

GRACQ *mag*

SNCB
**Combinaison
train-vélo**
pp.6-7

INFRASTRUCTURE
**Combien
ça coûte ?**
p.11

INNOVATION
**Une appli anti
feux rouges**
p.13

PP.14-17
RENCONTRE
Duaa Qishta
Le vélo bleu du féminisme

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens

rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Inscrite au registre des personnes morales
de Bruxelles

Numéro d'entreprise : 0499 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.

PRÉSIDENT

Geoffrey Usé

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

Imprimé sur papier recyclé

MISE EN PAGES

In-Octavo : pe@inoctavo.be

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

Philippe Degand, Philippe Lederer,
Elodie Mertz, Michel Dechamps

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

Éclosion de nouveaux possibles



Chères et chers Gracquistes,

La fin de l'été se profile et la rentrée bat son plein. De ce calme estival renaît l'effervescence de la reprise des activités scolaires et professionnelles. La crise sanitaire diminue et petit à petit, la vie tente de reprendre son cours.

Cette période sombre a laissé des traces profondes qui ont permis à notre société de se remettre en cause et d'avoir un autre éclairage sur son fonctionnement. Mais cet épisode doit aussi nous permettre de repenser notre rôle en tant que citoyen et nous interroger sur les combats que nous jugeons utiles de mener. Si l'on observe attentivement les événements de ces derniers mois, n'est-ce pas notre engagement qui est questionné ?

La situation actuelle n'est pas très rassurante et un climat morose ambiant pourrait faire perdre l'espoir fragile d'un monde différent où l'intérêt commun serait le but ultime. Restons optimiste et allons chercher l'inspiration là où elle se trouve. Partons à la rencontre d'initiatives inspirantes ; elles se trouvent bien souvent au coin de la rue. Inspirons-nous de personnes engagées porteuses de valeurs et prêtes à partager leur motivation. Rassemblons-nous afin de trouver des réponses communes à nos craintes et à nos questions.

J'espère que vous trouverez quelques pistes dans ce nouveau numéro du GRACQ Mag qui met en avant la richesse des initiatives présentes au sein de l'association et qui offre une place aux inspirations venues d'ailleurs, aux énergies porteuses d'espoir. Laissez-vous porter par exemple par celle de Duaa Qishta – artiste qui réalise des œuvres militantes sur la pratique du vélo pour les femmes – que nous avons eu le plaisir de rencontrer.

Je vous souhaite donc à toutes et tous une bonne rentrée. Que celle-ci soit remplie de nouveaux projets, de nouvelles idées et que votre engagement soit nourri par cette énergie.

Restez inspiré.e.s !

◆
GEOFFREY USÉ – PRÉSIDENT 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.

Semob : une semaine pour convaincre

Comme chaque année, la Semaine de la Mobilité (Semob) sera l'occasion de remettre notre mobilité en question.

Alors que les prévisions du GIEC se font de plus en plus alarmantes (nous atteindrons les +1,5°C dès 2030) et que les catastrophes naturelles en Russie, Grèce, Turquie et même en Belgique ont fait la une de tous les médias cet été, il est utile de rappeler à tous (et en particulier à nos décideurs politiques) que lutter contre les émissions dues au transport est un levier d'action important dans la lutte contre les bouleversements environnementaux. Une société qui encourage les déplacements

à vélo contribue à rendre sa mobilité plus propre, et renforce des cercles vertueux : le retour des commerces de proximité, des emplois non délocalisables, une activité physique régulière, des vacances durables...

Alors, cette année, prenez contact avec votre groupe local entre le 16 et le 22 septembre pour voir comment agir concrètement. Faites partie du mouvement !

Consultez l'agenda du GRACQ pour retrouver toutes les actions prévues :

www.gracq.org/agenda

G. DE MEYERE

Un baromètre cyclable wallon

Mis en place en Allemagne et en Suisse il y a plusieurs décennies, et en France en 2018 pour sa première édition, le baromètre cyclable est une enquête à grande échelle menée auprès des cyclistes pour récolter leur avis sur cinq thèmes : leur ressenti général, la sécurité, le confort, l'importance donnée au vélo par les autorités et enfin le stationnement et les services.



Ce projet ambitieux a séduit les membres d'autres groupes locaux qui souhaitent également pouvoir bénéficier d'un tel outil pour mieux comprendre les améliorations à faire dans leur commune, ainsi que pour pouvoir utiliser les résultats lors de leurs rencontres avec les pouvoirs publics.

Cette année, le GRACQ lance donc le "baromètre cyclable wallon". Début novembre, il sera possible de donner son avis sur la cyclabilité de différentes communes wallonnes, toutes tailles confondues. Ne manquez pas l'occasion de donner votre avis et de diffuser l'info ! Les résultats seront communiqués début 2022.

www.barometre-cyclable.be

Il y a deux ans, le GRACQ Liège frappait un grand coup en proposant une évaluation de la "cyclabilité" de la ville, en se basant sur le questionnaire français (afin de pouvoir situer Liège par rapport à d'autres villes françaises de même importance).

Cohabitation sur la route : infrastructures, code de la route et courtoisie

Nous souhaitons tous nous déplacer en sécurité et sereinement. De nombreux témoignages nous parviennent pourtant faisant état de comportements violents sur les routes. Afin d'apporter des pistes de solution à ces conflits entre usagers, sources de tensions, de mises en danger, voire d'agression, le GRACQ mènera d'octobre à novembre une campagne de sensibilisation sur ce sujet.

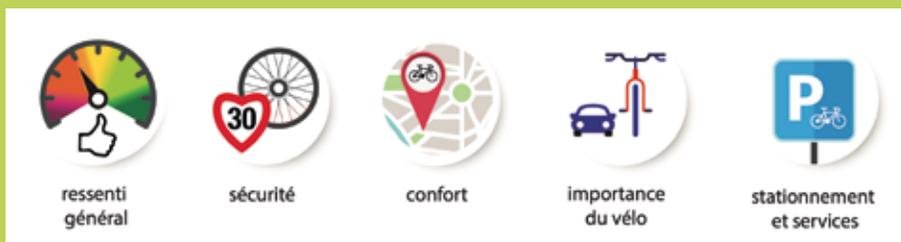
Par le biais d'actions de terrain, de formations et de podcasts, le GRACQ rappellera quelques règles fondamentales (code de la route, courtoisie) et essaiera également de comprendre les origines des comportements violents et de poser des questions plus globales : quel est le rôle de la police face à des situations d'agressivité sur la route ? Comment sont traitées les plaintes ? La transformation des villes suscite-t-elle davantage de conflits ? De quels exemples étrangers pouvons-nous nous inspirer ?

La bonne cohabitation des usagers repose sur trois piliers fondamentaux : la qualité des infrastructures, le respect du code de la route et la courtoisie. Suivez le programme sur le site du GRACQ et sur les réseaux sociaux, partagez les messages et les analyses auprès de votre entourage et, ensemble, rendons nos trajets plus apaisés. Pro Velo abordera également cette thématique. Les deux associations combineront leurs efforts pour porter un message clair et constructif.

Plus d'infos très bientôt sur notre site !

À lire : Agressivité sur la route, Dossier du GRACQ Mag 33, pp. 14-17, disponible en ligne :

www.gracq.org/le-gracq-mag





De la “génération banquette arrière” à la “génération vélo” ?

La crise COVID a vu fleurir çà et là de nombreux aménagements pour les cyclistes. Faire davantage de place au vélo est en effet une condition essentielle pour favoriser les déplacements à deux-roues. Mais l'infrastructure cyclable ne suffit pas : la formation représente ainsi un autre pilier majeur de toute politique cycliste. La France et l'Angleterre ont d'ores et déjà débloqué des fonds supplémentaires pour soutenir l'apprentissage du vélo chez les plus jeunes.

Pour se déplacer à vélo, il faut tout d'abord... savoir rouler à vélo ! Tenir en équilibre sur deux roues, maîtriser son vélo, savoir se déplacer sur la voie publique en présence d'autres usagers font partie de l'apprentissage du vélo.

La “génération banquette arrière” désigne les enfants qui ont toujours été conduits à l'école et à leurs centres de loisir par leurs parents, en voiture. Ces habitudes de mobilité ont enclenché un cercle vicieux d'insécurité routière sur le chemin de l'école, avec des effets pervers sur la sédentarité des enfants. Ce schéma de parents-taxis perdure bien souvent à l'adolescence et s'accompagne d'une perte de compétence et d'autonomie des jeunes, habitués à se faire véhiculer.

Des fonds supplémentaires

Pour lutter contre ce phénomène et ses effets indésirables, la France vient de lancer le plan “Génération vélo”, assorti d'une enveloppe de 21 millions d'euros pour soutenir l'apprentissage du vélo auprès des enfants de 6 à 11 ans. Ce programme se veut complémentaire au programme “Savoir rouler à vélo” lancé en 2019. “Génération vélo” devrait ainsi permettre de former plus de 6 000 encadrants, tout en apportant un soutien financier aux initiatives locales pour accompagner 800 000 enfants (soit l'entièreté d'une classe d'âge) dans ce processus d'autonomisation.

En Angleterre également, la *Bicycle Association* s'est félicitée du soutien financier supplémentaire accordé au programme “Bikeability” (18 millions £) qui propose des

formations aux enfants et aux familles. Et ce d'autant plus que la crise COVID a dopé les ventes de vélo d'enfants : +35 % au second quadrimestre 2020. D'ici 2025, le programme “Bikeability” devrait être intégralement pris en charge par les pouvoirs publics afin de permettre à chaque enfant de bénéficier d'un apprentissage au vélo.

Et chez nous ?

À Bruxelles et en Wallonie, l'asbl Pro Velo dispense depuis 2003 déjà le “Brevet du cycliste”, afin de former les élèves de 5^e ou 6^e primaire à la conduite à vélo. L'asbl forme également des encadrants (les “pools cyclistes”) et veille à autonomiser les établissements scolaires dans cette démarche : 90 % des écoles prennent ainsi une partie de la formation en charge. Ce sont un peu plus de 11 000 élèves qui prennent part chaque année au Brevet du Cycliste® en Fédération Wallonie Bruxelles... soit environ 20 % des élèves en âge de passer le Brevet !

