

GRACQ *mag*

STIB
**Des chauffeurs de
bus mieux formés**
p. 6

Livraisons à vélo
**Un secteur à
soutenir**
pp. 8-9

Témoignage
Cycliste... et sourd
p. 21

PP. 15-18
DOSSIER

**HISTOIRE DU
VÉLOTOURISME**

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

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

Élodie Mertz
Sophie Vermeyen
Geneviève Mariscal
Philippe Lederer
Philippe Degand
Bernard Gabriel

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

Voix publique

© MIKHAËL VAN ECKHOUDT



Le 9 juin, les citoyens belges ont voté. En Wallonie, à Bruxelles, au fédéral, et à l'Europe, ce sont les « priorités de droite » qui ont été plébiscitées. À l'heure d'écrire ces lignes, les futures majorités sont en train de prendre forme.

À quoi doit-on s'attendre pour le vélo ces cinq prochaines années ? Verra-t-on les politiques de mobilité prendre un autre tournant que la direction prise lors de la précédente législature ? Souhaitons que non puisque, rappelons-le, les législatures écoulées furent globalement positives pour les personnes qui se déplacent à vélo :

- en région bruxelloise, si la campagne électorale s'est largement polarisée autour de « Good Move », le plan régional de mobilité a toutefois accouché de la « Ville 30 » ainsi que de nombreuses pistes cyclables. Ces avancées majeures ont permis de stimuler la pratique du vélo de manière significative ;
- en région wallonne, le plan « Wallonie cyclable 2.0 » et son budget dédié ont été approuvés ;
- au fédéral, le plan « BE CYCLIST » a également été validé, un premier plan vélo national pour notre pays si souvent divisé.

Le jeu de la démocratie a rebattu les cartes, les besoins des cyclistes, eux, resteront les mêmes : se déplacer de façon sûre et confortable, ne plus craindre le vol de vélo... la base, quoi. Le GRACQ continuera donc de conseiller les autorités quant à leurs aménagements cyclables, de plaider pour une fiscalité plus favorable au vélo, de rappeler que rouler à vélo bénéficie à la société dans son ensemble.

Les villes doivent transitionner, les campagnes doivent inventer une nouvelle mobilité : la campagne électorale est derrière nous, mais le travail est loin d'être terminé ! Le GRACQ rencontre actuellement les négociateurs des futurs accords de gouvernement, armé de la conviction que pour le vélo, l'avenir continue de s'éclairer.

À vélo comme en politique, tout est question d'équilibre et de mouvement. Certes, les perspectives anxiogènes de l'austérité budgétaire, d'une contraction des ambitions environnementales et du populisme qui envahit l'Europe nous effraient... Mais elles doivent aussi nous motiver à redoubler d'efforts pour convaincre du bien-fondé de nos demandes et faire en sorte que le vélo soit, véritablement, à la portée de tou-te-s. Un message que le GRACQ ne manquera pas de rappeler à l'approche des élections communales d'octobre. Merci de le porter avec nous !

LAURENCE LEWALLE
Directrice 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.

"En Belgique, le ciel est toujours pleut"

"À vélo, il n'y a pas de mauvais temps, juste de mauvais équipements"... N'empêche ! Il sera toujours plus agréable de sortir son vélo par temps sec et lumineux que sous la drache. Le sentiment de lassitude qu'éprouvent les Belges devant la grisaille est grand. En attente d'un printemps, voire d'un été, qui se refuse à venir, la météo ne nous offre au moment d'écrire ces lignes que quelques jours de répit, épars et sans beaucoup de perspectives d'amélioration.

"Le 11 octobre 2023 a marqué le début d'une longue période humide" mentionnait le site de l'Institut Royal de Météorologie (IRM), analysant la période d'octobre 2023 à janvier 2024. "Longue période" ? Il ne pensait pas si bien dire... Entre octobre 2023 et mars 2024, les précipitations étaient de 41 % supérieures à la normale. Après mars est venu avril, bouclant un 7ème mois consécutif pluvieux largement au-dessus de la moyenne, et l'adage "En

mai, fais ce qu'il te plaît" n'a pas tenu ses promesses (23 jours de pluie quand même). Il s'agit en fait du deuxième printemps le plus humide depuis 1833, d'après le Bilan Climatique Saisonnier de l'IRM. Pour de nombreux Belges, l'impression d'un tunnel sans fin.

On aurait pu s'attendre à une baisse significative des déplacements à vélo durant ces mois mouillés... mais non ! Si la progression du nombre de cyclistes comptés à Bruxelles est moins significative entre 2023 et 2024 qu'entre 2022 et 2023 (surtout en janvier et février), la tendance reste malgré tout à la hausse et reprend même une belle courbe ascendante.

Bravo donc aux courageuses et courageux qui bravent les intempéries ! Espérons que des jours plus secs et plus lumineux arrivent enfin pour profiter pleinement de nos déplacements à vélo.

G. DE MEYERE



Clap au Vélo

Le 3 juin, les cyclistes ont été applaudis dans plus de 150 lieux de Belgique. Menée par le GRACQ et le Fietstersbond, Clap au Vélo a comme chaque année provoqué les sourires et enclenché la bonne humeur de centaines de cyclistes sur leur chemin matinal.

L'action vise aussi à mettre un coup de projecteur sur la mobilité vélo, un choix de déplacement qui répond à des enjeux actuels majeurs : congestion automobile, santé, qualité de l'air, environnement... À quelques jours des élections, Clap au Vélo a ainsi permis de demander au monde politique que la mobilité active soit une priorité pour la prochaine législature.

En parallèle, les communes bruxelloises et Bruxelles Mobilité ont invité les enfants à enfourcher leur vélo. 7 200 élèves bruxellois venant de plus de 90 écoles de la capitale se sont mis en selle ce 3 juin pour célébrer la Journée mondiale du vélo.



Le GRACQ, une association au cœur des enjeux de la mobilité

Le 9 juin, les belges se sont rendus aux urnes pour élire les personnes qui les représenteront pendant les cinq prochaines années à l'Europe, au Fédéral et dans les Régions.

Pour une association telle que le GRACQ, les périodes électorales sont essentielles pour rappeler aux partis l'importance de prendre le vélo en compte dans leurs programmes respectifs. C'est aussi l'occasion de sensibiliser les citoyens aux leviers dont ils disposent pour faire avancer les choses dans le débat public et de les renseigner sur les programmes politiques afin qu'ils puissent voter en connaissance de cause.

Au lendemain des élections, alors que les partis se rencontrent pour former des coalitions, le GRACQ rappelle encore et toujours que le vélo est une solution de mobilité d'avenir, pour peu que les conditions de sécurité soient garanties.



© UNSPLASH

Des centaines de courriers pour des politiques volontaristes

Durant cette période pré-électorale, le GRACQ a accompli son rôle d'association citoyenne reconnue en éducation permanente. Elle a invité les citoyens à prendre part au débat démocratique et à interpeler les candidat-e-s de façon simple et directe. Depuis le site du GRACQ, il était ainsi possible d'envoyer une carte virtuelle à un ou plusieurs candidat-e-s des principaux partis francophones aux élections du 9 juin pour leur demander de faire du vélo une des priorités du prochain scrutin.

Pour Luc Goffinet, chargé des politiques wallonnes, fédérales et européennes au GRACQ, *"les cyclistes doivent davantage se saisir du pouvoir individuel qu'ils ont : interpeler directement les gens pour lesquels ils votent. On ne gagne pas avec un permanent ou deux, mais avec des milliers de cyclistes qui s'adressent à ceux qui, demain, décideront pour eux"*. Être cette courroie de transmission entre le monde politique et les citoyens fait pleinement partie des missions du GRACQ.



Carte blanche pour une meilleure qualité de l'air

À l'occasion de la Journée mondiale de la santé, le GRACQ s'est joint aux 140 signataires de l'appel lancé par Les Chercheurs d'Air et la Société Scientifique de Médecine Générale (SSMG). Médecins, scientifiques, organisations de santé et environnementales : tous réclament aux futur-e-s élu-e-s des mesures pour lutter efficacement contre la pollution de l'air en Région bruxelloise.

La carte blanche parue dans le journal Le Soir du 7 avril rappelle que notre capitale est exposée à des concentrations en particules fines et en dioxyde d'azote (deux polluants émis respectivement à 30 % et à 60 % par le trafic routier) parfois bien au-dessus des recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

En rappelant les conséquences dramatiques en termes de santé sur la population, en particulier sur les enfants et les publics plus défavorisés, les signataires ont demandé des engagements clairs de la part des candidat-e-s aux élections : maintien strict du calendrier de la zone de basses émissions, développement des quartiers apaisés, création partout où c'est possible de rues piétonnes devant les écoles (le matin et le soir), incitation forte à utiliser les points-relais plutôt que la livraison à domicile, développement de l'autopartage et augmentation du réseau de pistes cyclables séparées du trafic sur les axes à plus forte fréquentation.

Présence au Salon Municipalia

Municipalia, c'est le salon qui réunit les mandataires wallons, locaux, provinciaux ou régionaux. S'il est ouvert à toutes et tous, il est essentiellement destiné aux personnes qui travaillent pour les communes, les provinces ou la Région.

Le GRACQ était présent, aux côtés d'autres associations telles que Tous à pied, Chemins du Rail ou Pro Velo, et a pu échanger avec une vingtaine de communes wallonnes parfois via des élus : échevins, bourgmestre ou simples conseillers communaux, souvent des conseillers en mobilité, et même d'autres fonctionnaires communaux.

