TRIMESTRIEL DU GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL
JUILLET / AOÛT / SEPTEMBRE 2023
49

bpost
PB-PP | B-31061
BELGIE(N) - BELGIQUE
NUMÉRO D'AGRÉMENT
P904048

GRACQ mag

VÉLO À BRUXELLES
Pour tou·te·s ?
pp. 4-5

CYCLOSTRADE
Une première en Wallonie
p. 8

OTO BIKE
Imprimé en 3D
pp. 20-21

PP.14-17

DOSSIER

SECONDE MAIN ET VÉLONOMIE

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

Groupe de Recherche et d'Action
des Cyclistes Quotidiens

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens
rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles
Inscrite au registre des personnes morales de Bruxelles
Numéro d'entreprise : 0449 673 390
Numéro de compte : BE65 5230 4042 2096
info@gracq.org
www.gracq.org
—
Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique dont l'objectif principal est la promotion du vélo comme moyen de déplacement.
Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions.
—
PRÉSIDENTE FAISANT FONCTION
Delphine Morel de Westgaver
—
Le bulletin de liaison GRACQ Mag est publié quatre fois par an. Sauf mention expresse, la reproduction des articles est bienvenue, à condition de citer la source.
—
Imprimé sur papier recyclé
—
MISE EN PAGES
LimonAD : www.limonad.be
—
SECRÉTARIAT DE RÉDACTION
Gaël De Meyere : mag@gracq.org
—
RELECTEURS
Philippe Degand
Léon Poncin
Philippe Lederer
Bernard Gabriel
Geneviève Mariscal
—
NOS SOUTIENS

Wallonie
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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

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

ESPACE MEMBRE
gracq.org/extranet
Identifiant : **membre** / Mot de passe : **cyclophile**

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

ÉDITO

Mon espace public, ma liberté

Quel est selon vous un des enjeux essentiels de la future campagne électorale de 2024 ? L'immigration, le pouvoir d'achat, la survie de la Belgique ? Je fais une proposition : et si c'était l'espace public ? Vous savez, ces mètres carrés, là dehors, qui appartiennent à tous et à personne, cette somme de nos trottoirs, rues, places, arbres, façades, vues, éclairages, etc.

Lorsque je le compare avec nos pays voisins, je trouve que l'espace public en Belgique mérite mieux. Ni horrible, ni excellent, il est souvent bâclé, un peu bricolé, systématiquement mal entretenu, un peu sale, voire carrément délaissé. Après avoir constaté son état, je me demande toujours : à quoi a-t-on affecté l'espace public ?

Avec le développement de la voiture, il est devenu un espace fonctionnel plutôt que relationnel, un espace affecté à la circulation automobile. L'idée (ou le dogme) était que chacun puisse s'y déplacer comme il veut, le plus vite possible ; que chacun puisse s'y garer, sans coût, au plus près de sa destination. Et on voudrait à présent pouvoir y rouler à vélo ? Dans ce cas, il va falloir redistribuer les mètres carrés qu'on a attribués depuis des décennies à la voiture. Il va falloir du courage politique. Et ça, ça ne plaît pas à tout le monde. Vraiment pas.

C'est le paradoxe de l'espace public : il est médiocre mais il fait pourtant l'objet de toutes les convoitises. Et depuis peu, de luttes de pouvoir.

La débâcle du plan de mobilité bruxellois Good Move, par ailleurs reconnu par la Commission européenne pour sa cohérence et sa vision, est le symbole de cette lutte pour l'espace public. À présent que l'enjeu est devenu évident pour tous – mon espace public, ma liberté – le combat pour nos droits de cyclistes quotidiens est plus actuel que jamais.

L'enjeu n'est pas le vélo en soi. L'enjeu est de recréer un espace public de qualité où vous et moi pouvons rouler à vélo en sécurité, ce qui crée à son tour toute une série d'effets positifs que l'on connaît. Cet enjeu, l'équipe du GRACQ le défend dès aujourd'hui.

MICKAËL VAN EECKHOUDT
Directeur du Fietsersbond de 2014 à 2020 et membre invité de l'organe d'administration

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.

190 équipes participantes : bravo les cyclistes !

