bons réglages, vous gagnerez en facilité et en puissance. Changer de selle est assez simple et pas nécessairement hors de prix.

### Large ou étroite ?

Si vous roulez penché vers l'avant, façon coureur cycliste, une selle étroite convient. Si votre style est plutôt "randonneur", un peu plus redressé, choisissez une selle avec une assise un peu plus large. Enfin, si vous roulez bien droit, "à la hollandaise", optez pour une large selle car vous faites reposer plus de poids sur vos fessiers. Le bassin masculin est plus étroit qu'un bassin féminin, et les terminaisons nerveuses sont plus basses chez les hommes, voilà pourquoi les selles "dames" sont souvent plus larges et plus courtes.

### Synthétique ou naturelle ? Ressort ?

Les selles usuelles sont synthétiques (plastique ou nylon) rembourrées de mousse ou de gel à densité variable qui permet plus de confort. Le cuir est plus agréable à la longue : après un "rodage", il s'étire pour prendre la forme du postérieur. Une selle sur mesure, en quelques sorte !



© KENNY LUO.JPG

Les ressorts ajoutent du confort si vous roulez en position droite ou si vous êtes plus lourd. La suspension dans la tige de selle atténuera les chocs sur les sols inégaux et contribuera à la stabilité si vous circulez chargé.

### Le petit creux au milieu de la selle, un gadget ?

Certaines selles ont une partie centrale évidée ou ajourée. L'avantage : moins de pression sur le périnée, ce qui soulage vraiment certains cyclistes. Des selles spéciales, sans bec, existent également pour celles et ceux qui rencontrent des problèmes urogénitaux.

### Régler la hauteur sans faire de grandes études

Lorsque, assis sur la selle, vous posez votre talon sur la pédale en position basse, votre jambe doit être tendue. Si en roulant,

le corps se dandine de gauche à droite, la selle est trop haute. N'hésitez pas aussi à ajuster votre selle vers l'avant ou l'arrière pour assurer un confort des genoux ou de la prise de guidon.

Des manières plus "scientifiques" existent : consultez les sites de référence ci-dessous. Mieux encore, effectuez un test de positionnement sur le vélo.

### D'une pierre deux coups : une selle confortable avec feu arrière incorporé ?

Cela existe dans plusieurs marques (entre 30 et 40 €). Assurez-vous cependant que le fabricant propose un service de réparation du phare (changement de l'ampoule, de la batterie) afin de garantir la durabilité de l'équipement.

M. DECHAMPS



### SOURCES

[www.lecyclo.com/outils/quelle-selle-velo-choisir.html](http://www.lecyclo.com/outils/quelle-selle-velo-choisir.html)  
[www.lecyclo.com/outils/les-selles-smp-de-velo.html](http://www.lecyclo.com/outils/les-selles-smp-de-velo.html)  
[www.commeunvelo.com/selle-velo/](http://www.commeunvelo.com/selle-velo/)  
[www.alltricks.fr/surl/choix\\_selle](http://www.alltricks.fr/surl/choix_selle)



# À vous de jouer

## Je soutiens mon groupe local sur les réseaux sociaux



Facebook, Instagram, Twitter... les réseaux sociaux ont modifié notre façon de nous informer et nos façons de partager avec les autres. En tant qu'acteur sur les questions de mobilité, le GRACQ a également pris possession de ces canaux pour élargir la portée de son message...

Vu que l'association est composée de plus de 60 groupes locaux, les pages se multiplient, apportant chacune un éclairage spécifique sur l'actualité vélo.

### À quoi servent ces pages locales ?

- > donner des informations générales et variées sur la pratique du vélo ;
- > donner des informations plus spécifiques, plus locales ;
- > interpeler, mettre la pression sur les élus afin que certains problèmes soient solutionnés rapidement ;
- > informer des activités du groupe local.

