

GRACQ *mag*

LE VÉLO EN CHIFFRES
**Des tops et
des flops**
pp 6-7

LIVREURS
**Cyclistes comme
les autres**
p.10

À VÉLO DANS LE TRAFIC
**25 ans
et plus !**
pp 12-13

PP.14-17

DOSSIER

**Énergies et
dépendances**

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

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

Philippe Degand

Philippe Lederer

Léon Poncin

Muriel Vercheval

Geneviève Mariscal

Véronique Lambert

NOS SOUTIENS



Wallonie



RÉGION DE
BRUXELLES-
CAPITALE



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

Un futur plus désirable



Chères et chers Gracquistes,

Voilà déjà deux mois qu'Aurélien m'a passé le guidon. Je tiens vivement à la remercier dans ces quelques lignes pour le temps qu'elle a consacré, d'une part, au déploiement du GRACQ et, d'autre part, à me transmettre les clés d'un bon fonctionnement de l'association ! Un temps précieux qui me permet d'aborder la fonction sereinement. Quelques tableaux excellents, rencontres de partenaires et verres en équipe plus tard, me voici en selle pour relever les défis du GRACQ dans les années à venir en compagnie d'une équipe capable de franchir les cols les plus exigeants.

Ces défis, je ne les relèverai pas seule et c'est là tout l'intérêt du travail dans le milieu associatif. Car s'il est vrai que l'actualité mondiale nous malmène, quoi de plus beau que de se mettre en lien et d'agir ensemble pour une cause commune ? Aller à la rencontre de nos voisins, des besoins des citoyens, se mettre en mouvement lentement mais sûrement, s'engager un peu, beaucoup, passionnément : tout est possible au GRACQ, et cela fait la force de notre mouvement cycliste !

En œuvrant quotidiennement en faveur de la mobilité cycliste, nous soutenons une vision plus globale de la société : une société plus égalitaire et socialement plus juste, plus respectueuse de l'environnement et de ses habitants, et où les intérêts collectifs sont remis au centre des préoccupations. Soutenir nos missions, pédaler pour le secteur associatif, c'est agir ensemble pour un futur plus désirable.

Dans ce numéro, nous aborderons justement la question des défis énergétiques liés à la production des vélos (et des autres moyens de transports) : une manière d'alimenter nos réflexions sur le volet environnemental de nos déplacements.

Bon voyage à travers ces quelques pages !

LAURENCE LEWALLE

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.



Je m'appelle Renaud et je rejoins l'équipe en tant que chargé de mobilisation à Bruxelles. Je serai là pour accompagner et soutenir les groupes locaux bruxellois, et venir ajouter mon énergie à toutes ces énergies bénévoles déjà à l'œuvre presque partout dans la ville !

Le GRACQ se dote d'un nouveau chargé de mobilisation

Ce que j'aime avec le vélo, c'est qu'en plus d'être un bel objet et une invention géniale c'est aussi un moyen de déplacement ultra efficace, un vecteur d'autonomie, un outil convivial par les rencontres et les apprentissages qu'il amène, et une autre façon de percevoir son environnement. C'est pour cela que je pense que le vélo constitue un puissant levier de transformation de nos sociétés. Pour moi, rendre Bruxelles cyclable c'est aussi militer pour un espace public plus agréable, inclusif et accessible pour toutes et tous, même celles et ceux qu'on n'entend pas !

À part ça, je suis historien et j'ai travaillé auparavant comme formateur en ISP (insertion socio-professionnelle) à Laeken et Molenbeek. Dans la vie, j'aime faire des itinéraires vélo, réparer mes vélos et ceux des autres, suivre les courses cyclistes, grimper des cols de montagne...

Au plaisir de vous croiser au détour d'une côte bruxelloise (à défaut de montagne) !

R. STANER

8 mars : Une journée internationale des droits des femmes

Elle est maintenant connue de toutes et tous, ou presque. La journée internationale des droits des femmes a lieu chaque 8 mars : une occasion pour beaucoup de porter un message en faveur d'une égalité femme-homme encore trop peu présente dans nos sociétés. Si certains de ces messages visent juste, ils suscitent toutefois une observation plus générale : la question des droits des femmes devrait se poser chaque jour de l'année.

En ce qui concerne le monde du vélo, la citation de Susan B Anthony, selon qui le vélo a fait *"plus pour l'émancipation des femmes que n'importe quelle autre chose au monde"*, n'occulte effectivement pas le fait qu'aujourd'hui encore, sa pratique reste toujours majoritairement masculine (60 % d'hommes pour 40 % de femmes à Bruxelles²). Comment faire pour corriger cette tendance ? *On considère que la proportion de femmes à vélo est un bon indicateur de la cyclabilité d'une ville* rappelle Florine Cuignet, chargée de politique bruxelloise au GRACQ. *"Elles perçoivent généralement le risque de façon plus accrue que les hommes. Améliorer la qualité*



des infrastructures et, de manière plus générale, la sécurité des cyclistes permettrait donc d'offrir une mobilité plus égalitaire 365 jours par an".

D'autres réflexions sur la question du genre agitent encore notre association. Nos pistes de solution vous parviennent via nos formations et ateliers ("Formation en mécanique vélo destinée aux femmes" donnée par le GRACQ Nivelles ; atelier "Vers plus d'inclusivité au GRACQ" donné par Anoushka Dufeil), dans nos dossiers thématiques ("Cycloféminisme : destina-

tion égalité" (Mag 47), "Duaa Qishta, le vélo bleu du féminisme" (Mag 42), "Liberté, égalité, vélocité" (Mag 28)). Cette question essentielle d'égalité est par ailleurs considérée dans chacun des projets menés par le GRACQ.

A. DUFEIL & G. DE MEYERE

1 Citation de Susan B Anthony, militante Américaine des droits civiques

2 Selon l'observatoire du vélo 2022, mené par Pro Velo

L'Europe va se doter d'une **stratégie vélo**



Cela faisait des années que les associations cyclistes (dont le GRACQ) demandaient à la Commission européenne de mettre en place une stratégie vélo supranationale.

En février dernier, sous l'impulsion de la Belgique, quatorze états membres rejoignaient cette demande en signant une déclaration européenne en faveur du vélo. Le Parlement européen avait rapidement embrayé, en votant cette résolution à destination de la Commission et des États membres.

Via cette résolution, le Parlement souhaitait une stratégie qui prenne vraiment le vélo en compte dans tous les outils de gouvernance européens : réseaux de transports internationaux, directives et règlements, plans de relance et aides éco-

nomiques et sociales, etc. Ce faisant, il s'adressait aussi aux états membres pour que ceux-ci activent leurs compétences propres afin de garantir plus de sécurité à vélo. Pour ne pas partir d'une feuille blanche, la Fédération européenne des cyclistes (ECF) tenait quant à elle à disposition de la Commission un premier texte de stratégie vélo européenne ambitieuse.

Toute cette pression aura finalement porté ses fruits, puisque la Commission européenne vient d'annoncer ce 9 mars un plan vélo européen ambitieux d'ici l'été 2023. Une nouvelle dont le GRACQ se félicite et se réjouit.

•
L. GOFFINET

Mybike : enfin un registre national pour lutter contre le vol de vélo

Demanda depuis longtemps par le GRACQ et le Fietsersbond, le développement d'un registre national des vélos a été entériné fin janvier par un accord de coopération entre l'état fédéral et les trois régions du pays.

Concrètement, le registre national étend et améliore le système mis en place par Bruxelles (qui compte plus de 37 000 vélos enregistrés). Après inscription via une plateforme régionale, un autocollant avec un numéro unique est envoyé gratuitement au propriétaire du vélo. Collé sur le cadre, celui-ci reprend un numéro unique et un QR code qui renseignera le potentiel acheteur si le vélo est volé ou non. Une colle spéciale devrait compliquer la tâche des voleurs qui souhaiteraient le faire dis-

paraître. Il sera alors possible au témoin de transmettre la localisation du vélo volé. En cas de revente de son vélo, il suffira de transférer le numéro national du vélo au nouvel acquéreur, via le registre en ligne. Les forces de police auront un accès complet au registre des vélos, et pourront identifier leurs propriétaires.

Maintenant qu'il existe un accord politique entre les différentes régions et ministères concernés (après deux ans de négociations), le GRACQ souhaite un déploiement rapide de cet outil. Il appartient aussi aux régions de développer de leur côté un portail convivial pour leur public. Le GRACQ espère que tout ceci sera effectif d'ici la fin 2023.



Le GRACQ salue donc ce premier pas dans la lutte contre le vol de vélos, mais continue à plaider inlassablement pour développer les autres mesures nécessaires (stationnement sécurisé et une action plus énergique de la police et de la justice) afin de faire du vol massif de vélos un chapitre du passé de la mobilité durable.

•
L. GOFFINET



Le secteur privé entièrement couvert par l'indemnité vélo

L'ensemble des salariés du privé auront bientôt accès à une indemnité pour leurs déplacements domicile/travail à vélo. Toutefois, le montant maximal de ce défraiement variera encore d'un secteur à l'autre. De même que les conditions pratiques pour l'obtenir, comme une fréquence minimale de déplacements à vélo par mois. Du côté du secteur public, cette obligation n'est pas généralisée. On n'en est donc pas encore à une indemnité universelle et uniforme pour tous en Belgique.

Jusqu'à présent, seuls 86 % des salariés du secteur privé étaient couverts par une convention collective de travail (CCT) prévoyant explicitement une indemnité vélo domicile/travail. Le Conseil National du Travail vient de s'accorder cette semaine sur une CCT supplétive, concernant les secteurs et entreprises où aucune CCT n'a encore été conclue, qui prévoit le paiement obligatoire de cette indemnité.

Les 600 000 salariés concernés pourront ainsi demander 0,27 € pour chaque kilomètre parcouru à vélo, avec un plafond (non obligatoire) de 40 km par jour de travail. Leur employeur ne pourra plus refuser cette indemnité kilométrique, et reste bien entendu libre d'aller plus loin que le plafond, voire d'ajouter l'indemnité automatiquement sur la fiche de paie.