Afin de toucher un plus large public, le GRACQ plaide de son côté pour une formation directement intégrée au programme scolaire : un apprentissage progressif intégrant des formations telles que le Brevet du Piéton et le Brevet du Cycliste, et idéalement appuyé par des projets complémentaires destinés à encourager les déplacements actifs sur le chemin de l'école (rangs scolaires à pied ou à vélo, projet “génération tandem scolaire”, projet “REVe”/...).

F. CUIGNET



1/ “REVe” est le Réseau des Écoliers à Vélo



Light is right

Le projet LISA Car (Light and Safe Car) a été développé en 2014 par Inter-Environnement Wallonie et l'asbl Parents d'enfants victimes de la route. Il a pour objectifs la promotion d'une voiture légère, au profil plus fluide, moins puissante et moins rapide, et la mise en place d'un cadre réglementaire limitant précisément la masse, la puissance et la vitesse des voitures ainsi que la dangerosité de leur face avant.

Les arguments principaux qui sous-tendent ces demandes sont les suivants :

- > plus un véhicule est lourd, plus son mouvement requiert d'énergie ;
- > un moteur optimisé pour 250 km/h est plus gourmand qu'un moteur moins puissant ;

- > un profil "carré", moins aérodynamique, augmente la consommation d'énergie ;
- > la masse et la vitesse d'un véhicule sont déterminantes en matière de sécurité routière ;
- > les véhicules présentant un profil de face avant "carré" induisent de plus grands dommages aux parties adverses en cas de collision, en particulier en cas de choc avec des piétons ou des cyclistes.

Le GRACQ s'inquiète aussi de voir dans nos villes des véhicules de plus en plus massifs, qui encombrant l'espace déjà limité au détriment d'autres usages comme des pistes cyclables, et qui créent des obstacles plus importants à la visibilité des usagers plus vulnérables. À l'heure où l'on tente de réduire les vitesses pratiquées en

	2000	2015	Évolution
Poids normalisés	111.276	16.443	-85,2%
Passagers normaux	66.034	32.336	-51,0%
Poids moyen	39.693	22.668	-42,9%
Marchés moyen	11.704	27.630	+136,1%
Marchés moyennes	23.803	30.092	+26,4%
Journaux	13.490	112.389	+733,1%

Tableau 11 : Innovations de différents types de véhicules normés en Belgique en 2000 et en 2015 - Source : statistiques FIBAC (consultées les 05/08/2013 et 22/10/2016)

agglomération afin de garantir un partage plus sûr de la voirie, nous n'avons nul besoin de véhicules pouvant rouler à 250 km/h. Pour toutes ces raisons, le GRACQ a signé la charte du projet LISA Car et appelle chacun à faire de même, en tant que personne physique.

F. CUIGNET

www.lisacar.eu/charte-lisa-car/



Louer un vélo-cargo à Bruxelles ? C'est désormais possible à Bruxelles

Utiliser sans posséder? De plus en plus de citoyens remettent en question le principe de la possession d'objets pour s'orienter vers des alternatives : prêt, partage, location... Une tendance qui s'est bien sûr étendue à la mobilité, voyant ainsi fleurir des offres diverses : voiture partagée, scooter partagé, vélo partagé, trottinette partagée. Un cousin manquait encore à l'appel : le vélo-cargo.

quel on va chercher la clé après avoir réservé son véhicule via une application smartphone.

En Belgique, Cozycar (devenue récemment Cosywheels) propose déjà le partage de vélos-cargos et électriques entre voisins. Même orientation pour l'entreprise de location de voitures partagées Cambio qui

a annoncé ajouter des vélos-cargos à son offre cette année. Le système de vélos-cargos partagés se développe également dans d'autres villes d'Europe, comme par exemple à Bâle, Berne ou Lausanne, en Suisse via le projet Carvelo2go. Espérons que ces initiatives rencontrent le succès qu'elles méritent.

<https://monkeydonkey.bike>



Caigo Bike, la prime qui encourage le transport de charges à vélo

Pour améliorer la qualité de l'air et les problèmes de congestion dans la capitale, la Région Bruxelloise a lancé le projet Caigo Bike. Grâce à celui-ci, les micro, petites et moyennes entreprises peuvent bénéficier d'une prime allant jusqu'à 4000 € pour l'achat d'un vélo-cargo ou d'une remorque vélo pour se rendre chez leurs clients ou effectuer des livraisons.

www.primecaigobike.brussels

C'est désormais chose faite à Bruxelles où la petite start-up Monkey Donkey a déployé une flotte de vélos-cargos électriques : les longtails, avec un porte-bagage plus long (baptisés "Monkeys"), et les classiques, avec un bac à l'avant ("Donkeys"). Il est actuellement possible de réserver sa location à l'heure ou à la journée (sur demande). De quoi organiser une journée de courses plus lourdes ou d'envisager des sorties aérées avec les enfants. Il ne s'agit pas à proprement parler de *free-floating* : chaque vélo est disponible auprès d'un magasin partenaire auprès du-

1/ Le *freefloating* permet de laisser son véhicule où l'on veut, sans devoir le ramener à un endroit spécifique.

Stratégie vélo de la SNCB : un premier pas encourageant



La nouvelle stratégie train/vélo de la SNCB est attendue depuis des années par les associations cyclistes du pays. Elle annonce un renforcement de la capacité du stationnement en gare et du nombre d'emplacements pour vélos dans les trains, spécialement sur les "destinations touristiques". Du côté de la sécurisation du stationnement par contre, aucun progrès significatif n'est encore annoncé pour l'instant.

Cette nouvelle stratégie train/vélo met en avant les points forts suivants :

- > davantage de parkings vélo, notamment sécurisés ;
- > davantage de places pour les vélos dans les trains ;
- > plus de capacité vers les destinations touristiques fréquentées ;
- > une meilleure information pour le voyageur ;
- > une signalétique claire.

Embarquer son vélo plus facilement

Il y a quelques années encore, la SNCB accordait peu d'attention à la place vélo dans les trains. Le "vieux matériel roulant" était souvent invoqué pour ne pas offrir un meilleur service. Or, les ventes de billets vélo (4 €) ont doublé au cours des dix dernières années, pour atteindre 251 000 trajets en 2019. L'afflux des voyageurs à vélo l'été dernier, suite à la gratuité temporaire, a achevé de doper les chiffres.

Pour faire mieux, la SNCB compte sur la mise en service des nouvelles voitures double étage M7, grâce auxquelles le nombre total de d'emplacements pour vélos dans sa flotte devrait augmenter de 50 % et passer à 6 700 d'ici 2025 (contre 4 450 aujourd'hui). Près de la moitié seront accessibles sans intervention de l'accompagnateur et avec une faible hauteur d'embarquement.

La SNCB compte aussi adapter à court terme le nombre de places pour vélos vers la côte belge et l'Ardenne : les IC Eupen-Ostende et Bruxelles-Luxembourg disposeront de voitures spécialement modifiées

qui offriront chacune un espace pour accueillir huit vélos supplémentaires dès cet été.

Tous ces efforts permettent à la SNCB de se classer dans le peloton de tête des compagnies ferroviaires européennes pour le transport des vélos en 2021, selon le récent rapport de l'ECF "Cyclist Love Trains". À noter qu'une seule compagnie européenne seulement décroche la mention Excellent dans ce classement. Le potentiel d'amélioration reste donc important pour la SNCB et ses consœurs étrangères.

Pour aider les voyageurs à connaître à l'avance la capacité et la facilité d'embarquer son vélo dans un train, la SNCB a lancé une application web vélo dédiée (qui sera à terme intégrée au planificateur de voyage existant) et installer une signalétique claire sur les voitures concernées. Un progrès réel pour planifier son trajet.

On peut donc se réjouir de tout ceci, en espérant que les trains qui ne disposent que de deux emplacements vélos par convoi puissent aussi être adaptés sur des lignes moins "touristiques". Au niveau du coût également, un tarif vélo proportionnel à la distance serait une bonne chose. Il n'est pas encore prévu pour l'instant, malgré nos demandes répétées.

Stationner son vélo (sans se le faire voler)

La SNCB relève elle-même "une demande à la hausse non seulement pour des parkings vélo plus nombreux et plus faciles d'accès, mais aussi couverts et disposant d'un système de contrôle d'accès". Une bonne nouvelle donc. Elle propose à court terme de fournir à ce sujet des informations plus complètes sur son site web. En y indiquant, par exemple, la présence de parkings équipés d'un contrôle d'accès, ainsi que d'autres informations concernant l'accessibilité et les services vélo en gare.

Le nombre total de places disponibles augmentera au cours des prochaines an-



nées, pour atteindre 150 000 emplacements (contre 108 000 aujourd'hui). Une mesure nécessaire dès lors qu'un naveteur sur cinq arrive déjà aujourd'hui à la gare à vélo. Toutefois cette croissance reste pénalisée par le risque de vol, réellement dissuasif quand il s'agit de laisser un vélo de valeur à un arrêt du train. Il est donc essentiel que la SNCB sécurise ses parkings pour attirer plus de monde. De ce côté, la stratégie pour y arriver n'est pas encore finalisée à ce stade.

Plus de partage de vélos ?

Pour le "last mile" ou le tourisme à vélo, la SNCB mise sur davantage de vélos partagés en gare d'arrivée. Toutefois, son filiale Blue Bike (aujourd'hui propriété de De Lijn) ne propose que trois points de location en Wallonie (Mons, Namur, Liège), contre plus de cinquante en Flandre...

On n'y est donc clairement pas encore pour l'ensemble du pays. Des partenariats avec le privé sont envisagés, comme les points vélos. Mais cela reste moins flexible, et plus coûteux qu'un vélo partagé à 3,15 € la journée.

Une stratégie durable pour l'avenir ?

La stratégie vélo de la SNCB est globalement positive. Mais il reste encore bien des choses à travailler, comme l'accessibilité des quais (escaliers sans goulottes, ascenseurs trop étroits), la sécurisation du parking partout (et pas seulement dans les grandes gares), un billet vélo à tarif proportionnel pour les trajets courts, des vélos à disposition à l'arrivée, etc.

Heureusement, rien n'est figé totalement. La SNCB annonce elle-même qu'elle "continuera à adapter sa stratégie vélo

dans les années à venir pour répondre aux attentes de ses clients, en concertation avec les associations cyclistes". On s'en réjouit bien sûr. Le GRACQ continuera ses interpellations en ce sens pour une meilleure intermodalité train/vélo, la combinaison gagnante du XXI^e siècle !