Débat citoyen avec les candidats bruxellois

Mené en partenariat avec d'autres associations d'usagers (Fietzersbond, Walk, Heroes for Zero), le GRACQ proposait à quelques semaines du scrutin un débat politique réunissant Les Engagé-e-s, le MR, le PTB, ECOLO, le PS et Défi. Un parterre de 130 citoyens était venu écouter les réponses des candidats, preuve que les questions de mobilité et de démocratie préoccupent bien les Bruxellois-es.

Si tous les partis s'accordent sur la nécessité de réduire le trafic motorisé, de fluidifier les déplacements ou encore de sécuriser les itinéraires cyclables, c'est bien moins le cas lorsqu'il est question de mesures contraignantes pour l'automobile. Remettre en question la place encore dominante de la voiture constitue pourtant une clé indispensable si l'on veut, en pratique, développer les alternatives (marche, vélo et transports publics) et améliorer la qualité de notre espace public.

Alors que retenir ? Que diminuer l'usage de la voiture à Bruxelles ne sera possible qu'en proposant des alternatives crédibles... mais que la mise en place de ces alternatives ne peut en aucun cas entraver l'usage de la voiture ? Pour le GRACQ, il est essentiel d'encourager la pratique du vélo au moyen de politiques concrètes et volontaristes. "Le vélo pour tou-te-s", c'est rendre sûrs les déplacements à vélo, que l'on ait 8 ou 88 ans. Et derrière cette vision de la mobilité, il n'y a pas de "mais..."

Carte blanche pour une ville "à hauteur d'enfant"

À l'occasion de la Journée internationale de la protection des droits des enfants, 46 associations et collectifs (dont le GRACQ) ont plaidé pour des villes "à hauteur d'enfants", c'est-à-dire des lieux de vie sûrs, respectueux de leurs droits.

Les enfants et les jeunes deviennent de plus en plus casaniers. La circulation routière constitue une des raisons principales de la diminution du temps passé par les enfants à l'extérieur et de la perte de leur autonomie. Pour les spécialistes de la santé, les conséquences sur les enfants et les jeunes sont néfastes : délitement des liens sociaux, lourds problèmes de santé physique et mentale liés à la sédentarité, à la pollution de l'air et à l'augmentation du stress, non-apprentissage des risques, manque de confiance en soi...

Ces constats vont à l'encontre de la Convention internationale des droits de l'enfant, signée et ratifiée par la Belgique. En signant cette carte blanche, le GRACQ rappelle tout le potentiel de la mobilité active (marche et vélo) au cœur des villes pour le bien-être de toutes et tous, et en premier lieu de nos enfants.

Élections communales en vue !

En octobre, nous voterons au niveau communal. Les groupes locaux du GRACQ seront sur le terrain pour mettre le vélo au premier plan des enjeux de mobilité au sein des communes. Soutenez-les, rejoignez-les, faites-vous entendre !

La Stib sensibilise ses chauffeurs de bus



Le GRACQ ainsi que d'autres associations d'usagers ont été conviés par la STIB à tester le nouveau dispositif de sensibilisation destiné aux futurs chauffeurs de bus. Simple, mais efficace : trois *Villo!* ancrés au sol, quelques marquages servant de repères et un conducteur de bus chevronné. Les consignes : dépasser les "cy-

clistes" à une distance un peu inférieure à 1 mètre (le minimum réglementaire en agglomération) et à une vitesse d'environ 35 km/h (soit très légèrement supérieure aux 30 km/h d'application sur la majorité du réseau bruxellois).

Désormais, tous les conducteurs-trices de bus devront, dans le cadre de leur formation, passer par cette expérience afin de se mettre dans la peau des cyclistes. Idem pour les conducteurs qui feraient l'objet d'une plainte d'un cycliste pour conduite dangereuse. Pour la STIB, cette expérimentation pratique devrait s'avérer plus parlante que n'importe quel cours théorique.

Certes, le test ne se fait pas dans des conditions réelles : les cyclistes ne sont pas en mouvement et ne risquent pas de dévier de leur trajectoire ou de chuter. Il n'y a pas non plus de trafic, d'obstacles ou de véhicules en stationnement. Mais malgré tout, le déplacement d'air généré par le passage du bus — avec le coup de klaxon en prime — rend l'expérience suffisamment décoiffante.

Ce tout nouveau dispositif viendra donc compléter utilement la formation des conducteurs de la STIB, et renforcer ainsi une meilleure compréhension entre conducteurs de bus et cyclistes sur les routes bruxelloises.

F. CUIGNET

"Désormais, tous les conducteurs-trices de bus devront, dans le cadre de leur formation, passer par cette expérience"

Les Bruxellois favorables à une limitation de la taille et du poids des véhicules

Deux tiers des Bruxellois pensent que le gouvernement régional doit prendre des mesures pour limiter la taille et le poids des véhicules. C'est ce qui résulte d'un sondage commandité par *The Shifters Belgium*.

En 20 ans, la masse moyenne des voitures en Belgique a augmenté de près de 30 %, leur puissance moyenne de 60 % et la hauteur du capot a gagné 10 cm (de 73 à 83 cm)¹. Avec des conséquences indéniables sur la sécurité routière, la santé, l'environnement ou encore la qualité de l'espace public.

Selon le sondage commandité par l'association *The Shifters Belgium*, une très large majorité des Bruxellois sont conscients des impacts de cette évolution du parc automobile. 53 % des sondés estiment même que la taille et le poids moyens des véhicules qui circulent quotidiennement à Bruxelles sont déjà inadaptés à la ville.



66 % des sondés se déclarent tout à fait ou plutôt d'accord avec l'affirmation suivante : *"Il est de la responsabilité du gouvernement de la Région bruxelloise de mettre en place des mesures pour faire diminuer le poids des voitures"*.

Quelles mesures sont à préconiser ?

- 75 % se déclarent favorables à une limitation des possibilités de rouler dans le centre-ville.
- 72 % se déclarent favorables à une interdiction progressive des véhicules plus lourds.

- 72 % se déclarent favorables à des tarifs de stationnement plus élevés pour les véhicules plus imposants.
- 70 % se déclarent favorables à une majoration de la fiscalité pour les véhicules les plus lourds (taxe de mise en circulation / taxe de circulation).

F. CUIGNET

¹ VIAS : "Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des lésions des occupants de voiture et de la partie adverse", 2023.



Mybike : ça se concrétise (enfin) !

Les associations vélo le demandaient depuis longtemps, c'est donc une vraie victoire que la mise en œuvre de "Mybike", cet enregistrement des vélos dans une base de données nationale. Désormais, que nous soyons Bruxellois, Flamands ou Wallons, nous pouvons tous identifier gratuitement notre vélo, ce qui permet à la police de plus facilement nous le restituer en cas de vol, même s'il a traversé les frontières linguistiques de notre petit pays.



Aucun système antivol n'est efficace à 100 % contre un voleur bien organisé, mais tout élément qui complique sa tâche, de même que la revente du vélo volé, est utile. De plus en plus, les acheteurs de vélos de seconde main s'habitueront à demander une identification du vélo vendu, pour être certains de ne pas acheter un vélo volé.

Bien sûr, d'autres éléments encore sont nécessaires pour enrayer davantage le

phénomène des vols de vélo, comme une police motivée et une justice qui poursuit les personnes qui ont commis ces délits. Pour y arriver le gouvernement a fait entrer le vélo dans les priorités du nouveau Plan national de sécurité de la police fédérale, dont s'inspirent beaucoup les polices locales, et a demandé aux parquets de ne plus classer sans suite les délits de vols. Enfin, pour vraiment contrer le vol en amont, les pouvoirs publics doivent aussi développer le stationnement vélo sécurisé

dans l'espace et les bâtiments publics, notamment dans les pôles d'emploi, de logements et aux arrêts des transports en commun.

Le GRACQ salue donc ce premier pas dans la lutte contre le vol de vélos, mais continue à plaider inlassablement pour toutes les autres mesures nécessaires afin de faire du vol massif de vélos un chapitre du passé de la mobilité durable.

L. GOFFINET

Louer son vélo chez Tata Bicyclette



Il existe déjà des vélothèques et autres initiatives de location de vélos adaptés à l'âge de l'enfant. En quoi se distingue Tata Bicyclette ?

Justine Collie : Le principe pour les utilisateurs est le même. La grande différence est pour les personnes (citoyens, associations...) qui souhaitent ouvrir un dépôt. Tata Bicyclette offre une plus grande liberté dans la gestion de la vélothèque. Ils peuvent choisir leurs heures d'ouverture, le prix qu'ils souhaitent appliquer, les activités qu'ils souhaitent proposer. Nous mettons à leur disposition les outils de gestion et la visibilité mais ils sont libres de faire ce qu'ils souhaitent dans leur dépôt.

Pour aider au développement d'un réseau de vélothèques pour enfants en Wallonie et à Bruxelles, l'ASBL M'pact propose son concept Tata Bicyclette aux structures qui souhaitent des outils pour gérer plus facilement un parc de vélos et leur location. Nous avons interrogé Justine Collie, project manager en mobilité durable chez M'pact.

L'initiative rencontre-t-elle son public ?

