

GRACQ *mag*

Législation UE
**Permis de conduire
à 16 ans ?**
p. 3

Rencontre
**Noémie et Suzie,
Jeunes et militantes**
pp. 8-9

50 ans du GRACQ
**Programme &
inscriptions**
p. 14

DOSSIER : LE GRACQ, VECTEUR D'ÉMANCIPATION

pp. 16-19



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

Elodie Mertz

Léon Poncin

Geneviève Mariscal

Bernard Gabriel

Philippe Degand

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

Un dernier (GRACQ Mag) pour la route !



Le GRACQ est aux portes d'une nouvelle ère : ce 25 mai, pour fêter ses 50 ans d'existence, il prendra un nouveau nom ! Pour une association, il s'agit d'une occasion unique pour se réaffirmer, se réinventer et découvrir de nouveaux horizons.

Débuté il y a trois ans, ce processus de changement s'est construit avec les membres lors de divers ateliers, à travers la mise en place d'un groupe de travail spécifique et une présentation en assemblée générale. La mission et l'objectif de ce travail de recherche étaient de proposer

un nom plus évident et plus clair afin d'augmenter la visibilité de notre action auprès du grand public. Le résultat de ce processus a visiblement porté ses fruits, puisque le nouveau nom a été plébiscité par une grande majorité des membres en assemblée générale.

C'est donc avec grand plaisir que nous vous invitons à découvrir ce nouveau nom et à fêter nos 50 ans lors de notre anniversaire les 24 et 25 mai 2025 (programme pp. 14-15). Nouveau nom, nouvelles couleurs, nouveau logo, nouveau site internet... et bien sûr, nouveau magazine !

56^e et dernier du nom, le GRACQ Mag que vous tenez entre les mains fera donc place à un nouveau graphisme pour continuer de vous informer sur l'actualité vélo belge et étrangère, sur nos revendications, sur les actions de terrain de nos groupes locaux... Nous espérons que vous apprécierez tous ces changements.

Si notre nom change, nos missions, nos valeurs, notre vision d'une mobilité plus consciente et respectueuse de celles et ceux qui font le choix du vélo restent inchangées. Nos groupes actifs sur plus de 100 communes à Bruxelles et en Wallonie continueront de porter haut la parole des cyclistes et de défendre leurs intérêts, grâce à votre soutien et votre confiance. Merci pour cela et bonne lecture !

GAËL DE MEYERE,
RÉDACTEUR EN CHEF ET
CHARGÉ DE LA COMMUNICATION 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.

Europe : l'âge minimal pour conduire ne doit pas être abaissé !

Dans le cadre de la révision de la Directive européenne sur le permis de conduire, et avec le but sous-jacent de "lutter contre la pénurie de chauffeurs à laquelle fait face le secteur du transport routier en Europe", les institutions européennes proposent de pouvoir conduire :

- un poids lourd (accompagné) à partir de 17 ans (au lieu de 21)
- un bus à partir de 18 ans (au lieu de 24)
- une voiture (de 2,5 tonnes max. dont la vitesse maximale est techniquement limitée à 45 km/h) à partir de 16 ans (au lieu de 18)

Une telle proposition aurait pourtant des conséquences dramatiques sur la sécurité routière, comme le souligne le *European Transport Safety Council* (coupole des associations européennes de sécurité routière, dont sont membres VIAS, AWSR & VSV)¹. Le GRACQ et le Fietzersbond soutiennent totalement la position des organisations européennes de sécurité routière et ont envoyé un courrier commun au ministre fédéral de la Mobilité Jean-Luc Crucke, en lui demandant de s'opposer fermement aux dernières propositions des institutions européennes. Cette position est également portée par la Fédération européenne des cyclistes (ECF).



► Conducteurs de poids lourds

L'âge minimum des conducteurs de poids lourds dans l'UE doit rester fixé à 21 ans, comme c'est le cas aujourd'hui. Autoriser les jeunes de 17 ans à conduire signifie plus de conducteurs inexpérimentés et à haut risque sur nos routes. Les données des pays qui autorisent actuellement les conducteurs de poids lourds âgés de 18 ans - notamment la Finlande, l'Allemagne et la Pologne - montrent clairement que les conducteurs de poids lourds les plus jeunes (18-19 ans) sont beaucoup plus susceptibles de provoquer un accident.



► Conducteurs de bus

Pour les mêmes raisons, l'âge minimum des conducteurs de bus doit être maintenu à 24 ans. Des données allemandes montrent que les jeunes conducteurs de bus âgés de 18 à 20 ans sont à l'origine d'un plus grand nombre de collisions entraînant des dommages corporels que les conducteurs plus âgés. Cette tendance se retrouve en Finlande et en Pologne, où les jeunes conducteurs ont des taux de collision plus élevés.



► Conducteurs de voitures particulières

Enfin, les jeunes de 16 ans ne doivent pas être autorisés à conduire de grosses voitures particulières. Le texte du Conseil et du Parlement permettrait en effet aux titulaires d'un permis de catégorie B1 (avec une limite d'âge de 16 ans) d'être traités comme des titulaires d'un permis de catégorie B tant qu'ils conduisent un véhicule de 2,5 tonnes dont la vitesse maximale est techniquement limitée à 45 km/h. Cela permettrait à des adolescents de 16 ans de conduire de gros véhicules (un SUV typique pèse 2,5 tonnes). La fonction de limitation de vitesse n'est pas claire non plus, et pourrait s'appliquer à un régulateur de vitesse ou à toute autre fonction facilement modifiable. Des recherches ont montré que les conducteurs âgés de 16 à 17 ans ont un taux d'accidents presque deux fois plus élevé que les conducteurs âgés de 18 à 19 ans et environ 4,5 fois plus élevé que les conducteurs âgés de 30 à 59 ans. En Finlande, après l'abaissement des limites d'âge, les jeunes de 17 ans représentaient 8 % des infractions routières, alors qu'ils ne détenaient que 0,3 % des permis de conduire.

De manière générale, la réduction de l'âge de la conduite dans tous les pays de l'UE compromettra la sécurité des cyclistes et des piétons. Le GRACQ et le Fietzersbond se joignent donc aux nombreuses organisations de sécurité routière pour réclamer de ne pas autoriser l'accès des jeunes

conducteurs inexpérimentés aux grands véhicules puissants. La pénurie de conducteurs devrait être résolue par l'amélioration des conditions de travail et des salaires, et non par l'abaissement des limites d'âge.



**Article complet
sur notre site**

L. GOFFINET

¹ Lire les extraits du briefing sur notre site : www.gracq.org/actualites-du-velo/age-permis-de-conduire

Un nouveau gouvernement fédéral

La Déclaration de Politique Fédérale (DPF) contient les grands axes de la politique du gouvernement pour la législature. Le GRACQ y a relevé les éléments concernant la pratique du vélo dans le Royaume. Au niveau des points positifs, notons tout d'abord l'élaboration d'un nouveau plan vélo, successeur du premier plan vélo fédéral "Be Cyclist". Il s'agit d'une boussole indispensable pour une trajectoire efficace en matière de politique vélo. Comme points négatifs, on regrettera le peu d'avancées sur des sujets importants comme la fiscalité ou l'intermodalité. La lutte contre le vol de vélo, frein majeur à la pratique du vélo, n'y est même pas mentionnée.

L'analyse des différents éléments de la nouvelle DPF qui concernent de près ou de loin le vélo est synthétisée ci-dessous en fonction des domaines de compétences fédéraux. L'article complet est à lire sur notre site¹.

Fiscalité

Le gouvernement ne profitera pas de l'autorisation de l'Union Européenne d'appliquer une TVA réduite de 6 % sur la vente de cycles. On note par contre que les entreprises pourront déduire la TVA sur les vélos dits "de société". Le budget mobilité sera lui étendu, mais comprendra toujours la "voiture-salaire".

Mobilité durable

On continue de miser principalement sur la voiture électrique. La DPF reste par ailleurs très vague sur les impacts de la mobilité dans le secteur de l'e-commerce et de sa logistique (avions, camionnettes). La cyclo-logistique n'y est absolument pas mentionnée.

Train - vélo

Certaines idées encourageantes concernent des recours enfin possibles contre une suppression unilatérale de passages à niveau par Infrabel, de même que la mise à disposition de terrains pour la construction d'infrastructures cyclables. Pour le reste, la DPF se contente de rappeler ce qui existe déjà dans le Contrat de service public 2030 de la SNCB. En matière de stationnement vélo sécurisé, cela signifie que seules les 100 plus grandes gares belges seront visées. Quant à l'accessibilité, on

reste sur notre faim, car elle ne semble concerner, là encore, que les plus grandes gares. Dans de nombreux cas, la simple installation de goulottes d'accès aux quais serait hautement profitable pour les cyclistes.

Sécurité routière

Un premier point positif concerne une demande portée par les associations de

sécurité routière et de victimes de la route : "Nous introduirons l'infraction d'homicide routier, permettant de rappeler à la fois la gravité du comportement adopté sur la route et l'importance des conséquences de celui-ci. Nous veillerons à ce qu'elle soit strictement sanctionnée". Si le permis à points n'est pas mentionné tel quel (la Belgique reste un des derniers pays d'Europe à ne pas en disposer), la DPF prévoit la mise en place d'un système pour lutter contre les chauffards récidivistes. C'est en soi une bonne chose, bien que le système semble assez alambiqué et moins lisible. On note également positivement la possibilité d'utiliser des caméras ANPR pour mieux lutter contre les activités interdites (et dangereuses) au volant.