Cette CCT supplétive entrera en vigueur après l'adoption de mesures de compensation (crédit d'impôt) promises par le gouvernement aux entreprises concernées, au plus tard le 1er mai 2023. Les CCT déjà conclues dans les autres secteurs continuent par contre de s'appliquer inchangées, même si le montant de l'indemnité vélo y est inférieur à 0,27 €/km... Une avancée importante mais incomplète.

Si nous saluons bien entendu ce progrès, nous regrettons toutefois qu'on n'en ait pas profité pour rendre l'indemnité vélo obligatoire dans toutes les CCT avec le montant maximal de 0,27 €/km exonéré



d'impôts. Nous déplorons également que les modalités pratiques restent laissées au bon vouloir des entreprises. Dans certains cas, celles-ci imposent en effet des conditions supplémentaires (minimum de trajets prestés à vélo, formulaire à remplir chaque mois...) qui découragent les salariés cyclistes de demander leur dû.

Par ailleurs, le secteur public n'est pas concerné par cette avancée acquise pour le privé. Certains acteurs publics ne prévoient toujours aucune indemnité vélo, tandis qu'au TEC ou pour les enseignants francophones, on applique toujours un barème datant de 2003 (0,15 €/km).

Le GRACQ se réjouit de ce pas supplémentaire effectué en faveur de l'indemnité vélo généralisée pour les travailleurs, qui constitue pour notre association l'une des cinq grandes priorités pour la législature 2019-2024. Le GRACQ regrette cependant que l'indemnité vélo ne soit toujours pas uniforme et automatique pour tous, à l'image du remboursement des transports en commun. Les inégalités entre modes de transport, mais aussi entre secteurs d'emploi, voire parfois même au sein des entreprises d'un même secteur, subsistent donc.

D'un autre côté, notre association déplore aussi que l'indemnité vélo doive être compensée par l'État à certains employeurs, alors qu'elle est déjà exonérée d'impôts,

et que l'enveloppe prévue pour le faire soit celle qui aurait pu être utilisée pour une réduction à 6 % de la TVA sur les vélos (80 millions € dont toute la population aurait pu profiter).

L. GOFFINET



Le vélo en chiffres : des tops et des flops...

Observatoire du vélo, baromètre de la sécurité routière, enquête déplacements “ domicile-travail ”... Les chiffres se succèdent et ne se ressemblent pas nécessairement. Que retenir de toutes ces données ? Nous vous proposons une petite synthèse.

Le vélo séduit de plus en plus de travailleurs, et c'est plutôt une bonne nouvelle ! Selon l'enquête de déplacements “ domicile-travail ”¹ menée auprès de 1,6 millions de travailleurs en Belgique, ils sont 14 % à pédaler sur le chemin du travail. On relève sans surprise des résultats contrastés entre régions : la Flandre fait la course en tête avec 20,8 % de travailleurs à se déplacer régulièrement à vélo, suivie par Bruxelles (7,2 %) qui enregistre la croissance la plus forte, la Wallonie fermant la marche (2,4 %).

Ce report modal en faveur du vélo se fait hélas au détriment des transports en commun, et très peu de la voiture... dont l'utilisation s'est même accrue en Wallonie. Le télétravail, dopé par la crise COVID, ne peut à lui seul faire des miracles : le nombre de déplacements évités multiplié par six en quatre ans compense à peine l'augmentation du nombre de travailleurs depuis 2005.

Le vélo, trop risqué ?

Sans grande surprise, la dangerosité des routes constitue un frein majeur à l'utilisation du vélo sur le chemin du travail, particulièrement au sud du pays. Le GRACQ regrette la “ culture de la vitesse ” dont souffre toujours la Wallonie : hors agglomération, le cycliste circule majoritairement sur des voiries à 90 km/h sans infrastructures sécurisées et le 30 km/h reste une exception en agglomération. Des vitesses élevées qui, en cas d'accident, ne laissent que peu de chance aux cyclistes (et aux piétons).

Les chiffres du baromètre de la sécurité routière² n'ont d'ailleurs pas de quoi rassurer : “ *Un piéton ou un cycliste tué tous les deux jours en 2022* ”, “ *1 tué sur 3 est un piéton ou un cycliste* ”, “ *Tous les indicateurs à la hausse au niveau national* ”...

C'est une réalité : le nombre de tués sur la route en 2022 est en hausse à Bruxelles (+15 tués, soit 21 tués) comme en Wallonie (+42 tués, soit 229 tués), mais en légère baisse en Flandre (-20 tués, soit 271 tués). La comparaison avec la seule année 2021 s'avère pourtant quelque peu hasardeuse : 2021, encore marquée la crise COVID, s'était révélée assez favorable en Wallonie et à Bruxelles, ces deux régions enregistrant la plus faible mortalité sur leurs routes de toute la décennie... à l'inverse de la Flandre.

¹ Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022, SPF Mobilité et Transports, février 2023.

² Baromètre de la sécurité routière – année 2022, VIAS institute, février 2023.

Problèmes rencontrés	Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Les distances domicile-travail sont trop grandes	2,5	2,2	2,8	2,4
Circuler à vélo vers et depuis l'unité d'établissement est dangereux	2,5	2,0	3,2	2,4
Les infrastructures cyclables sont inadéquates	2,1	1,6	3,1	2,0
Il n'y a pas assez d'infrastructures cyclables	1,8	1,2	3,0	1,7
Il n'y a pas assez d'emplacements sécurisés pour stationner les vélos	0,9	1,0	1,6	1,1
Le relief est trop important	1,6	0,5	2,2	1,1
Il n'y a pas de douches	0,7	0,8	1,3	0,9
Il n'y a pas de vestiaires	0,6	0,6	1,1	0,7

TABLEAU 13 : PROBLÈMES LIÉS À L'UTILISATION DU VÉLO. LES SCORES VONT DE 0 = PAS DU TOUT UN PROBLÈME À 5 = PROBLÈME TRÈS IMPORTANT



Il n'en reste pas moins que 95 cyclistes ont trouvé la mort sur les routes belges en 2022, dont 18 en Wallonie (qui atteint presque le triste record de 2019 - 21 décès sur place), et 4 en région bruxelloise (à l'exception de 2011, le nombre de tués à vélo à Bruxelles a systématiquement oscillé ces vingt dernières années entre 0 et 2). VIAS relève également une surreprésentation des seniors : près de la moitié des cyclistes décédés (46 %) en Belgique sont âgés d'au moins 65 ans.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste est lui aussi en augmentation : +10,1 % en Wallonie, et + 11,2 % en région bruxelloise. Pour la région bruxelloise, le tableau est cependant moins sombre qu'il n'y paraît à première vue : les cyclistes sont la catégorie d'utilisateurs qui connaît la progression la plus faible d'accidents par rapport à 2021, alors que sur la même période, la pratique du vélo a connu une croissance sans précédent... + 43,7 % de cyclistes à l'heure de pointe du matin, selon l'Observatoire du vélo³.

La courbe de croissance du vélo en région bruxelloise grimpe donc bien plus vite que celle des accidents : le risque d'accident à vélo diminue donc (même si l'on sait que les accidents sans gravité souffrent d'un sous-enregistrement).

3 " Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale. Comptages et analyse des données. Rapport 2022 ", Pro Velo, février 2023.

Les tendances " vélo " 2022 à Bruxelles

Parmi les nombreuses données collectées par l'Observatoire, nous nous arrêtons sur quelques tendances.

- La pratique du vélo reste encore largement masculine : 60 % d'hommes contre 40 % de femmes.
- Le port du casque progresse encore : 65 % des cyclistes en sont équipés. Les femmes le portent davantage que les hommes, les utilisateurs de vélos électriques davantage que les utilisateurs de vélos classiques. Bien qu'obligatoire pour les conducteurs de *speed pedelecs*, ils ne sont " que " 85 % à en être équipés.
- Le vélo électrique poursuit son ascension : il représente 36 % des vélos observés à l'heure de pointe (30 % en 2021). Les *speed pedelecs*, bien que toujours marginaux, se font également plus présents (5 %).
- 7 % des vélos sont des vélos-cargos (6 % de vélos " familiaux " et 1 % de vélos destinés à la cyclo-logistique).

Petite nouveauté : l'Observatoire réalise désormais une enquête continue, en interrogeant un échantillon de cyclistes sur différentes thématiques. On dispose ainsi d'informations concernant le profil des 446 cyclistes qui se sont prêtés à l'exercice, ainsi que leur degré de satisfaction vis-à-vis des infrastructures, du stationnement vélo ou encore leur ressenti en termes de sécurité.

Si 38 % s'estiment en sécurité, il est quand même interpellant de souligner que 39 % de ces cyclistes ne se sentent pas (du tout) en sécurité lors de leurs déplacements. Un tiers des répondants déclarent avoir eu un accident à vélo lors des deux dernières années : avec l'implication d'un automobiliste dans 48 % des cas, et seul dans 42 %

des cas. L'enquête s'est aussi intéressée aux causes de ces chutes isolées : ce sont les rails de tram qui constituent le facteur majeur de chute (34 %) suivis de près par le revêtement glissant (30 %), et enfin ex aequo l'inattention du cycliste et le mauvais aménagement de la voirie (18 %).

Toutes ces données viennent alimenter utilement la politique cycliste en région bruxelloise comme les revendications portées par le GRACQ. En Wallonie malheureusement, de telles données se font attendre, à commencer par celles qui concernent la sécurité des cyclistes : l'analyse de l'accidentologie se situe pourtant depuis 2017 en tête de liste des recommandations des États Généraux de la Sécurité Routière en Wallonie.