J C : Le premier dépôt ouvert à Jodoigne fonctionne très bien, des gens viennent de loin pour emprunter un vélo, il serait donc intéressant d'ouvrir des dépôts ailleurs en Wallonie. Nous avons plusieurs contacts avec des associations et des communes. Cela prend parfois du temps de concrétiser l'ouverture (procédures administratives, trouver un local, des vélos, des bénévoles), mais l'envie est là. Une des difficultés que nous rencontrons est le fait de trouver des bénévoles qualifiés en matière de réparation de vélos.

Quels objectifs souhaiteriez-vous atteindre d'ici un an ou deux ?

J C : Nous souhaitons ouvrir un Tata Bicyclette à Bruxelles avant la fin de l'année et deux de plus en Wallonie au minimum. Mais si des personnes/communes/associations veulent rejoindre le réseau, nous sommes prêts à en ouvrir plus. Il suffit qu'elles nous contactent

pour nous faire part de leur motivation et nous pourrions discuter de la meilleure façon de procéder.

www.tatabicyclette.be

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE



Le Rayon 9, le Coursier wallon, Urbike : acteurs de la cyclologistique en Wallonie et à Bruxelles

Dernier maillon de la chaîne logistique, la livraison est l'étape de toutes les économies d'argent. Notre soif moderne de livraisons express et gratuites rend la compétitivité ardue et nous oriente vers un schéma économique intenable à long terme. Dans ce contexte difficile, les entreprises de cyclologistique, portées en partie par des investissements citoyens, montrent une direction plus juste et plus durable. Nous avons interrogé Urbike, Rayon 9 et le Coursier wallon pour mieux comprendre le fonctionnement du secteur.

Les difficultés du secteur

"Le marché de la cyclologistique est en progression constante depuis une dizaine d'années, remarque Serge Mignonsin, cofondateur de Rayon 9, coopérative liégeoise créée en 2016. Dans un maillage urbain très fin et dense, le vélo-cargo est estimé jusqu'à cinq fois plus compétitif qu'un véhicule utilitaire". Un chiffre qui laisse rêveur mais qui interroge : si la livraison à vélo s'avère si performante, pourquoi son développement n'est-il pas plus rapide ? "Cela dépend de facteurs extérieurs, poursuit Serge Mignonsin, notamment d'espaces urbains dédiés et adaptés. À l'échelle belge, le secteur de la cyclologistique a en effet progressé moins rapidement en Wallonie qu'en Flandre et à Bruxelles où les aménagements dédiés aux cyclistes sont plus systématiquement implantés et entretenus".

Mais l'infrastructure cyclable n'est pas le seul élément qui influe sur la progression du secteur, comme témoigne Renaud Sarrazin, cofondateur d'Urbike, entreprise de cyclologistique bruxelloise créée en 2018 : "L'année 2023 a été difficile, pour nous comme pour tout le secteur du transport et de la logistique, essentiellement à cause des effets de la crise énergétique (véhicules, bâtiments...) qui a contribué à fragiliser les entreprises, réduire/reporter les moyens investis sur les projets de transition et provoquer un net ralentissement du marché."



Les acteurs du secteur pointent encore d'autres facteurs : la difficulté de disposer d'espaces logistiques dans un milieu urbain où la volatilité des prix et la spéculation immobilière rendent les loyers impayables pour les petites structures ; la nécessité de renforcer le cadre politique et réglementaire en faveur d'une logistique durable et socialement juste ; et l'enjeu de la formation professionnelle permettant de contribuer à une meilleure reconnaissance et protection sociale du métier de coursier ou coursière à vélo.

Cela sans compter sur le fait que notre système commercial, voire culturel, est lui-même devenu un obstacle, et non des moindres. "La cyclologistique, c'est un projet humain qui doit se faire une place dans un environnement inhumain" regrette Olivier Bringard, cofondateur du Coursier wallon, entreprise de cyclologistique active pendant sept ans à Namur et à Mons qui vient d'arrêter ses activités. Car la pression du "tout, tout de suite" des consommateurs que nous sommes est bien réelle et se répercute sur les clients des entreprises de cyclologistique, qui la leur font sentir à leur tour. "On nous presse à avoir des indépendants, à livrer toute l'année, même le dimanche, poursuit Oli-





vier Bringard. Or ce n'est pas ça notre modèle économique. Nous voulons que nos employés aient une qualité de travail et de vie." Un constat partagé par Renaud Sarrazin qui rappelle que "nous devons sortir du phénomène de dévalorisation de la prestation logistique, de l'idée selon laquelle la livraison est un service gratuit, ou un service sur lequel il est légitime de tirer les prix vers le bas en jouant sur la précarisation des travailleurs".

Citoyens, acteurs du changement

Parmi les facteurs extérieurs qui encouragent ou entravent l'essor de ces entreprises de livraison, la question du financement est évidemment importante car, pour être viable, une entreprise doit pouvoir réinvestir dans sa société. Le soutien de coopérateurs convaincus par le modèle économique et social revêt une importance capitale.



C'est avec cet objectif qu'Urbike lançait avec succès une levée de fonds citoyenne il y a deux ans. *"La santé et le moral de l'entreprise sont bons ! se réjouit aujourd'hui Renaud Sarrazin, cofondateur d'Urbike. Notre levée de fonds citoyenne nous a permis de réunir le capital suffisant pour financer notre mise à l'échelle, avec l'objectif de nous amener début 2025 à notre seuil de rentabilité à long-terme – ou, devrais-je dire, nous ramener, puisque nous étions déjà rentables à petite échelle en 2020".* Aujourd'hui, c'est au tour de Rayon 9 de partir à la recherche de nouveaux coopérateurs pour développer ses services et de nouveaux projets (lire encadré).

Un secteur d'avenir

Si l'aventure se termine pour le Coursier wallon, Olivier Bringard reste convaincu par le modèle proposé par la cyclologistique. *"Livrer à vélo, ce n'est pas qu'une question de CO₂, c'est valoriser d'autres choses que le PIB et la croissance, car les nuisances de la livraison motorisée ne sont pas qu'environnementales. Si on valorise les externalités, la cyclologistique prend du sens".* Un sentiment partagé par Renaud Sarrazin qui rappelle qu'il est crucial de prendre en compte *"le problème des externalités négatives du transport, c'est-à-dire tous les dommages collatéraux provoqués par une activité de transport sur l'environnement (pollution, bruit, qualité de l'air) et sur la société (accidents, dégradation de l'infrastructure, congestion...)"*. C'est un coût caché que nous payons tous, par la dégradation de notre santé et de nos espaces de vie, mais qui n'est pas assez visible.

Malgré les difficultés rencontrées, le modèle défendu par Urbike, Rayon 9 et les autres acteurs du secteur reste visionnaire pour effectuer les livraisons sur les derniers kilomètres intra-urbains. Les villes qui ont fait le choix du vélo ont d'ailleurs vu leur attractivité augmenter. *"Il ne faut pas nécessairement aller jusqu'à Amsterdam ou Copenhague souligne Olivier Bringard. C'est le cas d'Arras, dans le nord de la France, qui a la même configuration que Mons ou Malines et qui a mis le principe*

"STOP" ¹ en avant il y a 25 ans pour redynamiser la ville". Les villes wallonnes ont vingt ans de retard : creuser encore cet écart en refusant de remettre en question au plus vite la place hégémonique de la voiture et de la camionnette de livraison en ville pourrait s'apparenter à une forme de déni idéologique.

La Belgian Cycle Logistics Federation (BCLF) estime que le potentiel de 33 % des livraisons urbaines réalisées en vélo cargo doit être un objectif phare pour le secteur de la cyclologistique en Belgique. Un objectif ambitieux dont la concrétisation reste un défi de taille aujourd'hui.

G. DE MEYER

En savoir plus : "Renaud Sarrazin : l'avenir de la cyclologistique", dossier, GRACQ Mag 46, disponible en lecture sur notre site.



Je prends part à Rayon 9 !

Rayon 9, c'est une entreprise sociale et humaine créée en 2016 comptant aujourd'hui dix salarié-e-s dont sept coursiers. La coopérative qui souhaite réduire l'impact environnemental des livraisons à Liège et créer de l'emploi de qualité pour les jeunes compte déjà 130 citoyens, associations et entreprises. En pleine croissance pour développer ses services et de nouveaux projets, Rayon 9 est actuellement à la recherche de nouveaux coopérateurs. Pourquoi pas vous ?



Envie de faire partie de l'aventure?

[Prenez des parts ici](#)



¹ Le principe "STOP" opère une hiérarchisation des modes de transports, en mettant prioritairement l'accent sur les modes les plus universels et les plus durables : **marche > vélo > transports publics/partagés > voiture privée.**

Potelets mal placés : source d'inconfort et de danger

Le potelet est couramment employé comme dispositif anti-intrusion pour bloquer l'accès des véhicules automobiles ou le stationnement sauvage sur les cheminements cyclables. Si l'installation correcte et soignée de potelets est relativement efficace à cet égard, des potelets non adaptés ou mal installés empêchent également le passage de certains types de vélos, tout en faisant courir un risque aux cyclistes et aux enfants transportés.

Facilement évitables dans de bonnes conditions (météo, visibilité, petit nombre de cyclistes), ces dispositifs présentent un risque significatif par temps pluvieux, mauvaise visibilité, obscurité, affluence ou groupe de cyclistes. Les conséquences peuvent être graves pour le cycliste qui perd l'équilibre et chute, ou pour l'enfant transporté dans un siège ou une remorque. Dans le cas d'une voirie automobile, des prescriptions strictes régissent l'installation d'un poteau de signalisation ou autre placé au milieu d'une voirie, ceci alors que le risque d'infliger des blessures potentiellement graves existe dans un cas comme dans l'autre.