L. GOFFINET



1 www.gracq.org/actualites-du-velo/dpf-2025



Les 5 mesures les plus efficaces pour la **sécurité à vélo**

En Flandre, un rapport¹ du *Fietsberaad* présente cinq mesures clés pour améliorer la sécurité des cyclistes. Celles-ci ne constitueront pas une surprise pour les experts en sécurité routière. C'est surtout l'éclairage qui est donné sur l'acceptation de ces mesures par la population (via un sondage), et leur coût (variable), qui fournit une grille multicritères précieuse pour aider les décideurs à choisir les meilleures options.

1. Réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h en agglomération

- 26 % d'accidents avec des mesures infrastructurelles (coût : 500 000 €/km)
- 15 % d'accidents sans mesure complémentaire (coût : 6000 €/km)

2. Mise en place d'un plan de circulation

- 23 % d'accidents mortels et - 17 % de blessés dans les zones apaisées. (coût : min 100 000 €/quartier)

3. Réduction de 70 à 50 km/h sur les routes sans pistes cyclables séparées

- 33 % d'accidents mortels et - 26 % de blessés (coût : 6000 €/km)

4. Des carrefours à feux "sans conflits"

- 32 % d'accidents aux carrefours équipés de ces feux (coût : 200 000 €/intersection)



Feu
"sans conflit"

5. Construction de pistes cyclables séparées

- 55 % d'accidents sur ces tronçons (coût : 500 000 €/km pour une piste bidirectionnelle d'un seul côté de la route)

Ces cinq mesures montrent des résultats positifs significatifs en matière de sécurité routière pour les cyclistes. Certaines solutions, comme la construction de pistes cyclables séparées, ne sont cependant pas généralisables (ni souhaitables) partout, et encore moins disponibles à court terme. Par contre, d'autres mesures sont tout aussi efficaces, plus rapides à mettre en œuvre et... moins chères ! Mais elles sont souvent aussi beaucoup moins populaires, sauf auprès des personnes qui utilisent un vélo (même de temps en temps) et auprès des résidents des zones urbaines. L'acceptabilité sociale de ces mesures, varie également fortement d'une Région à l'autre, et pendant/après les travaux.

L. GOFFINET

1 "Vijf maatregelen voor veilig fietsverkeer", <https://fietsberaad.be/documenten/rapport-vijf-maatregelen-voor-veilig-fietsverkeer/>.

Et si on aplanissait nos pavés ?

Les services patrimoniaux régionaux s'opposent régulièrement au remplacement des pavés par une matière plus lisse, invoquant le fait que ces pavés font partie du patrimoine local. Les cyclistes devraient donc continuer à circuler sur des pavés non seulement inconfortables, mais aussi dangereux. De telles conditions rendent la pratique du vélo inaccessible à certains publics plus fragiles. Pourtant des solutions existent !

En Wallonie, les centres historiques affichent des solutions mises en place avec l'aval de l'Agence wallonne du Patrimoine. C'est le cas notamment à Tournai où une partie de la chaussée est "aplanie" sur sa largeur afin d'être plus confortable pour les deux roues. Cette "bande de confort" est d'ailleurs mentionnée par la Sécurithèque, un site renseignant les gestionnaires de voiries et professionnels de la sécurité routière sur les moyens à mettre en œuvre pour sécuriser les aménagements routiers existants ou en projet.

À Bruxelles, les pavés sciés peuvent être considérés comme un compromis entre

l'aspect patrimonial et l'aspect fonctionnel. Ils sont privilégiés dans les espaces partagés avec les piétons. La solution est néanmoins plus coûteuse et une attention particulière doit être portée sur l'aspect glissant de la pierre bleue en l'absence de traitement anti-dérapant. Des bandes de confort seront quant à elles privilégiées sur les chaussées partagées avec les voitures.

On le voit, les outils mis à disposition par les deux Régions peuvent donc déjà répondre – en partie – aux exigences des usagers. Dans le cadre de la création d'un nouvel itinéraire cyclable, ces recommandations devraient devenir la norme.

A. HAGENMULLER



Article complet
sur notre site

Subsides : une situation incertaine à Bruxelles

En décembre dernier, 360 associations dont les mutuelles, des centres médicaux et de planning familial manifestaient devant le Parlement bruxellois pour rappeler aux autorités d'assurer la pérennité des activités du secteur non-marchand. La lenteur avec laquelle se forme le gouvernement bruxellois n'est en effet pas sans incidence sur le secteur qui dépend en grande partie des subsides octroyés par différentes instances dépendant directement de l'existence d'un gouvernement (COCOM, COCOF, RBC, VGC). Les associations et leurs travailleuses et travailleurs se retrouvent dès lors dans une certaine précarité et voient leurs missions pourtant essentielles mises en péril. Le GRACQ, dépendant également de subsides pour mener à bien ses missions de défense des usagers cyclistes a également pris part à la manifestation.

Début 2025, un budget pour les trois premiers mois de l'année a finalement été accordé pour les associations cyclistes. Un budget trimestriel qu'il faudra à nouveau

défendre pour les trois mois suivants, jusqu'à la formation d'un gouvernement régional. En dépit de ce ballon d'air, la situation financière reste donc particulièrement incertaine pour notre association,

dont la pérennité des missions de base avait jusqu'à présent été soutenue par des subventions pluriannuelles.

En mars, les associations vélo cosignaient une carte blanche pour dénoncer l'incertitude financière dans laquelle elles se trouvent alors que le vélo continue de jouir d'une popularité croissante et nécessiterait un vrai soutien. C'est principalement l'arrêt des subventions pour les projets annuels pour le vélo qui est ici visé. Bien que ne dépendant pas de ce type de subsides, le GRACQ et le Fietzersbond cosignent également l'appel, en soutien aux autres associations (Pro Velo, Kidical mass, les Ateliers de la rue Voot et Ride your Future).

Zone de Basses Émissions : le Parlement bruxellois mis en garde

Le 4 octobre 2024, les députés bruxellois entérinaient dans la précipitation le report de deux ans du jalon 2025 de la zone de basses émissions sur la base d'une demande portée par le MR, le PS et les Engagés, au grand dam de la société civile qui s'était mobilisée pour dénoncer les conséquences sanitaires d'une telle décision. C'est aujourd'hui au tour du Conseil d'État de mettre en garde le Parlement bruxellois : *"En retardant l'entrée en vigueur de la prochaine phase de la zone de basse émission, le législateur fait reculer le droit à la protection de la santé et le droit à la protection d'un environnement sain"*.



Plus encore, le Conseil d'État invite le Parlement bruxellois à décrire l'ampleur du recul environnemental et à le justifier. Il rappelle également les obligations internationales auxquelles est soumise la Région bruxelloise en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre le changement climatique. L'ordonnance devrait indiquer quelles seront les mesures prises pour compenser le report de deux ans de la LEZ au regard

de ces deux objectifs. L'avis du Conseil d'État rejoint en ce sens les arguments des différents collectifs et associations qui s'étaient mobilisés en amont de la décision du Parlement bruxellois.

Pour les collectifs citoyens qui se sont mobilisés pour le maintien du calendrier, *"ce report n'a aucune ambition sanitaire ou volonté d'améliorer le caractère de justice sociale de la LEZ. Il ne fait que re-*

mettre le problème à plus tard, car le texte ne prévoit rien pour aider les automobilistes concerné-e-s à changer de véhicule ou à s'en passer. Les automobilistes concerné-e-s qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule sont laissé-e-s à leur sort. Et les Bruxellois-es dans leur ensemble auront à encaisser pendant deux années supplémentaires les émissions toxiques de milliers de véhicules ultra-polluants qui resteront en circulation." En effet, si les véhicules diesel Euro 5 représentent 20 % des véhicules en circulation en Région bruxelloise, ils sont par contre responsables de 40 % des émissions d'oxydes d'azote du parc automobile.

L'impact financier de cette décision a également été pointé du doigt car la pollution de l'air se paie cash. En 2018, ce coût a été évalué à 1,6 milliard d'euros en Région bruxelloise, soit 1 400 € par Bruxellois-e pour cette seule année. Et ce report pourrait encore alourdir la facture, jusqu'à 1 millions d'euros en permis d'émission, selon un rapport de Bruxelles Environnement. Car Bruxelles ne sera alors plus en capacité de tenir ses engagements européens en matière climatique, pas plus qu'en matière de qualité de l'air.

F. CUGNET



**Article complet
sur notre site**



Disparition inquiétante à Anderlecht

Des cyclistes et des piétons couchés sur la rue, une affiche mentionnant un "rocher disparu", c'était l'angle original et décalé de l'action du GRACQ-Fietsersbond Anderlecht pour sensibiliser sur un carrefour dangereux.



