

GRACQ *mag*

JEUNES
**La mobilité
du futur**
p.4

BRUXELLES
**Quel avenir pour
Good Move ?**
pp.6-7

TRAIN-VÉLO
**Focus sur deux
gares wallonnes**
p.12

PP.14-18
DOSSIER

**Cycloféminisme :
destination
égalité !**



GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens

rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Inscrite au registre des personnes morales

de Bruxelles

Numéro d'entreprise : 0449 673 390

Numéro de compte : BE65 5230 4042 2096

info@gracq.org

www.gracq.org

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

PRÉSIDENTE FAISANT FONCTION

Delphine Morel de Westgaver

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

Imprimé sur papier recyclé

MISE EN PAGES

LimonAD : www.limonad.be

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

Philippe Degand
et Philippe Lederer

NOS SOUTIENS



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

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

ESPACE MEMBRE

gracq.org/extranet

Identifiant : **membre** / Mot de passe : **cyclophile**

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

ÉDITO

D'autres horizons, toujours à vélo



J'ai vu naître le GRACQ Mag n°1, et à l'aube de la sortie de ce 47^e numéro, c'est avec fierté, plaisir et émotion que je prends une dernière fois la plume pour en écrire l'édito. Après neuf années à la tête de notre fabuleuse association, j'ai pris la sage décision de passer le flambeau.

Quand je jette un coup d'œil dans le rétro, je suis heureuse de voir l'évolution de notre association ces dernières années (plus de 50 nouveaux groupes locaux en dix ans !), de me remémorer les nombreuses activités menées par nos membres aux quatre coins de la Wallonie et de Bruxelles (du combat de sumos pour obtenir des pistes cyclables sur le Général Jacques à Ixelles à la mise en selle d'élués dans la commune rurale de Rendeux), de célébrer les résultats obtenus. Le vélo n'a jamais occupé une telle place dans nos rues, dans les médias, dans les débats. Mais on est bien d'accord : il reste du chemin à parcourir pour faire en sorte que la pratique du vélo soit sûre et confortable pour toutes et tous. Et pour aller un cran plus loin : rien de mieux qu'un regain d'énergie et de nouvelles idées pour mener l'association vers ses prochaines ambitions. Je félicite Laurence de reprendre avec entrain ma fonction. L'association est entre de bonnes mains (lire interview p.3).

Certains me demandent quels sont mes futurs projets. J'aime à répondre qu'à ce stade « no plan is a good plan » (sans faire allusion ici au plan Good Move évidemment ☺). Si mes projets m'éloigneront peut-être de la thématique de la mobilité, je n'en resterai pas moins une convaincue du vélo et de la cause que nous défendons.

Enfin, cet éditto ne m'offre malheureusement pas suffisamment d'espace pour remercier toutes les personnes que j'admire pour leur engagement dans le GRACQ et dans la promotion du vélo, toutes celles qui m'ont été si précieuses pour faire vivre l'association. Reconnaissez-vous ! Merci, merci, merci.

Le vélo, c'est l'avenir. Le vélo, c'est maintenant. Le vélo, c'est urgent. Mais le vélo... c'est surtout très chouette !

AURÉLIE WILLEMS, SECRÉTAIRE GÉNÉRALE DU GRACQ

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 « Mérite wallon » pour le GRACQ

Des distinctions honorifiques, on n'en reçoit pas tous les jours ! Cette année, c'est la Secrétaire générale du GRACQ, Aurélie Willems, qui a reçu la médaille du Mérite wallon¹ des mains d'Elio Di Rupo. Le Ministre-président de la Région wallonne a déclaré à l'occasion :

« En élevant Mme Aurélie Willems, directrice du GRACQ, au grade d'Officier du Mérite

wallon, le Gouvernement entend mettre à l'honneur le travail effectué par cette ASBL en faveur de la politique cyclable en Wallonie, qui contribue au respect de l'environnement et au développement durable. Le GRACQ fait honneur à la Wallonie. »

Recevoir la médaille du Mérite wallon est bien sûr important sur le plan symbolique. C'est une reconnaissance du travail effectué par tous les bénévoles, mais aussi (et peut-être surtout) une prise de conscience des opportunités que peut apporter le vélo

à la Wallonie. Pour le GRACQ, la prise en compte du vélo dans les décisions politiques doit encore progresser. L'association des cyclistes quotidiens espère que cette reconnaissance wallonne sera suivie d'avancées positives et concrètes sur le terrain.

Bravo à toutes et tous !

¹ Le mérite Wallon 2022 a également été décerné à 14 autres personnes actives dans des secteurs aussi différents que la médecine, les arts, le sport, la lutte contre l'homophobie, l'agriculture durable...

Nouvelle direction, même engagement !

Après neuf années sous la supervision inspirée et dynamique d'Aurélie Willems, le GRACQ a trouvé une nouvelle directrice. Laurence Lewalle nous parle de son engagement et de sa vision pour la mobilité active.

- Quel est ton parcours ?

Laurence Lewalle : J'ai commencé ma carrière dans un cabinet ministériel, sur des dossiers relatifs à l'aménagement du territoire et au logement, puis j'ai été responsable d'un projet FEDER dans une administration régionale bruxelloise nommée « ATRIUM » (intégrée à présent dans Hub.brussels).



Cela m'a donné les clés pour bien comprendre le fonctionnement des institutions avec lesquelles nous interagissons au quotidien. J'ai ensuite opéré un virage pour rejoindre le monde associatif et pouvoir adopter des positions plus militantes en m'investissant au sein de l'asbl « Réseau des GASAP », un autre réseau de citoyens composés de groupes locaux. Le fil rouge de ma carrière, c'est clairement de mettre mes compétences au service de l'intérêt public.

- Quel est ton rapport au vélo ?

Ouh là ! Disons que, dans la famille, on a onze vélos pour quatre personnes... Se déplacer quasi gratuitement tous les jours de manière fluide, sans s'inquiéter des bouchons ou du stationnement, je le prends comme un luxe ! On voyage aussi régulièrement à vélo et quand j'écoute de la musique, je me demande souvent sur quel type de chemin ou quel type d'effort je ferais à vélo en écoutant ce son !

- La mobilité vélo suscite un intérêt croissant à Bruxelles et en Wallonie, mais certains freins semblent encore fort ancrés. Quels leviers le GRACQ devra-t-il action-

ner pour rendre nos territoires plus sûrs pour la pratique du vélo ?

J'arrive dans une association qui a développé des compétences importantes dans le plaidoyer en faveur d'une pratique plus sûre du vélo (aménagement, code de la route, formations...). Nous avons une échéance majeure qui arrive avec les élections groupées (tous niveaux de pouvoirs !) de 2024. Une occasion en or que nous entendons bien saisir pour faire entendre nos revendications. Celles-ci vont bien sûr dans le sens d'un aménagement du territoire plus sûr, agréable et facile pour les déplacements actifs. Il faudra également être créatifs pour tordre le cou au discours dominant selon lequel la réussite va de pair avec la possession d'une voiture. Comme pour tous les mouvements qui s'inscrivent dans une dynamique de transition, on peut proposer des alternatives, mais pour que celles-ci prennent leur véritable essor, il ne faut pas hésiter à remettre en cause le modèle existant. Et il faudra le faire en recherchant autant que possible les intérêts communs face à la dangereuse polarisation à laquelle nous assistons ces derniers temps.

« Détour vert le futur » : quand les jeunes parlent de mobilité

Quelle est la vision des jeunes sur leur mobilité ? Leurs envies ? Leurs demandes auprès des partis politiques ? Regroupant 26 associations de jeunesse et près de 200 000 jeunes, le CJC (Conseil de la Jeunesse Catholique) a tenu un débat sur la mobilité du futur. Le GRACQ était présent et en a profité pour aborder les questions de mobilité avec cet acteur incontournable du secteur de la jeunesse.



SÉVERINE WOLFS, ADJOINTE POLITIQUE AU CJC

- « Détour vert le futur », était-ce un débat à l'initiative du CJC ou une réponse à une demande des associations de jeunesse ?

Séverine Wolfs, adjointe politique : Les questions de mobilité traitées par le CJC s'inscrivent dans un projet plus large de notre fédération qui a la volonté de travailler la décarbonation de nos pratiques au sein du secteur jeunesse. L'objectif de ce projet global est d'accompagner nos membres dans la mise en action, mais aussi dans la réflexion et le plaidoyer. Les questions qu'on se pose avec nos membres sont « Comment agir à notre échelle d'associations de jeunesse (en tant qu'employeurs et que structures d'animation des jeunes) ? », « Comment accompagner les jeunes dans leurs envies de changement éco-responsables ? » et « Qu'est-ce qu'on peut faire de plus ? ». La mobilité est l'enjeu qui est arrivé en premier sur la table car nous y sommes toutes et tous confrontés. Dans le cadre des loisirs, la mobilité est émettrice de gaz à effet de serre, et notre secteur n'y échappe pas. Vu le contexte actuel, il nous paraissait aussi important de faire du lien entre changements de pratiques de mobilité et accès au loisir. Notre but est qu'on passe à une mobilité plus citoyenne et responsable, mais sans freiner l'accès des

jeunes aux loisirs en général et aux activités de nos organisations en particulier.