Assurances vélo : rencontre avec P&V Assurances

Fin 2022, le GRACQ et le Fietzersbond rencontrent P&V Assurances. Si les associations cyclistes font bouger les lignes sur les problématiques de sécurité et de vol de vélo (lire p. 4), les assureurs suivent également ces thématiques avec intérêt. Nous vous livrons quelques extraits de cette discussion à bâtons rompus.

Patrick Schoofs (P&V Assurances)
Nous constatons comme vous cette augmentation du nombre de cyclistes car le nombre de polices d'assurance vélo que nous souscrivons chaque année augmente. Nous vendions principalement au printemps, maintenant nous vendons toute l'année. La plupart des vélos que nous assurons sont des vélos classiques d'une valeur moyenne de 2 000 à 2 500 euros. De plus, on constate une augmentation des souscriptions d'assurances pour les vélos au-dessus de 5 000 euros. Cela concerne les vélos de course, et de plus en plus les vélos cargo et les longtrails.

Thomas Deweer (Fietzersbond) : Pour le GRACQ et le Fietzersbond, la lutte contre le vol de vélos est une priorité absolue. Pour beaucoup, le vélo est le moyen le plus important de se déplacer, sans lequel

on devient soudainement paralysé. De plus, ceux qui sont victimes d'un vol de vélo sont moins enclins à acheter un nouveau vélo, et encore moins à faire du vélo tous les jours.

Patrick Schoofs : D'un autre côté, l'assurance vélo coûte de plus en plus cher aux assureurs : aujourd'hui neuf millions € par an. C'est pourquoi nous pensons qu'il est si important de travailler main dans la main avec le Fietzersbond et le GRACQ : ils veillent à ce que des mesures concrètes soient prises contre le vol de vélos. Et il en va de même pour la sécurité à vélo, qui est un autre défi. Il y a environ 10 000 accidents chaque année. Un chiffre très élevé, même si, heureusement, ceux-ci ne sont pas toujours graves. Il est également frappant de constater que dans un accident sur dix, le cycliste tombe "seul".

Aurélié Willems (GRACQ) : Ces accidents survenus "seuls" sont souvent dus à de mauvaises infrastructures cyclables et à des situations de circulation peu sûres. C'est pourquoi nous préconisons constamment d'investir dans des solutions de haute qualité adaptées aux différents types de cyclistes. Une séparation claire entre piétons et cyclistes est également importante pour nous, afin d'éviter des conflits inutiles.

Patrick Schoofs : Malgré le travail des associations, les assurances restent nécessaires. Pour une couverture optimale, un cycliste peut s'assurer à trois niveaux : le vélo en lui-même, la responsabilité civile, et les dommages corporels qu'il pourrait subir. **Pour le vélo lui-même**, P&V Assurances propose un package de base qui regroupe une assurance contre le vol, les dommages matériels et l'assistance routière. La protection juridique peut être souscrite en option¹. **La responsabilité civile** relève de la famille et intervient si vous causez des dommages à autrui. Enfin, l'assurance pour **les dommages corporels** intervient lorsque vous chutez en tant que cycliste ou êtes impliqué dans une collision. Elle intervient dans les frais médicaux, même si vous subissez des séquelles permanentes. Chez P&V et certains autres assureurs, cette assurance intervient pour le cycliste lui-même, mais aussi pour les passagers du vélo.

Aurélié Willems : En tant qu'organisations cyclistes, nous devons faire en sorte que vous ayez le moins de dossiers possible. En premier lieu, bien sûr, parce que chaque cycliste doit pouvoir profiter du vélo en toute sécurité. Un effet secondaire agréable est que nous, GRACQ et Fietzersbond, recevons de P&V une contribution financière annuelle pour chaque cycliste assuré qui totalise 12 mois d'affilée sans avoir introduit de dossier de sinistre².

¹ Rappelons que les membres du GRACQ en ordre de cotisation sont déjà couverts par l'assurance en protection juridique D.A.S. Infos : www.gracq.org/assurez-vous

² En effet, P&V reverse au GRACQ et au Fietzersbond une somme calculée sur le nombre de membres affiliés n'ayant pas eu de vol/sinistre. Cet argent est réinvesti dans des projets de campagnes de sensibilisation et dans des actions de lobbying pour demander de meilleures infrastructures cyclables.



BASSE-MEUSE : ViVéWalTour et autres projets

Coordinateur du GRACQ Basse-Meuse depuis vingt ans, Bernard Gabriel est devenu une figure incontournable du vélotourisme de sa région. Il remet le flambeau cette année, et revient sur son investissement.



Quand et pourquoi as-tu commencé à être actif au GRACQ ? Qu'est-ce qui a été l'élément déclencheur ?

Dans les années '90, je me rendais déjà au travail à vélo (trajet Visé-Liège). Quand un membre du GRACQ a accroché une publicité pour l'association sur mon guidon, ce fut tout naturel pour moi de devenir membre.

Quel fut ton premier gros investissement au GRACQ ?

En 2000, la commune de Visé avait décidé de participer à une journée sans voiture. J'ai profité de l'occasion pour organiser un grand ramassage scolaire à vélo avec une dizaine de circuits convergents vers le

5^{ème} circuit " ViVéWalTour " : intéressé-e?

Pour sa cinquième année, le GRACQ Basse-Meuse vous propose de sillonner le Brabant et l'Est de la province de Hainaut : visites notamment à La Hulpe, Villers-la-Ville, Strépy, Waterloo ou encore Enghien.

Du 3 au 7 juillet et du 7 au 11 août 2023, les 20 participants rouleront 300 km en empruntant des RAVeLs et des routes calmes. Ils logeront au Mozaïk à Louvain-la-Neuve et au Relais du Marquis à Ittre. Un véhicule assure l'assistance technique et le transport des bagages.

📍 Inscriptions : basse-meuse@gracq.org



centre-ville. Près de 500 jeunes y avaient participé ! La collaboration des écoles primaires et des quatre grandes écoles secondaires de l'entité avait été excellente.

Trois ans plus tard, tu mettais en place le groupe local GRACQ Basse-Meuse. Comment est-il né ?

De plus en plus actif au sein du GRACQ de Visé, je me rendais bien compte que les projets de mobilité active dans la région concernaient aussi les communes environnantes. Par ailleurs, poussé par le succès des points-nœuds au Limbourg tout proche, j'ai lancé l'idée de points-nœuds dans la région de la Basse-Meuse et du Pays de Herve : un réseau " au pays des vergers ". J'ai toujours voulu encourager le vélotourisme, d'autant plus que dans les années '90, je partais en vacances à vélo avec mes enfants.

Ton investissement au Beau Vélo de RAVeL date de la même époque ?

Effectivement. La formule me plaisait énormément et j'avais déjà participé aux étapes liégeoises dès la création de l'émission fin des années '90. En 2003, j'ai fait venir une étape à Visé et en 2007 j'intégrais l'équipe d'organisation. En 2018, pour les 20 ans du Beau Vélo de RAVeL, j'ai préparé le parcours de " L'échappée belge ", une randonnée d'une semaine à vélo à travers la Wallonie.

C'est là que t'est venue l'idée d'organiser des ViVéWalTours ?

Oui. La préparation de cette semaine m'a fait réaliser combien le réseau RAVeL wallon était vraiment exceptionnel. Pour " L'échappée belge ", nous roulions 80 km par jour, essentiellement sur des RAVeLs, mais nous passions à côté de sites remarquables sans pouvoir les visiter. J'ai voulu proposer une formule d'une semaine à vélo avec moins de kilomètres par jour mais avec la possibilité de visiter les sites par lesquels on passait.

Qu'est-ce que les participants peuvent attendre d'une telle expérience ?

Lors des évaluations, ils nous disent apprécier les découvertes faites dans les régions traversées, mais aussi le côté relationnel au sein du groupe et le fait que nous prenions tout en charge (visites, repas, logement, encadrement...). Ce sont de vraies vacances !

Tu t'investis au GRACQ depuis longtemps mais tu comptes céder la coordination du groupe local. Quels sont tes envies et tes projets pour les années qui viennent ?

Effectivement, je lève le pied pour les contacts avec les responsables politiques de nos différentes communes, l'organisation des balades en Basse-Meuse et la coordination du groupe local. Je resterai cependant actif dans le domaine du vélotourisme et de l'éducation au vélo.

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

Pays de Herve : projet “ Faire sa part ”

L'usage de la L38 (RAVeL et Eurovélo 3) comme voie de déplacement doux connaît un énorme succès. Les usagers de cet itinéraire sont très divers : jeunes, parents, personnes âgées, cavaliers, joggeurs, naturalistes, PMR, cyclistes... Afin d'y assurer une cohabitation respectueuse et courtoise des différentes catégories d'usagers, le GRACQ Locale Pays de Herve a organisé le projet “ Faire sa part ”.

Le projet compte une série de seize panneaux (huit panneaux recto/verso) créés par un artiste-caricaturiste régional (Olivier Pirnay, alias “ Oli ”) sur quatre situations problématiques de vivre-ensemble sur

cette importante voie lente et structurante. Les panneaux ont été placés le long du parcours après consultations des acteurs locaux (SPW, communes, maison du tourisme, GAL Pays de Herve...).

Réalisée notamment grâce à un subside “All for Zero”, l'installation a été inaugurée en présence du GRACQ, des ministres régionaux et du ministre fédéral de la mobilité début février. Le placement a été pris en charge par les quatre communes (Herve, Thimister-Clermont, Aubel et Plombières).

Les dessins ne comportent pas de texte et sont libres de droits d'auteur via une



convention signée entre le GRACQ Pays de Herve et l'artiste. Aujourd'hui, plusieurs communes et groupes locaux du GRACQ ont déjà fait la demande de pouvoir les reproduire sur leur territoire.

•

H. MEYER

Livreurs à vélo : cyclistes comme les autres

Sac à dos carré sur le dos, les livreurs à vélo font maintenant partie intégrante de nos grandes villes. Plébiscités par le public qui y fait de plus en plus appel pour des repas préparés, ces services de livraison soulèvent toutefois de nombreuses questions.