Des potelets que l'on restreint désormais aux Pays-Bas

Cette problématique de l'inconfort et les dangers causés par les potelets a amené le *Fietsberaad-CROW* (centre d'expertise pour la mobilité cycliste aux Pays-Bas) à rédiger voici une décennie déjà un guide au sujet des potelets anti-intrusion, afin de restreindre leur nombre au strict minimum et, dans le cas où leur placement est jugé indispensable, en limiter les inconvénients et dangers pour les cyclistes. Celui-ci a été repris presque mot pour mot par le *Fietsberaad* flamand.

"Le risque d'infliger des blessures potentiellement graves existe"

Les étapes clés du schéma décisionnel pour le placement de potelets anti-intrusion sont avant tout de se poser la question de la nécessité ou non de recourir à des potelets en évaluant le problème et les autres solutions possibles. Il est également important de considérer les inconvénients posés par les potelets qui empêchent ou ralentissent le passage des véhicules de secours, de déneigement et d'entretien.

Si après ce diagnostic le placement de potelets est jugé nécessaire, il est primordial d'utiliser un type de potelets adapté : de forme arrondie, de diamètre suffisant, en plastique de préférence et si possible à mémoire de forme, de couleur contrastée par rapport à leur environnement et avec des bandes rétro réfléchissantes. Ceux-ci doivent être placés hors de la trajectoire naturelle du cycliste, avec une largeur de passage suffisante (>160 cm), un marquage d'approche (ligne continue de part et d'autre et au niveau des potelets et si possible stries vibrantes) et à un endroit correctement éclairé.

Ce que l'on souhaiterait aussi en Belgique francophone

Malheureusement, les recommandations reprises dans la Sécurothèque wallonne et également dans les Vademecums bruxellois sont peu détaillées, imprécises et incomplètes. Ce qui peut expliquer en



partie certaines réalisations calamiteuses.

Le GRACQ est en contact avec la Région wallonne pour clarifier et étoffer les recommandations pour ce type d'aménagement dans une fiche spécifique traitant les potelets en s'inspirant des recommandations de la publication du *Fietsberaad* – *CROW*. En région bruxelloise également, le placement récent de potelets gênants, comme sur la piste cyclable de la rue de la Loi, a relancé les discussions autour des bonnes pratiques en la matière.

N. SELFSLAGH





Rencontre des groupes locaux bruxellois : élections communales en vue

Deux fois par an, le GRACQ propose un moment de rencontre aux membres actifs de tous les groupes bruxellois. C'est l'occasion de se rendre compte de ce qui se passe dans les communes voisines et d'échanger autour des sujets du moment. Malgré la concurrence des 20 km de Bruxelles, cette édition printanière qui avait lieu à Ixelles a rassemblé une belle équipe, constituée de membres provenant de presque tous les coins de la ville.

Le sujet du moment rimant bien sûr avec élections, la rencontre est consacrée au scrutin communal à venir et à la question de la relation des groupes avec le politique. Après un quiz sur les personnalités

politiques liées à la mobilité à Bruxelles en guise d'échauffement (force est de constater que les membres présents autour de la table sont particulièrement au fait de la politique bruxelloise), nous avons pu établir un aperçu des relations de chaque groupe avec les instances politiques de leur commune. La tendance générale qui se dessine montre plutôt une dégradation des relations avec les communes et moins de poids au sein des organes consultatifs (commissions vélos, modes actifs... lorsqu'ils existent) malgré une amélioration de la cyclabilité dans la plupart des communes. De quels leviers disposons-nous encore ? et quelles actions pouvons-nous mettre en place pour la campagne communale ? sont quelques-unes des ques-



tions qui viennent clôturer la matinée amenant autant de pistes à explorer.

En tant qu'animateur ce sont aussi des moments sympas et précieux. Merci à toutes et tous pour ces discussions constructives et intéressantes !

R. STANER

ANIMATEUR DES GROUPES LOCAUX BRUXELLOIS



Anderlecht : un coup de projecteur pour quelques coups de peintures

2024 sourit au GRACQ Anderlecht ! Après plusieurs réunions marquées par une belle affluence, les membres du GRACQ et du Fietzersbond qui constituent ce groupe bilingue ont formé des groupes de travail sur différentes thématiques. Surfant sur cette belle énergie, le collectif a décidé de mener une action choc le samedi 4 mai : enfants et adultes ont sorti les pochoirs, les craies et la peinture pour refaire le marquage de la piste cyclable effacée de l'avenue Vander Bruggen. "C'est en effet une rue emblématique et très utilisée par les cyclistes", souligne Loik, l'un des co-coordonateurs du groupe. Le groupe dénonce une situation qui insécurise les cyclistes dans le trafic dense sur cet axe important de la commune.

La rue Brogniez dans le quartier Cureghem est une autre voirie concernée par cette problématique. "Là-bas aussi, la

peinture est complètement effacée" remarque Christian, un autre co-coordonateur du groupe qui craint également des conflits entre usagers alors que la situation stagne depuis deux ans. La commission modes actifs a bien permis quelques avancées (des arceaux à vélo, trois rues cyclables ou des rues scolaires) mais le groupe regrette que l'entretien et la bonne réalisation des pistes et des infrastructures ne soient pas une priorité pour la commune.

Grâce aux journalistes présents sur place, l'action a bien été relayée par la presse bruxelloise. Le groupe peut donc se féliciter d'un beau coup de projecteur pour demander que la sécurité des cyclistes soit mieux prise en compte.

R. STANER

Jodoigne : 330 élèves découvrent le vélo sous toutes ses facettes

"C'est la troisième" pour les Bike days de Jodoigne ! Grâce à un partenariat entre le GRACQ Jodoigne, le GAL, Pro Velo, Recycle Jodoigne et Fédémot, ce sont ne pas moins de 330 élèves de première des écoles secondaires de Jodoigne qui ont passé une journée complète à vélo.

Les élèves ont commencé leur journée par une formation vélo-traffic donnée par des formateurs GRACQ et Pro Velo. L'occasion de revoir les bases théoriques, mais aussi de parcourir le centre de Jodoigne à vélo et de se confronter à quelques spécificités du code de la route, comme les sens uniques limités, les sas vélo et bien d'autres. Ils ont ensuite découvert les techniques de démontage, réparation et remontage d'une roue lors de leur passage à l'atelier de Recycle Jodoigne. Ensuite, comme personne n'est à l'abri d'une petite chute, chacun de ces *Bike days* se poursuivait par une formation aux premiers

soins, donnée par Fédémot. Enfin, les élèves partaient à la découverte du réseau points-nœuds, accompagnés par des bénévoles du GRACQ Jodoigne et des membres du GAL.

"L'organisation de ces trois journées (une par implantation scolaire) a été rendue possible grâce à un subside de la Région wallonne et grâce à l'organisation du GAL Brabant wallon Est, souligne Jean-Sebastien Tyberghein, coordinateur du GRACQ Jodoigne. On espère pouvoir continuer cette belle aventure l'année prochaine mais les règles de subside changent et il faudra un référent vélo dans chaque école pour faire la demande de subside."

En espérant qu'une quatrième édition des Bike days verra le jour l'année prochaine, soyons déjà sûrs que cette troisième édition aura donné à plus d'un élève des envies de poursuivre l'expérience.

G. DE MEYERE



Atelier à Gesves : écarteurs escamotables



À vélo, il existe deux façons de rappeler aux automobilistes de respecter la distance de dépassement : en portant un gilet fluo qui affiche cet élément du code de la route ou en équipant son vélo d'un écarteur.

Philippe et Thierry, membres du GRACQ Gesves ont mis au point un écarteur escamotable conforme à la législation (pour rappel, la largeur d'un vélo ne peut excéder 1 mètre, accessoires compris). Lors d'un échange de bons plans autour du vélo, de nombreux cyclistes présents se sont dits intéressés par ce prototype, décidant le GRACQ Gesves à organiser un premier atelier d'auto-fabrication.

En une matinée, les six participants ont fabriqué ensemble ces accessoires de sécurité en les adaptant à leur vélo respectif. La fabrication nécessite quelques

outils, un peu de précision, et... une machine à coudre ! Pour 10 € de matériaux (tube pvc, isolant, collier de serrage...), le vélo est équipé et le cycliste (adulte ou enfant) se sent plus confiant devant les automobilistes impatientes.

Tout en se maintenant horizontal, l'écarteur reste souple, ce qui évite que le cycliste soit déséquilibré s'il touche un obstacle. On peut en outre le replier d'une seule main, et ceci aussi en roulant. Il est bien visible, même de nuit, car recouvert d'une bande fluo et réfléchissante. De plus, il atteint son objectif : l'automobiliste le craint et s'en écarte prudemment !

Vous voulez en savoir plus ?
Contactez le GRACQ Gesves :
gesves@gracq.org

PH. GHESQUIERES & CH. CAMBIER



Forum des mobilités à Malmedy

Ce dimanche 21 avril se tenait le premier Forum des Mobilités à l'initiative de la commune de Malmedy. Cerise sur le gâteau, ce forum faisait la part belle à la mobilité cyclable.