Le croisement des rues Brogniez et de l'Instruction à Anderlecht est connu pour sa dangerosité (mauvaise visibilité, vitesses excessives). En 2019, un automobiliste y avait fauché une piétonne sur le passage piéton, décidant la commune à neutraliser le tourne-à-gauche pour le trafic automobile en plaçant un rocher et des potelets. Le détour imposé aux automobilistes constitue un petit prix à payer en comparaison du gain de sécurité pour les piétons et les cyclistes sur un itinéraire cyclable régional (ICR 9).

Pourtant, début 2025, le rocher et les potelets sont enlevés pour restaurer le libre accès aux voitures, sans qu'aucune mesure complémentaire ne soit prévue pour garantir la sécurité des usagers les plus vulnérables. Dans la presse, l'échevine de la Mobilité justifie alors ce retour en arrière déclarant qu'il s'agissait du vestige d'un aménagement lié à l'ancien plan de circulation.

S'il s'interroge sur le sens de ce geste visiblement en faveur d'un électorat "anti Good-Move" là où la sécurité même des citoyens est en jeu, le GRACQ-Fietsersbond Anderlecht s'inquiète également du fait que l'avis de la police n'ait pas été sollicité, pas plus que celui de la commission "modes actifs" qui s'était pourtant réunie deux jours plus tôt. *"L'échevine nous avait assurés lors de cette réunion que la priorité serait donnée aux usagers vulnérables"*, rappelle le groupe local qui demande que ce carrefour soit sécurisé au plus vite.

F. CUIGNET



Boues sur les pistes cyclables

Celles et ceux qui circulent à vélo en Wallonie ont tôt ou tard été confrontés à la présence de terres tombées d'un engin agricole, mais aussi sur les pistes cyclables qui, légalement, ne font pas partie de la chaussée (Art. 2.7 du code de la route). Ces terres rendent la progression à vélo plus pénible, voire dangereuse quand celles-ci se transforment en boues glissantes.

Comme il n'est pas toujours simple de retrouver les véhicules et conducteurs responsables du relâchement de terres, Emmanuel, un de nos membres régulièrement confronté à ce problème dans le Brabant wallon, a pris sa plume pour transmettre son message au principal journal du monde agricole : le Sillon belge. Bonne surprise, la rédaction a fort aimablement publié son courrier dans l'édition du 9 janvier 2025.

Emmanuel y précise, entre autres : *"J'ai beaucoup de respect pour les métiers liés à l'agriculture et pour les difficultés rencontrées par le monde agricole, mais ici il s'agit simplement de sécurité et de respect des personnes à vélo qui, lorsqu'une piste cyclable est impraticable, n'ont d'autre solution que de rouler sur la chaussée en s'exposant au trafic motorisé (dont les conducteurs ne comprennent pas toujours pourquoi ce vélo n'est pas sur la piste)"*.



Cet exemple de courrier montre qu'en s'adressant de la bonne manière au bon public, un message a de meilleures chances d'être lu, compris et, espérons-le, pris en considération.

L. GOFFINET

La jeunesse s'exprime sur la militance à vélo

Noémie a 17 ans, elle est en rhéto et se rend à vélo à l'école quotidiennement depuis quatre ans. Suzie a 19 ans. Elle se rendait à vélo à l'école en primaire, en secondaire, et continue de le faire maintenant pour se rendre au Sart Tilman où elle suit des études de Sciences politiques. Nous les avons interrogées sur leur rapport au vélo.

Comment utilisez-vous le vélo ?

Noémie : J'utilise le vélo pour mes déplacements quotidiens, mais pas le soir : à la fois à cause du risque de vol et aussi parce que j'ai l'impression d'être moins en sécurité sur les routes.

Suzie : C'est vrai que le risque de vol reste problématique, mais moi je le prends le soir aussi, justement pour me sentir plus *safe* dans l'espace public.

Rouler à vélo a-t-il fait de vous des militantes ?

N : La rue de Visé que j'emprunte chaque jour pour me rendre à l'école est super dangereuse. C'est pour faire bouger les choses que je me suis investie dans le projet des Kidical Mass. Je suis aussi fort impliquée chez Oxfam. Je jongle du coup avec plusieurs militances, mais ça me paraît assez naturel.

S : Rouler à vélo, c'est déjà être un peu militant ; et en roulant à vélo en ville, on voit tous les problèmes. Ça devient alors vital de s'engager. Je m'engage dans plein de trucs différents auxquels je suis sensible : contre la montée de l'extrême droite, en soutien aux sans-papiers, pour les droits des femmes... Je réfléchis au vélo comme outil d'action de la militance. Il peut être un moyen de manifester dans l'espace public, comme ça avait été le cas pour les suffra-

gettes par exemple. Cela peut amener à des luttes plus apaisées.



Entre cyclistes, on s'échange des conseils : une amie ne savait pas que les pantalons de pluie existait par exemple, ça a changé sa vie !



Qu'avez-vous envie de défendre ?

N : Je milite surtout pour la sécurité à vélo pour les plus jeunes. Lors des Kidical Mass, les enfants sont super contents de rouler librement à vélo et en sécurité, car ils ne peuvent pas le faire habituellement. Ne pas être sous la pression des voitures, ça change complètement la dynamique.

S : Désengorger les villes des voitures et normaliser les trajets vélo. Plus de vélos pour moins de voitures. L'aspect écologique est là, bien sûr. Il y a aussi cet aspect utilitaire et populaire du vélo, un outil simple et efficace. À la fois révolutionnaire tant il répond aux défis actuels, et en même temps presque ancestral. J'aimerais ouvrir



le spectre des personnes qui peuvent et veulent rouler à vélo, qu'on soit plus nombreux, qu'on atteigne enfin la Masse Critique !

Une jeune à vélo à Liège, c'est bizarre ?

N : On est des ovnis ! Il y a 1 000 élèves et 150 membres du personnel dans mon école... et seulement un prof et trois élèves à vélo ! Au sein de l'école, je suis : "la fille qui fait du vélo par tous les temps". Mais cette image me plaît, on se fait un peu remarquer. Rouler à vélo est encore marginal dans cette école en périphérie de Liège, et j'entends plus souvent des "bon courage !" que des "Moi aussi j'aimerais venir à vélo à l'école". Dans mon école, j'ai dû négocier deux ans pour avoir un toit pour le parking vélo ainsi que des casiers.

S : En secondaire, j'allais à l'école entre potes. Dans mon groupe d'ami-e-s, on a eu une forte influence sur l'entourage, et l'im-





pulsion de l'école (le parking vélo et le fait que beaucoup de profs viennent à vélo) a beaucoup joué sur l'augmentation du nombre de cyclistes. Les beaux jours, on était bien une cinquantaine. Au Sart Tilman où je fais mes études, comme c'est sur la colline et excentré, c'est vrai que je passe plus pour un ovni.

Arrivez-vous à convaincre les personnes autour de vous ?

N : J'ai une amie qui en avait marre de prendre le bus, je lui ai donc proposé de venir à vélo. Même si elle ne vient pas tous les jours, elle le fait de temps en temps. Ce sont des petites victoires !

S : Pour aller au Sart Tilman, il n'y a pas de secret : il faut soit un bon vélo, soit un vélo électrique. Comme on est plus nombreux et que le campus est très étalé, on est plus anonyme, c'est donc plus difficile de convaincre puisque c'est généralement notre entourage proche qu'on va réussir à mettre en selle. Mais on s'identifie peut-être plus entre cyclistes lorsqu'on se croise et on s'échange des conseils : une amie ne savait pas que les pantalons de pluie existaient, par exemple... Ça a changé sa vie ! (rires).

Sentez-vous un regard négatif quand vous êtes à vélo ?

N : Oui, surtout de la part des automobilistes qui me disent que c'est dangereux de rouler à vélo. Mais il y a aussi des félicitations voire de l'admiration par moment, notamment de la part des enseignants...



S : ... mais l'admiration, ça infantilise un peu ! Je n'ai pas forcément envie d'être félicitée, j'ai envie que ce soit normal. C'est énervant aussi des fois d'avoir des remarques parce qu'on arrive un peu mouillée ou transpirante ou décoiffée. On a aussi des regards un peu protecteurs parce qu'on est des filles et parce que "c'est dangereux". Mais ces remarques et ces regards existent uniquement parce que nous ne sommes pas encore assez nombreux à faire du vélo.



On manque de jeunes leaders qui montrent la voie, comme ça avait été un peu le cas lors des manifs des Jeunes pour le Climat en 2019.



Comment Liège peut-elle devenir une vraie ville cyclable ?

N : Avec une séparation physique entre vélos et voitures, et surtout avec le respect

des automobilistes. Ce n'est pas super agréable de commencer la journée en se disant qu'on a failli se prendre une voiture, ni de se faire insulter alors que l'on respecte le code de la route, ni d'entendre des gens nous dire que c'est dangereux de rouler à vélo.

S : Avec des pistes cyclables continues et de qualité, et pas juste des marquages au sol. Avec une séparation entre les voitures et les vélos, et plus largement entre tous les moyens de transport. Lorsque cette séparation n'est pas possible, il faut rendre la cohabitation faisable par une sensibilisation, notamment des chauffeurs de bus et automobilistes, afin que chacun ait conscience de la présence de l'autre.