L.GOFFINET



Hicycle Tour : les auberges de jeunesse se mettent au vélo



Vélo, voyage, jeunesse, trois mots qui font bon ménage, et les Auberges de Jeunesse belges l'ont bien compris. Surfant sur l'essor du vélo qu'a connu le pays ces derniers mois, elles ont proposé cet été une nouvelle formule incitant les touristes à privilégier le voyage local et le déplacement durable.

Le *Hicycle Tour*, c'est 5 ou 10 jours à vélo (et en train), permettant de partir à l'aventure à petit prix (le voyage à portée de toutes les bourses faisant partie de la philosophie des Auberges de Jeunesse). Pour le côté éco-responsable, les Auberges de Jeunesse fournissent même une liste de défis éco-citoyens à relever durant le voyage et proposent de payer une compensation carbone pour les nuitées via le projet MyClimate. Trois itinéraires sont pro-

posés pour cinq ou dix jours d'aventure. Certaines étapes se font en train.

Une initiative qui s'inscrit dans l'air du temps et qui a le mérite d'affirmer un peu plus la volonté des Belges de changer leur manière d'envisager leurs vacances, avec en prime un message aux pouvoirs publics : ce genre de formule doit être accompagnée d'infrastructures sécurisantes et d'une combinaison train-vélo efficace et attrayante.

G. DE MEYERE

www.lesaubergesdejeunesse.be

Combien coûte une infrastructure séparée ?



Projet de pont cyclable et piétonnier A201K au-dessus du boulevard Leopold III



Travaux le long du Canal, entre Grimbergen et Bruxelles



Travaux le long du Canal, entre Grimbergen et Bruxelles

“Combien cela coûte-t-il de construire une voie express vélo ? Une piste cyclable séparée ?” sont des questions que se posent régulièrement non seulement les pouvoirs publics mais aussi les cyclistes qui les interpellent. La réponse n'est toutefois pas simple. Les pistes cyclables séparées sur de l'asphalte existant peuvent être très bon marché, mais la majeure partie de leur coût provient surtout de l'ensemble des travaux supplémentaires qui vont avec leur mise en place : ouvrages d'art, drainage, feux de signalisation, expropriation, fondations.

Pour tenter d'estimer le coût d'un aménagement cyclable, l'ECF¹ a examiné des projets d'infrastructures cyclables dans divers pays européens qui ont été mis en œuvre au cours des dernières années ou qui sont prévus dans un avenir proche.

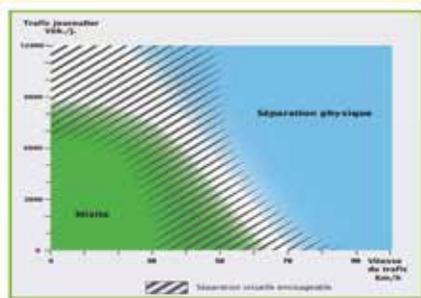
L'ECF a compilé ces informations dans une fiche présentant les coûts unitaires moyens pour différents types de projets. Ce document montre que les prix sont fortement influencés par la localisation (urbaine/rurale, site protégé), le cadre juridique (propriété publique ou pas) et les contraintes techniques (matériaux, ouvrages d'art) à inclure dans son projet.

Le coût moyen d'une piste cyclable séparée de qualité en Europe est d'environ 200 000 €/km. À titre de comparaison c'est le prix en Wallonie d'un kilomètre de RAVeL quand il n'y a pas trop de passerelles, tunnels ou ponts à restaurer.

À l'autre extrémité de la gamme de prix, le tronçon de la voie express vélo F3 entre Zaventem et Diegem, en Belgique, coûtera 12 millions €/km en raison de tous les ouvrages d'art nécessaires pour traverser le ring de Bruxelles ainsi que d'autres routes importantes le long du parcours, ainsi que la gare ferroviaire de Diegem.

Ce projet particulier aurait cependant pu être beaucoup moins cher si la voie express vélo avait été incluse dès le départ dans les travaux de la ligne TGV Bruxelles-Cologne, construite entre 2002 et 2006. C'est pourquoi les associations cyclistes continuent inlassablement de plaider pour une intégration systématique, dès le départ, des infrastructures cyclables dans les projets des réseaux transeuropéens et nationaux de transport.

L. GOFFINET



Dupriez B., "Quel aménagement choisir ?", SPW, Namur, 2012

Ce que recommande le GRACQ

Si elles sont largement plébiscitées par les cyclistes car elles confèrent un sentiment de sécurité accru, les pistes cyclables séparées ne sont pas applicables partout. Rues trop étroites, intersections complexes... Parfois, d'autres mesures sont préférables qu'une piste séparée mal conçue parce qu'inadaptée au terrain. Le GRACQ est souvent amené à analyser les situations au cas par cas pour trouver la meilleure formule. La vitesse maximale autorisée fait partie des critères, ainsi que le flux de véhicules qu'accueille la chaussée.

Le GRACQ milite pour que les villes passent en "ville 30" (le 30km/h devient la règle, le 50 km/h l'exception) et demande qu'un aménagement cyclable soit présent pour toute voirie à plus de 30km/h. Au-delà de 30 km/h, l'aménagement cyclable sera alors soit marqué, soit physiquement séparé en fonction de la densité du trafic. À partir de 70 km/h, il est inacceptable d'envisager une piste cyclable non séparée du trafic.

Le sujet vous intéresse ? Consultez notre fiche aménagement "séparation ou mixité ?".

www.gracq.org/fiches-amenagements

1/ ECF : European Cyclists' Federation



© FABRIENNE WILMET

N4 Namur-Wavre : pour une cyclostrade !

Avant la construction de l'auto-route E411 qui lui est parallèle, voire la croise en divers endroits, la N4 qui relie Wavre et Namur était le signe de la modernité et de la vitesse. Si aujourd'hui les décideurs parlent de plus en plus de l'importance de développer une mobilité alternative, cette N4 ne dispose pas encore d'aménagement vraiment sûr pour les cyclistes.

Afin d'y diminuer le nombre d'accidents, feu le MET (aujourd'hui Service Public de Wallonie) l'avait réaménagée : vitesse limitée à 90, 70, 50 km/h, feux aux nombreux croisements, réduction du nombre de bandes de circulation avec peinture et potelets, giratoires... Pour les cyclistes ? Une piste d'un autre âge, séparée au mieux par une ligne blanche continue du trafic routier, envahie par les herbes, les gravats, les restes d'accidents automobiles

et, parfois, tout simplement pas de piste ! La politique wallonne est historiquement plus encline à considérer le vélo comme un objet de loisir qu'à investir pour des infrastructures d'utilité quotidienne. Les GRACQ Namur, Gembloux, Wavre, la Bruyère, Walhain et Chastre se sont donc mobilisés pour rappeler que le vélo sert aussi aux déplacements "utiles". Plus de 85 cyclistes se sont joints à cette action largement médiatisée. Des enfants, des jeunes, des plus âgés, des femmes et des hommes qui ne souhaitent qu'une chose : une bande de quelques mètres de largeur, sécurisée, confortable et séparée des voitures pour pouvoir se rendre au travail, faire leurs courses, aller à l'école, à la piscine chez les copines et les copains sans risquer leur vie !

À l'issue de l'action, le Ministre wallon de la Mobilité l'a promis : "On va le faire !". Le GRACQ et ses militants veulent bien le croire, mais ils ne veulent plus attendre et ils ne se laisseront pas coincer dans un corridor sans issue cyclable !

E. NICOLAS

Mons : inauguration de la piste "Pierre Darquenne"

Cet aménagement, Pierre Darquenne, mortellement percuté par une voiture à 120 km/h il y a bientôt 3 ans, aurait aimé l'emprunter pour aller travailler chaque jour à La Louvière. Cette piste restera, pour la communauté cycliste, la "piste Pierre Darquenne". C'est avec ces mots que commence le discours du GRACQ Mons lors de l'inauguration d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la route d'Obourg le 22 juin dernier.

Pour un montant de 314 600 € HTVA, ce sont non seulement les cyclistes mais aussi les habitants de la Cité du Congo qui voient leur trajet sécurisé. Cette portion de la route était en effet un chaînon manquant pour rejoindre le RAVeL et l'entité de Ville-sur-Haine ; en l'absence de trottoir, les piétons peuvent également l'emprunter. Les Cyclistes Quotidiens se réjouissent d'autant plus que l'aboutissement de ces travaux a nécessité beau-

coup de patience et d'énergie. Pire : comme (trop) souvent, il aura fallu un accident mortel pour que les décideurs politiques se décident à bouger enfin. Pierre Darquenne avait maintes fois prévenu la ville de Mons du caractère excessivement dangereux de cette chaussée. La presse faisait aussi régulièrement l'écho d'accidents sur cette voirie.

En remerciant les autorités pour leur travail en faveur des cyclistes et des usagers plus vulnérables, les bénévoles locaux leur si-

gnifient en réalité tout le poids et la nécessité de leur engagement et les encouragent à poursuivre les travaux. L'événement officiel a en effet donné place à des contacts informels entre les bénévoles du GRACQ et les fonctionnaires. Les demandes du GRACQ pour la suite de la sécurisation de la route industrielle ont été évoquées, comme par exemple les liaisons entre cette route et le RAVeL tout proche. Une ambiance positive laissant la place au souvenir de Pierre, et au souhait de tous de ne plus connaître un tel drame.

C. RFMY



Jette : recensement des chauves-souris



© NILS-BOUILLARD-UNSPASH

Le 14 août dernier se tenait une campagne de recensement des chauves-souris sur le territoire de la commune de Jette en Région de Bruxelles-Capitale. Organisé par l'asbl Natagora en partenariat avec la commune de Jette, ce relevé visait à accompagner la mise en place d'un nouveau plan d'éclairage public sur le territoire communal.

Si, en ville, les chiroptères sont en effet nombreux et se sont depuis longtemps adaptés à l'environnement urbain, trouvant ainsi un abri dans un grenier ou dans un grand arbre, l'éclairage public peut constituer une source de nuisance pour ces petits mammifères qui ont tendance à trouver refuges dans des cavités naturelles. Une mesure importante pour favoriser la cohabitation est donc de modifier l'éclairage public afin que celui-ci ne constitue plus une nuisance.