- Sentez-vous aujourd'hui de la part des jeunes une envie de changer de mobilité ? Si oui, à quoi attribuez-vous cela ?

On sent en tous cas que le facteur environnemental, parmi d'autres, joue un rôle lorsque les jeunes qui fréquentent les activités de nos membres pensent leur mobilité. Je ne sais pas si on peut vraiment parler de changement de pratiques, les jeunes sont en fait en pleine construction de leur vie d'adulte et l'environnement entre bien souvent en compte au moment de trancher pour un comportement ou un autre, mobilité comprise.

La crise Covid a eu l'effet bénéfique de favoriser la micromobilité. On a eu plus de temps pour faire les choses, et notre relation à l'espace a également été redéfinie, ce qui a favorisé l'utilisation de moyens de transport individuels légers comme le vélo ou la trottinette électrique. En même temps, une méfiance envers les transports en commun s'est un peu installée. À force, les autorités ont pris conscience de ces modifications et, même si on est encore loin d'une situation parfaite, elles ont commencé à réaliser des aménagements pour que les différents types de mobilité puissent cohabiter. C'est un cercle vertueux, auquel participent les jeunes.

- Le vélo offre des possibilités en termes de flexibilité, d'apprentissage de l'indépendance, de bien-être (physique et mental), d'aventure pour les jeunes. Pourtant, c'est surtout la question du train qui semblait dominer le débat du colloque. Que pourrait-on faire pour faire du vélo une alternative plus séduisante pour les associations de jeunesse ? Quels sont, selon vous, les freins à la pratique du vélo dans vos associations ?



Effectivement, le travail du CJC se concentre sur des questions collectives. C'est l'une des raisons qui nous ont naturellement poussés à parler beaucoup des transports en commun lors de Détour Vert le Futur. Au niveau politique, et tout en étant loin d'être contre le développement des infrastructures cyclables, nos revendications portent surtout sur l'accessibilité et le maillage des transports en commun. Mais on avait également la volonté de pousser nos membres vers une des initiatives qui promeuvent l'utilisation du vélo (pour rappel, Pro Velo, Mojo Velo et le GRACQ étaient présents à notre événement). Il est difficile de cerner les freins à l'utilisation du vélo dans les activités de nos membres car ceux-ci ont des tailles, des localisations et des fonctionnements très différents. Pour tenter de donner quand même l'un ou l'autre élément, dans les zones moins urbanisées et de manière générale en Wallonie, le nombre et la nature des pistes cyclables pour atteindre les lieux d'activités sont souvent loin d'être optimaux. Le fait que les activités se déroulent toujours en groupe font que les associations ont plus tendance à se tourner vers des transports de groupe, la mobilité étant aussi une question qui relève des familles et donc c'est aussi dans cette sphère sociale que le changement doit avoir lieu (même si certaines associations font en sorte de les aider à choisir des moyens de mobilité plus responsables, notamment à covoiturer). Enfin, il y a des barrières culturelles, des endroits où ce n'est pas habituel de fonctionner avec le vélo.



Encourager la pratique du vélo dans les associations de jeunesse, pour nous, c'est continuer à montrer qu'il existe des initiatives qui ont fait leur preuve dans le secteur, des outils pour aider à les adopter et des partenaires externes qui peuvent accompagner les associations en recherche de changement. Montrer tout ça permettra aussi de progresser vers un changement plus globalisé dans la société. Si les jeunes

qui fréquentent les associations de jeunesse y expérimentent l'utilisation du vélo et apprennent à s'approprier ce moyen de transport, ils et elles seront plus prompts à reproduire ce comportement dans d'autres pans de leurs vies. Un des enjeux est de toucher des jeunes qui n'ont pas les clés pour changer leurs habitudes de mobilité, de rendre la mobilité accessible pour tous et toutes.

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE



Le GRACQ veut connaître l'avis des jeunes

À l'approche des élections de 2024, le GRACQ ira à la rencontre des jeunes de 18 à 30 ans pour comprendre les freins majeurs à lever pour encourager les déplacements à vélo chez ce public. « Lâchez les freins » c'est un concours vidéo, un appel à projets, une rencontre avec le public jeune (prévue fin avril 2023) et d'autres choses encore.

« Les élections commencent très tôt pour les partis politiques » rappelle Luc Goffinet, chargé de politique au GRACQ. « En les rencontrant bien en amont de la campagne électorale, nous pouvons argumenter pour que certaines priorités pour le vélo figurent dans leurs programmes. Le projet « Lâchez les freins » nous permettra de mettre l'accent sur les envies et les besoins des jeunes votants qui sont aussi le futur de notre société ».

Vous avez entre 18 et 30 ans ? Vous avez des contacts privilégiés avec des organisations de jeunesse ? N'hésitez pas à soutenir ce projet en diffusant nos infos ou en prenant contact avec nous (severine.vanheghe@gracq.org).



www.gracq.org

MARCHE POUR LE CLIMAT : LE GRACQ PRÉSENT !

Si elles rassemblent toutes les générations, les marches pour le climat n'en sont pas moins indissociables de l'image de l'inquiétude de la jeunesse face à un futur qui leur échappe. Une image aussi d'une certaine colère devant un modèle économique hérité dont les trop lourdes conséquences ne sont plus ignorées.

Cette année, à deux semaines de la COP27, la Coalition Climat – dont fait partie le GRACQ – réunissait entre 25 000 et 30 000 personnes pour demander des mesures structurelles fortes afin de limiter le réchauffement global en deçà de 1,5°. Pour le GRACQ, participer à de tels événements permet de rappeler qu'encourager la pratique du vélo et la rendre plus sûre est un levier essentiel pour atteindre une mobilité décarbonée.



Good Move :

chronique d'une contestation annoncée

Le plan Good Move ambitionne de transformer la mobilité en région bruxelloise : développer les modes actifs et les transports publics, créer des espaces publics de qualité, réduire les nuisances liées au trafic motorisé... Tout changement implique une résistance. À Bruxelles, elle s'est manifestée bruyamment, parfois avec violence, jusqu'à atteindre le point Godwin¹ lors d'une interpellation au conseil communal d'Ixelles. Il est essentiel de continuer à défendre les objectifs de ce plan, aux différents niveaux de pouvoir comme auprès des citoyens.



CENSÉE ILLUSTRER LES EMBouteillages QUE PROVOQUERAIT LE PLAN GOOD MOVE, CETTE PHOTO CHOISIE PAR LES DÉTRACTEURS DU PLAN DATE EN FAIT... D'AVANT SA MISE EN ŒUVRE !

Un slogan « no Good Move » qui s'étale sur une photo (ancienne) de la rue de la Loi embouteillée. Des Bruxellois comparés à des « rats enfermés dans leur quartier ». C'est sûr, la croisade anti Good Move à Bruxelles ne s'embarrasse pas fort de nuances.

À coups de formules à l'emporte-pièce, à force de polémiques stériles largement alimentées par des politiques qui anticipent la campagne électorale, Good Move est désormais réduit à un slogan un peu creux et nombreux sont ceux qui ignorent ce que recouvre en fait ce fameux « Good Move ».

Transformer la mobilité en 50 actions

Plusieurs décennies de politiques favorables à l'automobile ont fortement ancré la voiture dans nos rues et nos habitudes. Avec, à la clé : embouteillages, insécurité routière, pollution, bruit, emprise démesurée de la voiture sur notre espace public au détriment d'espaces verts ou conviviaux... Une dépendance à l'automobile dont personne ne sort gagnant : à l'instar de ce qui

se passe dans de nombreuses villes européennes, il est urgent d'encourager les modes actifs et les transports publics, et d'œuvrer à une meilleure qualité de vie dans notre capitale.

Dans la lignée des précédents plans régionaux de mobilité IRIS I et IRIS II – aux effets très limités il faut bien l'admettre – Good Move entend donc rationaliser l'usage de la voiture en ville. Avec un programme décennal décliné en 50 actions. Pas moins.

On peut citer, pêle-mêle : la généralisation du 30 km/h hors grands axes, la création d'itinéraires cyclables et de « magistrales piétonnes », la gestion dynamique du trafic, la création d'une gare routière internationale, la mutualisation du stationnement hors voirie, la facilitation de l'accès des poids lourds vers les zones logistiques, la mise en œuvre d'un système de contrôle-sanction adapté, l'amélioration des performances du transport public de surface ou encore la création d'un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine.

On est donc loin, bien loin du plan purement vexatoire pour les automobilistes que certains se plaisent à décrire.

Vous avez dit « apaisés » ?

C'est au final l'une des mesures du plan – la mise en œuvre de « quartiers apaisés » et les plans de circulation associés – qui a mis le feu aux poudres. L'objectif : canaliser le trafic motorisé sur les axes principaux afin de supprimer le transit au sein des quartiers. La mise en place de filtres modaux et de sens uniques doit permettre de fluidifier certains axes pour les transports publics, de récupérer de l'espace pour les cyclistes et les piétons, et de rendre les espaces publics plus conviviaux.