Que manque-t-il selon vous au sein des associations militantes ?

N : On manque de jeunes leaders qui montrent la voie, comme ça avait été le cas lors des manifs des Jeunes pour le Climat en 2019. Il faudrait toucher les influenceurs qui pourraient amener une nouvelle communauté.

S : Le plus gros défaut, c'est la communication, qui reste très interne à la communauté cycliste. Si on veut plus de femmes, plus de jeunes, il faut d'autres canaux.

Le mot de la fin ?

N : Le vélo nous rapproche et c'est intergénérationnel. Il faut faire en sorte que tout le monde puisse partager autour du vélo

S : Nous n'avons pas à nous incliner sur la route comme nous l'avons longtemps fait, prenons notre place !

PROPOS RECUEILLIS PAR A. HAGENMULLER



Huy : Une parade lumineuse pour mieux voir et être vu

Le 13 décembre dernier, le groupe local GRACQ de Huy a organisé un événement festif et mobilisateur pour sensibiliser le public à la problématique de la visibilité (des usagers de la route). La nuit, un bon équipement est vital pour le cycliste : phares, catadioptrés et chasuble réfléchissante permettent d'être vu par les automobilistes et à ceux-ci d'adapter leur vitesse. Mais il s'agit aussi pour le cycliste de voir les obstacles sur la chaussée ou la piste cyclable et de ne pas être ébloui par les phares des voitures.

© BENPIX



Encadrés par la police à vélo, une quarantaine de cyclistes enguirlandés se sont baladés sur environ 7 km dans la ville de Huy et ont

suscité l'étonnement amusé des passants. Ils ont terminé leur escapade lumineuse autour d'une boisson réconfortante et dans la bonne humeur au Mur, le Café des Cyclo hutois

Le beau succès de l'action a été relevé par les organisateurs et participants : "C'est super, c'est génial, c'est très chouette, c'était très beau à voir passer" se sont enthousiasmés petits et grands. En plus de se féliciter de ce beau succès et de l'organisation d'une action montée en un temps record, les personnes présentes



ont souligné la convivialité des autres usagers de la route, automobilistes et piétons, la présence de la police pour encadrer la parade n'y était pas étrangère.

Une chose est sûre, une nouvelle édition aura lieu en 2025, avec l'objectif de remplir toute la place Saint-Séverin de vélos lumineux !

A. HAGENMULLER

Rendeux : victoire, une nationale plus sûre !

Comme c'est le cas dans de nombreux villages en Wallonie, Rendeux est traversée par une nationale large, sans piste cyclable. À Rendeux, c'est la N 833, mais le nom importe peu. Cette route fort fréquentée est dotée de limitations de vitesse oscillant entre 50 et 70 km/h, apportant de la confusion auprès des automobilistes qui préfèrent souvent l'option la plus rapide... Mais ce tronçon est également sur le trajet de l'EuroVelo 5 et du RAVeL 7, avec des cyclistes de passage. Il était donc important d'y faire diminuer la vitesse.

Il ne suffit malheureusement pas de le vouloir. La procédure pour diminuer la vitesse sur une nationale traversant un village est loin d'aller de soi. Il a tout d'abord fallu que le village soit préalablement reconnu en tant qu'agglomération (au sein desquelles le 50 km/h est de rigueur). Les bénévoles rendeusien-ne-s ont donc multiplié les démarches, comme l'explique Laurence Labeye, coordinatrice du groupe local : "visite de terrain en équipe ; compte-rendu au bourgmestre également échevin de la mobilité ; constitution d'un dossier envoyé aux autorités communales et aux cabinets des Ministres

de la Mobilité et de la Sécurité routière ; rencontre avec le Service Public de Wallonie (SPW) local et avec le district de Marche ; action de terrain relayée par la télévision locale TVLux ; participation fréquente aux Commissions locales de Développement Rural ; rencontres avec le Bourgmestre ; enquête porte-à-porte auprès des riverains. La décision a enfin été acceptée par la commune et le SPW en janvier 2024. Nous avons alors suggéré une rencontre avec la population, la police et le GRACQ qui a eu lieu en février 2025 et aujourd'hui, les panneaux " Rendeux agglomération " sont installés !".



La diminution de 70 à 50 km/h constitue une victoire pour le GRACQ Rendeux qui a su se montrer patient et pugnace à la fois, deux qualités dont bénéficieront les cyclistes et les riverains !

G. DE MEYERE



Ottignies-Louvain-la-Neuve : des perspectives encourageantes

Le début d'une mandature communale constitue un moment clé pour la plupart des groupes locaux du GRACQ. À Ottignies-Louvain-la-Neuve, on l'a bien compris et le GRACQ a saisi cette opportunité pour rencontrer Nicolas Van der Maren, le nouveau bourgmestre aussi en charge de la mobilité, afin de discuter avec lui de leur collaboration pour les six années à venir.



© JEAN-POL GRANDMONT, WIKIMEDIA

Organiser régulièrement des "GT (groupes de travail) Vélo" réunissant le GRACQ, les autorités communales et la police, pour suivre l'installation d'arceaux et d'abris à vélos, lutter davantage contre le stationnement sauvage des voitures, mieux tenir compte des avis du GRACQ rendus dans le cadre d'enquêtes publiques, développer et entretenir les axes structurants... Voici certaines des 10 priorités identifiées par le GRACQ Ottignies-LLN pour améliorer la cyclabilité de leur commune.

Après un travail collectif de compilation et de synthèse de ses demandes, le groupe local a soigné sa communication. Vis-à-vis du grand public, d'abord, en partageant son mémorandum sur son blog et en pu-

bliant sur Facebook un résumé très visuel de ses revendications. Vis-à-vis de la commune, ensuite, en rencontrant les autorités et l'administration communales pour leur exposer ses 10 priorités pour la mandature 2024-2030.

Cette première rencontre entre le GRACQ et la commune a permis des échanges intéressants et une discussion franche. De part et d'autre, on voit des perspectives encourageantes ! Le prochain GT Vélo devrait avoir lieu début avril 2025.

Plus d'infos : consultez le mémorandum complet du GRACQ Ottignies-LLN sur www.ottignies.gracq.org/les-10-priorites-du-gracq

S. VERMEYEN

Ourthe- Vesdre- Amblève : Action zéro déchet

À la suite des premières décrues à la mi-janvier, les déchets qui nagent dans les rivières sont visibles sur nos berges et rendent nos trajets un peu moroses. Afin de lutter contre l'amoncellement de débris sur leur chemin, le GRACQ OVA a organisé une action zéro déchet sur les RAVeLs ! En une heure, le GRACQ OVA a ramassé 3 sacs de déchets sur un portion de deux kilomètres. Vous voulez lancer votre action zéro déchet sur nos RAVeLs ? Ne changez rien à votre chemin quotidien et ramassez les déchets que vous voyez. À vous de jouer !

A. HAGENMULLER



Le GRACQ Beloeil part du bon pied

Fraîchement créé, le GRACQ Beloeil a tenu une conférence de presse. Il entend être une force de propositions en jouant le rôle de relais des problématiques rencontrées par les usagers du vélo auprès des autorités compétentes.

Deux années avant le Covid, trois utopistes beloeillois décident d'œuvrer au nom du "mieux circuler à vélo" et créent une association "anarcho-sentimentalo-vélocipédique" qu'ils baptisent tendrement "Vélo mon amour". Si la dynamique s'essouffle durant les confinements, la volonté d'agir reste, car les dangers persistent. Plusieurs rencontres s'organisent en 2024 et petit à petit se forme un groupe de citoyens qui souhaitent améliorer le quotidien des amoureux de la bicyclette. Ensemble, ils décident de se faire membres du GRACQ pour augmenter l'impact de leur action. Le 5 septembre, le GRACQ Beloeil est constitué.

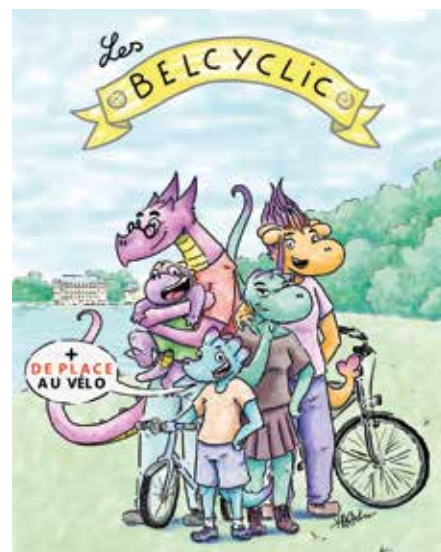
En février dernier, ce nouveau groupe du GRACQ donne une conférence de presse à laquelle sont présents habitants, élus, membres de l'administration et journalistes. La mission du jour ? Insuffler dans les esprits beloeillois des envies de mobilité douce et ambitieuse. *"S'il y a tant de cyclistes aux Pays-Bas et en Allemagne, nous dit Thierry Van de Sype, le coordinateur du groupe, ce n'est pas à cause du climat ou du relief, mais surtout suite à une décision politique majeure et visionnaire. Dès les années '70, les politiques ont décrété que le "tout à la voiture" était un non-sens sanitaire, écologique et économique. La Wallonie est sans contestation possible en retard sur ces pays, mais aussi sur la Flandre. Beloeil pourrait faire exception dans ce marasme wallon avec une volonté politique de mobilité douce réfléchie et concertée."*

Et le GRACQ Beloeil ne manque pas d'idées pour que la commune devienne un modèle en matière de mobilité active : intervention sur une dizaine de points noirs, instauration de "villages 30 km/h", aménagement des abords des écoles, sensibilisation des élèves ou encore création d'un réseau de liaisons sécurisées pour les cy-

clistés et piétons entre les villages de l'entité. *"Un tel réseau permettrait à chaque habitant de se déplacer sans crainte par des chemins parfois existants et sans danger ou par des voies propres à créer ou à entretenir. Pour rejoindre une gare, pour aller faire ses courses, aller voter, aller à l'école, à l'administration communale, à la salle de sports, au marché..."* précise Thierry Van de Sype.