Quelques membres du GRACQ ont participé à cette campagne de recensement en mettant à disposition leur vélo, leur temps, et leur force de mollets. Des appareils de mesures des ultrasons appelés "batbox" ainsi que des appareils de relevé de coordonnées GPS ont été installés sur les vélos des volontaires qui ont alors parcouru

toutes les rues de la commune à la recherche de traces de ces populations. Le vélo constitue un outil parfait pour ce genre de mission car il est silencieux, non polluant et permet de couvrir une superficie importante. L'opération s'est déroulée entre 21h30 et minuit. Pas moins d'une vingtaine de traces ont été enregistrées sur le territoire communal.

Cette opération de comptage doit être effectuée pendant trois ans, avec des relevés aux mêmes périodes, afin de pouvoir déterminer objectivement les localisations de populations. D'autres membres du GRACQ pourront de ce fait s'essayer à cet exercice nocturne durant les campagnes futures.

G. USE

Lessines : Rallye de la Petite Reine

Allier art et vélo, spectacle et détente, c'est le pari que fait le centre culturel de Lessines depuis 2011. Un choix logique pour cette commune qui a vu naître un artiste belge de renommée mondiale, René Magritte, ainsi qu'un champion du monde cycliste, Claudy Crielion (surnommé "Le Criquet", il a notamment été champion du monde sur route en 1984).

Le "Rallye de la Petite Reine" propose, par un parcours de 25 km d'échappée cycliste familiale et insolite, un tour d'horizon des arts de la rue belges et étrangers en même temps qu'une découverte de Lessines et de ses environs. De drève en château, de la Dendre en carrière, de spectacle en spectacle, c'est un festival d'arts de la rue à une échelle extra large, une célébration du territoire et du patrimoine du Grand Lessines et du Val de Dendre.

En 2020, neuf spectateurs sur dix participaient à vélo. Un bus permet aux personnes ne pouvant pas se déplacer à vélo de profiter des spectacles disséminés dans la commune. Cette année, le festival célébrait ses 10 ans d'existence depuis sa création en 2011. Vous avez manqué ça ? Bloquez déjà votre agenda pour 2022, ce sera alors la 10^e édition du festival.



© RENÉ MAGRITTE



© RENÉ MAGRITTE



Inaction climatique : après les Pays-Bas en 2015, la Belgique est également reconnue coupable



© RÉGINE FABRI

Tiff, juillet 2021. Les inondations telles qu'on les a connues en Europe de l'Ouest cet été seront plus nombreuses, suite au réchauffement global dû à l'activité humaine.

C'est aux Pays-Bas, en 2015 qu'un tribunal ordonnait pour la première fois à un État de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, un jugement historique donnant raison à *Urgenda*, une ONG de défense de l'environnement. L'État hollandais avait fait appel, mais le jugement fut confirmé en 2018 puis rendu définitif par la Cour suprême des Pays-Bas en 2019.

Avant cela, dès le début des années 2000, des actions de ce type avaient déjà été intentées en justice, aux États-Unis, sans qu'aucune d'elles n'aboutisse.

Le 17 juin dernier, après six ans de procédure, le tribunal de première instance de Bruxelles condamnait l'État belge et les trois Régions pour leur politique climatique négligente. Une victoire historique pour l'asbl Klimaatzaak et les 58 000 co-demandeurs. Si cette décision juridique représente un excellent signal pour les associations de défense de l'environnement et les citoyens soucieux des conséquences du réchauffement global, elle ne signifie

pas que tout est gagné. Les choses vont lentement, et construire mettra toujours plus de temps que détruire.

Green New Deal belge

Selon Nicolas Van Nuffel, président de la Coalition climat (dont fait partie le GRACQ) "*L'heure du réveil politique a sonné*". Au vu de l'immense chantier qui s'annonce et du retard considérable qui a été pris pour favoriser la transition énergétique, la Coalition Climat propose une centaine de mesures, sectorielles et transversales, pour mettre en œuvre cette transition. Son nouveau mémorandum développe un "Green New Deal belge" qui promeut une vision systémique, transformative et solidaire de la société belge pour l'aligner sur les objectifs de l'Accord de Paris.^{1/}

Ce "Green new deal" englobe une vision large de notre système sociétal. Sans surprise, une attention est portée à notre façon d'envisager la mobilité. Les solutions proposées dans le document de la Coali-

tion Climat rejoignent largement les revendications des associations cyclistes : "Adopter, à tous les niveaux de compétence, pour tout le territoire belge, une politique résolue de développement de la mobilité douce et active (marche, vélo, micromobilité, etc.), plus particulièrement par le financement et la création d'une infrastructure cycliste et pédestre sûre et une répartition plus équilibrée de l'espace public au profit de ces modes de transport plus actifs."^{2/}

Les questions des voitures salaires, de l'extension du réseau routier, de la qualité du transport public, de l'amélioration du système de véhicules partagés y sont également abordées et accompagnées de propositions concrètes.

Mobilisation citoyenne

Le dernier rapport du GIEC et les événements climatiques extrêmes de cet été nous confirment, si besoin était, qu'il est nécessaire de poursuivre la mobilisation autour de cette problématique. Si l'heure est au réveil politique, la mobilisation des citoyens reste indispensable pour faire avancer les choses. Le 10 octobre, une nouvelle marche pour le climat aura lieu. Marche à laquelle il sera possible de participer... à vélo. Infos à suivre très prochainement sur nos réseaux.

G. DE MEYERE

1/ Lire "À vous de jouer" p.19

1/ Source : <https://klimaatcoalitie.be>

2/ Mémorandum pour un green new deal belge, p.11, Coalition Climat, mars 2021

Ces jeunes qui voyagent à vélo

Menée par le GRACQ en mai-juin dernier, la campagne "Bike is life" avait pour objectif principal de faire la promotion du vélo, d'en vanter les nombreux avantages et de donner envie à tous de se mettre en selle. Dans le cadre de cette campagne, un concours proposé en partenariat avec la jeune entreprise Bike-Packer offrait un mini-trip à vélo pour les trois gagnants, accompagnées de la personne de leur choix. Opération séduction.



Romain et Simon, deux gagnants du concours, connaissaient déjà la formule du voyage à vélo pour l'avoir pratiquée en Wallonie et ailleurs. Ils nous ont partagé leur expérience.

Pour Romain, 23 ans et étudiant originaire de Bruxelles. Le voyage à vélo est déjà dans ses habitudes : avant de gagner le concours *Bike si Life*, il avait déjà fait plusieurs voyages à vélo un peu partout en Wallonie. Ce qui lui plaît, c'est le **côté aventureux du voyage** : prendre des chemins un peu isolés et peu fréquentés, devoir se débrouiller pour régler les petits imprévus du voyage (crevaisin, réparation de fortune...). Il aime aussi la facilité de s'arrêter pour profiter d'un bon spot qu'on ne verrait pas forcément en voiture ou avec un autre moyen de transport.

S'il n'a pas encore planifié son prochain voyage à vélo, il affirme bien sa volonté de réitérer l'expérience et dépasser les frontières de la Wallonie lors d'un prochain périple. Voyager à deux lui a bien plu. C'est, selon lui, "un bon début", mais voyager en plus grand nombre est également une possibilité séduisante.

Simon, 20 ans, vient d'Ottignies. Il fait du vélo depuis toujours, pour le plaisir, pour ses trajets quotidiens, et également entre les saisons de saut à la perche, sport qu'il pratique en compétition. Un voyage à vélo, il n'en avait par contre jamais fait. "J'ai

découvert le voyage à vélo sur YouTube pendant le confinement, je me suis mis à en rêver. J'en ai parlé à un ami qui était super motivé, le projet était lancé" déclare-t-il. Les deux amis font alors un mini-trip de trois jours à la Mer du Nord. Un parcours et un timing idéal pour apprendre, en vue d'un futur voyage qui sera plus long : un périple de 10 jours qui emmènera Simon sur les routes de Nantes jusque Bordeaux par la vélodyssée¹, avec un petit détour par l'île de Ré.

Ce qui le marque de l'emblée, c'est l'**aspect humain de l'aventure** : "Nous avons rencontrés des gens incroyables, sur la route et dans les campings. Les vélos ça attire la curiosité". Le seul regret, c'est le timing, trop serré, l'empêchant de pouvoir profiter de ces moments d'échange. Vélo chargé, Simon parcourt plus de 120 km par jour. Pour son prochain voyage à vélo, il consacrera davantage de temps au rencontres en diminuant le rythme des étapes. ●

G. DE MEYER



En roue libre 2022 : participez !

Depuis sa première édition en 2018, "En Roue Libre" est devenu le festival de référence pour qui veut voyager à vélo. L'Édition 2022 aura lieu les 25, 26 et 27 mars et réunira les amoureux de la petite reine et de l'aventure autour de films de projections, de rencontres.

- > Vous êtes parti-e à vélo pour un voyage qui vaut la peine d'être raconté (en photos, en film...)? Vous êtes un-e habitué-e des périple à vélo et vous avez des trucs et astuces à donner? Inscrivez-vous sans plus attendre pour faire partie du programme et partager votre expérience (clôture des inscriptions : 1er novembre 2021)
- > Vous voulez soutenir ce festival qui carbure à la mobilisation associative (En Roue Libre est un projet du GRACQ Watermael-Boitsfort) et à l'engagement bénévole? Rejoignez l'équipe motivée des volontaires!
- > Vous souhaitez devenir partenaire, en échange de visibilité sur les différents supports de communication du festival?

www.enrouelibre.be

^{1/} L'EuroVelo 1, également dénommée "Atlantique Coast Route" ou "Vélodyssée" dans sa partie française, est une véloroute EuroVelo faisant partie d'un programme d'aménagement de voie cyclable à l'échelle européenne. Ouverte en 2012, c'est la plus longue des véloroutes européennes.



Tokyo 2021 : le vélo porteur d'espoir

Performances sportives, compétition, contre-la-montre... tout ça ne fait pas vraiment partie de la philosophie du GRACQ. Mais parfois, à côté des exploits réalisés au Jeux Olympiques, on découvre les “petites histoires” des jeux qui valent la peine d'être racontées.

Cette année, les JO de Tokyo accueilleraient Masomah Ali Zada, la première cycliste afghane, qui roulait pour l'équipe des réfugiés. Sa performance ne restera pas dans les mémoires (dernière du contre-la-montre sur route). Son parcours, en revanche, est un exemple d'émancipation féminine devant la bêtise et la violence des hommes.