Au premier plan des controverses : le modèle économique sur lequel repose la plupart de ces plateformes : des trois grandes entreprises actives en Belgique dans la livraison de repas, deux sont dans un schéma connu maintenant sous l'appellation d'“uberisation” (Deliveroo et Uber Eats). Payés à la course et non pas à l'heure, et soumis à une concurrence interne forte, les travailleurs sont encouragés à prendre des risques. Il ne faut dès lors pas s'étonner que de nombreux livreurs roulent à travers la ville plus vite et plus lestement que ne le voudrait leur sécurité ou celle des autres usagers.

En tant que représentant des usagers cyclistes, le GRACQ souhaite ne pas oublier

ces travailleurs du quotidien. Il a donc pris contact avec le collectif des coursier.e.s, en participant en novembre dernier à l'inauguration de la “Maison des Livreurs” à Bruxelles, un espace accueillant ces travailleurs solitaires pour un café chaud, des réponses à leurs questions, un soutien dans leurs problèmes (avec les plateformes, avec un tiers, ...), une pause-toilette ou pour socialiser avec des collègues.

Février de cette année, c'est un événement tragique qui a frappé la communauté des livreurs : Sultan Zadrán, père de six enfants est mort des suites d'une collision avec un car alors qu'il livrait un repas. Au-delà des conditions de travail, l'angle mort serait une des causes du drame. Équiper les bus de quatre rétroviseurs à la place de deux pourrait diminuer ce type d'accidents, mais la législation n'impose malheureusement pas encore un tel dispositif. Le GRACQ et le collectif des coursier.e.s ont exprimé leur soutien aux livreurs à vélo en posant un vélo blanc sur les lieux du



© CANVA

drame pour éviter que cet événement tombe dans l'oubli.

Le GRACQ souhaite collaborer avec ces organisations de livreurs pour améliorer la sécurité de ces “ nouveaux ” cyclistes et entendre leur réalité de terrain... Affaire à suivre.

•

C. PETEERS, COORDINATEUR
DU COLLECTIF DES COURSIER.E.S
G. DE MEYERE

1 La troisième, “Takeaway”, ne travaille quant à elle qu'avec des livreurs avec un contrat de travail (en majorité intérimaire) qui sont donc payés à l'heure.



Kidical Mass : les groupes locaux du GRACQ en redemandent



À la fois balade familiale et festive à travers la ville et action en faveur d'un environnement cycliste sûr pour les enfants, les "Kidical Mass" ont le vent en poupe et se développent dans de nombreuses villes du monde.

À Bruxelles, la première édition a lieu à Schaerbeek en juin 2020 et réunit une septantaine de participants. La même année, une autre Kidical Mass est créée à Molenbeek, et une troisième à Koekelberg-Ganshoren-Berchem (sous l'impulsion du GRACQ-Fietsersbond Nord-Ouest et de citoyens).

Après ses premiers pas, le mouvement s'étend rapidement à d'autres communes (souvent avec le soutien du GRACQ) : Anderlecht, Laeken, Forest, Ixelles organisent à leur tour "leur" Kidical et, en septembre 2022, se déroule la "Grande Kidical Mass", rassemblant les sept groupes bruxellois.

Un moment festif... et engagé ?

Là où la Kidical Mass prône un moment festif et rassembleur, les associations cyclistes mettent davantage en avant l'aspect revendicatif de tels événements. Selon elles, les parcours choisis ne devraient par exemple pas éviter des endroits plus sensibles ou plus compliqués, afin notamment de montrer aux autorités politiques le chemin qu'il reste encore à faire. C'est dans cet esprit que le GRACQ Liège organise ses première Kidical Mass en septembre et décembre 2022.

Pour Martin Ledant du GRACQ Liège, le concept de Kidical Mass permet de rappeler qu'il faut d'urgence apaiser nos villes si on veut embrayer vers la transition écologique. L'idée que le message vient des enfants (même si ce sont les parents qui soufflent derrière) ajoute de la crédibilité. "C'est le futur qui parle au présent" affirme-t-il avec poésie. "C'est aussi un message des parents à leurs enfants : pour dire qu'ils s'inquiètent de leur avenir et pour leur inculquer des habitudes de mobilité plus saines".

Ces manifestations ont-elles un quelconque effet sur les décisions politiques ou sur les mentalités? Pour Martin, cela peut faire changer les choses, à partir du moment où le mouvement prend de l'ampleur et qu'on commence à en parler. "Un message ne doit pas nécessairement être crié fort pour être entendu, il doit être inlassablement répété pour qu'il s'ancre dans les esprits des gens comme une évidence".

Quel avenir pour les Kidical ?

À Bruxelles, le mouvement est aujourd'hui coordonné par Leticia Serre qui se réjouit de voir les Kidical déborder du territoire bruxellois. "Il faut que, comme Liège, d'autres villes wallonnes se laissent inspirer par ce qui se passe à Bruxelles. Nous pouvons les aider à mettre cela sur pied, notamment en termes de supports de communication". Elle en profite pour passer un appel aux Bruxellois aussi : "C'est un mouvement citoyen et toute aide est la bienvenue. Nous organisons des formations pour les accompagnateurs qui encadrent ces événements. N'hésitez pas à me contacter".

G. DE MEYERE

Dates et Infos :
<https://kidicalmass.brussels>
contact@kidicalmass.brussels

1 Masse critique pour enfants



Grande Kidical Mass le 10/09

À vos agendas ! La prochaine grande Kidical Mass aura lieu à Bruxelles le 10 septembre, mais d'autres Kidical se dérouleront d'ici là, car la saison a bel et bien commencé ! Notons encore qu'à Bruxelles, le mouvement cherche encore des forces vives dans les communes d'Etterbeek, Uccle, Saint-Gilles et Laeken.

“À Vélo dans le Trafic” fête ses 25 ans... et plus encore !

Difficile de savoir combien de bougies exactement doit souffler ce beau projet du GRACQ. D'après certaines coupures de presses retrouvées dans les archives, Jacques Dekoster, membre fondateur du GRACQ avait déjà lancé en 1992 ce qui s'appelait alors une “École de cyclisme urbain”. Mais c'est six ans plus tard que Bernard Dehaye et Christian Brodtkom mettent sur pied la “vélo-école”, dont le programme de formation est encore celui qui est donné aujourd'hui. Un quart de siècle plus tard, les formations “À Vélo dans le Trafic” continuent d'outiller les personnes qui craignent de se déplacer à vélo dans la circulation.

“Le projet s'essaime dans de nombreuses communes des cinq provinces wallonnes et à Bruxelles” se réjouit Alexandra Jimenez, chargée de mission et de coordination au GRACQ. “Depuis l'année dernière, des formations ont vu le jour jusqu'à Neufchâteau et à Arlon. L'enjeu, c'est maintenant de mieux faire connaître toutes ces formations, et nous remarquons que c'est le bouche-à-oreille qui fonctionne le mieux. Le mot d'ordre est donc : parlez-en autour de vous, les monos sont impatients de partager leur expérience”.

Mono en Vélo-Trafic : une histoire de transmission

Devenir mono, c'est avoir envie de se former soi-même et de partager sa passion du vélo. C'est être didactique et enthousiaste, encourageant et bienveillant. Trois monos nous parlent de leur expérience et des raisons qui les ont poussés à s'investir dans cette aventure.



seaux sociaux. “Cela m'a semblé évident pour moi d'y participer et de pouvoir partager mon expérience avec les cyclistes moins aguerris ou tout simplement plus jeunes”, confie-t-il. Il s'inscrit alors au cycle de formation en trois étapes permettant de devenir mono GRACQ.

Après une partie théorique rappelant le code de la route et les particularités dédiées aux cyclistes, il participe à deux séances pratiques, à Braine-l'Alleud et Liège. “L'organisation d'une balade à Liège fut mon examen pratique à la suite de laquelle j'ai reçu mon gilet fluo orange de moniteur”, se souvient-il. Philippe donne alors sa première formation en juin 2022 “L'intergénérationnalité du groupe lors de ma première organisation fut une belle surprise... et j'ai reçu des messages très positifs”.

Selon lui, cette formation pour devenir moniteur devrait faire partie du bagage de tout professionnel de la sécurité routière “comme par exemple les policiers ainsi que des enseignants du domaine sportif (profs de gym)”. Il est par ailleurs persuadé que, lorsque le tram sera opérationnel à Liège, les vélos seront encore plus nom-

breux grâce aux espaces publics réaménagés. “Les cyclistes seront demandeurs de conseils pour partager efficacement la ville avec ce nouveau venu dans la mobilité liégeoise”, assure-t-il.



PATRICK VERHAEGEN

Pour Patrick Verhaegen, bruxellois et retraité depuis peu, devenir moniteur était une façon de s'engager un peu plus dans le mouvement du GRACQ auquel il adhère depuis des années. “Mes fonctions dans l'associatif nécessitaient beaucoup d'engagement. Une fois ma carrière achevée, je me suis senti prêt pour en faire un peu plus et dans un investissement différent de mes précédents boulots. Devenir moniteur était une manière de soutenir de façon très concrète des personnes dans leur pratique du vélo”.

Il suit la formation en 2021, avec un peu d'appréhension toutefois ; la première partie de la formation, théorique et exigeante, manquant presque de le décourager : “cela ressemblait très fort à des pratiques de réunion à distance que j'avais usées à

Coordinateur en environnement et vélotaffeur depuis plus de 20 ans, le Liégeois Ralph Philippart a appris l'existence de ces formations pour devenir mono via les ré-



RALPH PHILIPPART



la fin de ma carrière (en pleine période Covid). Je ne voulais pas retomber dans le même pli”, se souvient-il. *“Mais une fois la séance en ligne finie, toutes ces appréhensions se sont estompées au profit d'un plaisir et d'une satisfaction, au travers d'un vécu associatif et d'une convivialité”*. Il coanime alors diverses formations, et les retours positifs des participants lui apportent également de la satisfaction : *“C'est une manière, parmi d'autres, de faire œuvre utile et donc aussi de se réaliser”*.