Les membres du groupe local du GRACQ insistent aussi sur des éléments positifs tels que le relais "Bienvenue vélo", la vélothèque ou la note de politique générale qui met l'accent sur le développement de la mobilité verte. Ils se proposent d'être les porte-parole des usagers du vélo auprès des autorités compétentes, de propriétaires ou d'entreprises privées. Ou, comme ils le disent si joliment, d'être *"les passeurs de messages cyclistes, les facteurs de sensibilisation au vélo, afin de permettre aux gens de se déplacer tranquillement"*.

Premières réalisations de ce groupe créatif, une affiche pour réclamer plus de place pour le vélo et un fascicule proposant un réaménagement devant l'école de Beloeil.



Mascotte du GRACQ Beloeil, la "famille Belcyclic" porte les espoirs et les attentes des cyclistes à Beloeil.

C'est que l'équipe comporte une artiste qui a imaginé et dessiné une petite famille colorée nommée Belcyclic, confrontée à certaines difficultés lorsqu'elle se déplace à vélo. Il y a fort à parier qu'ils réapparaîtront régulièrement sur le territoire de leur commune pour y inspirer de nouvelles pratiques...

Bonne route à la famille Belcyclic et longue vie au GRACQ Beloeil !

➤ Plus d'infos : gracq.org/beloeil

Contact : beloeil@gracq.org

S. VERMEYEN



Festivals du voyage à vélo

Si l'envie vous prenait de passer vos prochaines vacances à vélo, vous iriez certainement à la recherche d'inspiration, de conseils et de partage d'expériences. C'est pour répondre à ces attentes que les festivals du voyage à vélo existent.

Le printemps, ça donne aux impatients des envies d'été... et de vacances ! Au GRACQ, le voyage à vélo est une philosophie dont on est fier et que l'on promeut. En témoignent les différentes initiatives portées par nos membres pour valoriser cette façon de voyager à une allure idéale pour accueillir les rencontres, l'imprévu, l'aventure ! En ce début de saison, le GRACQ Watermael-Boitsfort portait une nouvelle édition du festival "En Roue Libre", tandis que le GRACQ Écaussinnes présentait son premier festival "En selle, Marcel-le".



En roue libre récompense le film "Parfum d'essence, un voyage à bicyclette des Alpilles à l'Himalaya"

Cette année, le festival se déclinait dans une version plus allégée tout en conservant sa recette magique : émerveiller les visiteurs par des projections de films et les outiller pour leurs éventuels projets d'évasion cyclopédique. Les films en compétition parlent tous de vélo, d'évasion, de rencontres, mais c'est l'aventure improbable de Jessica Malbet et Anaïs Béné qui a séduit le jury du festival. Parties sur un coup de tête en direction de l'Himalaya, les deux amies n'ont aucun entraînement et aucune ambition, si ce n'est de se marrer. De rencontres en rencontres, leur épopée incroyable les mène jusqu'à Dharamsala où, contre toute attente, elles sont invitées à rencontrer... le Dalai Lama !

Quand on vous dit que le voyage à vélo réserve des surprises !

En selle, Marcel-le : un premier festival réussi

Rêver, voyager autrement, prendre le temps de découvrir le monde différemment... C'est sur ces mots que l'invitation du premier Festival du voyage à vélo "En Selle, Marcel-le!" a été lancée.

Composée d'une solide équipe de membres bénévoles, le GRACQ Ecaussinnes s'est donné l'ambition de "donner envie" à de nombreuses personnes qui souvent n'osent pas franchir le pas du voyage à vélo. La formule choisie est simple et efficace : deux films sont présentés et quatre tables d'échanges permettent aux visiteurs de découvrir de nombreuses facettes du voyage à vélo.

Le premier film, "Ça roule pour nous", raconte l'histoire du voyage de la famille Matton le long de la Vélodyssée. Le second,



"Vat Bolle" de Benoît Canal et Enzo Valax emmène les spectateurs sur les routes de Norvège. Un film "famille" et l'autre plus "aventure" qui ont enthousiasmé la cinquantaine de personnes présentes dans la salle mise à disposition par la commune.

Après les projections, c'est autour des tables d'échanges que les participants ont pu partager leurs trucs et astuces. Fort d'une expérience à vélo de 10 000 km en Europe du Nord, Herman a présenté la manière d'organiser et de planifier son itinéraire sans technologie moderne. Stéphanie a partagé ses expériences de voyages en famille et Jean Philippe a proposé un atelier sur le matériel indispensable à prendre avec soi, tandis qu'Etienne, maîtrisant les outils informatiques, a transmis ses connaissances dans la préparation d'un itinéraire à partir de logiciels spécifiques.

Ces ateliers furent l'occasion pour le public d'échanger de manière conviviale autour de la buvette tenue par le groupe OXFAM-Ecaussinnes et aussi, de pouvoir découvrir les nombreux livres que la bibliothèque d'Ecaussinnes avait rassemblé pour l'occasion.

Le succès de ce premier festival permet au GRACQ Ecaussinnes d'envisager une seconde édition, pourquoi pas élargie avec certains groupes locaux des communes avoisinantes.

L. VANCUTSEM



50 ans du GRACQ : demandez le programme !

Le 25 mai 1975, une manifestation organisée par une poignée de cyclistes démarrait de la place du Jeu de Balle à Bruxelles pour revendiquer une meilleure prise en compte des cyclistes. 50 ans plus tard, et avec quelques belles victoires au palmarès, nous vous invitons à fêter cet anniversaire avec nous. Que vous ayez envie de pédaler, lever un verre, manger du gâteau, voir un spectacle ou danser, rejoignez-nous le temps d'un week-end ou seulement quelques heures ! Bienvenue à tou-te-s les membres du GRACQ et à leurs familles !

**INSCRIPTIONS
AVANT LE
25 AVRIL !**

Programme

Samedi 24 mai

- ▶ **Accueil dès 9h30** : Place de Londres à Bruxelles - **10h** : Discours
- ▶ **10h30** : Départ de la caravane vélo pour relier Bruxelles à Louvain-la-Neuve (65 km), en passant par nos groupes de **Tubize et Braine-le-Comte**,
- ▶ **13h à 14h** : Pique-nique à **Nivelles** et départ vers LLN avec une halte auprès de notre groupe de **Court-Saint-Etienne**
- ▶ **17h** : Arrivée de la caravane à **Louvain-la-Neuve**
- ▶ **À partir de 18h** : Soirée festive et de célébration à Louvain-la-Neuve - Salle Placet (Rue des Sports 6). Encadrement pour des enfants de 18h à 21h sur inscription. Repas offert aux membres cotisants et prix conscient pour les autres participants.

Dimanche 25 mai

- ▶ **10h** : Départ de LLN en direction de Namur (30 km)
- ▶ Halte à **Gembloux** et à **La Bruyère**
- ▶ **12h30** : Arrivée de la caravane vélo sur l'esplanade des abattoirs de Bomel pour un moment festif et familial où nous soufflerons les bougies de ce 50^{ème} anniversaire et célébrerons le nouveau nom de l'association. **Sandwich offert aux cyclistes qui participent à la caravane du matin** et prix conscient pour celles et ceux qui participent juste à l'après-midi (sur inscription).

Infos pratiques :

- **Repas offert aux membres cotisants sur inscription**
- **Possibilité de logement à LLN** : Gîte Mozaïk ou hébergement chez un-e de nos membres sur demande. Intéressé-e, merci d'envoyer un email à severine.vanheghe@gracq.org. Si vous habitez dans les environs de LLN et pouvez héberger certains membres, merci de le signaler également dans ce formulaire.
- **Enfants** : Estimez bien les capacités de votre enfant... quitte à envisager de faire une partie du parcours en train ;)
- **Rejoindre la caravane vélo en cours de route** : localisation en direct samedi et dimanche via ce groupe WhatsApp : <https://chat.whatsapp.com/G2n0fMUhOrM77jCW2doXXI>

MERCI À
ORTLIEB, CAMBIO
ET AEDES, NOS
PARTENAIRES
QUI NOUS AIDENT
À FAIRE DE CE
MOMENT UNE
RÉUSSITE !

50 ans du GRACQ

Rejoignez-nous
pour un week-end d'activités
festives, conviviales et à vélo !