Masomah Ali Zada faisait partie de l'équipe nationale féminine depuis ses 16 ans, mais en Afghanistan, la pratique du vélo pour une femme n'est pas acceptée. Menaces, intimidations et agressions sont telles que la jeune femme demande l'asile en France en 2016 où elle entreprend des études et pratique le vélo dès qu'elle peut. En participant à ses premiers JO à 24 ans, Masomah Ali Zada réalise son rêve et devient l'incarnation de celui de ses an-

ciennes coéquipières que l'on surnomme “les petites reines de Kaboul”.

Un exploit sportif, mais avant tout un exploit féministe inspirant, dans le cadre d'un pays où la sécurité des femmes n'est pas garantie, où la reprise du pouvoir par les Talibans suite au retrait des troupes américaines font craindre que la situation ne se détériore encore.

“Je prie pour que le pays soit un endroit sûr pour les femmes comme nous, spécialement pour nous qui roulons à vélo dans les rues” confie Rukshar Habibzai, capitaine de l'équipe féminine afghane dans les colonnes du Guardian. “Mais les Talibans et l'État islamique ne laisseront jamais les femmes étudier, travailler... Alors, comment imaginer qu'ils nous laissent rouler à vélo ?”

G. DE MEYERE



Masomah Ali Zada, à l'entraînement, en 2020. Mont Ventoux, France

© THIERRY COMMUNAL (WIKIMEDIA)



“FastTrack”, l'algorithme de l'onde verte



© PORTUGUESE GRAVITY

Les cyclistes en rêvent : un trajet exempt de tout feu rouge les obligeant à mettre pied à terre. La succession de feux verts, aussi appelée “onde verte” permet un gain de temps, et surtout, un gain d'énergie (Pour un cycliste roulant à 20km/h, un redémarrage après un arrêt représente un allongement de parcours d'environ 80 mètres^{1/}).

Plusieurs initiatives ont déjà vu le jour : des feux synchronisés adaptés à la vitesse moyenne d'un cycliste sont apparus en 2007 ; des pistes cyclables équipées de capteurs activant le feu à l'arrivée d'un vélo, ou encore des radars vélo posés au bord des pistes cyclables, analysant la vitesse du cycliste et indiquant la conduite à adopter (accélérer, décélérer ou maintenir le rythme) pour bénéficier du feu vert au prochain croisement.

Aux États-Unis, une équipe de chercheurs de l'Université d'Oregon travaille sur un projet d'application pour smartphones : “FastTrack”. Deux algorithmes sont testés, visant à permettre aux cyclistes de bénéficier d'une onde verte. Le modèle d'intel-

ligence artificielle envoie alors des recommandations à l'utilisateur sur sa vitesse pour qu'il puisse passer au vert au prochain feu. Le projet développé dans la ville d'Eugene, en Oregon, semble concluant puisque les chercheurs ont pu, dans les deux cas, prédire les phases des feux avec environ 85 % de précision^{2/}.

G. DE MEYERE

1/ Le retour de la bicyclette, Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1897 à 2050, Frédéric Héran, éd. La Découverte, 2014

2/ Fickas, Stephen. Green waves, machine learning, and predictive analytics : making streets better for people on bikes, NITC-1299. Portland



Duaa Qishta

Le vélo bleu du féminisme

Depuis toujours, les femmes doivent lutter pour obtenir les mêmes droits que les hommes : pour voter, pour ouvrir un compte en banque... ou pour rouler à vélo. Duaa Qishta est une jeune artiste plasticienne d'origine saoudienne ayant vécu longtemps dans la bande de Gaza et vivant depuis 2020 à Paris. Son vélo bleu, qui fait maintenant partie intégrante de son œuvre, symbolise la libération des femmes.

Unknown.soldier - huile sur toile



Le vélo... toléré jusqu'à 6 ans

Je suis née en 1991 à Médine, en Arabie Saoudite, où j'ai passé les deux premières années de ma vie. Mon père travaillait comme radiologue dans un hôpital. Ma mère suivait des études de mathématiques à l'université. En 1993, mon père a décidé de poursuivre sa vie auprès de sa famille et nous avons déménagé dans la ville de Rafah, dans le gouvernorat du Sud de la bande de Gaza.

J'ai eu un vélo jusqu'à mes six ans. Dès que je suis entrée à l'école, j'ai arrêté de rouler. Je ne me souviens pas avoir demandé à mes parents de m'en acheter un plus grand, à ma taille, car je ne voyais jamais aucune de mes copines sur un vélo et j'étais par conséquent convaincue qu'il n'existait pas plusieurs tailles de vélos : soit c'était un petit pour enfant, soit un grand pour adulte. D'ailleurs, chaque fois que je parlais de vélo avec mes copines, je lisais la peur sur leur visage. Et malgré le fait que mon frère, de huit ans mon aîné, avait un grand vélo, il ne m'a emmenée faire un tout petit tour avec lui que deux fois, la peur au ventre ; mais je ne lui ai pas demandé alors quelle était la raison de sa peur.

Cela a duré ainsi jusqu'à mes onze ans. Un jour, en visite chez une de mes amies, j'ai aperçu le grand vélo de son frère et ai demandé si je pouvais l'essayer. Elle m'a répondu oui : elle avait en effet l'autorisation de faire du vélo à l'intérieur de la maison pendant un temps limité. Mon essai ne s'est toutefois pas avéré très concluant à cause du manque d'espace. Je lui ai demandé alors pourquoi elle n'avait pas le droit de faire du vélo en dehors de la maison. Elle m'a répondu que tout le monde mettait en garde les jeunes filles contre le vélo car c'était dangereux pour elles : "il pouvait leur faire perdre leur virginité".

L'université, oui. Mais pas le vélo

J'ai grandi et je suis partie étudier à l'Université islamique à Gaza-ville. Je rêvais de faire des études artistiques, mais mes parents étaient beaucoup plus enclins à ce que j'étudie les mathématiques, suivant ainsi l'exemple de ma mère qui travaillait

comme enseignante pour l'Autorité Palestinienne du Fatah. Pour eux, ces études me permettraient plus facilement de trouver un emploi.

Quant au vélo, ce rêve est resté enfoui au fond de moi. Chaque fois que je voyais un enfant ou un adulte sur un vélo, je me sentais oppressée, extrêmement jalouse, surtout lorsqu'il s'agissait d'une jeune fille. Du reste, il était impensable de voir une fille à vélo à Rafah. Mais plus on allait vers Gaza, plus cela devenait possible, la capitale étant plus ouverte et plus libre.

Une fois mon diplôme universitaire en poche, j'ai essayé à plusieurs reprises de me faire engager dans les écoles de l'UNRWA¹, sans succès : il n'y avait pas suffisamment de postes vacants. Je suis donc allée pointer au chômage. J'avais beaucoup de temps libre et je le passais devant la fenêtre de ma chambre à observer les hommes roulant à vélo en toute liberté.

Éveil d'une vocation artistique

En juillet 2015, alors que je surfais sur les pages d'artistes plasticiens palestiniens sur Facebook, je suis tombée sur une annonce pour un workshop. Il s'agissait d'un cours de dessin pour débutants d'une durée de trois mois, proposé pour un prix symbolique à Rafah, la ville où j'habitais. Une véritable aubaine pour moi, car les cours se donnaient près de la maison et je n'avais donc pas à me soucier de la fatigue et des frais liés au transport.

Le workshop a toutefois été arrêté au bout d'un mois, en raison de conflits au sein de l'institution donatrice. Peu après, je me suis retrouvée, avec mon professeur et six de mes collègues artistes, à ouvrir une galerie, "Kayan Rafah". Mes parents m'ont apporté leur aide, surtout mon père. C'était d'autant plus nécessaire que Rafah est une ville frontalière et marginalisée qui ne dispose pas de centre culturel réunissant les artistes et pouvant servir de trait d'union avec les artistes des villes voisines.

Pendant trois ans, la galerie a été mon seul refuge. Grâce à elle, j'ai pu découvrir les différents styles d'arts anciens et mo-

dernes. J'ai pu expérimenter en m'inspirant des œuvres de mes amis artistes locaux qui travaillaient dans le monde de l'art, ou d'autres œuvres vues sur Internet. Se créer une culture artistique n'était pour autant vraiment pas facile en raison du blocus et des problèmes de connexion avec le monde extérieur, sans parler des possibilités de voyage limitées. Grâce à cette galerie, mes amis et moi avons cependant pu exposer nos œuvres, les vendre et participer à des expositions collectives aux niveaux local et international.

L'âpre réalité que nous vivions en raison du blocus et des guerres a inspiré mon processus de création artistique. Je me concentre surtout sur la situation humanitaire désastreuse qui est notre quotidien.

En 2017, nous avons été forcés de fermer la galerie à cause du harcèlement des autorités locales. Cela a eu un impact négatif sur ma production artistique. J'ai dès lors partagé mon travail entre réflexion autour du travail de l'artiste et écriture de projets que j'envoyais à des institutions artistiques dans l'espoir de sortir de cette prison qu'est Gaza.



Mute - fusain et huile sur Fabriano

"La bicyclette bleue est ma meilleure arme dans le combat que je mène contre les coutumes, les traditions et les héritages culturels dévoyés. C'est aussi un symbole de révolte et du chemin vers la libération et l'émancipation des femmes. Ce n'est pas juste un rêve d'enfant, mais aussi l'avenir de la femme et le secret de sa force."

^{1/} UNRWA : United Nation Relief and Works Agency for palestine refugees in the near east

Vélo et art : l'expression d'un rêve

Lors d'une conversation téléphonique avec un ami, l'artiste plasticien palestinien Chadi Al-Zaqzouq résidant à Paris, j'ai entendu un bruit d'air couvrant sa voix et lui ai demandé d'où cela venait. Il m'a répondu qu'il était sur son vélo. Je me suis alors rappelé ce rêve qui ne s'était pas réalisé. Je lui en ai parlé avec une profonde tristesse. Il a été surpris et s'est mis à rire. Il ignorait que les droits des femmes à Gaza n'avaient pas bougé depuis qu'il en était parti quinze ans plus tôt. À partir de là, le vélo est devenu un sujet de plaisanterie entre nous. Il me comparait au peintre français Théodore Géricault et son amour pour le cheval. Cet ami m'a dit que le temps était venu d'exprimer davantage mes rêves et pas seulement les problèmes de mon pays et les histoires de guerre. Il m'a donné l'espoir d'aller en France, où je pourrais avoir un vélo et contempler pour de vrai les toiles de Théodore Géricault au Louvre.