Rien de très neuf : selon Frédéric Héran (économiste, urbaniste et maître de conférences à l'Université de Lille)², l'idée de préserver les quartiers du trafic de transit est concomitante à l'essor de l'automobile. En Europe, il faut attendre les années '70 pour voir les premières réalisations de quartiers apaisés, après une première zone à trafic

¹ On parle de point Godwin quand, au cours d'une discussion, on compare ses opposant au nazisme ou à Hitler. Franchir ce point équivaut à mettre fin au débat.

² Propos recueillis dans le cadre de la conférence « Quartiers apaisés, grands axes invivables ? » organisée à Molenbeek par l'Autre Atelier le 3 septembre 2022.



limité à Sienne en 1965, et une seconde à Ferrare en 1969. Le principe essaime : d'abord dans les centres-villes et ensuite dans les quartiers d'habitation périphériques.

L'idée n'est pas d'opérer un simple déplacement du trafic, mais bien d'initier un changement d'habitudes... ce qui nécessite un certain temps d'adaptation. Or les différentes mesures de circulation à Bruxelles, dans le cadre des quartiers apaisés ou à un niveau plus local, auront parfois été éphémères : moins d'un mois pour le filtre de circulation dans le quartier Maritime à Molenbeek et à peine davantage pour le quartier Cureghem à Anderlecht. Un peu plus de deux mois sur le rond-point Amnesty International à Jette. Et moins de 48 heures dans le quartier Cage aux Ours à Schaerbeek.

Nous ne nous attarderons pas sur les causes de ces échecs, ni sur les raisons avancées pour justifier la colère, parfois même le vandalisme et la violence, qui ont accompagné la mise en place de ces mesures, poussant certains collègues communaux à faire marche arrière ou à « geler le processus ». Elles n'occulent toutefois pas le fait que les détracteurs les plus acharnés se mobilisent non pas contre le contenu des plans, mais bien contre le principe même de réduire l'emprise de la voiture, comme l'illustre un récent titre de presse : « Partout où il y aura une maille, il y aura un comité contre ». Pas touche à la bagnole, donc.



Good... Mood ?

Le véritable « bashing » qui s'opère actuellement autour des mesures de circulation en éclipse malheureusement trop souvent les effets positifs. Dont certains s'observent pourtant déjà aujourd'hui. À Schaerbeek, la mise en œuvre du plan de circulation dans le reste du quartier, sans grogne particulière, est allée de pair avec la création de nouvelles pistes cyclables. La mise à sens unique du pont Fraiteur à Ixelles a permis au bus 71, l'une des lignes les plus fréquentées de la région, de gagner en vitesse commerciale. Et avant le démantèlement du filtre au quartier Maritime à Molenbeek, certains riverains se réjouissaient de pouvoir à nouveau laisser leurs fenêtres ouvertes.

«Vous savez toujours qui est contre, mais vous sous-estimez toujours combien de personnes sont pour », disait Filip Watteeuw, échevin gantois de la Mobilité, lors du dernier congrès Velo-city, au sujet du plan de circulation de Gand qui fait désormais figure d'exemple international.

Plus que jamais, il est essentiel que les pouvoirs publics bruxellois tiennent le cap. Nous continuerons donc de nous mobiliser pour soutenir les objectifs du plan Good Move et le principe des « quartiers apaisés » : remettre l'ouvrage sur le métier là où

les plans ont été démantelés, défendre des plans ambitieux là où le travail est en cours et encourager les majorités communales à se lancer dans le processus.

F. CUIGNET

LE QUARTIER APAISÉ : 7 PRINCIPES POUR LES PLANS DE CIRCULATION

Qu'est-ce qu'on entend exactement par « quartier apaisé » ? Comment faire du plan de circulation un outil efficace ? À partir des recommandations d'un bureau d'experts, Bral, Clean Cities Campaign et Heroes for Zero ont développé leur vision du quartier apaisé, avec sept principes clés de mise en œuvre. Illustré de nombreux exemples en Belgique et à l'étranger, le document offre une grille d'analyse intéressante pour étudier les projets de plan de circulation proposés au sein des différentes communes. Plus d'infos : <https://bral.brussels/>



Envie de soutenir en un clic, un mail ou davantage ?

Rendez-vous sur

www.gracq.org/goodmove

Envie de vous impliquer concrètement ?

Contactez le GRACQ près de chez vous !



Un nouveau décret “Wallonie Cyclable”

Un décret pour pérenniser la politique cyclable wallonne est en cours d'adoption au Parlement wallon. Ce décret vise à doter la Wallonie d'un réseau cyclable structurant, d'un plan d'action vélo mis à jour à chaque législature, et d'un financement structurel des communes pour leurs infrastructures «modes actifs».

Un plan « Wallonie cyclable » qui perdurera

Afin de ne pas reproduire les errements du passé (abandon par le gouvernement suivant du premier plan vélo de 2010), le plan «Wallonie cyclable» est désormais inscrit dans les textes légaux. Les prochains gouvernements devront travailler à un plan d'actions vélo régional en :

- Évaluant le plan vélo de la législature précédente
- Actualisant ce plan d'actions dans les 18 mois
- Faisant un rapport annuel du plan au Parlement

Une obligation de concertation avec les acteurs institutionnels et associatifs concernés par la politique cyclable est aussi insérée dans le décret. C'est une excellente chose.

Un réseau cyclable structurant

La Cour des comptes a constaté depuis longtemps en Wallonie un «manque de lien entre les investissements et les outils de planifications» et préconisé «qu'il serait nécessaire de concentrer l'essentiel des moyens sur des tronçons jugés prioritaires pour disposer d'un réseau sécurisé.»

Elle a été entendue : le nouveau décret prévoit l'établissement d'un réseau cyclable wallon structurant composé d'un réseau express (cyclostrades) et d'un réseau supra-local fonctionnel. Contrairement au schéma directeur cyclable de 2010, qui ne prévoyait que des itinéraires vélo sur des routes régionales, on pourra désormais recourir aux voiries les plus adaptées (régionales ou communales).

Un financement structurel des communes

Les communes wallonnes ont peu de fonds propres, il est donc important de les soutenir structurellement pour leurs infrastructures «modes actifs». Les communes sont déjà aidées par la Région pour leurs voiries par des Plans d'investissements communaux (PIC) triennaux.

Ce mécanisme, plus connu sous le nom de droits de tirage, a été étendu en 2022 aux modes actifs (piétons, vélos, intermodalité = PiMaCi). Ces nouveaux droits seront désormais récurrent. Tous les trois ans les communes disposeront donc, selon leur taille, de fonds pour le développement d'aménagements favorisant la mobilité active.

Aucune enveloppe n'a été fixée par le décret, mais le GRACQ espère de tout coeur que les montants actuellement sur la table (70 millions € par an, dont 35 millions € rien que pour le vélo), seront reconduits par les prochains exécutifs. Et que les équilibres internes entre aménagements piétons/vélos/intermodalité seront conservés. ●

L. GOFFINET

Article complet sur :
www.gracq.org/actualites-du-velo/decret-wacy

IMPOSER DU STATIONNEMENT VÉLO DANS TOUS LES IMMEUBLES EUROPÉENS

L'Union européenne poursuit la révision de sa directive sur la «performance énergétique des bâtiments». On y développe un peu plus l'imposition du stationnement vélo dans les immeubles, et pas seulement de bornes de recharges pour les véhicules électriques. Une véritable avancée pour les associations cyclistes européennes.

Cette directive, qui a vu le jour en 2010, ignorait à l'époque totalement les enjeux de mobilité. Ceci a été partiellement corrigé en 2018, suggérant, entre autres, de se doter

de «recommandations» pour le stationnement vélo dans les immeubles.

Inutile de souligner que cette pression «soft» n'a pas débouché sur beaucoup de contraintes pour les promoteurs immobiliers européens. Seuls quelques états membres ont imposé des mesures pour le stationnement vélo dans le cadre de cette directive, comme nos voisins français mais aussi la Région de Bruxelles-Capitale. D'autres, comme la Wallonie se reposent toujours sur

la bonne volonté - présumée - des pouvoirs locaux en la matière.

Cette nouvelle révision de la directive PEB est donc une formidable opportunité de pousser tout le monde à être plus ambitieux. Le GRACQ a d'ailleurs répondu en ce sens à l'enquête publique européenne de juin 2021, en demandant l'insertion dans la directive d'un nombre minimum de places vélo par immeuble dans toute l'Union. ●

L. GOFFINET

Article complet sur : www.gracq.org/actualites-du-velo/leurope-stationnement-velo



Mon trajet, notre sécurité !