Samedi 24/05

Bruxelles
Départ 10h

65km

Louvain-La-Neuve
Fête! 18h

Dimanche 25/05

Louvain-La-Neuve
Départ 10h

30km

Namur
Arrivée 12h30
& Grand final

INSCRIPTION OBLIGATOIRE
POUR LE 25 AVRIL

INFOS & INSCRIPTION



www.gracq.org/agenda/le-gracq-fete-ses-50-ans





Le GRACQ, vecteur d'émancipation

En 2007, le GRACQ obtenait sa reconnaissance en éducation permanente. Une merveilleuse étape qui permettait à l'association de valoriser l'essence et les fondations de son mouvement citoyen, et de diversifier ses ressources financières de manière pérenne. Mais qu'est-ce qui se cache derrière ce vaste concept au contour mouvant ? Quels liens peut-on faire avec l'action du GRACQ et qu'est-ce que cela implique concrètement ?

Et si, le temps de quelques pages, nous levions le voile sur l'éducation permanente ? Ceci dans le but de vous inviter à vous emparer joyeusement de cette démarche vivante, propre à la Belgique francophone et enviée par nos voisins...



280 associations, un ADN commun

Actuellement, environ 280 associations sont reconnues en éducation permanente par la Fédération Wallonie-Bruxelles. Elles sont actives dans des domaines variés : alphabétisation, défense des droits humains, justice sociale, lutte contre le racisme, défense de l'environnement... Leurs missions englobent une diversité bien plus large que ce que nous évoque généralement le terme "éducation".

Cependant, toutes partagent un ADN commun : le souhait d'une émancipation individuelle et collective dans le but de rendre les individus porteurs de changement.

- **D'un point de vue sociétal**, elles visent toutes à la construction d'une société plus juste, plus démocratique et solidaire ainsi qu'au développement d'une citoyenneté active et critique.
- **Au niveau des publics**, elles souhaitent contribuer à les doter du pouvoir de décider les réalités de la société, de choisir, d'agir, d'exercer leurs droits et de s'exprimer dans l'espace public.

L'éclosion du concept

Dès ses origines, en 1830, la Constitution belge s'inscrit dans un courant assez progressiste pour l'époque et consacre de nombreuses libertés fondamentales, dont la liberté associative. Le droit de s'associer n'est cependant pas reconnu aux mouvements ouvriers¹.

Ces derniers se révoltent et obtiennent des concessions : la loi sur les ASBL de 1921 permet au monde ouvrier de se structurer légalement. C'est dans l'entre-deux-guerres que se dessinent les prémices de l'éducation populaire, motivée par une politique publique située entre volonté d'émancipa-

tion du travailleur et paternalisme. L'objectif est alors d'occuper le temps libre de l'ouvrier pour éviter qu'il ne s'égare dans l'alcool ou l'oisiveté...

Durant la seconde guerre mondiale, les associations jouent un rôle important dans l'organisation de la résistance. Du traumatisme de la guerre naît la nécessité de bâtir une véritable démocratie culturelle et, au lendemain de la guerre, c'est aux associations que l'État confie la mission de développer l'esprit critique du peuple via... l'éducation permanente ! Nous y voilà. Le peuple devient sujet de cette éducation et non plus objet. Les individus sont considérés comme acteurs de changement, capables d'agir sur leur environnement².

Dans les années 70, on voit apparaître un nouveau type d'associations, indépendantes des piliers politiques traditionnels, qui soutiennent des luttes sociétales étendues. Le GRACQ naît le 25 mai 1975.

Un an plus tard, en 1976, l'éducation permanente est institutionnalisée dans un décret. Le fait de financer l'émancipation du contre-pouvoir avec une liberté totale est unique ! C'est d'ailleurs le mouvement associatif lui-même qui rédige le décret. Un deuxième décret est adopté en 2003, il réaffirme les principes de l'éducation permanente en les inscrivant dans un cadre législatif plus précis. Enfin, en 2018, le texte est modifié pour recentrer l'action sur l'article premier du décret (lire encadré) et mettre, entre autres, l'accent sur la participation des publics.



Le soutien au secteur de l'Éducation Permanente rentre pleinement dans les politiques portées par la Fédération Wallonie-Bruxelles, traversées par un objectif de participation et d'émancipation des publics, assure Jennifer Neillz de la Fesefa (Fédération des Employeurs des Secteurs de l'Éducation permanente et de la Formation des Adultes). Selon elle, "Ce qui est propre au Décret Éducation Permanente", c'est vraiment la visée de transformation de la société – tout en laissant les associations décider librement des enjeux à développer. C'est clairement une source d'inspiration du côté de nos partenaires Français engagés dans la défense de l'autonomie associative."

Le GRACQ s'embarque...

C'est en 2007, plus de trente ans après sa naissance, que le GRACQ obtient sa reconnaissance en éducation permanente. Pour être reconnues, les associations doivent inscrire leurs actions dans un ou deux axes prévus par le décret. Le GRACQ est reconnu pour l'axe premier, qui a trait à l'animation socio-culturelle : **axe 1 – participation, éducation et formation citoyenne**³.



L'éducation permanente inscrite dans un décret de loi :

Article 1^{er} : "Le présent décret a pour objet le développement de l'action associative dans le champ de l'éducation permanente visant l'analyse critique de la société, la stimulation d'initiatives démocratiques et collectives, le développement de la citoyenneté active et l'exercice de droits sociaux, culturels, environnementaux et économiques dans une perspective d'émancipation individuelle et collective des publics en privilégiant la participation active des publics visés et l'expression culturelle".

1 Il faut souligner que ces libertés s'adressent alors principalement à un groupe restreint de citoyens masculins privilégiés.
2 <https://ligue-enseignement.be/leducation-par-le-peuple-et-pour-le-peuple-quest-ce-que-leducation-permanente>

Dans le cadre de cette reconnaissance, le GRACQ a identifié deux problématiques sociétales à partir desquelles sont orientées et structurées ses activités, ce sont ses **thématiques d'action** (elles peuvent évoluer au fil du temps). Nous vous les exposons ici :

Un espace public pour toutes et tous

Le GRACQ milite pour un rééquilibrage de l'espace public, en remettant au centre les préoccupations collectives (santé publique, réchauffement climatique...). Le GRACQ conscientise et mobilise ses membres à revendiquer le droit à vivre et de se déplacer à vélo dans un environnement sain et sûr.

Mobilité durable, vers la fin du tout à la voiture

L'association travaille à la déconstruction du mythe automobile et au développement de l'utilisation du vélo en tant que solution aux problématiques sociétales engendrées par la dépendance d'une grande partie de la population à la voiture.



À leur lecture, ces thématiques évoquent notamment des images d'actions menées localement par les groupes du GRACQ. Elles ont été élaborées sur la base de ce qui anime l'association et recouvrent un large éventail de réalisations : du festival du voyage à vélo à la revendication d'espace cyclable sur la N4, de l'organisation d'un vélo-bus à la réalisation d'un vélopinion... Ces projets s'inscrivent dans une démarche d'éducation permanente au GRACQ pour autant qu'ils soient pensés en réponse aux enjeux actuels de partage de l'espace public ou de mobilité durable, inscrits dans un processus réflexif large et réalisés collectivement.

Précisons que l'éducation permanente ne constitue qu'une partie du travail mené par le GRACQ, toutes ses actions ne participent pas nécessairement à ce processus. Ajoutons également que la subvention accordée grâce à la reconnaissance du GRACQ en éducation permanente permet d'assurer le financement de près de 2 équivalents temps plein ainsi que d'activités et une part de notre fonctionnement. Un précieux soutien pour l'association qui correspond à un peu plus d'1/3 des ressources structurelles, aux côtés des subside régionaux wallon et bruxellois.

Une démarche critique, collective et participative

Parce qu'elle vise à interroger le monde qui nous entoure et à s'interroger au fil de

sa vie – en-dehors de l'école, donc – l'éducation permanente concerne les adultes (y compris les jeunes). La méthodologie est ainsi adaptée aux adultes et basée sur le partage d'expériences en collectif. Tout le monde a "les mains dans le cambouis", nous ne nous trouvons pas dans un modèle descendant de transfert de connaissances, il n'y a pas d'animateur "qui sait", mais bien un processus de co-construction : ce sont les préoccupations du terrain qui dictent le chemin à emprunter.

Schématiquement, la démarche d'éducation permanente peut être découpée en trois étapes. Il s'agit d'abord de voir le monde qui nous entoure, la société, c'est-à-dire la manière dont nous nous organisons collectivement. Pour le GRACQ, il s'agira par exemple d'observer la façon dont nous nous déplaçons ou dont nous aménageons et partageons le territoire. Après le constat vient l'analyse : pourquoi est-ce comme cela, quelles sont les conséquences de cet état de fait et, surtout, que désirons-nous ? C'est en cela que le GRACQ est politique (bien qu'il soit apaisant), il construit collectivement une vision, se donne des missions et élabore régulièrement des revendications. Enfin arrive la troisième étape du processus : la participation active à la vie sociale, économique, culturelle et politique. C'est la phase de l'action pour (essayer de) changer la situation initiale et transformer la société.