MARIE MERLE



Graphiste de formation, cycliste urbaine et vélotaffeuse, Marie se définit comme *“jeune mécanicienne vélo de 52 ans”*. C'est en rencontrant Patricia Duvieusart, coordinatrice du GRACQ Uccle, qu'elle envisage de s'impliquer dans la formation *“À Vélo dans le Trafic”*, à Uccle. *“J'avais essentiellement l'envie de partager mon*

expérience de vélotaffeuse” se souvient-elle. *“J'avais envie de faire quelque chose en voyant la file de véhicules qui déposaient leur enfant à l'école. Sur mon lieu de travail, j'échangeais aussi souvent avec des collègues qui avaient peur de se lancer dans le trafic”*.

Après sa formation suivie en période Covid, Marie donne sa première formation dans son quartier, à Uccle. Ce qui lui plaît – outre la diversité du public en demande de formation – c'est d'adapter les itinéraires en fonction du niveau des groupes et de rencontrer de nouvelles personnes et des profils de cyclistes différents. *“Le sentiment est donc très positif”* assure-t-elle. *“D'autant que, pour les participants, c'est souvent leur dernière chance pour circuler à deux roues”*.

La question du genre est néanmoins présente car, si les formations *“À Vélo dans le Trafic”* accueillent principalement un public

féminin, les formations pour devenir monos sont quant à elles surtout plébiscitées par des hommes. *“Il y a probablement plusieurs raisons à cela”* observe Marie, *“D'abord sans doute une question de disponibilités car les formations pour devenir mono ont lieu les samedis et ce sont des activités bénévoles. Sans verser dans le cliché, ce sont les jours où les mères de famille vont s'occuper des enfants, des courses et des activités extrascolaires. Les hommes auront moins de difficultés à faire valoir ce temps pour du bénévolat”*. *“Il y a également manque de représentation des femmes dans le monde du vélo et de leur “légitimité”, même vis-à-vis des femmes cyclistes”* renchérit-elle, même si elle ajoute que *“Les choses sont en train de changer à grande vitesse. Mais il faut encore un peu de temps”*.

G. DE MEYERE



Mobilité des enfants ? les GRACQ Kids à la rescousse !

Offrir une mobilité sûre pour toutes et tous est une priorité du GRACQ. Les formations *“À Vélo dans le Trafic”* s'adressent aux adultes et enfants de plus de 16 ans mais, depuis 2019, certains groupes locaux organisent aussi des formations pour les familles. Les *“GRACQ Kids”*, accompagnent les parents et leurs enfants, et donnent les conseils pratiques nécessaires pour circuler dans le trafic en toute sécurité.

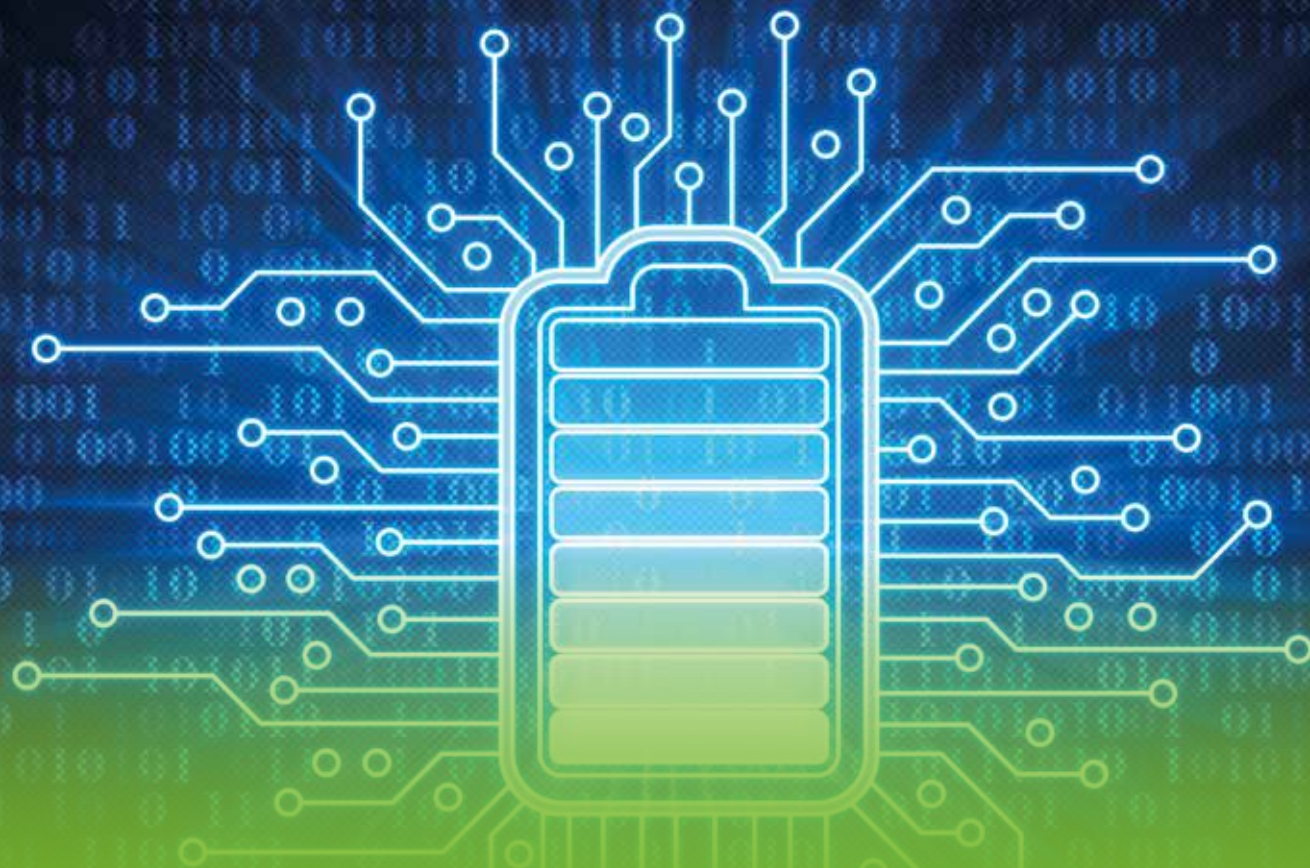
Consultez notre agenda ou contactez-nous ! formations@gracq.org



Programme des formations : www.gracq.org/formations-velo-dans-le-traffic

Nouveauté : des formations *“spéciales ados”* sont également prévues cette année.

Les formations pour devenir mono ont lieu une fois par an : contactez alexandra.jimenez@gracq.org



Énergies et dépendances

Le débat autour de notre indépendance en énergie et en matières premières est d'une actualité brûlante. Covid, guerre en Ukraine... À chaque choc, nos États réalisent que les bases sur lesquelles reposent notre confort et notre prospérité sont fragiles. Si les mémoires humaine et politique sont courtes, il est bon de rappeler que les problèmes auxquels nous faisons face ne sont pas neufs. Depuis la révolution industrielle, l'évolution de notre mobilité est étroitement liée aux contingences géopolitiques ainsi qu'au calcul coût-bénéfice de l'extraction des matières premières (un calcul qui commence lentement à prendre en compte l'impact écologique et les limites de notre planète). De la première drassienne au vélo électrique, l'histoire du vélo a subi les contraintes et saisi les opportunités du contexte énergétique de chaque époque.



LE VÉLO ÉLECTRIQUE RÉSOUT LES PROBLÈMES DE DISTANCE, DE DÉNIVELÉ ET DE CHARGEMENT.

Tout est évidemment question d'énergie et d'efficacité. Lorsque le baron Karl von Drais invente le vélo (sans pédale), l'objectif est de dépenser moins d'énergie musculaire pour un meilleur rendement. Déposé en 1818, le brevet de sa "machine à courir", rebaptisée vélocipède, stipule d'ailleurs qu'il s'agit d'une "[...] machine inventée dans la vue de faire marcher une personne avec une grande vitesse, en rendant sa marche très légère et peu fatigante [...]".¹ Le vélo montre effectivement dès ses débuts une efficacité révolutionnaire. Sur terrain plat, le premier cycliste de l'histoire de l'humanité se déplace à 15 km/h. La suite de l'histoire n'est qu'amélioration de cette invention pour en perfectionner le rendement².

Le vélo classique : un rendement et une résilience maximale

La production de vélos en elle-même est intimement liée à notre histoire énergétique. Au XIX^e s., la révolution industrielle fait basculer notre société dans une nouvelle ère. L'énergie musculaire (des hommes et des animaux) est remplacée par une énergie plus puissante et plus rentable. L'exploitation du charbon, du gaz et du pétrole amorcent une production mécanisée à grande échelle. Fin XIX^e s., les vélos sortent désormais de chaînes d'assemblage dans des usines, comme une grande partie de nos objets du quotidien. Si son usage reste musculaire, sa production nécessite déjà la combustion d'énergie

fossile et l'extraction de matières premières. Pour le tourner positivement, nous pouvons aussi dire que la révolution industrielle (certes basée sur les énergies fossiles) a permis une production en masse d'un moyen de déplacement autonome, efficace et non polluant.