Pour plusieurs groupes locaux du GRACQ des environs (GRACQ Verviers, Eupen et Theux-Spa), ce fut l'occasion d'y tenir un stand afin de faire connaître leur travail et de sensibiliser à l'intérêt de mettre sur pied un groupe local dans la région de Malmedy. L'accueil chaleureux qu'ils ont reçu dénote un intérêt réel de la part des citoyen-ne-s pour la mobilité active et pour la participation à une dynamique vélo-citoyenne.

Outre les contacts directs avec le public, ce premier forum fut aussi l'occasion de

rencontrer différents acteurs associatifs proposant des solutions concernant le stationnement (V-lock), des animations sur la mobilité (fresque de la mobilité) et plein d'autres ateliers sur la mobilité alternative. Suite au succès rencontré, gageons que cette initiative pourra être reproduite aux quatre coins de la Wallonie.



Par ailleurs, la création d'un groupe local du GRACQ à Malmedy et sa région (Waimes, Stavelot et Trois-Ponts) se concrétise, renforçant un peu plus la présence du GRACQ en Wallonie et permettant de porter la voix de celles et ceux qui se déplacent à vélo.

A. HAGENMULLER

Mais encore...

Nivelles à vélo, c'est Nivel'à vélo !

Chapeau bas pour le GRACQ Nivelles qui allie savamment communication numérique et action de terrain. Nivel'à velo, c'est l'histoire d'une pétition lancée il y a cinq ans. La veille des élections précédentes, le GRACQ Nivelles avait réussi le tour de force de faire une pétition filmée rassemblant mille personnes criant "Nivel'à velo !", une façon de demander de meilleures infrastructures cyclables dans la commune. Suite à cela, des promesses concrètes avaient été faites par les élus locaux. Malheureusement, en fin de législature, les résultats sur le terrain sont quasi inexistantes. Le GRACQ Nivelles persiste et signe dans ses revendications au moyen d'une vidéo dynamique et assertive, d'une nouvelle pétition (à signer, cette fois) et d'une balade à vélo pour visibiliser leurs demandes.

Soutenez-les : www.nivelavelo.be



Mouscron : "au boulot, à vélo"

Pendant deux semaines, sur la proposition du GRACQ Mouscron, une dizaine d'entreprises ont encouragé leurs employés à troquer leur voiture pour le vélo. Pour inciter les employés à franchir le pas, l'ouverture de stationnements sécurisés supplémentaires pour les vélos ou l'organisation d'un petit-déjeuner sont des actions qui ont été menées. Les déplacements ont été comptabilisés et, malgré une météo pluvieuse, cette 8ème édition de "au boulot à vélo" a motivé 200 personnes à enfourcher leur vélo pour comptabiliser au total plusieurs milliers de kilomètres garantis sans monoxyde d'azote.



NOTELE

Gaza : des paracyclistes au service de la population civile

L'article est publié en février par le média **Positive.News**. Il relate l'histoire des **Gaza Sunbirds**, l'équipe de paracyclisme qui vient en aide à la population de la ville de Rafah, en achetant et livrant à vélo des vivres aux personnes déplacées.

L'asbl *Gaza Sunbirds* est créée en 2020 et vise à "permettre aux parathlètes palestiniens de se perfectionner dans le cyclisme afin qu'ils puissent participer à des tournois internationaux, notamment aux Jeux paralympiques de 2024". À quelques mois à peine des JO de Paris, la guerre en a décidé autrement.

Depuis le début du conflit, des dizaines de tonnes de nourriture ont été livrées à des dizaines de milliers de personnes dans le sud et le centre de la bande de Gaza par les 25 athlètes membres de l'association.

"Les colis d'aide comprennent des articles de première nécessité pour les bébés, des produits sanitaires et d'autres articles de première nécessité tels que des couettes" relate le journaliste.

Pour Al Dali, capitaine et co-fondateur de l'équipe de paracyclisme *Gaza Sunbirds*, "apporter de l'aide sur nos vélos et marcher avec l'aide d'une béquille est un message qui montre que la vie peut continuer malgré les vagues de désespoir qui accablent les Palestiniens depuis le début de la guerre et leur déplacement."

G. DE MEYERE



SOURCE : "THE PARA-CYCLISTS DELIVERING AID TO DISPLACED GAZANS AGAINST ALL ODDS" MOHAMED SOLEIMANE, POSITIVE.NEWS,

14/02/2024

Drame en France

La France est sous le choc après qu'une automobiliste a fauché un groupe d'enfants à vélo à La Rochelle. Âgée de 83 ans, la conductrice a dévié de sa trajectoire sans raison apparente et de façon subite pour percuter frontalement les enfants. Le bilan est lourd et le drame prend une tournure d'autant plus tragique qu'il arrive quatre mois à peine après que le Parlement Européen rejette l'idée de mettre fin au permis de conduire à vie. Le projet était que le renouvellement du permis soit conditionné à une visite médicale tous les 15 ans.

40 millions d'automobilistes, une association française qui se présente comme le premier représentant national des automobilistes, se vantait d'avoir réuni plus de 130 000 signatures en 10 jours à peine pour faire barrage à ce projet de loi et s'était immédiatement réjouie de cette décision du Parlement européen. Une visite médicale pour renouveler un permis de conduire un véhicule d'une tonne ? Quelle idée saugrenue.

Italie : Florence veut inciter à l'usage du vélo

"Pedala, Firenze ti premia", "Pédale, Florence te récompense". C'est le nom de la campagne florentine lancée lors de la Journée Mondiale du vélo, qui vise à encourager les déplacements utilitaires dans la ville. Durant un an, 2 000 habitants de plus de 18 ans pourront comptabiliser leurs trajets quotidiens au moyen d'un kit empêchant la fraude à installer sur son vélo, relié à une application qui compte les kilomètres parcourus.

La ville s'engage à payer 20 centimes du kilomètre pour les personnes qui changent leurs habitudes, et 15 centimes du kilomètre pour les personnes déjà cyclistes (l'idée étant d'encourager le shift modal), avec pour tous un maximum de 30 € par mois. Des prix seront également offerts pour récompenser les meilleurs utilisateurs et utilisatrices.

"En un rien de temps, tous les kits ont été attribués et il y a une centaine de personnes sur la liste d'attente" se réjouit Andrea Giorgio, conseiller municipal chargé de l'environnement qui envisageait déjà d'augmenter le nombre de kits disponibles.



drea Giorgio, conseiller municipal chargé de l'environnement qui envisageait déjà d'augmenter le nombre de kits disponibles.

Financée à hauteur de 1,2 million €, "Pedala, Firenze ti premia" est l'un des projets pilotes développés de manière participative avec les citoyens dans le cadre du projet "Florence pour le climat".

G. DE MEYERE

Sources : "Pedala, Firenze ti premia", già esauriti i 2000 kit. Giorgio: "Valutiamo se aumentare le risorse", firenzetoday.it, 13/05/24 et www.comune.fi.it



Histoire du vélotourisme

Les vacances et le vélo : un duo gagnant. Si nous observons ces dernières années un regain d'intérêt pour le tourisme à vélo, le phénomène n'est pas neuf, et remonter dans le temps pour explorer cette pratique nous ramène aux premiers âges de l'histoire de la bicyclette. En 150 ans, le secteur des transports a connu de nombreuses (r)évolutions, entraînant d'autres façons de voir le monde qui nous entoure. Certaines choses n'ont toutefois pas changé : la soif de voyage, le plaisir de découvrir des lieux authentiques et la joie de pédaler.

Le tourisme, une invention anglaise

Aux XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles, les jeunes Britanniques de bonnes familles ont pour habitude de finaliser leur formation par un voyage d'un an ou deux en Allemagne, en France et surtout en Italie, afin d'expérimenter leur apprentissage théorique. Ils font ce qu'ils appellent un "Grand Tour" (qui donnera le mot "tourisme" vers 1780), privilégiant certains lieux plutôt que d'autres. En parallèle, les destinations des voyages dits "de santé", vantant l'air de la mer ou de la montagne ou encore les bienfaits d'une cure thermale, viendront compléter la cartographie balbutiante du tourisme européen. Les coups de cœur de ces Britanniques transformeront même certains lieux jusque-là insignifiants en destinations incontournables. À Nice, la "promenade des Anglais" en est un bel exemple¹.

La naissance du cyclotourisme en Belgique

En 1885, l'invention du "vélo de sécurité" permet au cyclotourisme de voir le jour. En Belgique, des dizaines de magazines, de guides et de clubs spécialisés apparaissent. Si les premiers clubs s'intéressent surtout aux courses sportives, deux clubs gagnent rapidement un large public en faisant la promotion du tourisme à vélo : la Ligue Vélocipédique Belge (1889) et le Tou-

ring Club de Belgique (1895). *"La Ligue Vélocipédique avait déjà publié un Guide vélocipédiste en 1891. Le Touring Club s'est également engagé dans cette voie et a publié, au cours de la saison 1895, cent cinquante itinéraires, de minces livrets décrivant chacun un circuit cycliste. Les deux associations cyclistes ont chacune leur revue, particulièrement solide, et leurs annuaires sont autant de trésors d'informations pratiques."*²

En 1895, la Ligue Vélocipédique installe 400 boîtes de secours le long des routes belges, permettant aux voyageurs d'effectuer des petites réparations mécaniques. Les deux clubs nouent des partenariats avec un grand nombre d'hôtels et d'auberges qui affichent leurs enseignes sur leur façade, indiquant aux cyclistes de passage qu'ils sont bienvenus.