Améliorer la sécurité routière et apaiser les tensions entre usagers : deux faces d'une même pièce ? La campagne de sérénité routière du GRACQ « Mon trajet, notre sécurité » visait effectivement à faire le lien entre ces deux aspects de nos réalités quotidiennes. En respectant le code et en faisant preuve de courtoisie, tous les usagers sortent gagnants !

Sur le terrain, les bénévoles du GRACQ ont sensibilisé aux distances de dépassement, aux règles des rues cyclables et au bon usage de la sonnette dans les espaces cyclo-piétons !

Bravo à tous !



Obscurité ? Le GRACQ éclaire les cyclistes



Cette année encore, le GRACQ était présent à Bruxelles et en Wallonie pour rappeler aux cyclistes de rouler bien éclairés. Distribution de couques pour la convivialité, installation de phares avant et arrière pour les cyclistes qui en étaient démunis, mais aussi échange de sourires et de conseils.

Dans la capitale, l'action se passait dans le cadre de l'action « Be bright » de Bruxelles-Mobilité.





EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS PRÉSENTS À MARCHE-EN-FAMENNE, QUI POURRAIENT INSPIRER LA COMMUNE DE CINEY

Baromètre cyclable : Ciney s'inspire chez sa voisine

En avril 2022, le Collège communal de Ciney était interpellé par un citoyen au sujet des résultats du baromètre cyclable du GRACQ de 2021¹. Alors que la commune y est qualifiée « plutôt défavorable à la pratique du vélo », Marche-en-Famenne, commune voisine similaire en nombre d'habitants, se classe quant à elle 1^{ère} du classement avec un score de C (« plutôt favorable à la pratique du vélo »).

Afin de comprendre ce qui expliquait un tel écart, l'Échevin de la Mobilité de Ciney a souhaité l'organisation d'une visite de terrain à Marche, en intégrant le GRACQ Ciney et d'autres membres de la Commission vélo. Des contacts ont été pris avec la conseillère en mobilité et l'Échevin de la Mobilité de Marche, qui ont accepté de recevoir la délégation cinacienne.

Au vu du rapport de la visite, on comprend que la politique communale de mobilité suivie par les communes depuis plusieurs années n'y est pas pour rien, et le but est donc pour Ciney, ville de même taille de population moins bien classée, de pouvoir éventuellement s'inspirer des bonnes pratiques mises en place à Marche.

La visite a consisté en une présentation de l'historique de la politique cycliste et de mobilité à Marche et des principales réalisations en termes d'infrastructures, puis en une visite de terrain à vélo pour constater sur place différents aménagements. Bien entendu, de nombreuses discussions et échanges ont pris place durant ces deux parties de la visite afin notamment de mieux

comprendre la façon dont Marche a mis en place sa politique cycliste et l'a fait avancer (documents communaux d'orientation, relations avec le SPW, financements...). Les responsables politiques et administratifs des deux villes ont notamment pointé les difficultés pour les communes de répondre aux appels à projet de la Région wallonne.

À la suite de cette visite, afin d'en garder une trace et de tirer des enseignements inspirants pour la ville de Ciney et même d'autres communes de Wallonie, les citoyens participant à la visite ont listé une série de facteurs qui leur semble avoir joué un rôle important dans la réussite cycliste actuelle de Marche-en-Famenne.

Synthèse des facteurs-clés pouvant expliquer la réussite cycliste de Marche-en-Famenne :

- Vision communale (politique et administrative) considérant le vélo comme mode de déplacement utilitaire et quotidien depuis les années 2000 – stabilité politique et administrative depuis cette époque ;
- Plan communal de mobilité en 2002 qui inscrit la vision (dont l'apaisement du centre) et permet le développement de projets marquants :
 - o Zone 30 pour le centre-ville
 - o boulevard urbain, son espace cyclo-

piéton central et la réduction du nombre de bandes pour les voitures (finalisation 2006, voir photo) ;

- Proactivité du Collège et de l'administration pour aller chercher des subsides et budgets vélo (Wallonie Cyclable...) et mettre en place la vision sur le terrain – utilisation des budgets dans les infrastructures cyclables (pas dans la communication/sensibilisation) car c'est le meilleur moyen de mettre la population en selle ;
- Développement d'aménagements de qualité pour relier les points stratégiques de la commune (gare – centre-ville), de liaison du centre vers les villages-satellites, de trottoirs partagés cyclo-piétons dans les zones peu denses, de nombreux marquages au sol pour rappeler la présence des cyclistes.

Cette rencontre est une belle illustration des avantages de disposer d'un outil tel que le baromètre cyclable. Les communes de même profil peuvent s'y comparer, s'inspirer, et surtout constater qu'il est possible de concevoir la mobilité autrement.

J. CHARLIER

¹ Le baromètre cyclable accorde une note à 100 communes wallonnes en fonction du ressenti des citoyens, cyclistes ou non, par rapport aux conditions cyclables.

Retrouvez l'intégralité de cet article sur notre site : www.gracq.org/actualites-du-gracq/marche-en-famenne

En savoir plus sur le baromètre cyclable du GRACQ : www.gracq.org/barometre-cyclable-classement



Mons : de la place pour les vélos dans les futurs logements

C'était une revendication du GRACQ Mons : que le stationnement pour les vélos de tous gabarits soit pris en compte lors de la création de nouveaux logements dans les immeubles neufs et existants. En effet, pouvoir abriter son vélo, facilement et en toute sécurité chez soi, s'avère un critère important pour décider de changer son mode de déplacement et utiliser le vélo dans ses déplacements quotidiens.

C'est dans le cadre de la commission vélo instituée par la ville de Mons, à laquelle les représentants du GRACQ Mons participent, que la question a été débattue et des propositions, faites. Le GRACQ Mons a ainsi soumis des propositions de modifications au règlement communal existant sur les logements qui intègrent des réponses concrètes à la problématique, basées sur les recommandations faites par la revue CeMathèque. Le règlement précise ainsi que la conception des zones de stockage devra intégrer cinq grands critères : proxi-

mité, accessibilité, sécurité, fonctionnalité et quantité. Il prévoit en outre que chaque immeuble de logement sous forme de kots comportera au moins un local permettant le stationnement d'un vélo par étudiant.

« En Wallonie, le Code du Développement Territorial (CoDT) fait la part belle aux guides de recommandations et de bonnes pratiques non contraignants » rappelle Luc Goffinet, chargé de politiques wallonnes au GRACQ. « Mais le Guide régional d'urbanisme n'aborde pas la question du stationnement des vélos. Ce sont donc les pouvoirs locaux qui, s'ils le souhaitent, peuvent rédiger leurs propres recommandations et les imposer aux promoteurs lors de la délivrance des permis d'urbanisme. »

Mons fait maintenant partie des villes prenant cette problématique au sérieux. Le GRACQ Mons restera quant à lui attentif au respect de ce règlement dans les projets déposés en demande de permis d'urbanisme.

F. DEPUSET

Ath : rien n'est loin !

De nombreuses villes wallonnes sont facilement accessibles à vélo depuis les villages voisins. En quelques kilomètres de coups de pédale à peine, il est possible d'atteindre le centre-ville et la gare. C'est donc pour déconstruire l'habitude de la voiture que le GRACQ Ath a créé une carte d'Ath et des environs. Au total, 19 trajets reliant Ath aux villages voisins, situés à maximum dix kilomètres de la gare d'Ath (mais plus souvent moins que six) sont recensés sur la carte distribuée lors de la Semaine de la Mobilité.

Testés par le GRACQ Ath, les itinéraires proposés fournissent une vision du trajet en termes d'efficacité, de sécurité et de tranquillité. Pour sensibiliser les potentiels cyclistes, chaque itinéraire a également été filmé. Lors de la Semaine de la Mobilité, les habitants pouvaient pédaler sur un vélo d'appartement tout en visualisant le trajet choisi en temps réel ou presque, diffusé sur un écran.

Cette initiative inspirante en rappelle d'autres : la carte vélo du GRACQ Leuze-en-Hainaut ou ce « vélopolitain », une carte de Bruxelles réalisée par une passionnée, indiquant les temps de trajets nécessaires pour relier différents points de Bruxelles à vélo (sans toutefois indiquer les itinéraires).

G. DE MEYERE



Train et vélo : focus sur deux gares wallonnes



L'intermodalité train-vélo est une clé essentielle de la mobilité de demain. Depuis toujours, le GRACQ demande que soient pris en compte l'accessibilité, le stationnement, l'embarquement... Focus sur deux gares très fréquentées de Wallonie, une existante et l'autre à venir, pour lesquelles les bénévoles du GRACQ continuent de se faire entendre.



Le GRACQ Namur demande du stationnement vélo sécurisé

La gare de Namur est la plus fréquentée de Wallonie. 22 000 navetteurs y passent chaque jour. Pour eux, moins de 30 places de stationnement sécurisées sont actuellement disponibles. Pour le GRACQ Namur, la gare de la capitale Wallonne passe là à côté d'un enjeu important : l'absence de parking sécurisé est en effet le second frein à l'usage du vélo et, à Namur, le nombre de vols signalés à la police approche les 400 par an (et on sait que de nombreuses victimes de vol ne se manifestent pas).