### Pourquoi "liker" ces pages et leur contenu ?

- > Vous encouragez les bénévoles qui y travaillent, et c'est déjà pas mal !
- > Les réseaux sociaux fonctionnent au moyen d'algorithmes qui privilégient ce qui marche. C'est la stratégie de la boule de neige : plus elle est grosse, plus elle grossit encore. En vous abonnant aux pages des groupes du GRACQ proches de chez vous, vous les aidez à accroître leur visibilité. Idem pour les publications : quand vous partagez une publication, vous étendez sa portée à vos amis, qui découvriront peut-être une information à laquelle ils n'auraient pas eu accès sans vous, mais vous rendez aussi la publication plus "intéressante" aux yeux de l'algorithme qui la rendra plus visible. En y posant un pouce bleu, les publications aussi prennent de l'ampleur et apparaîtront plus facilement chez d'autres utilisateurs.

- > De plus en plus de personnes politiques sont actives sur les réseaux sociaux (elles sont même parfois plus réactives sur Facebook qu'à l'envoi d'un courrier). C'est d'autant plus vrai quand la personne ou le groupe qui les interpelle dispose d'une audience importante. Un petit clic de chez vous peut donc participer à faire bouger le visage de votre commune (rassurez-vous, votre groupe local utilise aussi les outils plus "conventionnels" pour interpeler les autorités et services publics) !

Alors n'hésitez plus ! Abonnez-vous aux pages des groupes proches de chez vous, cela se fait en un clic, partagez leurs publications, likez-les, laissez des commentaires constructifs ou encourageants. Merci d'avance !

[www.gracq.org/rejoignez-nous](http://www.gracq.org/rejoignez-nous)  
ou par mail : [info@gracq.org](mailto:info@gracq.org)



### BON À SAVOIR

Donner son avis, c'est bien, mais attention aux erreurs stratégiques : si vous répondez à un commentaire qui ne vous plaît pas (pour le contredire ou pour contre-argumenter), vous rendez sans le savoir ce commentaire plus visible. Plus un commentaire reçoit de like ou de réponses, plus il prend de l'ampleur. Privilégiez donc plutôt la technique inverse : ignorez le commentaire déplaisant et likez-en un autre qui vous plaît et qui correspond à vos valeurs. Les commentaires négatifs sont alors "noyés" par la portée des commentaires positifs. Il suffit d'y penser...

# Pêle-Mêle

## Bike-Packer : le voyage de demain, à vélo ?



**B**ienvenue à Bike-Packer, une ASBL toute jeune et pleine d'avenir qui prépare les voyageurs à la cyclo-randonnée. Sa mission : faciliter les voyages à vélo en Belgique au moyen de location de matériel spécifique, de création d'itinéraire et promouvoir ainsi des vacances dépaysantes et durables. Après une campagne de financement participatif réussie, la jeune équipe se lance de plain-pied dans l'aventure

### > Qui est à l'initiative du projet ?

Olivia : Le projet est principalement porté par trois amis (Mathieu, Amandine et moi), mais on est cinq membres fondateurs. On a entre 24 et 26 ans, et on s'est connus dans les kots à projet et chez les scouts. On est donc avant tout une bande de copains réunis par une passion pour les sports d'extérieur : vélo, escalade, randonnée.

### > D'où est venue l'idée de monter un tel projet ?

Pendant la crise du Covid-19, on a voulu promouvoir une autre façon de voyager tout en soutenant le secteur du tourisme en Belgique. Le vélo nous permettait de nous déplacer facilement, de quitter Bruxelles... de nous évader en fait. On a constaté que les gens avaient besoin d'être aiguillés, mais que rien n'existait pour les aider à franchir le cap. Moi-même j'avais été confrontée à ce problème il y a deux ans : à l'époque, j'avais dû acheter un vélo, et c'est Mathieu qui m'avait prêté les sacoches pour que je puisse faire un voyage à vélo.