Si certains de ces nouveaux cyclistes se contentent d'escapades à proximité de chez eux, d'autres sont plus aventureux et explorent la Belgique, de l'Ardenne à la côte. Devenu voyageur, le cycliste est alors présenté comme un ardent patriote, car il a pu "découvrir l'histoire et la richesse naturelle de son pays". C'est notamment sur ces arguments que les clubs cyclistes réclameront des infrastructures cyclables de qualité, mais aussi davantage de facilités pour transporter les vélos dans les trains ou pour traverser les frontières (en 1895, le vélo était taxé d'un



droit d'importation par la douane belge, obligeant le voyageur revenant de France à payer pour son propre vélo !).

Le Touring Club mobilise ses membres et son vaste réseau politique pour demander des pistes cyclables ou pour améliorer le revêtement des rues existantes. Mieux, il finance ou co-finance lui-même certaines pistes cyclables là où il l'estime nécessaire. En 1898, plus de 1 000 km de pistes cyclables sont accessibles aux cyclotouristes belges³. À titre d'indication, les voyageurs en train peuvent compter à cette même époque sur plus de 5 000 km de voies ferrées.

Face à l'urbanisation qui transforme les villes en métropoles, le cyclisme permet "des longues promenades en plein air, loin des villes et des faubourgs, ruinés par la fumée noire et malsaine des usines", comme le dira Gaston Beirlaen, président du Touring Club en 1895. Face au défrichage de vieilles forêts et à la dégradation des paysages dus à l'industrialisation du pays et au développement de l'exploitation



SOCIALISTISCHE VELOCLUB EDEGEM, 1920 (AMSAB-ISG, GAND)



MONT DU MOÏT TOURISME - ELICKER

minière, il n'est pas étonnant que les cyclistes de l'époque et leurs clubs défendent une vision du monde "écologique". D'ordre esthétique avant tout, ces revendications visant à conserver le charme bucolique des paysages traversés font néanmoins écho à nos aspirations de touristes contemporains. Aujourd'hui encore, nous souhaitons profiter de lieux touristiques ayant un cachet "authentique" (tout en bénéficiant d'infrastructures routières suffisantes pour y accéder sans effort).

"Quel instrument de bonheur que la bicyclette pour tous ceux qui vivent dans les grandes villes, pour tous ceux qui voient chaque matin les limites de leur ville se déplacer et qui aspirent fortement à pouvoir goûter à la belle poésie de la nature !" déclarera le ministre belge Jules Van den Heuvel lors du 10^{ème} anniversaire du Touring Club⁴.

"Aujourd'hui encore, nous souhaitons profiter de lieux touristiques ayant un cachet authentique"

Toujours plus loin, toujours plus haut !

Durant quelques décennies, les joies du tourisme restent un privilège de classe... Jusqu'en 1936 et l'arrivée au pouvoir en France du Front Populaire. L'apparition des congés payés chez nos voisins permet aux ouvriers de voyager, souvent pas bien loin, car le pouvoir d'achat ne permet pas de grands périples. En Belgique, il faudra attendre encore deux ans pour que les ouvriers puissent à leur tour profiter de deux semaines de congés payés. C'est le début d'une nouvelle perception du temps libre, des vacances et du tourisme.

Si le vélo et le train sont largement sollicités jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale, l'essor de la voiture après 1950 va changer la donne. Autrefois promoteur du cyclotourisme en Belgique, le Touring Club se transforme à partir de 1947 pour devenir ce qu'on connaît aujourd'hui : la plus grande association d'automobilistes de Belgique⁵. Durant les Trente Glorieuses, des auto-

routes font leur apparition jusqu'au cœur des villes, s'affichant parfois aux premiers étages des maisons, offrant aux résidents l'impressionnant spectacle d'une modernité américaine sous leurs fenêtres. Les vacances en voiture permettent alors aux Belges de découvrir, entre autres, les plaisirs de la Côte d'Azur grâce à la célèbre Nationale 7, immortalisée par Charles Trenet en 1955. Entre 1951 et 1989, le taux de départ en vacances passe du simple au triple⁶. Rapidement, les infrastructures routières récemment inaugurées ne suffisent plus à supporter l'afflux de ceux qu'on affligera du quolibet de "juilletistes" et d'"aoûtistes". Et si la solution au problème des embouteillages passait par les airs ?

À partir des années 70, les voyages en avion deviennent de plus en plus populaires et accessibles à tous. Fin des années 90, basé sur un modèle économique importé des États-Unis et soutenu par des avantages fiscaux considérables, le "low-cost" se développe à tel point qu'il parvient à nous convaincre qu'un aller-retour à Rome ou Barcelone ne vaut pas plus cher qu'une soirée au restaurant. Des prix scandaleusement bas qui nous poussent à fermer les yeux sur les rapports du GIEC et notre mauvaise conscience. L'Association du transport aérien international (IATA) s'attend à ce que le nombre total de voyageurs aériens atteigne quatre milliards en 2024, et dépasse les chiffres de 2019 (pré-covid). La terre cuit, mais "[...] la prévision sur l'évolution du nombre de passagers nous donne de bonnes raisons d'être optimistes", se réjouit Willie Walsh, directeur général de l'IATA⁷. Conséquence insolite et inattendue : la problématique des embouteillages est maintenant dupliquée dans le ciel, où des avions tournent en attendant une autorisation d'atterrissage de la tour de contrôle.

1 Alain Bottaro, "La villégiature anglaise et l'invention de la Côte d'Azur", *In Situ*, 10/07/2014, <http://journals.openedition.org/insitu/11060>

2 "Le souci du pittoresque. Wielertoerisme en de bescherming van het landschap", 1895-1914 », Donald Weber, Brood en Rozen, Amsab ISG, Ghent, 2009, <https://openjournals.ugent.be/broodenrozen/article/64334/gallery/188708/view/>

3 "Les amateurs de plaisirs, les patriotes et les fous de la santé Le cyclotourisme à la Belle Époque", Stijn Knuts, 29/08/22, <https://servicekoers.be/fr/articles/le-cyclotourisme-a-la-belle-epoque>.

4 "Le souci du pittoresque. Wielertoerisme en de bescherming van het landschap", 1895-1914", Donald Weber, cf. supra.

5 "Qu'est-ce que fait Touring ? ", in www.assurances.be/touring



© UNSPLASH MARK STOSBERG

"Les prix scandaleusement bas du low-cost nous poussent à fermer les yeux sur les rapports du GIEC et sur notre mauvaise conscience"

Ce tourisme qu'on pourrait qualifier "de l'extrême" (extrême gaspillage énergétique et extrême égoïsme) semble ne pas avoir de limite. Depuis peu se profile un nouveau tourisme, spatial cette fois, permettant à quelques milliardaires d'observer notre planète depuis l'espace. Un vol de quelques minutes à 100 km d'altitude, un billet à 28 millions de dollars et une empreinte carbone désastreuse qui ont permis aux touristes de l'espace d'acquiescer une sagesse nouvelle : "C'est tout noir" a témoigné fort à propos un de ces pionniers en 2021, tandis que le plus connu d'entre eux, patron d'Amazon, déclarait avoir été "abasourdi par la Terre et sa beauté, mais aussi sa fragilité"⁸. Assurément, le voyage était instructif.

Revers du tourisme automobile...

Pendant des années, les destinations touristiques font tout pour attirer une clientèle motorisée, ce qui ne sera pas sans poser problèmes. Selon Anne Hecker, chargée de cours en géographie à l'Université de Nancy, les destinations touristiques les plus privilégiées doivent à la fois assurer le déplacement des vacanciers dans et vers les zones touristiques, mais aussi répondre à leurs exigences en termes de stationnement au plus près des sites visités. Exigence paradoxale puisque ces mêmes personnes réclament par ailleurs de bénéficier de lieux calmes et "authentiques"⁹.

Enfin, la pression touristique ne s'exerçant que quelques semaines dans l'année, se pose également la question du surdimensionnement des équipements quand les touristes sont partis. "Les stations qui y ont

cédé souffrent aujourd'hui d'une image négative liée à la trop grande place accordée à l'automobile, sans que le trafic n'en ait été fluidifié" rappelle Anne Hecker, qui souligne qu'à contrario "les espaces ayant opté pour davantage de mobilité douce, et qui constatent conséquemment une réduction de la pression automobile, bénéficient d'un second atout, économiquement peu quantifiable mais activement recherché : une amélioration de leur image de marque."

... et retour du cyclotourisme

S'il n'a sans doute jamais complètement disparu, il faut admettre que le cyclotourisme se fait (très) discret pendant de longues années. Il commence son retour en Europe à partir des années 90.

Dans son article "Véloroutes et voies vertes : supports ou objets touristiques ?", Anne Hecker explique que l'essor du cyclotourisme est étroitement lié au développement des "voies vertes" exclusivement réservées au trafic non-motorisé¹⁰. Destinées initialement au transport local, les plus séduisants de ces axes attirent un public plus lointain et se transforment alors en espaces de loisirs. En matière de tourisme, le cercle est vertueux : les "excursionnistes" ayant supplanté la fréquentation résidente, de plus grandes retombées économiques sont observées, entraînant de plus gros investissements pour améliorer les aménagements existants et accroître encore la fréquentation.