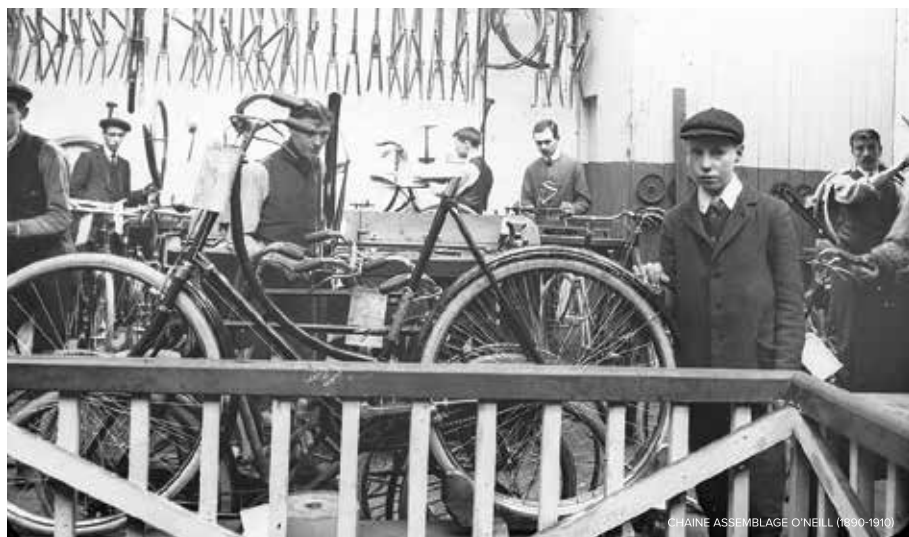
C'est d'ailleurs cette autonomie qui fait la force du vélo classique et qui en assure la résilience qu'on lui connaît. Son usage ne dépend d'aucune ressource particulière et s'affranchit donc de tout problème de dépendance énergétique. Les Pays-Bas bâtiront d'ailleurs leur "culture vélo" en réponse à une crise majeure : celle de 1973.

Pays-Bas : de l'embargo au vélo



NIEUWMARKT, AMSTERDAM, ANNÉES 1960

Dans les années '50-'60, les Pays-Bas partent sur la même voie que leurs voisins européens : tout est fait pour accueillir l'arrivée en masse de milliers de voitures. Mais des tensions géopolitiques vont bouleverser la mobilité de ce pays en particulier. En 1973, le premier choc pétrolier secoue la planète entière. Le président Nixon annonce que la demande en énergie des États-Unis dépasse leur approvisionnement disponible. En d'autres termes, il manque de pétrole. Les prix augmentent. Parallèlement à cette pénurie, la guerre du Kippour éclate et attise les tensions entre Israël (soutenu par les Américains et les Pays-Bas) et les régimes



CHAÎNE ASSEMBLAGE O'NEILL (1890-1910)

- 1 Extrait du Badwochenblatt du 29/07/1817, cité dans l'art. "Le Baron Karl Drais von Sauerbronn, l'inventeur du premier vélo", Philippe Delorme, 2/07/2022, in www.pointdevue.fr
- 2 Le cycliste est considéré comme "le plus efficace de tous en matière d'efficacité pour déplacer son propre poids, devant l'avion, le saumon ou le patineur sur glace", d'après un article du biologiste Vance A. Tucker. "Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1818 à 2050", F. Hérain, éd. La Découverte, 2014.

arabes. En guise de représailles, les pays de l'OPEP³ décident d'augmenter de 70 % le baril de brut et de diminuer de 5 % la production mensuelle. Pire : le roi d'Arabie Saoudite Fayçal décide d'un embargo total vers les États-Unis et les Pays-Bas⁴.

Ce n'est donc pas par idéologie, mais bien pour lutter contre une pénurie de pétrole sans précédent que nos voisins décident d'interdire à Amsterdam la circulation des voitures les dimanches et commencent à développer cette "culture vélo" que nous lui connaissons aujourd'hui⁵. Cet exemple encore peu connu illustre bien comment la fluctuation de la disponibilité des énergies (pour des raisons physiques ou géopolitiques) a des incidences directes sur notre mobilité, pouvant laisser des traces durant longtemps⁶.

Dans un futur pas si éloigné, la raréfaction des ressources ou leur coût d'extraction trop important risque bien de remodeler complètement nos sociétés, rendant obsoletes les véhicules les plus gourmands et nécessitant une technologie complexe⁷. Le vélo tire sans conteste son épingle du jeu sur ces deux points.

Quand le vélo devient dépendant.

Il a beau être sobre, notre véhicule de prédilection lorgne lui aussi dès ses débuts sur les avancées et prouesses technologiques. Le premier vélo à vapeur naît en 1867 de l'inventeur Sylvester H. Roper. Le premier vélo électrique date quant à lui de 1895 : Odgen Bolton équipe une draisienne d'une batterie de 10 volts et d'un moteur de 100 ampères fixé sur la roue arrière⁸. Mais le réel avènement du vélo à assistance électrique (VAE), nous l'observons aujourd'hui.

En Belgique, le VAE représente près de 40 % des ventes de vélos⁹. En Europe, ce sont cinq millions de VAE qui ont trouvé preneurs en 2021, portant le nombre total des ventes à 22 millions¹⁰. Le succès de l'assistance électrique permet de mettre en selle de nouvelles catégories de gens mais facilite aussi la pratique du vélo à de nouveaux usages : transports d'enfants et de marchandises, distances plus élevées, dénivelés plus marqués. Toutefois, cette énergie électrique mise à disposition sous la pédale ne vient pas de nulle part.



EXPLOITATION DE LITHIUM, CLAYTON VALLEY, NEVADA (USA) PHOTO DOC SEARLS

Plomb, nickel, lithium, à qui le tour ?

Recharger sa batterie nécessite un apport énergétique extérieur, mais c'est surtout la conception de celle-ci qui est gourmande en matières premières et qui nous rend dépendants.

L'évolution technologique et la diversité des ressources nécessaires à l'élaboration des batteries rendent complexe l'analyse du problème. Si le terme "progrès technologique" permet aux constructeurs de mieux vendre leurs derniers modèles, les consommateurs se retrouvent quant à eux noyés dans un système multiple et peu compréhensible. Aujourd'hui, les batteries au lithium (comme pour nos smartphones) s'imposent sur le marché face aux batteries au plomb ou au nickel (NiMh ou Nickel Hydrure métallique).

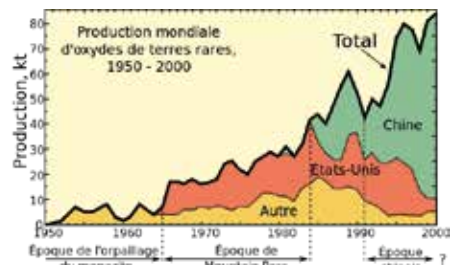
Mais ce succès des batteries lithium-ion se fait déjà rattraper par son homologue lithium-fer-phosphate (LiFePO₄) qui pourrait à son tour d'ici deux ou trois ans être rendue obsolète devant la technologie sodium et les cellules Na-ion¹¹... et ainsi de suite.

Le cas des terres rares

Nos batteries sont également décriées pour leur gourmandise en terres rares : cérium, lanthane, néodyme...¹² Des métaux difficiles à séparer les uns des autres dans les minerais extraits et souvent répartis dans des concentrations trop faibles pour rendre leur exploitation minière économiquement rentable. Tous ces composants

ne poussent bien sûr pas sur les arbres, et chaque nouveau "progrès" entraîne son lot de nouveaux contrats internationaux, de nouveaux sites d'extraction, d'usines de transformation, de transports maritimes et aériens. À nouveau, notre niveau de dépendance fluctue en fonction de l'évolution de la demande et de l'actualité géopolitique mondiale.

Ainsi, dans les années 1980, la Chine pratique un dumping social sur ces terres rares jusqu'à atteindre, au début des années 2010, un quasi-monopole (95 % des parts de marché), conduisant à la fermeture de sites historiquement situés au Brésil, en Inde, en Afrique du Sud, aux États-Unis ou en Australie. Comme les États-Unis l'avaient fait avec le pétrole en 1973, la Chine décide en 2009 de réduire ses quotas d'exportation car ses réserves ont chuté de 37 % entre 1996 et 2003, alors que sa demande interne explose. Cette décision provoque une remontée des prix et une réouverture de nouvelles mines dans le monde¹³. La crise Covid ou la guerre en Ukraine sont d'autres exemples marquants de la fragilité de nos états face à des événements soudains,





© CANVA

relançant chaque fois davantage la question de notre besoin d'autonomie, tant énergétique que d'approvisionnement en matières premières.

La problématique du recyclage

Si la question du recyclage des pneus et des chambres à air peine à trouver des solutions et concerne l'ensemble des vélos (et des motos et des voitures), c'est la problématique des batteries qui focalise aujourd'hui tous les regards. Production polluante, durée de vie limitée... et recyclage, car il est connu que peu d'entreprises de notre société consumériste se soucient de la fin de vie de ce qu'ils vendent. Les solutions de recyclage arrivent donc toujours avec un petit temps de retard, un coût énergétique supplémentaire, et toujours avec un pourcentage de perte nette (composants qui ne peuvent pas être recyclés). De plus, le calcul coût-bénéfice de l'opération peut amener à externaliser le marché du recyclage et de la gestion des déchets avec les conséquences que l'on sait : manque de contrôle sur les normes sociales et environnementales de l'opération, insouciance des pays favorisés face aux conséquences concrètes de leur surconsommation et... problèmes lorsque les pays en développement décident un jour de ne plus servir de poubelle pour les pays occidentaux.

Sensibles aux questions de l'économie circulaire¹⁴, les associations cyclistes et plus principalement les ateliers vélo se positionnent déjà sur ce point. Le GRACQ coordonne depuis 2022 des "Labos d'idées" regroupant divers acteurs du secteur pour aborder ces problématiques et envisager des solutions. Parmi les points d'attention : la lutte contre l'obsolescence des batteries. Certaines batteries sont en effet codées et sont dès lors plus compliquées, voire impossibles à reconditionner avec des composants standards, obligeant le propriétaire à racheter une nouvelle batterie de la même marque... si celle-ci est encore fabriquée. De manière générale, l'ajout de technologies et la complexification de celles-ci rendront nos deux-roues moins réparables et plus sensibles aux diverses pannes, nous rendant plus dépendants d'un vélociste et rendant nos vélocistes plus dépendants de carnets de commandes, de production à l'étranger, de délai d'arrivée...