Pourtant, le plan communal de mobilité actualisé en 2018 suggérait d'augmenter ce stationnement à 300 places pour atteindre finalement 1 100 places sécurisées à terme, mais les fruits de ce plan ne sont pas encore tombés. Toutefois, suite aux actions du GRACQ Namur, 400 places vélo devraient être aménagées prochainement en gare de Namur. De la place aurait finalement été trouvée par tous les acteurs en présence sur le même site (SPW, Ville, TEC, SNCB). On attend bien sûr de les voir se concrétiser avant de crier victoire, d'autant que la gare TEC aménagée sur la dalle de la gare SNCB amènera à terme 8 000 navetteurs supplémentaires

Ces problèmes de stationnement ne sont qu'une facette du manque de vision dont a fait preuve la SNCB en termes d'intermodalité : malgré les remarques du GRACQ Namur à l'époque de sa création, l'accessibilité de cette gare est déplorable pour les vélos, contraints d'utiliser des ascenseurs sous-dimensionnés ou de s'arranger avec les escaliers quand les ascenseurs sont en panne. La gare n'est pas vieille en soi (rénovation fin des années '90), mais en termes d'enjeux modaux, elle semble déjà centenaire. Une lueur d'espoir pour 2023 : le SPW et la SNCB se sont mis d'accord pour rénover complètement l'accès via le Boulevard du Nord. Un budget d'1,5 millions d'euros sera dégagé pour y arriver.

Le GRACQ Ottignies demande une gare plus accessible

Elle n'est pas encore là mais fait déjà couler beaucoup d'encre et de salive. Non, on ne parle pas de la gare de Mons, mais bien de la future gare d'Ottignies dont le projet a été soumis à l'enquête publique.

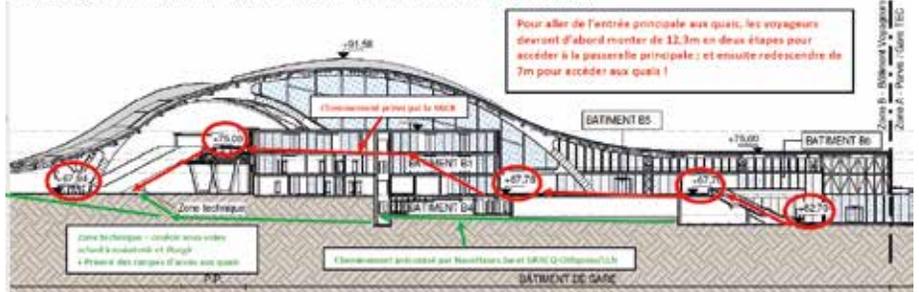
Navetteurs.be et le GRACQ Ottignies ont uni leurs forces pour alerter les responsables des manquements en termes d'accessibilité, en particulier pour les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Si les associations se réjouissent du réaménagement en profondeur de ce nœud ferroviaire et de la démarche de communication de la SNCB, les plans analysés de près méritent cependant d'être revus pour intégrer la réalité des personnes à vélo.

Parmi ces remarques, un couloir sous les voies (présent actuellement) sera abandonné au profit d'un accès via une passerelle principale. Le problème ? Un dénivelé de + 12,5 mètres pour y accéder, suivi d'un autre de -8 mètres pour arriver aux quais. Comme souvent, la SNCB parie sur les ascenseurs et escalators, mais ceux prévus dans le nouvel aménagement, trop petits insuffisants, nécessitant de nombreux changements, sont inadaptés à l'accueil d'un nombre croissant de vélos.

Que ce soit à Liège, Nivelles, Mons, Ottignies ou Namur, les bénévoles du GRACQ sont conscients des avantages de pouvoir combiner le train et le vélo : ils suivent les plans d'aménagement et formulent des recommandations pertinentes pour améliorer l'intermodalité. Leur expertise est basée sur une utilisation concrète et pratique du train et du vélo. Ne pas la prendre en compte condamne malheureusement les réaménagements de gares, toute futuristes qu'elles soient, à une obsolescence et une désuétude accélérées.



Schéma général de la future gare d'Ottignies (coupe verticale longitudinale)





Deux festivals du voyage à vélo, à Liège et à Bruxelles



À bicyclette, le (nouveau) festival du voyage à vélo

Première édition réussie pour ce festival inspirant : le GRACQ Liège a réussi son pari

d'organiser lui aussi un moment de projections, de rencontres et d'ateliers autour du voyage à vélo. À Bicyclette s'est déroulé dans le cadre original du Musée des Transports en commun de Wallonie. Les cyclo-

voyageurs, en herbe ou confirmés, ont répondu présents à l'appel, et il se chuchoterait en coulisse qu'une seconde édition verra la jour en 2023... plus que neuf mois dormir !

En Roue libre : à vos marques !

Le 18 mars aura lieu l'édition 2023 d'un festival qu'on ne doit plus présenter. Reposant sur la motivation et l'énergie des bénévoles du GRACQ Watermael-Boitsfort, « En Roue Libre » ravit les amoureux de voyage et d'aventure depuis maintenant six ans. Projections, conférences, échanges... Tout est fait pour vous faire rêver et pour concrétiser vos rêves.

Vous souhaitez embarquer dans l'aventure ? N'hésitez pas à proposer votre coup de main, l'équipe organisatrice a besoin de vous...

info@enrouelibre.be
www.enrouelibre.be

Un vélobus traverse Bruxelles-Ville

L'idée d'organiser un rang vélo émerge d'un labo d'idée du GRACQ sur les actions à mener dans le cadre de la Semaine de la Mobilité. Ensuite, c'est une demande venant d'une maman dont la fille suit les cours à l'école Émile André, dans les Marolles, qui a déclenché la machine. Un rang vélo, cela permet aux enfants de s'approprier leur ville et leur mobilité en toute sécurité, mais cela demande bien sûr un peu d'organisation.

Une première rencontre a eu lieu avec le directeur de l'établissement, permettant d'inclure l'école dans ce projet. Une annonce a été communiquée aux parents d'élèves, pour voir si la proposition rencontrait une certaine demande, ce qui fut le cas. Au total une cinquantaine de parents ont répondu à l'appel. Dans un second temps, le GRACQ 1000 Brussel a imaginé un trajet passant à proximité d'un maximum

de familles. Il fallait que cet itinéraire soit sûr, avec des points de rendez-vous clairs et sécurisés. Une fois testé, minuté et envoyé à la brigade cycliste, le premier rang vélo de l'école Émile André a pu avoir lieu.

Les élèves et les parents étaient ravis. Le petit plus ? Un des membres du GRACQ 1000 Brussel, par ailleurs formateur Pro Velo, ouvrait la voie avec un système de sono permettant aux enfants de pédaler en musique ! Pour la suite, le défi sera de trouver les ressources au sein des parents de l'école pour accompagner les enfants à tour de rôle. L'idéal serait évidemment que ce rang vélo du Pentagone inspire d'autres parents, d'autres écoles, et que les bouchons du matin soient des embouteillages d'enfants heureux, faisant tinter les sonnettes de leur vélo.

P. HENRIET





Cycloféminisme : destination égalité !

En Belgique, en France et un peu partout dans le monde, des collectifs (ou collectives*) cyclo-féministes se forment, se rencontrent, se regroupent et surtout réfléchissent et agissent afin de rendre le vélo accessible à toutes et tous, comme un outil d'émancipation mais aussi de lutte contre un modèle patriarcal toujours prégnant dans nos sociétés et dans le monde du vélo. C'était donc une évidence que le GRACQ rencontre et interroge ces groupes pour rassembler les forces autour d'une mobilité cycliste plus inclusive.

À travers ces quelques pages, nous avons voulu nous pencher sur ces initiatives qui s'organisent en Belgique, chez nos voisins et à travers le monde.



Les Déchainé·es à Bruxelles et La Piraterie à Liège

Les Déchainé·es existent depuis le printemps 2019. À l'origine, une convergence d'envie et d'énergie de plusieurs cyclistes féminines bruxelloises suite à la projection du documentaire *Ovarian Psychos* (lire résumé p.18) au *Poisson sans Bicyclette*, un espace de rencontre bruxellois.

Le contexte bruxellois présente certes des différences avec la réalité de Los Angeles montrée dans le documentaire, mais l'inspiration est là : après quelques réunions, le nom est trouvé : Les Déchainé·es, et la charte des valeurs est établie. Une première ride* est lancée en juin 2019 avec une quarantaine de participantes au rendez-vous. Rapidement, le public s'accroît. La ride du 8 mars 2021 rassemblera même près de 400 personnes !