Dans certains cas, la voie verte dédiée à la population locale se transforme même en attraction touristique et en "produit marchand". Exemple type : le "Donau Radweg" (Danube à vélo), une ancienne voie de halage du Danube aménagée sur 1 200 km et mise en service en 1989. Victime de son succès, cette voie verte subit les conséquences du tourisme de masse, notamment la création d'immenses parkings voituriers pour permettre aux touristes de démarrer leur voyage à vélo le long de la véloroute.

Fin des années 90, la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) tout juste créée dessine un "Réseau EuroVelo" composé de différents itinéraires cyclables en

Le GRACQ et le cyclotourisme

Le tourisme à vélo ne fait a priori pas partie du champ d'expertise du GRACQ qui défend principalement le côté "utilitaire" du vélo, par opposition à un usage sportif ou récréatif. Lancé en 1995 par le GRACQ, Dynamobile rassemble chaque année plus de 100 cyclistes pour une randonnée d'une semaine. Au long de son parcours, l'association encourage les municipalités rencontrées à favoriser l'usage du vélo comme moyen de déplacement. De leur côté, des groupes locaux du GRACQ s'emparent avec enthousiasme de cet aspect de la pratique du vélo. Les Vivéwaltours, voyages en groupe d'une vingtaine de personnes à la découverte de la Wallonie organisés depuis 2019 par le GRACQ Basse-Meuse en sont un bon exemple. L'organisation de festivals du voyage à vélo – En Roue Libre organisé par le GRACQ Watermael-Boitsfort et plus récemment À bicyclette par le GRACQ Liège – illustrent également un engouement pour une tendance dans l'air du temps : celle de voyager mieux et de privilégier les rencontres, le rythme lent ou le dépassement de soi.

Europe. Pour les promouvoir, elle crée des centres nationaux de coordination Eurovelo ("NECC", National EuroVelo Coordination Center), aujourd'hui au nombre de 24.

En Belgique, l'asbl Pro Velo¹¹ est devenu NECC en 2018 et travaille avec les trois Régions du pays, le tourisme étant une compétence régionale. "Il y a maintenant 17 véloroutes qui traversent 44 pays rappelle Marie Secrétan, responsable du département tourisme chez Pro Velo. Cinq d'entre elles traversent la Belgique. Notre situation géographique entre l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas est idéale car elle permet de faire des boucles de 2-3 jours chez nous, sans devoir prendre l'avion. C'est d'ailleurs ce genre de voyages que Pro Velo veut promouvoir : des trips courts, accessibles à tous qui permettent de goûter au plaisir de faire du vélo durant son temps libre et ses vacances."



S'il est difficilement quantifiable, le succès du tourisme à vélo en Belgique s'observe sans l'ombre d'un doute. *"Nous n'avons malheureusement pas de chiffres pour Bruxelles ou la Wallonie poursuit Marie Secrétant, mais on observe bien une augmentation régulière, surtout depuis la crise Covid. Il y a de plus en plus d'agences qui proposent des voyages à vélo, de guides spécialisés, de roadbooks. Les pays comme la France, l'Allemagne et la Suisse qui monitorent le phénomène constatent aussi une réelle augmentation."*

Notre pays a de beaux atouts en termes d'infrastructures de qualité (voies vertes, pistes cyclables...) et de signalétique, puisque 100 % du réseau est maintenant balisé. L'EuroVelo 5 a par ailleurs été élue



UNSPASH NIKAS O'HROGGE

"véloroute de l'année" en 2023. Le tourisme à vélo en Belgique a cependant encore une marge de progression. Entre la difficulté de louer un vélo d'un point A à un point B, le peu de balisage depuis les gares vers les itinéraires vélo, des labels

Les vacances, c'est la santé

Diverses études l'affirment : partir en vacances serait bon pour le cœur, la tension artérielle, le diabète, le sommeil, mais aussi contre les problèmes de peau. Prendre des vacances est donc essentiel pour garder la forme. Incroyable mais vrai, le vélo améliore quant à lui les systèmes cardiovasculaire et immunitaire, réduit le risque de maladies chroniques et permettrait même de prévenir certains cancers et de réduire les risques de dépression. Oserions-nous dès lors affirmer que celles et ceux qui partent en vacances à vélo prennent soin de leur santé... au carré ? Allez, on ose !



RÉSEAU DES EUROVELO

qui changent selon la Région¹², le chemin est encore long. *"Notre souhait serait d'avoir une harmonie au niveau des trois régions confie Marie Secrétant. On a fait une réunion en avril 2024 avec une trentaine d'acteurs institutionnels du tourisme à vélo afin de pouvoir envisager la création d'un centre de coordination de la Belgique à vélo. Cette année, nous venons de coordonner la création d'une carte IGN rassemblant les routes régionales, internationales, Venbahn... Nous lançons également une carte interactive sur le site eurovelo-belgium.be qui rassemble l'information de tous les itinéraires au niveau belge. C'est un premier pas dans cette direction"*.

G. DE MEYERE

6 "L'avènement du tourisme de masse", Saskia Cousin et Bertrand Réau, Grand Dossier N°22, 03-04-05/2011, Sciences Humaines.

7 "Le nombre de passagers aériens devrait se rétablir en 2024", Communiqué N°10, in www.iaata.org

8 "Après son vol touristique dans l'espace, Jeff Bezos se dit abasourdi par «la fragilité» de la Terre", AFP, 20/07/21, in www.letemps.ch

9 "Véloroutes et voies vertes : supports, ou objets touristiques ? ", Anne Hecker, Cahiers de Géographie, N°4, pp 199-208. Collection Edytem, 2006

10 En Belgique, le RAVeL, le Réseau autonome des voies lentes, est né au milieu des années 90.

11 www.provelo.org

12 Bienvenue Vélo en Wallonie, Bed & Bike dans la communauté germanophone, Bike Friendly pour les hébergements bruxellois et absence de label en Flandre

Matériel

À la recherche d'un vélo électrique (belge) ?

AVANTAGE
MEMBRE



Reprenre le vélo n'est pas toujours évident, que ce soit parce que la condition physique n'est plus vraiment au rendez-vous ou par crainte d'arriver en sueur au travail. Pour éviter d'utiliser la voiture, de nombreuses personnes optent pour le vélo électrique.

Face aux nombreuses marques qui fleurissent chaque année, il n'est pas facile de s'y retrouver. Avez-vous pensé à regarder du côté des marques belges ? Vous y découvrirez notamment Beaufort Bikes. Cette marque qui débarque à Bruxelles et en Wallonie s'est spécialisée dans la fabrication de vélos électriques. Elle propose des mo-

dèles adaptés à divers besoins : vélos de ville, vélos pliants et un vélo conçu pour le transport d'enfants et de courses.

Bonne nouvelle, ils proposent à nos membres cotisants de belles réductions sur certains de leurs vélos. Intéressé-e ? Écrivez-nous à pascaline.lits@gracq.org.



P. LITS

Une armoire normande à transporter ? Pensez aux remorques vélo !

AVANTAGE
MEMBRE



Déménager, faire ses courses, vider son grenier, organiser un événement. Au GRACQ, on pense qu'il est possible de pratiquement tout transporter à vélo. Mais parfois un simple vélo avec des sacoches n'est pas suffisant et tout le monde n'a pas les

moyens d'acheter un vélo cargo, ni de place chez soi pour le garer.

C'est là qu'intervient Remorquable ! L'objectif de cette jeune asbl bruxelloise super dynamique est d'offrir une alternative réaliste à l'utilisation de la voiture pour le transport de chargements dans la majorité des situations de la vie de tous les jours. Com-

ment ? En mettant en place un service de prêt de petites ou grandes remorques à vélo. Cerise sur le gâteau, Remorquable se veut socialement accessible en proposant des tarifs différenciés adaptés à toutes les bourses.

Pourquoi en parler maintenant, alors que ce service existe depuis quelques années et est probablement déjà connu de certains d'entre vous ? Pour tout abonnement annuel souscrit, Remorquable offre désormais trois mois d'abonnement aux membres cotisants du GRACQ ! Pour bénéficier de cette réduction, contactez-les directement par mail à info@remorquable.be.

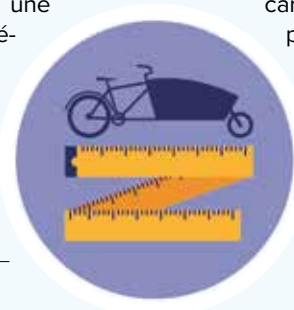
P. LITS

Un comparateur de taille de vélo cargo

Si pour vous, la taille compte, ce site est fait pour vous. Designer et développeur web, Louis Eveillard a créé un "cargo bike size comparator", un outil ouvert et participatif comparant de nombreux modèles de vélos cargos.

De façon très intuitive, il est possible de sélectionner les vélos cargos dans la liste pour les voir se superposer sur la partie droite de l'écran, permettant ainsi de comparer leur taille respective en un coup

d'œil. Chaque vélo sélectionné affiche également quelques caractéristiques techniques (longueur précise, taille des roues...) ainsi qu'un lien vers le site web du fabricant. Hyper pratique quand on prévoit d'acheter une monture qui devra répondre à des critères de longueur afin de rentrer dans le couloir de sa maison.



Si le site ne propose actuellement qu'une sélection de vélos cargos, il s'agit d'un projet collaboratif : libre à chacun de rajouter un modèle qui n'y figurerait pas. Au moment d'écrire ces lignes, vingt-cinq vélos cargos et longtails sont recensés. Le site pourrait s'offrir quelques améliorations, mais le souhait reste d'être facile d'utilisation pour le grand public.