### > Avez-vous constaté une réelle demande lors du financement participatif ?

Oui ! 48 heures après la création de la page facebook, 500 personnes s'étaient déjà abonnées alors que le projet était tout juste embryonnaire. Cette tendance s'est confirmée pour notre crowdfunding : on avait un objectif de 7000 euros pour acheter les vélos, et on comptait faire un emprunt pour les sacoches. Finalement, on a reçu près de 12 000 euros, ce qui nous a permis d'emprunter beaucoup moins que ce que nous pensions !

Malheureusement, avec le retard dont souffre tout le secteur du matériel vélo, nos vélos vont arriver plus tard que prévu, entre mi-mars et mi-avril. Nos sacoches par contre sont livrées. Elles sont fabriquées à Bruxelles. On promeut ainsi l'économie locale. Nos fontes "classiques" restent des *Ortlieb*.

### > Concrètement, je suis une famille de quatre avec deux enfants et je n'ai jamais voyagé à vélo, quel service allez-vous me proposer ?

Nous proposons la location de matériel avec le choix du vélo : gravel<sup>1</sup> ou classique. Nous l'équiperons également selon votre choix (fontes, bikepacking...) nous vous fournissons bien sûr un kit de réparation et un cadenas. Nous ne louons pas de vélo pour enfants, mais nous pouvons vous procurer des remorques pour vélo, que nous sous-louons à Pro-Velo.

Ensuite, nous vous aidons à préparer le voyage en vous proposant nos itinéraires testés par notre équipe de bénévoles et nous-mêmes. Nous proposons des trajets "familles" sécurisés pour les enfants, qui empruntent les réseaux RaVeLs ou points



<sup>1/</sup> Vélo gravel : vélo au caractère sportif, inspiré à la fois du vélo de route, du vélo de rando & du cyclocross. Il permet de rouler sur terrain polyvalent, entre routes et chemins.



noëuds, notamment en longeant la Meuse ou la Sambre. Si vous choisissez un de nos itinéraires, nous vous donnons sa fiche récapitulative qui reprend les données du voyage jour par jour : des lieux à visiter, des suggestions pour dormir et manger. Nous ne réservons par contre pas les nuitées en hôtel/chambre d'hôtes. Pour faciliter la navigation pendant le voyage, on vous fournira l'accès à une application GPS qui fonctionne hors-ligne et qui donne plein d'infos pratiques sur le tracé. On pourrait aussi imprimer l'itinéraire pour les voyageurs qui ne disposent pas de smartphone.

> **Quelles sont vos trois destinations coup de cœur en Belgique, à vélo ?**

Le RAVeL entre Namur et Dinant est très chouette : on voit les falaises et plein de petits villages, c'est dépaysant. Le Limbourg est très bien aménagé pour les cyclistes, il y a pas mal d'activités : "fietsen door de boomen", "fietsen door het water". L'infrastructure est incroyable et la ville de Genk a une histoire passionnante. Le Condroz me plaît beaucoup aussi c'est une région magnifique, avec de belles étendues vertes, des forêts...

> **Le voyage de demain plus durable, vous y croyez ?**

J'ai envie d'être optimiste. Le Covid offre au tourisme local l'opportunité d'avoir l'ascendant sur le tourisme international. Les Belges s'intéressent plus que jamais à ce qu'ils peuvent faire près de chez eux. C'est une fenêtre d'action à saisir pour changer les habitudes et pour ne pas retomber dans nos mauvais travers (vois low-cost...). Le vélo aussi a un effet de mode terrible. J'espère que la tendance continuera. Ce qui est sûr, c'est qu'il faut agir maintenant !

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

**i bike-packer sur Facebook**  
**www.bike-packer.be**



## EN BREF

Deux ponts emblématiques de la ville de New York, le Queensboro et le fameux pont de Brooklyn seront bientôt équipés d'infrastructures pour les cyclistes. Pour le maire de la ville, Bill de Blasio, il était temps de "faire entrer ces deux ponts dans le 21<sup>e</sup> siècle". À New York, comme dans beaucoup d'autres grandes villes, la pratique du vélo est en forte recrudescence.