Notons que la démarche peut être vue de manière circulaire, il arrive que l'action constitue l'amorce d'une prise de conscience...



Un public en cascade, une spécificité du GRACQ

Une des particularités du GRACQ est d'agir en "poupées russes" ou en "ricochet". En effet, une partie de l'action est menée par les permanents du GRACQ, et plus particulièrement le Pôle Animation, qui accompagne les groupes locaux. Cela comporte toutes les actions réalisées dans l'optique d'outiller les membres actifs dans leur militance et leurs réflexions citoyennes.

Les membres actifs mènent quant à eux des actions d'éducation permanente vis-à-vis du grand public ou des décideurs, toujours dans cette optique d'engager la réflexion des individus et leur mise en action.

S'évaluer régulièrement

En éducation permanente, le collectif développe et inscrit son action en réponse aux enjeux sociétaux identifiés, déroule son projet et conclut par une évaluation, précieuse étape qui permet d'adapter, rebondir ou conclure en toute conscience. À chaque projet sa temporalité et son type d'évaluation, rien n'est déterminé en amont.

Il est néanmoins utile de s'offrir chaque année un moment de pause pour faire une évaluation globale. Ainsi, les groupes locaux du GRACQ rédigent en janvier leurs rapports d'activités dans lesquels les permanents du Pôle Animation sélectionnent une série de projets qui contiennent les ingrédients de l'éducation permanente. Ils élaborent alors en juin un rapport annuel



d'éducation permanente. Les projets sélectionnés reflètent l'amplitude des actions de l'association et représentent de manière homogène le territoire couvert.

En toute cohérence, c'est l'ensemble du processus ayant mené à l'action qui est valorisé. Sur base de précieuses traces – comptes-rendus, articles de presse, dossiers, photos... – les permanents s'attèlent à expliciter l'élaboration du projet dans son ensemble⁴.

Bien que le collectif soit une dimension essentielle des projets valorisés, les actions menées individuellement dans le but d'échafauder un projet collectif peuvent également être prises en compte.

Par ailleurs, tous les cinq ans, un rapport général d'exécution ainsi qu'un plan quinquennal sont remis à la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Concrètement, deux exemples

Pour illustrer ce qui est exposé ci-dessus, deux actions ont été choisies parmi tant d'autres dans les 320 heures d'activités en éducation permanente justifiées annuellement par le GRACQ.

GRACQ Rendeux - Récits de voyages (2023)

Thématique : Mobilité durable, pour la fin du tout à la voiture

À l'occasion de leurs quatre ans d'existence, les bénévoles du GRACQ Rendeux souhaitent démontrer que l'aventure du voyage à vélo est accessible à toutes et tous et porteuse de nombreux bienfaits tant pour la personne qui pédale que pour la société. Rendeux a la chance d'être traversé par l'itinéraire transfrontalier Euro Vélo 5.

Le groupe décide de porter cette thématique au travers d'une soirée de rencontre de voyageurs et voyageuses locaux. La communication se fait via les réseaux sociaux et des affiches. La commune soutient le projet : elle relaie l'info et met une salle à disposition du groupe. Quatre réunions sont nécessaires pour la préparation de l'évènement.

70 personnes assistent à cette soirée et plongent dans les récits d'expériences variées allant du voyage en solo au voyage en famille, en passant par l'expérience du voyage organisé. Les récits sont suivis d'un moment d'échanges au cours duquel les participants glanent des infos plus spécifiques et des trucs et astuces partagés par les cyclo-voyageurs. Ces échanges permettent aux participants de faire évoluer la manière de concevoir leurs prochaines vacances mais également leurs déplacements au quotidien.

L'engouement est visible. Les retours récoltés le soir-même et par mails sont très positifs. Plusieurs participants partent en vacances à vélo l'été suivant ! Un bilan est également réalisé avec les cyclo-voyageurs qui suggèrent un moment d'échanges plus long pour la prochaine édition...

Sur la base des traces disponibles (comptes-rendus de réunions, affiche, article GRACQ Mag et site web du GRACQ), 10,2 heures sont justifiables pour ce projet.

GRACQ Gesves – Comptage cyclistes (2022)

Thématique : Un espace public pour toutes et tous

Grâce à un appel à projets de la Province de Namur, les groupes namurois du GRACQ acquièrent deux bornes de comptage pour effectuer des relevés des véhicules et leur vitesse. Les groupes suivent une formation, organisée par le secrétariat avec le support technique de la société des compteurs, pour savoir comment installer ce matériel et analyser les données qui en découlent.

Le GRACQ Gesves souhaite comparer les deux routes reliant Gesves et Faulx-les-Tombes pour déterminer laquelle est la plus utilisée par les cyclistes. L'enjeu est de pouvoir appuyer la demande d'aménagements de qualité pour les cyclistes sur la voirie la plus empruntée et ainsi diminuer la circulation automobile au profit du vélo.

Un rapport résumant l'analyse de ce comptage est communiqué au bourgmestre et à l'échevine de la mobilité. Par ailleurs, une

présentation de ce rapport a lieu lors de la commission vélo de la commune en présence de l'échevine de la mobilité ainsi que d'un certain nombre de cyclistes.

L'analyse met en évidence que la sécurité des modes actifs est compromise par la vitesse excessive des véhicules et que le nombre de cyclistes circulant sur une voirie est plus important qu'imaginé par les politiques. Ainsi, le GRACQ Gesves réclame aux autorités compétentes des mesures pour rendre les trajets des cyclistes plus sûrs sur cette voirie. Il réalise par deux fois un bilan de ce projet.

Les bornes de comptage ont apporté des chiffres objectifs qui donnent plus de poids aux revendications du GRACQ Gesves qui discute de ses demandes avec l'échevine de la mobilité. La volonté politique est d'améliorer la situation. Le groupe suit donc cette évolution avec attention.

Sur base des traces disponibles (comptes-rendus de réunions, rapports, action sur le terrain), 19 heures sont justifiables pour ce projet.

Conclusion

Ce tour d'horizon a pour objectif de mettre en valeur la démarche d'éducation permanente et la manière dont elle résonne au GRACQ. Il fera peut-être germer des questions ou envies de projets. Le spectre des possibles est immense et le Pôle Animation peut certainement accompagner ces questionnements.

Nombreux sont les groupes locaux et membres actifs qui participent à cette démarche, parfois même sans le savoir ! Ce dossier se veut une invitation à continuer d'explorer collectivement ce processus dynamique et de participer au façonnement d'une citoyenneté active, critique et joyeuse.

A. JIMENEZ , L. LEWALLE ET S. VERMEYEN

3 "Les autres axes du décret concernent la formation pour le secteur (axe 2 – formations d'animateurs, formateurs, responsables et acteurs associatifs), les études et analyses (axe 3 – services, outils et recherche) et les campagnes pour le grand public (axe 4 – sensibilisation et information).

4 C'est pourquoi le Pôle Animation insiste régulièrement auprès des groupes locaux sur l'importance de garder des traces des actions menées – de leur préparation à leur évaluation !

Pêle-Mêle

S'il te plaît, dessine-moi un vélo !

Vélosophia, c'est une association fondée par une bande d'ami-es qui utilise le fun et la créativité liée au vélo comme terrain de jeu pour envisager un monde plus inspirant. En partenariat avec le Centre Culturel de Pont-à-Celles, elle propose un défi dessin original puisqu'il consiste à construire le vélo de vos rêves.

Vous avez une âme d'artiste ou de génial inventeur sans être bricoleur pour deux sous ? Laissez votre imagination s'exprimer

sur le papier et, peut-être, votre créativité séduira-t-elle le jury, puis les internautes ? Le gagnant du concours verra son invention réalisée en vrai et sera invité à la tester en conditions réelles. Votre vélo n'a pas été sélectionné ? Qu'importe, les meilleurs dessins feront partie d'une belle exposition. De quoi porter l'ampleur de votre génie à la connaissance du monde entier (des environs de Pont-à-Celles) !

Les dessins sont à envoyer avant le 30 mai minuit, soit via le formulaire en ligne (via



www.velosophia.be), soit par envoi postal à Vélosophia, Rue Sainte-Anne 8 à 6238 Luttre (en mentionnant clairement ton nom, prénom, adresse, date de naissance et e-mail).

Continuez de rêver, il paraît que ça rend heureux !

G. DE MEYERE

CactUs Lock : qui s'y frotte, s'y pique

À 22 ans, Aïko Leroux a peut-être trouvé la parade ultime pour éloigner les voleurs de vélo. Victime du vol de son vélo pourtant équipé de bons cadenas, cette étudiante lyonnaise en Chimie a conçu un antivol contenant de la... putrescine, une molécule qui, comme son nom l'indique, sent la putréfaction !

Le cadenas en U est à haute résistance mécanique et indique clairement ses intentions puisqu'il affiche en noir sur jaune : "Attention, gaz sous pression – Putrescine". L'arme première est donc bien la dissuasion. Si toutefois votre voleur mettait ses plans à exécution, le Cactus lock libérerait alors un gaz à l'odeur nauséabonde. C'est un gaz non nocif, mais l'effet psychologique est considérable qui devrait dissuader le voleur de perpétrer son méfait.