Les actions des Déchainé·es s'articulent principalement autour de deux axes : des rides mensuelles (avec pause estivale et hivernale), et des ateliers mécano en mixité choisie*, souvent dans différents ateliers participatifs de la ville (Molembike, La Clavette, Roue Libre, Racagnac...), mais aussi des ateliers mobiles lors d'événements féministes (Festival du Fanzine féministe à La Vallée, activités pour le 8 mars* au Recycl'art...). Lors des mois les plus froids, les rides sont remplacées par des projections de documentaires en lien avec le féminisme ou le vélo. Dans tous les cas, l'objectif reste le même : utiliser le vélo comme outil

d'émancipation collective pour les femmes et minorités de genre, dénoncer un espace public insécurisant qui reste encore majoritairement conçu par et pour les hommes (et les automobilistes), se renforcer en roulant ensemble ou en partageant les savoirs pour développer son autonomie mécanique.

« Faire du vélo en tant que femme n'est pas toujours facile » rappelle Anoushka Dufeil, des Déchainé·es, « En tant que femme, il nous arrive trop souvent de nous faire interpellé par les hommes à vélo, de nous faire signifier que ce n'est pas notre place, de subir des insultes sexistes, etc. »

« Les ateliers en mixité choisie permettent à certaines femmes de se sentir plus à l'aise, elles osent poser des questions. On remarque que, en présence d'hommes, ce sont très souvent eux qui interviennent, prennent la parole, posent les questions, expliquent. Les femmes ont tendance à se taire et écouter. Même si ce n'est pas toujours conscient, cela fait partie d'un héritage patriarcal que nous essayons de déconstruire à notre niveau. »

La Piraterie de Liège est plus récente (2020) et se définit comme une "masse critique féministe et queer", également en mixité choisie. Les rides sont organisées tous les deux ou trois mois, et des collaborations ont été mises en place avec d'autres associations locales, par exemple lors de la projection de films (dont « Women don't cycle » avec le GRACQ Liège), ou avec le festival Voix de femmes.



Les deux collectives revendiquent une dimension militante forte et joyeuse à la fois, alors même que leur existence n'est pas toujours bien reçue. En effet, le simple fait d'être un groupe de femmes à vélo dans la rue crée de nombreuses réactions, parfois de sympathie et de soutien, mais parfois aussi d'agressivité voire d'insultes sexistes (menaces, sifflements, comportement dangereux de la part d'automobilistes). Les enjeux sont différents selon les villes de Bruxelles et de Liège, où la place du vélo et les aménagements ne sont pas les mêmes, mais la nécessité de faire front est bien commune, et la création de liens entre cyclistes femmes est fortement appréciée.

Des collaborations existent entre les Déchainé·es et La Piraterie, et la dynamique essaime d'ailleurs dans d'autres villes du pays, comme à Charleroi où des associations féministes locales ont organisé un atelier mécanique vélo et une première ride féministe le 21 octobre 2022.

Au-delà des frontières, la Piraterie et les Déchainé·es traversent l'Outre-Québécois pour rencontrer de nombreuses collectives cycloféministes francophones, pour réfléchir, penser, imaginer et s'inspirer. C'est la première « Rencontre intergalactique cycloféministe » (lire article p.21).

Glossaire :

***Collective** : (néologisme) : collectif féministe

***Une ride** : (anglicisme) : un parcours

***Mixité choisie** : La mixité choisie consiste à se réunir entre personnes appartenant à une ou plusieurs minorités opprimées et discriminées en excluant la participation de personnes appartenant aux groupes pouvant être oppressifs et discriminants. Aussi connue sous l'acronyme MINT, pour Meufs, Intersexes, Non-binaires et Trans.

***Queer** : (anglicisme) : Personne dont l'orientation ou l'identité sexuelle ne correspond pas aux modèles dominants.



Cycloféministes du bout du monde

Le vélo est à la fois outil et vecteur de lutte, mais c'est aussi un milieu qui est encore largement à conquérir pour les femmes, partout à travers le monde. De l'Asie à l'Afrique, en passant par l'Amérique, les collectives et les inspirations sont diverses et nombreuses. Avec la complicité de Manon Brulard¹, réalisatrice du film « Women don't cycle », nous avons retranscrit les témoignages de son voyage, ainsi que ceux d'autres groupes militants à travers le monde qui nous ont semblé marquants.

Ovarian Psychos (Los Angeles, États-Unis)

Fondé en 2010 à Los Angeles, Ovarian Psychos est un mouvement cycloféministe aux consonances anarchistes. Le mouvement se positionne sur des questions de société et de genre, mettant en avant des femmes d'origines diverses. Très orientées vers le militantisme de terrain, Ovarian Psychos propose de nombreux ateliers pour interroger le patriarcat dans la société et dans le monde du vélo, en y intégrant de nombreux sujets traversant le mouvement, à savoir les questions raciales et la défense des natifs américains, la prévention des violences conjugales, ou le soutien aux femmes incarcérées...

Un film sur ce collective engagé a été réalisé en 2016 (lire page suivante).



Les Dérailleuses

(Montréal, Canada)

Au Québec, les Dérailleuses est une solide collective cycloféministe installée depuis plus de dix ans à Montréal. Pour lutter et en finir avec le sexisme qui imprègne encore fortement le monde du cyclisme, elles proposent de nombreuses choses, de l'atelier de réparation à destination des femmes, en passant par des balades à vélo, des conférences et de nombreuses publications. Les Dérailleuses militent également activement au sein de la ville de Montréal en faveur d'aménagements cyclables réfléchis et adaptés à toutes et tous.



© SARAH GUIDON

¹ Manon Brulard est également fondatrice de Welcome to My Garden et de Slowby, deux initiatives développées avec une perspective de genre puisqu'elles permettent à de nombreuses femmes voyageant seules ou aux mères solo de partir dans un cadre sécurisant. Plus d'infos sur : <https://welcometomygarden.org> et www.slowby.travel



Bisikletli Kadın İnişiyatifi

(Istanbul - Turquie)

Zeynep a lancé avec plusieurs femmes la *Bisikletli Kadın İnişiyatifi*, une initiative qui vise à augmenter le nombre de femmes utilisant le vélo dans la vie quotidienne en ville en interpellant les autorités à créer des infrastructures cyclables prenant en compte la perspective de genre.

« Notre priorité est d'abord d'être en sécurité en rue et de pouvoir faire du vélo en sécurité avec nos enfants, d'avoir une bonne infrastructure dans la ville. Notre initiative est la voix des femmes qui demandent ça, pour qu'elles puissent être entendues par le gouvernement. »



Fancy Women Bike Ride

(Izmir - Turquie)

De la Turquie s'est également déployé un mouvement à l'impact mondial : la Fancy Women Bike Ride ; une initiative que **Sema** a cofondé. Créé en 2013, ce mouvement de femmes estimant que « le monde du cyclisme était trop dominé par les hommes », lança l'idée de « faire participer les femmes à la vie cycliste en s'habillant de manière chic et en faisant du vélo ensemble ». Ainsi en 2018, rien qu'à Izmir, plus de 3 000 femmes (15 000 au total dans toute la Turquie) participèrent à l'événement.

Depuis peu, un chapitre de la Fancy Women Bike Ride s'est ouvert à Bruxelles, dont la première édition a eu lieu le 18 septembre 2022.



Critical Mass de Qazvin

(Qazvin - Iran)

À Qazvin, une association locale de promotion du vélo prône notamment les mardis sans voiture, un événement dont un tiers des participants sont des participantes. Belle surprise dans ce pays qui déconseille la pratique du vélo pour les femmes.

« Elles ne sont pas seulement cyclistes ces femmes, elles sont aussi activistes et écologistes. Elles sortent à sept heures du matin avec la Masse Critique locale, pour demander un air, une mer et des forêts propres ». Mannon Brulard, Women Don't Cycle.

Cairo Cycling Geckos

(Le Caire, Egypte)

Dans un pays où les femmes roulant à vélo sont encore très mal perçues par une large partie de la population égyptienne ; et où certaines croyances ont encore la vie dure (les femmes pourraient perdre leur virginité en montant sur une selle par exemple), les Cairo Cycling Geckos détonnent.

Créé en 2016, ce collectif se donne ainsi la lourde tâche de changer le regard de la société égyptienne sur l'usage du vélo pour toutes et tous².

« À force de nous voir pédaler librement dans les rues du Caire, les hommes vont s'y habituer et trouver ça normal » espère Nouran Salah, cofondatrice de l'organisation.

Cairo Cycling Geckos souhaite mettre en exergue le vélo comme un outil d'autonomisation des femmes dans l'espace, mais aussi de lutte contre l'exclusion sociale. Guidon en main, des femmes parcourent la ville pour livrer nourriture et jouets dans les zones les plus défavorisées de la capitale égyptienne³.



2 https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/egypte/video-l-egyptienne-nouran-salah-veut-offrir-aux-femmes-la-liberte-de-pedaler_3169737.html

3 <https://www.weelz.fr/fr/cairo-cycling-geckos-pour-la-liberte-de-pedaler-des-femmes-en-egypte/>

Un avenir plus égalitaire, grâce au vélo ?

Les initiatives, collectives et rassemblements cycloféministes ne manquent pas à travers le monde mais aussi chez nous. Encore balbutiant dans les années 2 000, les groupes se multiplient depuis quelques années, en même temps que la croissance folle de l'usage du vélo, mais aussi de la mobilisation d'une nouvelle génération féministe.