La prime Bruxell'AIR encourageant les Bruxellois à renoncer à leur voiture rencontre un succès grandissant. Son budget sera augmenté, permettant à trois fois plus de citoyens d'en profiter. Autre nouveauté : le montant octroyé dépendra du revenu et du statut du bénéficiaire. Entrée en vigueur prévue au second semestre 2021.

David Stevens a été élu personnalité bruxelloise de l'année 2020. Actif depuis 15 ans dans la brigade cycliste de la zone de police de Bruxelles-Ixelles, cet acteur incontournable de la mobilité bruxelloise a été récompensé pour son travail acharné en faveur d'une ville plus agréable à vivre. Très actif sur les réseaux sociaux, il est devenu très populaire et a affirmé en recevant son prix : "Ce prix est destiné à toute une équipe devant et derrière les coulisses. Avec les citoyens."

Dioxyde de gambettes, c'est un acteur de la mobilité de transports à Bruxelles. La coopérative souhaite élargir sa base de coopérateurs et fait appel à l'épargne citoyenne pour accélérer, un peu plus, la transition vers une logistique urbaine durable et des villes plus humaines.

**i <https://dioxyde-de-gambettes.com>**

# Parole d'enfant, voie d'avenir



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](http://www.gracq.org/membre)

## CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

## AGENDA

### MARS-AVRIL-MAI-JUIN

#### VISIOCONFÉRENCE – 27/03

### Assemblée Générale du GRACQ

Le format virtuel nous force à nous adapter. 3h, c'est court, et nous essaierons de rendre ce moment aussi instructif, interactif et dynamique que possible.

#### INSCRIPTIONS

[www.gracq.org/inscriptions-ag-27032021](http://www.gracq.org/inscriptions-ag-27032021)

#### NAMUR – 27/03

### Formation “Devenir moniteur-trice en vélo-traffic”

Le vélo c'est votre passion et vous aimeriez la partager? Vous voudriez accompagner les cyclistes néophytes à surmonter leurs craintes ? Alors devenez moniteur en Vélo-Traffic.

[Alexandra Jimenez – formation@gracq.org](mailto:alexandra.jimenez@gracq.org)

### Formations “Vélo-traffic”

La Vélo-traffic est une formation d'une demi-journée qui vous aidera à acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo dans le trafic en toute confiance. Elle se déroule en petits groupes et alterne exercices pratiques et rappels théoriques.

<b>Liège – 28/03</b>	<b>Namur – 15/05</b>
<b>Namur – 10/04</b>	<b>Andenne – 16/05</b>
<b>Liège – 20/04</b>	<b>Bruxelles – 29/05</b>
<b>Bruxelles – 24/04</b>	<b>Liège – 30/05</b>

[Alexandra Jimenez – velotrafic@gracq.org](mailto:alexandra.jimenez@gracq.org)

**INFO COVID** : Nous avons mis en place une série de mesures afin de respecter les recommandations liées à la pandémie. Nous vous demandons de les consulter et de les mettre en application lors de votre participation.

### Réunion du groupe “Aménagement”

#### VISIOCONFÉRENCE – 7/04

#### VISIOCONFÉRENCE – 5/05

Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables à Bruxelles ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Alors participez à notre prochaine réunion du groupe Aménagement !

[amenagements-bxl@gracq.org](mailto:amenagements-bxl@gracq.org)

### En roue libre : changement de date et de lieu !

#### SEE U, IXELLES, LES 11, 12 ET 13/06

Initialement prévu début mars, le festival du voyage à vélo organisé par le GRACQ Watermael-Boitsfort aura lieu les 11, 12 et 13 juin 2021, à Ixelles, au See U (avenue de la couronne, 227).