“Lorsque j’ai commencé à apprendre à rouler à vélo, je me sentais très lourde et incapable de garder l’équilibre, comme si je traînais une grosse pierre derrière moi. Je chutais beaucoup. C’est alors que je me suis rappelée mes peurs et mes obsessions d’enfant et que je me suis mise, après chaque tentative, à exprimer celle-ci par le dessin.”

En 2019, j'ai présenté un dossier pour obtenir une bourse à la Cité internationale des Arts à Paris. Ce projet réunissait le vélo et le hijab (voile) en mettant en évidence les obstacles et défis liés à ces questions. Ce travail témoignait des dangers qu'implique l'art féministe au Proche-Orient. Malgré le soutien que m'ont apporté le consulat français, l'association "Solidarité" et la fondation Abdul Mohsen Al-Qattan à Ramallah, l'obtention d'une autorisation de voyager s'est avérée compliquée : j'ai dû attendre cinq mois pour obtenir une validation de la part d'Israël et avoir le visa.

Nouvelle vie à Paris

Mon arrivée en janvier 2020 à Paris s'est déroulée comme un rêve. Mon ami m'a offert mon premier vélo et m'a appris à le conduire sur les rives de la Seine. J'en ai d'ailleurs changé la couleur : j'avais toujours rêvé d'une "bicyclette bleue", un motif récurrent dans toutes mes œuvres.

Après l'annonce du début du premier confinement au mois de mars 2020, je voulais continuer à monter sur mon vélo, car je ne supportais pas d'en être éloignée et de le voir enchaîné, mais ce n'était pas possible. J'ai cessé de faire du vélo pendant trois mois. Entretemps, ma bourse touchait à sa fin et j'allais devoir retourner à Gaza. Je n'avais pas pu achever mes expériences et je ressentais le besoin pressant de rester en France avec mon vélo afin d'échapper aux dangers que je rencontrerais avec les autorités locales de Gaza. J'ai introduit une demande d'asile qui a abouti. J'avais désormais un droit de séjour en France pour dix ans. Aujourd'hui, je suis membre de l'Atelier des artistes en exil basé à Paris.

Projets et message

J'achèverai prochainement mon projet avec une toile de très grand format représentant une scène de guerre : en lieu et place de soldats montés sur des chevaux, on y verra des femmes sur des vélos. Ensuite, je serai en mesure d'organiser une exposition personnelle consacrée à mon projet "Bicyclette".

J'ai l'intention de réaliser ce travail pendant ma résidence artistique qui commencera au début de l'année académique et durera deux trimestres dans les écoles des Beaux-Arts de Cherbourg et de Valence-Grenoble, dans le cadre du programme "Pause", mis en œuvre par la Collège de France avec le soutien de l'Atelier des artistes en exil.

Gaza et tout ce qui s'y rapporte font partie intégrante de mes souvenirs et de mes œuvres artistiques. À travers ces dernières, je suis toujours en recherche de mon identité en tant que femme palestinienne.

#lifelavie - Huile sur toile





De nombreux jeunes artistes vivent un quotidien très dur à Gaza, et je souhaite les aider en contribuant au développement de la culture et des arts et en ouvrant une voie pour la collaboration artistique entre Gaza et l'étranger et entre Gaza et la France en particulier. C'est pourquoi je souhaite m'atteler à l'achèvement de la construction de la galerie "Kayan Rafah" et à sa réouverture. ♦



PROPOS DE DUAA QISHTA,
RECUEILLIS PAR GAËL DE MEYERE
TRADUCTION : SAMUEL GROS

En savoir plus ?

Retrouvez Duaa Qishta sur Facebook et Instagram : Duaa Qishta Artworks

“Au travers de ses œuvres, Théodore Géricault donne à voir le lien qui l’unit au cheval, sous tous ses aspects, dans les moments de joie, de tristesse, de guerre, de plainte ou encore d’attente... Cela m’a inspirée et m’a poussée à envisager ma relation à mon vélo comme s’il s’agissait de mon ami intime.”

Femmes et vélo : situation en Europe

L'histoire de la pratique du vélo pour les femmes en Europe est jalonnée de victoires, petites et grandes, qui ont fait évoluer les mentalités dans le bon sens. L'égalité femme-homme est-elle pour autant acquise concernant la pratique du vélo ? Pas encore. En témoignent notamment certaines statistiques : en 2019, les comptages effectués à Bruxelles par Pro Velo recensaient 63,9 % d'hommes à vélo, pour seulement 36,1 % de femmes¹. Un écart qui tend à se réduire, mais qui reste important

Si les questions inhérentes au sentiment de sécurité poussent de nombreuses femmes à ne pas se déplacer à vélo (une proportion élevée de femmes à vélo constitue un indicateur de la qualité de l'environnement cyclable), la problématique des représentations sociales est également bien présente, et cela dès le plus jeune âge. Selon David Sayagh, chercheur au Cerema², les filles bénéficient en moyenne d'un apprentissage du vélo plus tardif que les garçons, et sont considérablement plus nombreuses à ne jamais apprendre à faire du vélo. Un processus de socialisation sexuée qui tend à se renforcer à l'adolescence – période clé au niveau de la pratique du vélo selon le chercheur – et qui a un impact à l'âge adulte : beaucoup de femmes n'osent plus reprendre le vélo de peur de n'être plus capable d'en faire³.



Répondant en partie à ce problème, les vélo-écoles permettent à de nombreuses femmes de remonter en selle et de retrouver une nouvelle forme d'autonomie. Par le biais de ses formations "Vélo-traffic", le GRACQ constate d'ailleurs que, si les formations sont ouvertes à tous, elles sont principalement plébiscitées par les femmes.

Plus largement, c'est tout le système qui est à remettre en question. Le problème est d'ailleurs pris en main par certains collectifs et associations. Citons par exemple "Les Déchaîné-es", qui développent des initiatives innovantes, comme des ateliers de réparation vélo donnés par des femmes pour des femmes, ou qui organisent des "rides" (parcours à vélo à portée militante) afin de revendiquer un espace public plus sécurisant et inclusif pour toutes et tous. Certaines associations comme Molembike proposent également des cours d'initiation au vélo, donnés par une animatrice pour un public féminin. L'ensemble de ces initiatives a pour objectif de parvenir enfin, grâce à au vélo, à une égalité de genres, effective et plus seulement théorique.

1/ Être femme & cycliste dans les rues de Bruxelles, Pro Velo, 2020
2/ Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
3/ Colloque "Femmes et espaces publics en Seine-Saint-Denis. La pratique du vélo"

Matériel

Tout est dans le guidon (ou dans les pédales)



À vélo, chaque centimètre doit être rentabilisé. Que l'intérieur de nos guidons soit mis à profit n'est donc pas surprenant. Diverses marques proposent des produits qui raviront les amateurs de vélo sportif, les voyageurs et qui pourront aussi séduire les prévoyants.

Certaines marques comme *Lezyne* ou *Wolf Tooth* proposent deux inserts à placer dans les poignées de votre guidon, conte-

nant tous les outils nécessaires aux petites réparations de votre vélo : crevaison, réglages de freins, de rayon ou de dérailleur. *One Up* propose un attirail à insérer dans le pivot de sa fourche de vélo : clés Allen, démonte-pneu, dérive-chaîne, démonte-maillon rapide, tournevis plat, clé à rayons et même une capsule de rangement pour la cartouche de CO₂ permettant de gonfler son pneu ! De fabrication italienne, *All in Multitool* propose exactement le même principe, dans le pédalier cette fois.

Avantage ? Des outils à portée de main, sans risque de les oublier et de se retrouver "en panne" en plein trajet. Inconvénient ? Même si le poids est minime (entre 116 et 134 grammes), cela reste du poids inutile à porter lorsqu'on n'a pas l'habitude de casser son vélo sur son trajet maison-bureau.

G. DE MEYERE

Cirrus, la veste airbag



D'après la marque Urban Cirrus qui développe le produit, 40 % des cyclistes victimes d'accidents graves sont touchés au thorax, et 25 % au dos. Un argument choc pour qui veut vendre une veste airbag. Connectée à un capteur situé sous la selle, la veste Cirrus se gonfle en moins d'un dixième de seconde en cas d'accident, protégeant le tronc et la nuque.

La technologie n'est pas neuve, mais peine à convaincre les cyclistes. Pourtant, le modèle Cirrus est un produit spécialement adapté au cycliste quotidien : elle est réfléchissante (mais pas fluo), elle est plutôt tendance, imperméable, pourvue de poches de ventilation sous les bras et d'une capuche qui se range dans le col. Le bas de la veste est rallongé, la tirette est à deux curseurs et peut donc s'ouvrir par le

bas, et l'usage d'un sac à dos n'entrave pas le fonctionnement de l'airbag. Bref, le souci du détail est assuré.

Point de vue technologique, une fois l'airbag actionné, il suffit d'attendre que la veste retrouve sa forme initiale et de changer la petite cartouche de gaz pour que la veste soit à nouveau opérationnelle. À moins que, toute éraflée, elle ne soit plus mettable ? Une hypothèse à prendre en compte au moment de l'achat, car le prix est élevé (plus de 700 €).

Enfin, une autre question se pose : oserons-nous encore enfourcher notre vélo en t-shirt et bras nus quand il fera trop chaud pour porter notre veste airbag, ou cela nous paraîtra-t-il le sommet de la témérité après avoir adopté Cirrus ?

G. DE MEYERE

📍 www.cirrus.urban-circus.fr



À vous de jouer

Papier ou numérique ?



Le GRACQ Mag que vous tenez dans les mains est composé de 28 pages de papier recyclé. Il contient des infos vélo variées et est envoyé à l'ensemble de nos membres cotisants. Il est également disponible en version numérique (pdf) sur notre site internet.

Vous appréciez le lire en version papier ? C'est super ! N'hésitez pas, une fois qu'il est lu de le prêter à une connaissance (cycliste ou non), en marquant un article au moyen d'un post-it afin de lui indiquer un sujet ou l'autre qui serait susceptible de l'intéresser particulièrement. Il est plus que probable qu'après la lecture de l'article conseillé, votre ami-e se mette à feuilleter les autres pages et découvre d'autres infos utiles et intéressantes.

Vous pouvez également « oublier » votre mag dans une boîte à livre ou une salle d'attente par exemple, pour permettre à d'autres personnes d'en découvrir le contenu et contribuer au rayonnement de votre association. N'oubliez pas d'en détacher au préalable votre carte de membre qui contient vos données (nom, adresse, numéro de membre). Il existe des astuces pour faire vivre le GRACQ Mag plusieurs

fois et éviter qu'il n'atterrisse trop vite dans la pile de cartons et papiers destinés au recyclage !