Vers plus d'indépendance

Si le tableau peut sembler sombre, le vélo électrique reste malgré tout un véhicule efficace et durable en comparaison avec la pesante voiture électrique. Quatre passagers pesant 100 kg chacun représentent moins de 30 % de la masse totale d'une voiture électrique¹⁵ (et, avouons-le, il est très rare de voir une voiture occupée par quatre personnes de cent kilos). Un VAE standard pèse quant à lui 25 kg (et un vélo cargo 40 kg). Pour un usage équivalent (transporter une personne à son travail à sept, dix ou quinze kilomètres de chez elle), le vélo électrique restera encore et toujours plus efficace et donc plus écologique que son équivalent à quatre roues. De loin.

D'un autre côté, la prolifération d'engins électriques en free floating, dont la durée de vie est très courte (entre 28 jours pour les premières versions et une estimation théorique de 18 mois pour les modèles de Lime ou de Bird en 2019¹⁶) pose aussi beaucoup de questions sur les dérives de notre société de consommation. À ces égards, critiquer l'essor du VAE équivalait à confondre la paille et la poutre dans l'œil de son voisin.

La question réside sans doute principalement dans l'usage qui est fait (ou pas) du VAE. Acheter un vélo électrique sur un coup de tête, en réaction à une promotion quelconque, et le laisser dans son garage n'a pas beaucoup de sens. De manière

plus générale, se poser collectivement et individuellement la bonne question du rapport coût-bénéfice social et environnemental de chacun des produits que l'industrie tente de nous vendre permettra de s'orienter vers la bonne direction.

G. DE MEYERE

3 OPEP : Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole

4 Source : wikipedia

5 Mentionnons également la mobilisation des Hollandais, manifestant en nombre pour lutter contre l'augmentation significative des morts sur la route, dont de nombreux enfants.

6 Un autre exemple marquant est le démantèlement avéré du système des tramways et trolleys par les compagnies pétrolières comme General Motors aux États-Unis dans les années '30, orientant en quelques années toute la mobilité urbaine vers une mobilité dépendante du pétrole.

7 Lire à ce sujet "Comment tout peut s'effondrer" de Pablo Servigne et Raphaël Stevens, Anthropocène, Seuil, 2015.

8 D'autres pistes énergétiques sont sans cesse explorées. Citons le premier vélo à hydrogène commercialisé en 2019 ou le vélo électrique sans batterie, en 2022.

9 www.traxio.be "Le marché belge tient bon (-1,2 %) après une année corona forte", 12/07/22

10 www.cleandrider.com "Vélo électrique : l'Europe bat tous les records", Adeline Adelski, 12/07/22

11 <https://lesveloselectriques.fr> "Quelles sont les meilleures batteries de vélo électrique ?", 9/04/22

12 Les terres rares sont utilisées également dans nos lampes économiques, LED, radars, ordinateurs, écrans plats. Notons que plus du quart est utilisé en tant que catalyseur dans l'industrie du pétrole et dans les pots catalytiques des voitures à moteur thermique.

13 www.wikipedia.org "Terre rare"

14 L'économie circulaire lutte contre l'obsolescence et agit afin que nos objets bénéficient de plusieurs cycles de vie, au contraire de l'économie linéaire qui n'envisage que la production du produit et son usage. Une fois hors service, le produit devient un déchet qui n'est pas pris en compte par le modèle économique.

15 www.caradisiac.com "La batterie de voiture électrique pour les nuls", Jérémy Fdida, 01/07/2022

16 www.tfinfo.fr "La durée de vie des trottinettes en libre-service est-elle seulement de 28 jours ?", Thomas Deszpot, 16/10/2019

Code de la route : quelques nouveautés

Le respect du code de la route est un pilier essentiel pour garantir la sécurité des usagers. Malheureusement, si la majorité d'entre nous en connaît les grandes lignes, ses nombreuses spécificités et adaptations restent souvent méconnues. Connaissez-vous les derniers changements du code belge¹ ?



Chaussée à voie centrale banalisée

Une "chaussée à voie centrale" (CVC) est une voirie composée d'une bande centrale destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes actifs. La largeur de la bande centrale ne permet pas le croisement de deux véhicules. Ceux-ci sont autorisés à emprunter les bandes latérales lors des croisements et des dépassements, sans pour autant mettre en danger les piétons et les cyclistes qui s'y trouvent. Ce concept de partage de l'espace déjà utilisé dans d'autres pays figure désormais dans la panoplie de nos gestionnaires de voirie².



Speed pedelecs moins contraints

- Tout comme les cyclistes, les conducteurs de speed pedelecs peuvent maintenant franchir les feux rouges équipés des panneaux B22 (pour tourner à droite) ou B23 (pour continuer tout droit), à condition de céder le passage aux autres usagers.



- Les speed pedelecs sont également autorisés à circuler sur les pistes cyclables signalées par un panneau D9. Obligatoire pour les cyclistes, l'usage de cette piste cyclable est facultatif pour les conducteurs de speed pedelecs lorsque la vitesse est limitée à 50km/h ou moins (les speed pedelecs peuvent donc aussi rouler sur la chaussée s'ils le souhaitent). Si la vitesse maximale autorisée dépasse le 50 km/h, son usage devient obligatoire pour eux aussi.



Les clignotants autorisés pour les vélos

Auparavant interdits par l'article 29 du code de la route, les clignotants pour vélo sont désormais autorisés. Utiliser un clignotant ne remplace toutefois pas la consigne (non obligatoire : garder le contrôle de son vélo reste la priorité) d'indiquer tout changement de direction à l'aide d'un geste du bras. Voilà une "avancée" du code qui fera plaisir aux plus technologiques d'entre nous.

Pour une meilleure connaissance du code

Le GRACQ mènera en septembre une grande campagne pour rafraîchir la mémoire des usagers, cyclistes ou non. De nombreux points méconnus du code de la route seront rappelés afin d'améliorer la sécurité sur nos routes. Une démarche utile pour apaiser les tensions aussi, car les conflits naissent souvent d'incompréhension ou de méconnaissance des règles. Le GRACQ Mag réservera également une page de ses prochains numéros pour rappeler quelques points essentiels du code de la route.



Les définitions du vélomobile et du vélo couché sont introduites

À nouveau, cet ajout du code ne concernera pas la majorité des cyclistes, mais le code intègre maintenant ces vélos originaux. En raison de la visibilité plus limitée à bord de ces véhicules, leurs conducteurs ont désormais le choix entre la piste cyclable et la route (quand la vitesse maximale est limitée à 50 km/h ou moins). En outre, les cyclistes sont autorisés à utiliser de petits fanions ou des bandes réfléchissantes pour accroître leur visibilité dans le trafic.



1 Source : www.code-de-la-route.be : "Entrée en vigueur de nouvelles règles dans le code de la route au 1^{er} octobre: les 10 changements les plus importants"

2 Pour connaître la position du GRACQ sur cet aménagement : www.gracq.org/chaussee-voie-centrale



Matériel

NomadSister : hébergement pour voyageuses

La soif d'aventure, d'espaces, de rencontres et de découvertes peut parfois être refroidie par des considérations purement logistiques. Où loger ? De nombreuses femmes renoncent à des projets de voyage parce qu'elles craignent de ne pas se sentir en sécurité.

Pour répondre à ce problème, Christine Boixière, une voyageuse solo, a créé en 2019 la plateforme française *NomadSister*, un outil qui s'adresse aux femmes qui décident de partir à l'aventure, seules ou entre filles. Il leur assure un accueil féminin et sécurisé, basé sur l'entraide et la sororité.

La plateforme effectue une vérification auprès de chaque hébergeuse, garantissant ainsi aux voyageuses une arrivée sans surprise. Pour bénéficier de l'offre de *NomadSister*, il faut acheter un pass dont le prix paie le fonctionnement de la plateforme. Le logement se fait quant à lui sur une base bénévole et est donc gratuit et non rémunéré.



Pour inciter à partir à la découverte du monde, rappelons également le site *Welcome to My Garden*, créé par une Belge cette fois, qui joue aussi la carte de l'entraide et de la rencontre, tout à fait gratuitement cette fois, et en s'adressant à toutes et tous, sans distinction de genre.

www.nomadsister.com
<https://welcometomygarden.org>

Avantages membres cotisants du GRACQ

Être membre cotisant du GRACQ, c'est évidemment soutenir une association qui travaille à tous les niveaux pour améliorer la mobilité et donc la qualité de vie de toutes et tous, mais cela permet aussi de bénéficier de nombreux avantages !

- L'assurance en protection juridique :

Elle ne remplace pas votre RC familiale, mais prend en charge les frais relatifs à la défense de vos intérêts (avocat, huissier, expert, frais de justice...), notamment lors de défense au pénal en cas d'infraction de votre part ou dans le cadre du recours civil suite à un litige dont vous êtes la victime. L'assurance intervient également si le responsable de votre dommage est insolvable. Cette assurance couvre également les conducteurs de speed pedelec.

- Réductions :

- 10 % sur l'assurance vélo d'Aedes ou Allianz (vol, dégât matériel et dépannage).



Nous vous conseillons bien sûr d'analyser les offres pour faire un choix éclairé ! La réduction se fait via notre courtier Dedale (lien sur notre site).

- 10 € lors de votre inscription à Cambio.
- 50 % sur votre première année avec Blue Bike, les vélos bleus de la SNCB
- 10 % sur les vélotours guidés, les répara-

tions et la boutique de Pro Velo ... et bien sûr des réductions auprès de nos vélocistes partenaires.

N'hésitez pas à en parler autour de vous !

www.gracq.org/reductions

Pêle-Mêle

Dynamobile vous emmène en vacances

Cette année, les heureux participants de Dynamobile parcourront le Limbourg à vélo. Vous êtes intéressé ? Inscrivez-vous sans tarder à ces vacances en famille, durables et bon marché !