[www.enrouelibre.be](http://www.enrouelibre.be)



Retrouvez l'agenda complet du GRACQ en ligne sur [www.gracq.org/agenda](http://www.gracq.org/agenda)

## SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ FAITES UN DON !

- > En ligne, sur [www.gracq.org/don](http://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](mailto:info@gracq.org)

#### Secrétariat wallon

##### Mundo-n

Rue Nanon 98  
5000 Namur  
T 081 39 07 14  
[wallonie@gracq.org](mailto:wallonie@gracq.org)

[www.gracq.org](http://www.gracq.org)



[www.facebook.com/gracq](http://www.facebook.com/gracq)

Twitter : @gracq



<b>Régionale wallonne</b>	Georges Martens	T 010 41 44 42
<b>Bruxelles &amp; env.</b>		
Anderlecht	Bruno Louis	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Berchem-Ste-Agathe	Raphaël Bourgeois	T 0485 95 31 73
Bruxelles-Ville	Pierre Henriët	–
Bruxelles Nord-ouest	Maarten Coertjens	T 0487 17 73 42
Etterbeek	Vincent Lambillon	T 0473 57 79 79
Evere	Bernard Dehaye	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Nicolas Dartiailh	T 0498 19 83 71
Ixelles	Agnès Boucheron	–
Jette	Guy Egerickx	T 02 424 27 13
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	Delphine Metten	T 02 512 10 25
Woluwe	Louis De Block	T 0485 94 91 31
<b>Brabant wallon</b>		
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 0474 02 79 29
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Tanguy Isaac	T 067 84 07 86
Grez-Doiceau	Henri Briët	T 010 84 40 55
Ittre	Christian Fontaine	T 0475 80 02 15
Jodoigne	J.-S. Tyberghein	T 0474 41 55 41
La Hulpe	Julia Shewry	T 0473 86 32 55
Lasne	Charles Ullens	T 0485 39 95 72
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	Renate Wesselingh	T 010 65 12 05
Waterloo	Jean-Louis Verboom	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37
<b>Hainaut</b>		
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	Jean-Philippe Jaminon	T 0473 78 43 75
Enghien	François Poncelet	T 0472 33 06 76
Quelminnes	Stephane Pirard	–
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99

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	Christophe Boland	T 0478 53 15 78
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
Seneffe	Philippe De Troy	T 0477 47 12 16
Soignies	Christian Degrave	T 0473 93 27 43
Silly	Sebastien Hubert	T 0478 97 98 81
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17

#### Liège

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Baelen	Roger Meessen	T 0479 86 09 56
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Hesbaye	Anne-Sophie Gard	T 0471 73 22 51
Esneux	Arnaud Ollivier	T 0494 70 32 02
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Mehdi Bouacida	T 0499 34 71 09
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Neupré	Estelle Baiwir	T 0496 71 65 05
Seraing	Cécile François	–
Soumagne	Bernard Franchimont	T 0494 45 70 90
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmans	–
Verviers	Rémi Gueuning	T 0498 45 58 82
Waremmé	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

#### Luxembourg

Arlon	Xavier Bouvy	T 0487 46 90 39
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57
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 Breugelmans	–
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
Dinant	Fabien Houllmont	T 0485 51 60 12
Gembloux	Michaël Pluijgers	T 0478 57 65 96
La Bruyère	Annick Vandenwyngaert	T 0496 59 53 19
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	–
Rochefort	Didier Corbion	T 084 21 08 67
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

#### Fietsersbond : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois [brussel@fietsersbond.be](mailto:brussel@fietsersbond.be) T 02 502 68 51

Vous désirez envoyer un courrier électronique à un groupe local du GRACQ ? Toutes les adresses de contact sont sous la forme : [commune@gracq.org](mailto:commune@gracq.org) (exemple : groupe local de Schaerbeek : [schaerbeek@gracq.org](mailto:schaerbeek@gracq.org)).