Moins de papier ?

Pour certains, la lecture sur écran est devenue une habitude. Ils lisent sur ordi/smartphone/tablette comme ils lisent sur papier. Si vous en faites partie, peut-être souhaitez-vous ne plus recevoir le magazine au format papier. Dans ce cas, signalez-le en envoyant un mail à info@gracq.org. Précisez vos nom, prénom, numéro de membre (affiché sur l'étiquette au dos de ce magazine), et mentionnez votre souhait de recevoir le GRACQ Mag sous forme numérique.

Quatre fois par an (à chaque changement de saison), un mail vous sera alors envoyé avec un lien permettant de télécharger le magazine au format pdf, et de le lire sur votre tablette, portable. Attention toutefois à vérifier vos spams vers la mi-décembre pour vous assurer que votre magazine n'y est pas égaré.

Alors, papier ou numérique ? c'est un choix personnel. Un choix qui n'est pas définitif : si vous changez d'avis, un petit mail et on rétablit la situation initiale. L'important, c'est que le contenu soit lu !



Et vous, vous faisiez quoi le 10 octobre 2021? #BackToTheClimate

Tic. Tac. L'horloge tourne. Les dérèglements climatiques ne sont plus une perspective lointaine. Ils nous touchent toutes et tous, maintenant. Ici, en Belgique, où les phénomènes climatiques exceptionnels se multiplient. Et plus encore dans les pays du Sud, qui sont confrontés à des sécheresses dramatiques ou à des incendies dévastateurs.

Le 10 octobre à 13h, gare du Nord à Bruxelles, le rendez-vous est pris. Il est encore temps de changer le cours de l'Histoire. La Marche se fera à pied... et à vélo ! Bloquez votre agenda et relayez l'info. ♦

📍 www.backtotheclimate.be

Lire aussi : "Inaction climatique" p.11 de ce magazine

Pêle-Mêle

Lecture de l'automne

Ici, les femmes ne rêvent pas Rana Ahmad

Est-ce une histoire qui parle de vélo ? Pas vraiment. Ce récit autobiographique raconte surtout l'évasion de Rana, jeune femme enfermée dans un système patriarcal coincé entre traditions et religion. Le vélo y tient pourtant une place centrale puisque c'est lui qui symbolise la frontière entre ce qui est permis et ce qui ne l'est pas pour les femmes en Arabie Saoudite.

Rana a 10 ans, elle a reçu de son père un vélo flambant neuf qu'elle adore. Mais à peine quinze jours plus tard, le vélo lui sera arraché des mains par son grand-père, et donné en cadeau à un garçon de la famille. En tant que fille, Rana ne pourra plus jamais monter dessus. La confiscation de cet objet est racontée comme le point de départ d'une lente descente aux enfers pour la petite enfant, qui devra au fil des années se soumettre à toujours plus de règles injustes, et se plier à toujours plus d'interdits.

Le vélo est donc le moment de bascule du récit, mais il en est aussi un moteur puissant puisque Rana garde au fond d'elle le souvenir fort de ces instants de liberté où, cheveux au vent, elle pouvait aller où elle voulait. Un souvenir qui lui donnera la force nécessaire pour planifier une évasion du pays. Car on ne quitte pas facilement l'Arabie Saoudite quand on est une femme.

Rana Ahmad vit maintenant en Allemagne, où elle a cofondé l'association *Atheist Refugee Relief* dont l'objectif est de venir en aide aux réfugiés athées. La publication de son livre lui a valu de nombreuses menaces de mort.

L'écriture est simple, efficace et sans prétention littéraire. Les pages se tournent toutes seules tant le témoignage est prenant. La description des souvenirs d'enfance et du sentiment de liberté éprouvé



en roulant à vélo est, dans un tel contexte, particulièrement touchante pour qui a la chance de pouvoir rouler à vélo tous les jours.

G. DE MEYERE

“Ici, les femmes ne rêvent pas”,
Rana Ahmad, Pocket, 2021

Lire aussi : notre Dossier **“Duaa Qishta : le vélo bleu du féminisme”**, pp. 14-17 et **“Wadja et le vélo vert”**, Haifaa Al Mansour, Gallimard Jeunesse, 2017

EN BREF

En Europe, 22 millions de vélos ont été vendus l'année dernière. Le chiffre d'affaires du secteur a augmenté de 40 % par rapport à 2019, pour atteindre 18,3 milliards d'euros selon la Confédération de l'Industrie européenne du Cycle (Conebi). Une augmentation due aux investissements dans les infrastructures et à la volonté politique.

Deux pistes cyclables spectaculaires enchantent déjà les cyclistes dans la Province du Limbourg, à Bokrijk : la première traversant un plan d'eau, la seconde montant dans une canopée. Une troisième vient d'être inaugurée : la “Traversée de la Lande”, un parcours cyclopiéton long de quatre kilomètres offrant une vue dégagée sur le parc national de la haute Campine.

Le Conseil des Ministres a approuvé la création d'un nouveau parquet centralisé dont le travail sera essentiellement axé sur les infractions routières, comme cela se fait déjà en France. Ce parquet s'ajoute aux 14 parquets locaux et au parquet national déjà existant. Les infractions routières plus graves, comme l'ivresse au volant et les excès de vitesse importants resteront entre les mains des parquets locaux.

Depuis septembre, la VRT inclut dans ses bulletins de circulation, les problèmes de circulation liés aux cyclistes (obstacles, pistes cyclables fermées et accidents de vélo). Espérons qu'à force d'entendre “pour les vélos, tout roule”, les automobilistes coincés dans les bouchons se mettront à envisager les alternatives.



The Sun Trip : l'aventure solaire à vélo



"Le Sun Trip constitue pour nous un superbe challenge qui permet de promouvoir l'éco-mobilité en prouvant que même une aventure jusqu'au bout du monde ne requiert pas d'énergies fossiles mais surtout du courage, de l'imagination et un brin de folie, tout comme le défi de bâtir un avenir durable pour notre planète." Sofia et Nicolas

Le français Jean-Marc Dubouloz et le roumain Emil Barbut sont arrivés à Lyon le 21 juillet 2021, à trois heures d'intervalle à peine, après un périple de 33 jours et de 11 000 km à bord de leur vélo solaire ! Leur moyenne journalière était de 350 km, avec des pointes record au-delà de 450 km sur une seule journée.

Pour sa 4^e édition, le Sun Trip avait décidé de parcourir l'Europe : 28 pays au total, que les 37 participants ont arpentés au guidon de leur vélo solaire, souvent fabriqué par leurs propres soins. Le départ a eu lieu à Bruxelles avec une halte au pied de la Commission européenne, car le Sun



© WWW.THESUNTRIP.COM

Trip, ce n'est pas qu'une aventure sportive et humaine, c'est également un moyen de sensibiliser les autorités politiques aux possibilités qu'offre le vélo pour effectuer des déplacements plus importants. Si les machines qui étaient sur la ligne de départ cette année ressemblaient encore parfois à des prototypes sortis d'ateliers de géniaux inventeurs, leurs performances laissent entrevoir des possibilités multiples pour l'avenir.

G. DE MEYERE

www.thesuntrip.com

All bodies on bike : une ode à l'inclusivité

"Je m'appelle Kailey Kornhauser, je suis doctorante à l'université de l'Oregon, je roule à vélo, et je suis en surpoids". Le ton est donné. Au travers des pérégrinations à vélo de Kailey Kornhauser and Marley Blonsky, deux Américaines en surpoids, le mini-film *All bodies on bikes* met à l'honneur ces deux femmes et leur volonté de faire changer les mentalités afin de rendre la pratique du vélo – et son image – davantage inclusive.



surpoids sont complètement absentes des supports de communication, qu'il s'agisse de la promotion d'événements cyclistes, de publicités pour des marques de vélo ou de vêtements sportifs, ou même d'Instagram. Les seules occurrences où des personnes en surpoids apparaissent dans un contexte sportif, c'est pour parler de perte de poids.

"Les conséquences d'une telle exclusion sont bien réelles et importantes, souligne Kailey. À partir du moment où les personnes en surpoids ne sont pas représentées dans les médias vélo, il se passe deux choses. Les personnes en surpoids ne se voient pas comme des cyclistes, et donc ne se mettent pas au vélo. Et la communauté cycliste est incapable de considérer un cycliste en surpoids comme étant une personne sportive. Le résultat, c'est qu'il y a moins de personnes à vélo. La

communauté cycliste a l'opportunité d'évoluer. Faire du vélo est un moyen de bouger à la portée de beaucoup de gens, de toute taille, pour autant qu'on leur fasse de la place."

Bien décidées à faire bouger les choses et à modifier le regard que la société porte sur les cyclistes grande taille, Kailey et Marley ont débuté en organisant des ateliers. Objectif : interpeller l'industrie du vélo pour qu'elle propose notamment des produits adaptés à sa clientèle XXL (limites de poids, composants, équipements, vêtements...).

En 2020, les deux femmes entreprennent ensemble un parcours d'une centaine de kilomètres à vélo : c'est ce voyage qui est relaté au travers du très inspirant "All bodies on bikes.", véritable ode à l'inclusivité.

F. CUIGNET

À voir : *I'm a Fat Cyclist—And I Don't Need to "Fix" My Body, Kailey Kornhauser*
www.bicycling.com

C'est sur Instagram que Kailey et Marley ont fait connaissance. Toutes deux randonnent à vélo, vont travailler à vélo... et toutes deux partageaient jusqu'alors un certain sentiment d'isolement. "Il y a un vide dans la communauté cycliste, explique Marley Blonsky. Personne ne parle vraiment de ce que c'est d'être une personne en surpoids qui roule à vélo." Le constat est partagé par les deux cyclistes : les personnes en

Approximation géographique

Panel 1: A dog asks, "CES VACANCES ?". Another dog replies, "COMME CHAQUE ANNÉE : SUD DE LA FRANCE, TRANQUILLE, RIEN DE DINGUE, MAIS SYMPA...". A third dog asks, "ET VOUS ?".

Panel 2: A dog says, "BOAH, TOUTS LES ANS PAREÏL : ITALIE. LES ENFANTS ADORENT. SOLEIL, DÉCONNEXION... MAIS BON, RIEN D'EXTRAORDINAIRE". Another dog replies, "LA ROUTINE, QUOI !".