Chaque année en juillet et depuis plus de 25 ans, l'asbl Dynamobile propose à 150 cyclistes de partir d'une semaine à dix jours "à l'aventure" à la découverte de paysages variés, parfois à l'étranger. Initialement militante pour la promotion du vélo et des infrastructures cyclables, l'association met désormais l'accent sur la sensibilisation aux déplacements à vélo et aux vacances bas carbone. Une initiative à laquelle le GRACQ s'est toujours intéressé. De nombreux "Gracquistes" sont en effet à l'origine de Dynamobile et y participent encore.

Cette année, Dynamobile part à la découverte du Limbourg.

Pratiquement, chacun porte ses bagages sur son vélo, à l'exception des enfants et de leurs parents (une camionnette et une voi-

ture sont à disposition pour transporter ces bagages et le matériel de l'organisation, ainsi que les participants qui auraient besoin de se reposer). La caravane parcourt de 40 à 70 kilomètres par jour avec quelques visites en cours de route. Un système de capitaines de route et de signaleurs encadre et oriente la caravane. Des mécaniciens accompagnent le groupe pour régler les soucis mécaniques rencontrés.

Le soir à l'étape, une équipe cuisine attend les cyclistes. La nourriture est biologique, végétarienne et autant que possible d'origine locale. La soirée peut être agrémentée d'une ou l'autre activité : conférence sur la contrée visitée, spectacle de magie, soirée chansons... Le couchage s'établit dans les halls de sports accueillants, parfois dans des écoles. Lorsque c'est pos-

sible, d'aucuns peuvent planter leur tente à proximité. Un solide petit déjeuner attend les participants le matin au réveil et chacun peut alors préparer son pique-nique de la journée.

Les participants sont de tous âges. En 2022, les plus jeunes avaient à peine 2 ans et le plus âgé 85. Près d'un quart des participants étaient des enfants et des adolescents. Et si des liens privilégiés se créent au sein de chaque tranche d'âge, la cohabitation intergénérationnelle est très sereine et enrichissante. La sérénité et la solidarité sont d'ailleurs les deux mots qui résument le mieux l'atmosphère du groupe. Car la réussite de l'aventure repose sur l'engagement bénévole, que ce soit en amont de la randonnée pour quelques-uns (recherche des logements, préparation des itinéraires...) ou durant la balade elle-même pour tous.

Un aspect militant

Dynamobile n'a cependant pas tout à fait renoncé à son caractère militant, en particulier à propos des infrastructures routières pour les cyclistes. Aussi des rencontres sont-elles organisées à certaines étapes avec les autorités – quelques ministres et autres élus ont déjà roulé avec le groupe – les associations et les médias locaux afin de les sensibiliser à son objet. Outre que Dynamobile reçoit toujours bonne presse, de nombreuses améliorations s'en sont suivies au fil du temps.

Infos pratiques

Prix : moins de 400 € pour toute la semaine "en pension complète". Tarif réduit pour les enfants et les familles.

Nombre de participants : limité à 150

www.dynamobile.net

F. BORSU

EN BREF

- "Le mot de l'année" est une opération des médias Le Soir et la RTBF au cours de laquelle les internautes peuvent voter pour le mot le plus emblématique des 12 derniers mois. En 2022 c'est "vélotaffer" qui a atteint le sommet du classement. Il a reçu 288 votes du jury, ce qui le place devant "metavers" ou "flygskam" (2^e et 3^e position), et loin devant Tiktokeur (89 votes à peine).

- Selon les données de l'application Strava, Paris, Rio et Berlin seraient les trois villes où le vélotaf a le plus progressé ces trois dernières années. Il ne s'agit pas d'une étude, mais cela donne une indication intéressante, l'application regroupant près de 100 millions d'utilisateurs dans le monde.
- Il n'est pas encore sur le marché, mais le casque vélo fabriqué à base de champi-

gnon pourrait à terme remplacer nos casques en polystyrène. C'est en tout cas l'ambition de la coopérative bruxelloise Permafungi spécialisée dans la culture de champignons poussant dans du marc de café recueilli à vélo chez certains partenaires de la capitale. L'entreprise néerlandaise StudioMOM est également sur le coup. De manière générale, le mycélium est envisagé comme une alternative durable au plastique.



EuroVelo 5 : meilleure véloroute 2023

EuroVelo est un réseau de 17 itinéraires cyclables européens qui traverse notre continent sur près de 100 000 km. En Belgique, l'EuroVelo 5 (appelé aussi Via Romea Francigena) qui relie la Grande-Bretagne au sud de l'Italie, est un des cinq itinéraires qui transite par la Belgique. Il avait récemment fait parler de lui quand la Région bruxelloise l'avait (enfin) balisé sur son territoire, en avril 2022. Il vient d'être élu "meilleure véloroute de l'année 2023" au salon "Fiets & Wandelbeurs" à Utrecht.

Si la nouvelle a été accueillie avec plaisir et un brin de fierté, cette récompense doit cependant être vue comme un levier pour améliorer davantage l'infrastructure de ce tracé. Certaines sections pavées offrent certes "quelque chose d'authentique"



(dixit les membres du jury) mais surtout un piètre confort pour les cyclistes, tandis qu'à d'autres endroits, comme entre Rendeux et La Roche, le tracé emprunte des routes régionales sans séparation ni réduction de vitesse importante ! Ces manquements ont fait l'objet d'un dossier complet par le GRACQ Rendeux. Depuis la remise de ce dossier en 2021, certains travaux ont été enclenchés, mais il reste encore beaucoup à faire pour arriver à un tronçon vraiment sécurisé.



Effectivement, il revient à chaque pays ou région d'aménager et de baliser les itinéraires situés sur son territoire, ce qui explique l'état d'avancement assez contrasté du réseau en Belgique, où la priorité faite au vélo n'est pas partout équivalente. Alors bravo, oui, mais au travail !

Plus d'infos sur le tronçon Rendeux-La Roche : rendeux@gracq.org

G. DE MEYERE



"Bienvenue Vélo" : le label s'ouvre aux réparateurs vélo



siteurs que l'établissement est adapté aux

Vous les avez peut-être déjà remarqués, différents établissements en Wallonie sont estampillés "Bienvenue Vélo", un label initié par trois Maisons du Tourisme, dont l'objectif est d'informer les

besoins spécifiques des cyclistes.

Initialement réservé à certaines catégories d'acteurs du tourisme (logements, Horeca, musées, producteurs, artisans...), le label est, depuis mai 2022, ouvert à la catégorie des loueurs/réparateurs vélo. "Nous sommes actuellement six à être labellisés pour cette catégorie en Wallonie" se réjouit Madeleine Dembour, responsable de CycloLibre à Liège.

Début 2023, des panneaux installés en bordure de piste renseignent ces établissements "Bienvenue vélo", dont un des critères d'acceptation est évidemment d'être situé à proximité d'un réseau cyclable (RAVeL, réseau points-nœuds...). "Les panneaux sont en place et permettront aux cyclistes de passage de savoir qu'il existe un lieu à proximité pour les petites réparations" poursuit Madeleine.

G. DE MEYERE

L'arrivée des beaux jours





AGENDA

BRUXELLES 12/04 - 17/05 - 15/06

Réunion du groupe aménagements

Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Alors participez à nos prochaines réunions !

① amenagements-bxl@gracq.org

BRUXELLES 22/04

Journée de consultation des jeunes [18-30]

Tu as entre 18 et 30 ans et tu penses que le vélo est une solution à beaucoup d'enjeux sociétaux (climat, santé, précarité...) ? Tu aimerais avoir ton mot à dire sur les mesures à demander aux pouvoirs publics ? Viens nous faire part de tes préoccupations.

① www.gracq.org/agenda

Lâchez les FREINS!

CONSULTATION des [18-30]

Tu as entre 18 et 30 ans ? Quels sont tes freins à la pratique du vélo ? Tu as des idées, mesures qu'il faudrait prendre pour encourager la pratique du vélo ?
Donne-nous de ton avis !

22 AVRIL | 11H-19H

MUNDO B
RUE D'EDIMBOURG 26 - IXLLES

SUR PLACE
RÉPARATION DE VÉLOS ET DJ !

INSCRIPTION

<https://www.gracq.org/agenda/journee-de-consultation-des-18-30>

Avec le soutien de

GRACQ
LES CYCLES DU QUARTIER

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

ER Delphine Morel de Westgaver - GRACQ - 15, rue de Londres - 1050 Bruxelles - N° entreprise : 0449.673.390 - IBAN : BE65 5230 4042 2096 - RPM Bruxelles - www.gracq.org

BRUXELLES & WALLONIE

Formations À vélo dans le trafic

Venez découvrir, en quelques heures, les règles et les réflexes à adopter pour circuler à vélo en toute confiance et déjouer les pièges du trafic.

AVRIL

Cinquantenaire – 15/04 – Parc du Cinquantenaire

① formation@gracq.org

Forest-St-Gilles – 15/04 – 16, av. St Augustin – 1190 Bruxelles

Wavre – 15/04 – av. de la Belle Voie

Uccle – 22/04 – 21, rue Victor Cambier

Herstal – 23/04 – 1, pl. Jean Jaurès

Namur – 29/04 – pl. Des Célestines

① velotrafic@gracq.org

MAI

Cinquantenaire – 20/05 – Parc du Cinquantenaire

① formation@gracq.org

Wavre – 20/05 – av. de la Belle Voie

Namur – 27/05 – Salzinnes

Uccle – 27/05 – 21, rue Victor Cambier

① velotrafic@gracq.org

JUIN

Cinquantenaire – 17/06 – Parc du Cinquantenaire

① formation@gracq.org

Uccle – 17/06 – 21, rue Victor Cambier

Neufchâteau – 24/06 – 3, Place du Château

Namur – 24/06 – Salzinnes

Uccle – 24/06 – 21, rue Victor Cambier

① velotrafic@gracq.org

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 !