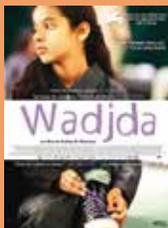
Surtout, ces collectives se rencontrent, se nourrissent et s'inspirent pour réfléchir à leurs manières de lutter contre le patriarcat et à la place du vélo et dans l'espace public.

Dans sa volonté de permettre à toutes et tous de circuler à vélo dans un monde socialement plus juste, le GRACQ soutient ces initiatives, en premier lieu desquelles les Déchainé-es à Bruxelles et la Piraterie à

Liège. Le chemin est encore long, mais les collectives se renforcent mutuellement et le vélo montre toute sa force comme l'un des outils d'émancipation des femmes mais aussi comme sujet au centre des luttes de ces collectives. Si nos sociétés ont créé autour de la voiture une image de virilité, de puissance et de domination sur la route, le vélo doit porter fièrement les couleurs de l'égalité, de la douceur et du respect. ●

A. DUFEIL & A. HAGENMULLER

POUR ALLER PLUS LOIN : CINQ FILMS INSPIRANTS À VOIR OU À REVOIR.



Wadjda (98 minutes – 2012) – Haifaa Al-Mansour

Wadjda est une jeune fille saoudienne de douze ans. Elle vient d'un milieu conservateur.

Un jour, sa vie change alors qu'elle aperçoit une bicyclette. Malgré l'interdiction faite aux femmes de faire du vélo, elle s'inscrit au concours de récitation coraniques de son école dans l'espoir de gagner le premier prix, et d'avoir ainsi l'argent nécessaire pour s'acheter le vélo et faire la course avec son ami Abdallah.



Les Echappées (70 minutes, 2021)

– Louise Roussel et Océane le Pape
Réalisé lors de leur voyage de

quelques mois en France en 2021 à la rencontre de femmes engagées sur le vélo, sportives, mécaniciennes ou voyageuses, de 30 à 80 ans.

Elles sont aventurières ou promeneuses en famille, championnes de haut niveau ou simples « vélotapeuses », citadines ou provinciales, actives ou retraitées, insérées ou précaires. Elles vont seules ou en groupe, mais toutes à vélo. Elles revendiquent, chacune à leur façon, le bonheur et la puissance que pédaler leur procure.

Women Don't Cycle (70 minutes – 2022) – Manon Brulard

De Bruxelles à Tokyo, ces rencontres et témoignages recueillis par Manon Brulard, partie de Bruxelles à Tokyo à vélo prouvent que oui, le vélo est aussi une affaire de femmes.



Le film explore une question essentielle : que signifie être une femme faisant du vélo dans différents pays du monde ?

Toutes aux frontières (20 minutes - 2021) – Collective Toutes aux frontières

Tourné en 2021 lors du rassemblement en mixité choisie de cyclistes venues de la France entière en Nice pour une Europe sans murailles. Une semaine à vivre ensemble, à partager leurs expériences et le sentiment de force et de liberté que leur procure le

vélo, le transformant en un outil de lutte, pour défendre une cause commune : la liberté de circuler pour les autres, la liberté de rouler à vélo pour elles.



Ovarian Psychos

(72 minutes - 2016) – Joanna Sokolowski, Kate Trumbull-LaValle

Une nuit par mois, une étonnante brigade de féministes latinas, les «Ovarian Psychos», sillonne à vélo les rues des quartiers de l'Eastside de Los Angeles. Les Ovas, comme elles s'appellent entre elles, combattent le racisme, les violences dans leurs quartiers et prennent part aux luttes auxquelles sont confrontées les communautés précaires.

Les Ovas, comme elles s'appellent entre elles, combattent le racisme, les violences dans leurs quartiers et prennent part aux luttes auxquelles sont confrontées les communautés précaires.



Matériel

Sugg : un nouveau vélo belge

Nouvelle venue dans le monde florissant du vélo, Sugg est une marque de vélo belge qui est entrée en piste en novembre 2022. De ses at-



liers sortent un modèle unique, le Compacto, assemblé à Bruxelles avec des pièces souvent européennes.

Le Sugg Compacto est un vélo musculaire et compact qui séduira les personnes disposant de peu de place de rangement. Petites roues, guidon pliant, et selle coulissante : une fois à l'arrêt, il occupe un espace mini. Il rentre d'ailleurs dans le coffre d'une voiture, pour celles et ceux qui pratiquent la multimodalité.

Si la marque avait envisagé la production d'autres modèles (plus sportifs ou plus traditionnels), ceux-ci resteraient à l'état de prototypes, l'entreprise préférant se focaliser sur un modèle unique et spécifique qui saura trouver son public. « *Le Compacto*

reprendait les qualités des autres modèles sans les inconvénients » précise son créateur, Frederic Mertens. « *Nous avons beaucoup travaillé sur la géométrie du vélo et sur le choix de matériaux robustes. Avec son cadre trapu en acier, il a une très bonne stabilité et offre un vrai confort, même dans les côtes, pour un poids de 12 kg. C'est un vélo fait pour durer* ».

Racé, solide et compact, le Sugg se fait remarquer ; aussi sur le plan éthique puisque derrière son prix se cache aussi des choix de société : l'assemblage en Belgique et la production de pièces auprès de fabricants européens augmentent les coûts de production, impliquant de réduire la marge bénéficiaire pour la marque pour rester attractif.

<https://sugg.be>

GoFluo : chics et visibles

Equiper son vélo de catadioptres, se munir de phares lorsque la nuit tombe, cela fait partie de l'équipement obligatoire de tout cycliste. Cela permet de voir, mais surtout d'être vu par les autres usagers. Privilégier les vêtements clairs, enfilez une veste fluo ou une chasuble, cela reste une question de choix personnel.

GoFluo est une entreprise belge spécialisée dans la création de vêtements réfléchissants proposant des chasubles, des vestes et des accessoires originaux et tendance. Sa fondatrice, Julie Vets, styliste et maman de trois enfants voulait combiner sécurité avec créativité. Des gilets sans velcro, pour ne pas abîmer les vêtements, des associations de couleurs, et même de paillettes pour séduire les plus petits, mais aussi des capuches et des poches latérales pour un usage quotidien. La marque propose aussi des sacoches pour vélo, chic et pratiques (le modèle Houston comprend un sac isotherme amovible).



Si l'entreprise vante son approche la plus écologique possible, elle n'a malheureusement pas trouvé le moyen de produire en Europe, la majorité des tissus nécessaires à la fabrication des sacs et vêtements devant être importés de Chine. GoFluo a donc misé sur une production chinoise dans une usine ayant signé le « dutch sustainable garments and textile agreement »¹, un accord hollandais sur les

vêtements et textiles durables.

<https://gofluo.com>

¹ Cet accord sur l'habillement et le textile durables aux Pays-Bas fait partie des trois initiatives nationales en Europe qui pourraient permettre d'avancer vers une plus grande régulation du secteur textile (avec le partenariat allemand pour des textiles durables et la loi sur le devoir de vigilance en France) selon l'ONG Oxfam Magasins du Monde (source : <https://oxfammagasinsdu-monde.be/le-textile-socialement-responsable-quoi-de-neuf/>)

Pêle-Mêle À vélo au Danemark

TÉMOIGNAGE

Une réunion professionnelle m'a emmené au Danemark et j'ai poursuivi mon voyage vers le Nord en train. Super ces trains, modernes, propres, fréquents, accessibles comme des métros, pas chers et à l'heure. Ça me change de chez nous. À Copenhague et dans toutes les villes que j'ai pu visiter, le vélo est roi. Il y en a partout. Vieux, jeunes, travailleurs, parents et enfants, tout le monde se déplace à vélo ou en Christiania, ce vélo panier à trois roues. On apprend vite à s'immerger dans une file de dizaines de vélos et à lever la main pour signaler qu'on va s'arrêter.



À Copenhague, j'ai utilisé les vélos électriques Bolt, fiables mais chérot. À Aarhus, ville qui s'orne d'une superbe statue en bronze d'un homme et de son vélo, la firme Donkey Republic a un système de location de vélos non électriques très bien organisé. À Skagen, la pointe nord du Danemark, là où la mer se confond avec le ciel, j'ai loué pour trois jours un vélo électrique dernier cri, vite remplacé le troisième jour parce que ma batterie était presque vide. Ici il y a des pistes cyclables protégées en ville et le long des routes et des parkings vélo partout, capables parfois d'absorber des centaines de vélos. À la gare de Skagen il y a même des abris vélos fermés individuels. Au supermarché

local, il y a un système de gonflage pour vélo gratuit sur le parking.

Cerise sur le gâteau, le transport de vélo est gratuit dans les trains. L'accès en est aisé. Bref tout est fait pour et avec le vélo, très respecté par les automobilistes, puisque tout le monde en fait. Et corollaire, je n'ai vu aucun embouteillage monstre à Copenhague ni Aarhus. Surtout, à aucun moment je ne me suis senti en danger, comme je le ressens quand je pars faire ma consultation à Charleroi.