La Startup française mise sur une version finale disponible en 2026 pour le grand public, mais la version bêta est déjà proposée à la vente pour la somme de 180 euros.

➤ Plus d'infos : www.cactuslock.com



Code de la route : le saviez-vous ?

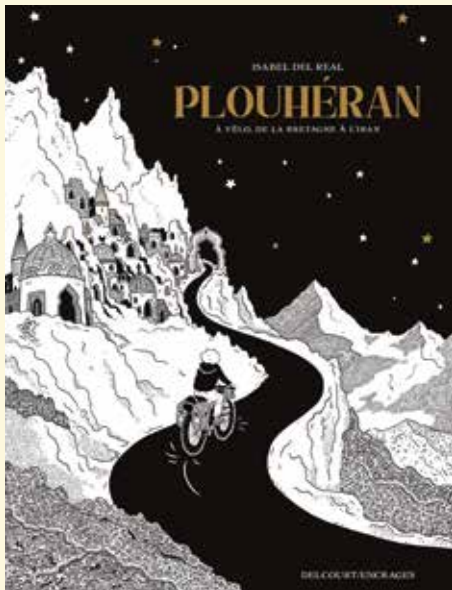
Le Code de la route que nous connaissons est entré en vigueur le 1^{er} mai 1976 et a été modifié plus de 120 fois. Le GRACQ a participé activement à son évolution tout au long des années pour que les règles soient davantage adaptées à la pratique du vélo.

Le Code de la route cèdera sa place au "Code de la voie publique" en septembre 2026. La nouvelle version accorde davantage d'attention à la sécurité routière, tient davantage compte de la mobilité durable et inclusive, d'un meilleur partage de la voie publique et d'une plus grande variété de moyens de transport.

Le délai de deux ans avant la mise en application du Code de la voie publique (déjà enregistré au Moniteur belge) permettra aux diverses autorités et organisations concernées (forces de police, centre d'examen du permis de conduire, auto-écoles...) d'intégrer ce nouveau code et de se mettre à jour.



Le coin lecture : De la Bretagne à l'Iran à vélo



Isabelle Del Real a 23 ans quand elle décide de quitter Plouër (en Bretagne) pour rejoindre Téhéran à vélo. En plein COVID, seule avec ses crayons. Elle nous raconte son voyage dans un superbe roman graphique, avec beaucoup d'introspection, en relatant toutes ses rencontres qui changent le regard sur le monde, les gens, la vie...

Cela n'a pas été un long fleuve tranquille, surtout en 2021 quand les frontières se sont fermées, mais Isabelle tenait absolument à voir l'Iran. Trop loin pour un voyage à pied, elle opte pour le vélo. Un choix qu'elle n'a jamais regretté, même si son grand rêve est de parcourir les... océans.

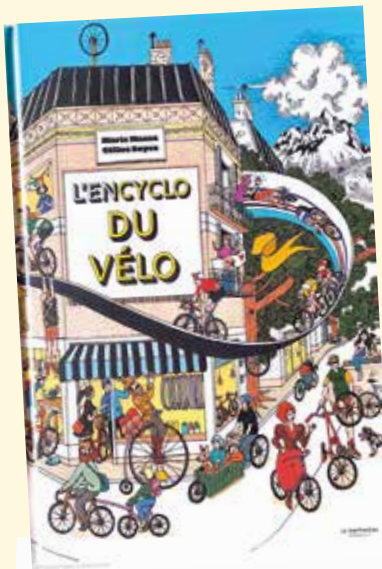
Avec un vélo monté de toute pièce, étant donné la pénurie de matériel cycliste pen-

dant le confinement, elle quitte la France pour visiter d'abord sa grand-mère en Espagne. Solitaire au début, elle croise petit à petit des compagnons de route qui deviendront de véritables amis. Son périple la mène à Venise, puis à travers les Balkans, la Grèce, la Turquie, la Géorgie et l'Arménie. Tous les endroits traversés, et les personnes croisées, sont magnifiquement croquées par ces traits noir sur blanc qui caractérisent son style.

Voyager seule n'est pas sans entraîner d'angoisse pour son entourage (plus que pour elle-même), mais au final elle conquiert la nuit, source de toutes les peurs (loups compris !). Elle y trouvera même son refuge. Et nous, nous trouverons plein de réflexions sur le sens du voyage, de l'hospitalité, et de l'amitié dans son magnifique ouvrage.

Plouhéran à vélo, de la Bretagne à l'Iran, Isabelle Del Real, éd. Delcourt

L. GOFFINET



"L'Encyclo du vélo" : plongée dans l'univers de la petite reine

Saviez-vous que le cyclisme était présent dès la première édition des Jeux olympiques modernes ? Que le vélo électrique est apparu dès 1895 ? Et que la bicyclette a contribué à façonner l'image de la femme moderne ?

C'est ce genre d'anecdotes que vous découvrirez dans "L'Encyclo vélo". Cette ency-

clopédie de 64 pages explore toutes les facettes du vélo. Du grand-bi au gravel, des courses légendaires aux héros du cyclisme. Signé par Marie Mazas et Céline Dayes, le livre raconte comment le vélo n'a cessé de se réinventer pour répondre aux rêves de liberté des femmes comme aux envies de personnes aventurières de découvrir le monde.

Richement illustrée et accessible dès 8 ans, cette "Encyclo" invite à (re)découvrir ce moyen de transport qui est plus que jamais sur le devant de la scène. Nul doute que cela encouragera les jeunes et moins jeunes à se (re)mettre en selle !

L'Encyclo du vélo

Marie Dazas et Céline Dayes
Édition de la Martinière, 2024, 64p.
16 €

P. LITS



Bonne excuse





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

50 ans du GRACQ

Rejoignez-nous
pour un week-end d'activités
festives, conviviales et à vélo !

Samedi 24/05

Dimanche 25/05

ATTENTION

INSCRIPTIONS
AVANT
LE 25 AVRIL !
<https://www.gracq.org/50-ans-du-gracq>

MAI

BRUXELLES - LOUVAIN-LA-NEUVE - NAMUR – 24 ET 25/05

Le GRACQ fête ses 50 ans

Venez célébrer avec nous 50 ans d'actions, de rencontres, de débats et de revendications pour des trajets à vélo plus sûrs et plus confortables ! Une première étape de 65 km à vélo est prévue le samedi pour relier Bruxelles à Louvain-la-Neuve (avec dodo possible sur place), un autre le lendemain de 30 km pour relier Louvain-la-Neuve à Namur où les bougies seront officiellement soufflées.

Programme complet : lire page 14



Infos et inscriptions :
www.gracq.org/agenda/le-gracq-fete-ses-50-ans

JUIN

03/06

Clap au vélo - Namur

Le 3 juin, c'est la journée mondiale du vélo, la journée rêvée pour célébrer celles et ceux qui font le choix du vélo. Cette année, le clap au vélo n'est pas coordonné par le secrétariat du GRACQ, mais il est malgré tout possible de se motiver pour y participer, comme le GRACQ Namur qui vous donne rendez-vous à la Place d'Armes de 7h30 à 9h pour un clap au vélo bien mérité !

05/06

Arpentage du livre « Joie militante »

Un arpentage, c'est une manière ludique et collective de s'approprier l'essence d'un ouvrage en trois heures à peine. En partenariat avec l'asbl Quinoa, le GRACQ vous propose de plonger dans la lecture du livre "*Joie Militante - Construire des luttes en prise avec leurs mondes*" de Carla Bergman et Nick Montgomery.

Infos pratiques : le 05/06 de 18h à 21h, rue de Londres, 15 – Ixelles (gratuit pour les membres cotisants)

Inscriptions : www.gracq.org/inscription-formation

10/06 > 13/06

Velo-city Gdansk

Après une édition belge, à Gand, la conférence mondiale Velo-city se déroulera à Gdansk, en Pologne. Rencontres, conférences et partages d'expériences permettront d'aborder les questions liées à la pratique du vélo dans d'autres pays du monde. Notre association s'y rendra (en train) pour s'informer sur d'éventuelles recettes étrangères applicables à notre pays.

Plus d'infos : www.velo-city-conference.com

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.

17/05 – 14h à Uccle

17/05 – 14h au Cinquantenaire

21/06 – 10h à Forest-St-Gilles

28/06 – 13h30 à Verviers

28/06 – 14h à Namur

28/06 – 14h à Anderlecht

19/07 – 14h au Cinquantenaire

23/08 – 14h à Namur

Infos et inscriptions : velotrafic@gracq.org

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

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
Instagram : GRACQ_
LeVeloCestMaintenant

VOTRE SOUTIEN FAIT LA DIFFÉRENCE

Pour aller encore plus loin en 2025, nous avons plus que jamais besoin de votre aide. Si vous partagez notre vision d'un monde où le vélo est accessible à toutes et tous, nous vous invitons à faire un don. Chaque geste compte et nous permet de continuer à défendre les intérêts des cyclistes et à promouvoir une mobilité douce.

Pour faire un don en quelques clics, rendez-vous ici :

www.gracq.org/faire-un-don



S'INVESTIR DAVANTAGE ?

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 !

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