<https://bikes.louiseveillard.com>

G. DE MEYERE

Pêle-Mêle

Velo-City Gand 2024

Velo-City, c'est LE rendez-vous annuel mondial du vélo. Après l'édition bruxelloise de 2009, et des passages par Copenhague, Vancouver, Taipei, Rio ou Leipzig, la conférence revient en Belgique. Cette année, c'est Gand qui fait honneur à la petite reine et aux enjeux de la mobilité active face à un public venu des quatre coins de la planète. Débats, conférences, échanges d'expériences, projections... tout est fait pour en revenir inspiré et plus motivé que jamais.

Au lendemain des élections où les questions de mobilité ont fortement polarisé la sphère politique, notamment à Bruxelles, Velo City Ghent est aussi l'occasion de mettre un coup de projecteur sur les retombées positives du plan de circulation mis en place à Gand en 2017. Le plan avait pourtant suscité un vif tollé au moment de sa mise en place.

G. DE MEYERE



© DIM HOU - UNSPLASH

Témoignage d'un cycliste sourd



© CANVA

Je suis complètement sourd de l'oreille gauche et à moitié de l'oreille droite. Je ne perçois pas d'où viennent les sons. S'il y a un énorme bruit derrière moi qui s'approche très vite, cela me fait peur et je ne peux pas distinguer s'il s'agit d'un camion ou d'une voiture. Je ne peux pas trier les sons, je ne sais pas si quelque chose arrive d'une rue en priorité de droite, donc je ralentis et je regarde. J'utilise aussi davantage de gestes pour communiquer avec les automobilistes.

D'octobre 2023 à mars 2024, j'ai fait une petite expérience : j'ai porté un gilet jaune fluo avec le logo "oreille barrée" indiquant que je suis sourd, ainsi que le message "Et si c'était vous ?". J'ai testé mon gilet jaune avec l'oreille barrée afin de voir si les automobilistes feraient preuve de plus d'empathie et de patience à mon égard.

Mon expérience personnelle ne constitue pas une vision générale. Cependant il y a des choses que j'ai pu remarquer. Par exemple, des dépassements plus calmes, me laissant plus de place. Dans la grosse majorité des cas, les automobilistes n'accéléraient pas en me dépassant. Au contraire, ils réduisent leur vitesse, et parfois se mettent carrément sur la bande à contre sens. Moins de queues de poisson, et

moins de frôlements à moins d'un mètre de distance. Ils indiquent aussi lorsqu'ils vont se rabattre devant moi en mettant leur clignotant, chose qu'ils ne font pas du tout lorsque je ne porte pas mon gilet jaune. Quand la rue est trop étroite et ne permet pas d'être dépassé en sécurité, je remarque une plus grande tolérance si je prends ma place bien au centre. Je dirais qu'environ sept conducteur-trices sur dix sont beaucoup plus cool.

"J'ai testé mon gilet jaune avec l'oreille barrée afin de voir si les automobilistes feraient preuve de plus d'empathie et de patience à mon égard"

Mais il y a aussi des situations où les gens ne prennent pas au sérieux ce gilet et me mettent en danger malgré tout. Des gens qui s'amuse à klaxonner pour vérifier si je suis bien sourd. Je vous assure que c'est un long moment à vivre, des coups de klaxons à répétition, en plus d'être effrayant. Je me souviens de cette personne qui a klaxonné une fois, deux fois... avant de comprendre mon gilet, pour finalement, se venger en me frôlant. Il y a encore celles et ceux qui me dépassent à toute vitesse, peut-être en pensant que, parce que je n'entends pas, ça ne me fera rien. C'est faux.

Je pourrais porter un gilet jaune fluo avec ce logo chaque jour mais, pour moi, c'est comme si la responsabilité de ma propre sécurité ne reposait que sur moi-même. Être sourd, vieux ou autre sur la route, ne devrait pas nécessiter de message d'attention tel que : "vieux au volant". Toutefois, quand je suis fatigué de ces comportements dangereux, je remets mon gilet jaune pour qu'on me laisse tranquille, même si cela ne marche pas toujours.

Du coup, que faudrait-il faire ? Continuer à porter mon gilet pour être un peu mieux traité sur la route ? Je n'ai pas de réponse à ces questions. Ce qui est certain c'est que cette expérience avec mon gilet m'aura néanmoins permis de voir une petite différence de traitement qui devrait être commune à tous les cyclistes.

Comment obtenir ces gilets ?

En envoyant un message à l'association
APEDAF : apedaf.be/wordpress

L'association a aussi réalisé une
campagne "Sourd dans la circulation".
N'hésitez pas à consulter leur site.



J'ai aussi ma place sur la route

"Pourquoi tu ne passes pas par le RAVeL ? ", me demande-t-on souvent. Parce que je veux être libre d'aller où je veux sans ressentir la "peur programmée", c'est à dire anticiper et imaginer qu'il pourrait m'arriver quelque chose. Le RAVeL ne me permet pas d'aller partout, son revêtement est tout cabossé, avec plein de trous, sans parler des déviations qui n'en finissent pas... C'est très désagréable. C'est surtout que j'ai l'impression que ça revient à dire : "laisse la route aux automobilistes", même si dans le fond je sais qu'on veut bien faire en pensant à ma sécurité. Le problème que cache cette question, c'est qu'involontairement, on s'enferme dans des lieux où on est tolérés, et on ne peut pas progresser si on ne sort pas de cette vision des choses. Me reprocher d'aller sur la route, c'est ne pas voir que le vrai problème c'est le manque d'infrastructures cyclables, le monopole accordé aux voitures au détriment d'un espace qui serait profitable à tous et à toutes, peu importe le degré de maîtrise du vélo.

C. DERIVEAUX

Le vélo, "illusion d'une élite" ? Vraiment ?

"Vélotopie, illusion d'une élite... ou le revers des politiques pro-vélo". Le moins qu'on puisse dire, c'est que le titre de la conférence gesticulée proposée à Genappe par Louisa Crispe interpelle. Pendant une heure, cette éducatrice mobilité franco-britannique a présenté son analyse des privilèges et des inégalités dans le monde du vélo, dans une optique de bousculer nos évidences. Florence, Lidia et Manon, membres du GRACQ, ont assisté à cette conférence.

"La conférencière met le doigt sur des inégalités qu'on ne soupçonne pas toujours déclare Florence. Elle met en lumière la face cachée de certaines politiques vélo, les choses auxquelles on n'a pas pensé en les créant, ce qui donne un autre regard que les discours classiques". Lidia poursuit : "Elle aborde les inégalités sociales liées au sexe, à l'origine, à la classe sociale... et elle montre que, malgré tous les efforts, les politiques de mise en selle bénéficient tou-

jours à un même type de public, surtout des hommes blancs ayant fait des études... ". Manon précise par un exemple concret, l'aide à la politique d'achat : "On ne se dit pas d'office que ce sont les plus riches qui en profitent, et pourtant si. Et ce n'est pas tellement surprenant, vu que les politiques vélos sont faites par des hommes blancs favorisés socialement qui ne se rendent pas compte des réalités du terrain et des blocages existants. "

Le constat des inégalités face à la pratique du vélo est toutefois loin d'être inconnu des membres du GRACQ et du secteur associatif en général. Rien de vraiment neuf donc, même si Manon qui participe au développement des ateliers vélo du GRACQ Nivelles reconnaît qu'il est "intéressant de voir que quelqu'un d'autre a fait les mêmes constatations et les a mises en ordre". Elle soutient d'ailleurs qu'il faut avoir conscience

de cette réalité : "C'est très clairement une réflexion à mener au sein du GRACQ, une lanterne à garder allumée à côté de nous régulièrement."

G. DE MEYERE





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



À vélo dans le trafic

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

inscriptions : Alexandra Jimenez – formations@gracq.org

- 13/07 – Bruxelles – Cinquantenaire
- 24/08 – Bruxelles – Cinquantenaire
- 24/08 – Namur
- 07/09 – Verviers
- 21/09 – Bruxelles – Cinquantenaire
- 28/09 – Namur
- 19/10 – Bruxelles - Cinquantenaire

SEPTEMBRE

16/09 > 22/09

Semaine de la Mobilité

Les alternatives à la mobilité automobile seront mises à l'honneur. Les groupes locaux du GRACQ seront présents sur le terrain pour sensibiliser aux avantages du vélo. À quelques semaines des élections, le message sera également adressé aux hommes et femmes politiques.

21/09

Le GRACQ Namur fête ses 30 ans !

Balade à vélo, moment convivial... Le groupe local du GRACQ Namur fêtera ses 30 ans et compte sur vous pour participer à la fête ! Le lieu est encore à préciser, mais la date est fixée !

Plus d'infos ? namur@gracq.org

OCTOBRE

13/10

Élections communales

Vous voulez que la mobilité de votre commune soit plus sûre ? Vous voulez une meilleure qualité de vie dans les quartiers ? Moins de bruit ? moins de pollution ? Les groupes

seront sur le terrain pour rappeler aux futurs élus communaux que répondre aux besoins des personnes qui se déplacent à vélo, c'est rendre la ville plus sûre et plus agréable pour toutes et tous. Rencontrez-les, soutenez-les !



www.gracq.org/groupes



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 !