Panel 3: A dog asks, "ET TOI, MAZETTE ?".

Panel 4: A dog says, "MOI ? COMBINAISON MAGIQUE TRAIN-VÉLO, DIRECTION... LA SLOVAQUIE!". Another dog replies, "WOUAW ! ORIGINAL, ÇA !". A third dog says, "ÇA C'EST DE L'AVENTURE !".

Panel 5: A dog describes, "IMAGINEZ-VOUS : DES PAYSAGES QUI DÉFILENT, À COUPER LE SOUFFLE, UN CLIMAT DOUX ET ENSOLEILLÉ, UNE NATURE BIENVEILLANTE QUI VOUS ÉMERVEILLE À CHAQUE INSTANT...".

Panel 6: A dog describes, "... DES VILLES À L'ARCHITECTURE ÉTONNANTE, UN PARFUM DE MAGIE QUI FLOTTE DANS L'AIR...". Another dog replies, "... ET LA BOUFFE ! MON DIEU, QUEL RÉGAL !".

Panel 7: A dog describes, "JE ME REVOIS DÉGUSTER DES PLATEAUX DE FRUITS DE MER, FACE À L'OcéAN ! SCAMPIS, CREVETTES, ÉCREV...".

Panel 8: A dog asks, "À L'OcéAN ?". Another dog replies, "MAIS... MAZETTE... YA PAS LA MER, EN SLOVAQUIE". A third dog says, "GLOUP".

Panel 9: A dog says, "HA HA... OUI MAIS NON ! QUAND JE DIS OcéAN, JE VEUX DIRE UN GROS LAC... AVEC DE L'EAU QUOI... GENRE HELI... LES LACS DE L'EAU D'HELIRE...". Another dog replies, "MAIS AVEC DES SCAMPIS...".

Panel 10: A dog says, "ÇA VA ! C'EST BON ! OUI, JE SUIS RESTÉ EN BELGIQUE ET IL A PLEU !". Another dog replies, "IL A PLEU TOUT L'ÉTÉ ! UN ÉTÉ BIEN POURRI ! ÇA Y EST ?! VOUS ÊTES CONTENTS ?!". A third dog says, "GNÉ GNÉ GNÉ SUD DE LA FRANCE, RIEN D'EXTRAORDINAIRE ! GÂTÉS, VA !".

Panel 11: A dog says, "HI HI ! ALLEZ QUOI ! FAIS PAS CETTE TÊTE, C'EST PAS GRAVE, ON Y A PRESQUE CRU !".

Gaëlle De Meyere

Sur présentation de votre carte de membre, vous pourrez bénéficier de nombreuses réductions chez nos partenaires ! Découvrez l'ensemble de vos avantages sur : www.gracq.org/membre

CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

AGENDA

SEPTEMBRE-OCTOBRE-NOVEMBRE

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

16-22 SEPTEMBRE

Chaque année à la même date, la Semaine de la Mobilité met le focus sur les alternatives à la voiture. La mobilité active y est évidemment mise à l'honneur, c'est donc l'occasion de parler vélo. Le GRACQ sera présent sur le terrain en de nombreux endroits ! Allez rencontrer votre groupe local, il pourra répondre à vos questions.

Formations "Vélo-Trafic"

Rixensart – 18/09

📍 Alexandra Jimenez – velotraffic@gracq.org

Verviers – 18/09

📍 Alexandra Jimenez – velotraffic@gracq.org

Bruxelles (Cinquantenaire) – 18/09

📍 Alexandra Jimenez – formation@gracq.org

Uccle – 18/09

📍 Alexandra Jimenez – velotraffic@gracq.org

Jodoigne – 18/09

📍 Alexandra Jimenez – velotraffic@gracq.org

La Hulpe – 19/09

📍 Alexandra Jimenez – velotraffic@gracq.org

Huy – 19/09

📍 Alexandra Jimenez – velotraffic@gracq.org

Seraing – 19/09

📍 Alexandra Jimenez – velotraffic@gracq.org

Andenne – 22/09

📍 Alexandra Jimenez – velotraffic@gracq.org

Réunion du groupe "Aménagement"

BRUXELLES – 6/10 / 3/11

Vous voulez participer concrètement à de meilleurs aménagements cyclables à Bruxelles ? Vous vous y connaissez en aménagements ou vous souhaitez développer vos connaissances dans cette matière ? Alors rejoignez le groupe "aménagements".

📍 amenagements-bxl@gracq.org

Jette – 22/09

📍 Julio Sanchez – jette@gracq.org

Tubize – 25/09

📍 Alexandra Jimenez – velotraffic@gracq.org

MARCHE POUR LE CLIMAT

10 OCTOBRE

Lire l'article p.19

Pour une participation à vélo, plus d'infos sont à venir

27 novembre

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Le GRACQ se réunit deux fois par ans, et tous les membres sont les bienvenus à ces moments de rencontre. Les projets à venir y sont abordés de façon constructive et légère à la fois, les groupes locaux y débattent de certaines actions phare qui ont fait évoluer les choses dans leur commune... Un moment essentiel dans la vie associative.

📍 à venir : www.gracq.org/agenda

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

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 €



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

www.gracq.org



www.facebook.com/gracq

Twitter : @gracq

Régionale wallonne Georges Martens T 010 41 44 42

BRUXELLES & ENV.

Anderlecht	Bruno Louis	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Bruxelles-Ville	Pierre Henriot	-
Bruxelles Nord-ouest	Maarten Coertjens	T 0487 17 73 42
Etterbeek	Pierre Hanoune	T 0493 24 00 98
Evere	Bernard Dehayé	T 02 215 36 25
Forest/Saint-Gilles	Nicolas Dartiaillh	T 0498 19 83 71
Ixelles	François Cibot	T 0493 55 44 50
Jette	Guy Egerickx	T 0472 31 14 65
Kraainem (Flandres)	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Laeken	Gérard Hospied	-
Molenbeek	Simon Bos	T 0472 13 54 32
Saint-Josse	Eloïse Dhuy	-
Schaerbeek	Tanguy Ollinger	-
Uccle	Patricia Duvieusart	T 0478 33 38 72
Watermael-Boitsfort	Delphine Metten	T 02 512 10 25
Woluwe	Louis De Block	T 0485 94 91 31

BRABANT WALLON

Beauvechain	Marie Verschueren	T 0494 29 44 17
Braine-l'Alleud	Alain Tison	T 0477 58 07 25
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Chaumont-Gistoux	Serge Denis	T 0474 02 79 29
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Axel De Maeyer	T 0470 90 09 83
Grez-Doiceau	Denis Marion	T 0496 10 83 27
Ittre	Christian Fontaine	T 0475 80 02 15
Jodoigne	J.-S. Tyberghein	T 0474 41 55 41
La Hulpe	Julia Shewry	T 0473 86 32 55
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	M.Bonnave & A. Roosa	T 0492 20 27 85
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	GRACQ Ottignies	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rixensart	Bernard Bourgois	T 0478 45 38 00
Tubize	Boris Leprou	T 0470 01 04 74
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Damien Mary	T 0475 55 16 63
Waterloo	Jean-Louis Verboomen	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37

HAINAUT

Ath	Marc Beaucarne	T 0472 26 16 31
Binche	Aurélié Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Muriel Cordier	T 0494 37 07 67
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0473 43 54 88
Courcelles	GRACQ Courcelles	T 0474 94 21 33
Écaussinnes	Carole Bolanz	T 0497 45 75 47
Enghien	François Poncelet	T 0472 33 06 76
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Fontaine-L'Évêque	Luc Henry	T 0499 21 07 99
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63

Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96
Mons	Thibault Gaillez	T 0485 72 23 93
Mont-de-l'Enclus	Denise Cobben	T 0484 58 04 10
Mouscron	Eric Bonnavé	T 0472 62 86 17
Pont-à-Celles	Jean-Marc Malburny	T 071 84 25 46
St-Ghislain	Jean-Louis Sarot	T 0478 68 48 21
Seneffe	Philippe De Troy	T 0477 47 12 16
Soignies	Christian Degrave	T 0473 93 27 43
Silly	Sebastien Hubert	T 0478 97 98 81
Thuin	Ludovic Laurent	-
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17

LIÈGE

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Baelen	Arlette Vaessen	Pas de tél.
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaufontaine	Benjamin Pirotte	T 0492 25 11 23
Esneux	Denis Raets	T 0486 57 18 18
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Philippe Lederer	T 0474 79 16 84
Herstal	Mehdi Bouacida	T 0499 34 71 09
Hesbaye	Anne-Sophie Gard	T 0471 73 22 51
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	GRACQ Liège	T 0472 29 25 00
Neupré	Estelle Baiwir	T 0496 71 65 05
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Seraing	Cécile François	-
Soumagne	Bernard Franchimont	T 0494 45 70 90
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Trois-Ponts	Sven Breugelmans	-
Verviers	Rémi Gueuning	T 0498 45 58 82
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

LUXEMBOURG

Arlon	Xavier Bouvy	T 0487 46 90 39
Etalle	Pierre Lemaire	T 0472 63 16 71
Libramont	Pierre Wagenaar	T 061 22 44 93
Marche-en-Famenne	Sylvie Ferrant	T 0479 64 68 57
Nassogne	Julien Houssa	T 0474 58 88 07
Neufchâteau	Christian Fortin	T 0499 39 02 69
Rendeux	Laurence Labeye	T 0486 67 09 73
Tellin	Rémi Latine	T 0494 24 07 66
Vielsalm	Sven Breugelmans	-
Virton	Etienne Hubert	T 0479 59 54 84

NAMUR

Andenne	Martine Röhl	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Collignon	T 0485 19 07 51
Beauraing	Bernard Louche	T 0476 20 51 98
Ciney	Simon D'Ennetières	T 0479 79 81 01
Dinant	Fabien Houlmont	T 0485 51 60 12
Famenne	Julien Houssa	T 0474 58 88 07
Gembloux	Michaël Pluijgers	T 0478 57 65 96
Gèsves	Philippe Ghesquiere	-
La Bruyère	GRACQ La Bruyère	-
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	-
Rochefort	Roseline Sélek	T 084 22 19 06
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

FIETTERS BOND : association partenaire néerlandophone

Secrétariat bruxellois brussel@fiettersbond.be T 02 502 68 51

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