Merci Danemark.

M. JAMOULLE,

VOYAGEUR IMPÉNITENT DE 75 ANS

EN BREF

- À Bruxelles, le pont Suzan Daniel a été inauguré le 5 octobre 2022. Il permet de connecter Tours et Taxis à la gare du Nord, et n'est accessible qu'aux transports en commun, vélos et piétons. Son nom a été choisi par les Bruxellois lors d'un processus participatif. Suzan Daniel était une militante belge LGBT.

- Le permis de conduire belge pourrait devenir un permis « à points ». Effectif dans la majorité des pays européens, le permis à points permet de mieux prévenir les problèmes de récurrence des comportements dangereux sur nos routes. En Belgique, pour la plupart des infractions, il suffit de payer pour continuer à rouler.

Article complet :

www.gracq.org/permis-a-points



© MARC JAMOULLE

Nous savions. Nous savons. Ils sauront.

En 1822, l'égyptologue Jean-François Champollion déclare « tenir son affaire » : il est parvenu à percer le mystère de l'écriture hiéroglyphe grâce à la pierre de Rosette, portant trois versions d'un même texte (hiéroglyphes, égyptien démotique et alphabet grec).

En 2022, un collectif citoyen nommé *Pakman* décide de créer une nouvelle pierre symbolique : la « pierre de Rosette du Climat ». Dans celle-ci est gravé en quatre langues un hommage aux auteurs du rapport Meadows de 1972 : « les limites de la croissance ». D'autres mots lourds de sens gravés dans la pierre, rappellent aussi les cinquante dernières années d'inaction climatique : « *Nous savions. Nous savons. Ils sauront* ». La pierre est acheminée en tracteur entouré d'un cortège de vélos pour être érigée sur la place Schuman, durant la COP27.



© PAKMAN



Première rencontre intergalactique cycloféministe



© ODILE BREC

Dans la chaleur d'un jeudi d'été, quelque part le long de la diagonale du vide au centre de la France, une petite route départementale voit défiler heure après heure des cyclovoyageuses en direction du Moulin Bleu.

Le Moulin Bleu, c'est le rêve concrétisé d'un groupe de 16 militant-es écolos de la région parisienne, lassé-es de la grande ville et convaincu-es que la transition passe par un retour à la terre et une autre vision du vivre ensemble. Ils et elles ont donc investi cet endroit magique quelque part entre Orléans

et Tours, le long d'une rivière. Outre le concept d'habitat groupé et le projet de permaculture, le Moulin Bleu accueille depuis deux ans des rencontres de groupes militants en tout genre. Durant quatre jours, en juillet 2022, c'est au total près de 120 personnes qui vont s'y retrouver pour participer aux premières Rencontres Cycloféministes Intergalactiques.

L'idée ? Permettre à des personnes venues des quatre coins de la France (et de Belgique) d'échanger vécu, expériences, pratiques et savoirs, le tout en auto-gestion (c'est-à-dire que tout, de la préparation des repas à l'organisation des ateliers, en passant par la soirée de clôture ou l'entretien des toilettes sèches, est organisé par les participant-es aux rencontres). L'envie ? Se connaître, se retrouver pour certain-es, créer du lien, du réseau, du partage entre cycloféministes, qui pour la plupart sont bénévoles dans des ateliers participatifs de mécanique vélo.

La démarche de la mixité choisie permet de ne pas devoir négocier les espaces, prises de parole ou crédibilité alors que, d'après de nombreux témoignages sur place, le sexisme reste encore bien présent dans les ateliers vélos mixtes.

Une délégation belge d'une dizaine de personnes est venue prendre part à ces rencontres et aux nombreux ateliers proposés : de la mécanique bien sûr, mais aussi de la soudure, des sorties vélos dans la campagne avoisinante, ou encore des ateliers de construction de récit collectif ou de questionnement des pratiques militantes. Sans oublier bien sûr des moments de détente : lecture à l'ombre d'un chêne pluricentenaire, baignades dans la rivière, fabrication de pain, chorale féministe...

Beaucoup parmi les personnes présentes sont aussi adeptes du voyage à vélo, et les récits de galères, rencontres et solidarité rebondissent d'un groupe à l'autre pendant les heures de table. Le repas fini, c'est dans un silence quasi religieux qu'on se rassemble pour écouter la criée, moment de lecture à voix haute de petits mots glissés dans une boîte par qui veut, pour parler d'un souci technique, solliciter de l'aide, ou simplement manifester sa joie d'être là. L'ambiance fut joyeuse, bienveillante et enthousiaste. De nombreux liens furent créés, et au fil des voyages à vélo du reste de l'été, des retrouvailles se sont déjà opérées. On murmure même qu'une seconde édition pourrait voir le jour l'année prochaine...

A. DUFEIL

Relecture et étiquetage du GRACQ Mag : on recherche !

- Vous avez l'œil pour les coquilles, vous aimez la belle syntaxe, vous tiquez sur les fautes de français ? Ces compétences sont activement recherchées par notre secrétariat de rédaction. N'hésitez pas à nous contacter pour faire partie des relecteurs-trices de ce magazine, à qui nous envoyons le contenu du mag une fois par trimestre, quelques jours avant l'envoi vers le graphiste (parfois en urgence ;).

- Vous habitez Bruxelles, vous pouvez vous rendre disponible une matinée par trimestre de façon flexible ? Venez compléter notre équipe d'étiqueteurs-euses. Le concept est simple : les magazines sont imprimés, il n'y a plus qu'à y coller les étiquettes pour que ceux-ci puissent arriver à destination. Tout ça en papotant vélo (mais pas que) avec le reste de l'équipe.

Tout engagement, même ponctuel ou limité dans le temps est le bienvenu !

Contact et questions : mag@gracq.org

Économies d'énergie





AGENDA

EN 2023, FORMEZ-VOUS AVEC LE GRACQ

Apprendre à rouler dans le trafic en toute confiance, apprendre à lire des plans d'aménagements urbains, participer à un labo d'idées... Les formations du GRACQ sont ouvertes à tous à petit prix, et gratuites pour les membres cotisants. Elles se déroulent à Bruxelles et en Wallonie, consultez l'agenda du GRACQ et inscrivez-vous !

www.gracq.org/formations-GRACQ



MARS

BRUXELLES – 18/03

En Roue Libre – Le festival du voyage à vélo

Films, stands d'info, ateliers, témoignages... Cultivez votre envie de voyage à vélo en participant au désormais légendaire festival de voyage à vélo organisé par le GRACQ Watermael-Boitsfort. Armez-vous de bons conseils et petites astuces pour préparer votre prochain périple à vélo. Mieux : rejoignez l'équipe de bénévoles qui se démène chaque année pour porter ce beau festival !

info@enroulelibre.be

BRUXELLES – 26/04

AG du GRACQ

Ne manquez pas la prochaine Assemblée Générale de votre association ! Elle aura lieu le dimanche 26 mars en matinée, de quoi profiter du Salon Bike Brussels en deuxième partie de journée.

www.gracq.org/agenda

BRUXELLES – 24-25-26/03

Salon Bike Brussels

À la recherche d'un nouveau vélo, d'un conseil technique, d'une petite réparation ou plus simplement d'un moment rassembleur entre passionnés de bicyclette ? Le Salon Bike Brussels vous accueille à la Gare Maritime de Molenbeek pour une nouvelle édition. Retrouvez-y aussi les associations bruxelloises actives dans le domaine du vélo au village des associations. Le GRACQ y sera présent !

Pour participer au Salon gratuitement, mentionnez le code promo du GRACQ lors de votre inscription en ligne : BBGR23.

www.bikebrussels.be



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

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

Le GRACQ près de chez vous

Secrétariat général

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

Secrétariat wallon Mundo-n

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

Secrétariat Liège

Rue des Bayards, 67
4000 Liège
T 0477 03 59 62
alexandre.hagenmuller
@gracq.org
www.gracq.org

Groupes locaux

Retrouvez tous nos
groupes locaux sur
www.gracq.org/groupes



www.facebook.com/gracq
Twitter : @gracq
Instagram : GRACQ_
LeVeloCestMaintenant

Vous ne souhaitez plus
recevoir le GRACQ Mag
en version papier ? Faites-
le nous savoir et recevez
les prochains numéros de
votre magazine préféré
par mail en version
numérique

info@gracq.org

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ FAITES UN DON !



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

Fiscalement déductible à partir de 40 €



S'INVESTIR D'AVANTAGE ?

Le GRACQ, ce sont des centaines de bénévoles qui s'investissent pour rendre la pratique du vélo plus sûre et plus confortable dans plus de 120 communes, dont peut-être la vôtre ?

Rejoignez-les pour participer vous aussi à ce changement. Retrouvez toutes les communes où le GRACQ est présent sur www.gracq.org/groupes. Toutes les adresses de contact sont sous la forme : commune@gracq.org (exemple : marche-en-famenne@gracq.org).

N'hésitez plus !