Nouvelle édition pour "Clap au vélo", l'action qui met les cyclistes à l'honneur au Nord et au Sud du pays. Organisé par le Fietsersbond et le GRACQ, Clap au vélo aura rassemblé plus de 190 groupes dont 24 à Bruxelles et en Wallonie. Le 2 juin, veille de la journée mondiale du vélo, des centaines de cyclistes (petits et grands) ont été remerciés et applaudis sur leur chemin vers le travail et l'école.

Manneken Pis à vélo

Figure emblématique de notre capitale, le petit Manneken-Pis est un garçon espiègle et malin : il aurait, selon une des nombreuses légendes qui l'entourent, sauvé la cité en pissotant sur une mèche destinée à mettre le feu à la ville. Ce dont on parle moins, c'est de son incroyable coquetterie. Mondialement connue nue, la statuette est en fait habillée presque la moitié de l'année, et sa garde-robe compte plus de mille costumes.

Cette tradition des habillages existe depuis le XVIIe siècle au moins et, cette année, Bruxelles-Mobilité a décidé d'offrir à Manneken Pis un costume de plus : celui de cycliste quotidien (il possède déjà un costume de cycliste sportif, du "Belgian National Cycling Team").

La tenue est confortable, et le choix de l'illustration qui y figure a été voté par le public. Une jeune femme en débardeur roule, l'air concentré, un brin d'herbe au coin de la bouche, l'Atomium en arrière-plan. Il y a dans ce dessin du féminisme, de la détermination, de la Belgique et un brin (c'est le cas de le dire) de nature... Tout pour nous séduire ! Le nouveau costume a été étrenné le 3 juin 2023 après une cérémonie officielle à l'hôtel de ville. Il a ensuite rejoint le musée situé à deux

pas de la célèbre fontaine, exposant plus de 150 tenues du célèbre ketje de Bruxelles.

"T'as le code ?" le quiz du code de la route

Chaque année, le GRACQ mène une campagne "sécurité routière". Les bénévoles du GRACQ ont déjà pu sensibiliser à de nombreux aspects du code, comme le respect des distances latérales de dépassement, le respect du sas vélo, les dangers de l'emportiérage... Cette année encore, la campagne du GRACQ s'adressera à toutes les catégories d'usagers mais abordera la question du respect du code de la route sous un prisme plus général. Du 15 au 30 septembre, un quiz d'une quinzaine de questions sera proposé pour tester leurs connaissances. Bonne réponse ? Coup de cœur ! Mauvaise ? Coup de foudre ! Les plus malins auront l'occasion de participer à un concours permettant de remporter de nombreux prix.

Tenez-vous au courant !

Bruxelles à vélo...
pour tou·te·s ?

Comment rendre la pratique du vélo plus inclusive à Bruxelles ? Comment faire en sorte qu'elle ne reste pas l'affaire d'une minorité conscientisée, mais se répande auprès d'un large public et dans toutes les couches de la population ? Les Pays-Bas semblent avoir réussi ce qui ressemble bien à un tour de force : une source d'inspiration pour Bruxelles ?

© MOLEMBIKE

Lorsqu'on évoque le vélo, les Pays-Bas restent une référence incontournable. Dans ce pays qui compte davantage de vélos que d'habitants, la culture cycliste semble ancrée si profondément qu'on pourrait croire que les Néerlandais·es naissent avec un vélo entre les jambes.

Et pourtant, loin de l'image d'Épinal qui fait fantasmer de nombreux amoureux·ses de la bicyclette, les Pays-Bas n'ont pas toujours été le paradis cycliste que l'on connaît aujourd'hui. La culture vélo a été façonnée – non sans heurts ! – de manière volontariste et constante à partir des années '70, sous l'influence d'un ensemble complexe de facteurs : l'indignation de la population face aux plusieurs centaines d'enfants tués annuellement sur la route ("*Stop de kindermoord*"), le soulèvement de quartiers populaires menacés de destruction au profit d'infrastructures routières démesurées, les chocs pétroliers qui débouchent sur l'imposition de " dimanches sans voiture "...

ACTION "STOP DE KINDERMOORD", EN 1971 AUX PAYS-BAS

"*Together we cycle*" retrace la renaissance de la culture vélo aux Pays-Bas, et c'est précisément sur la base de ce documentaire inspirant que le GRACQ a souhaité lancer le débat : " Bruxelles à vélo... pour tou·te·s ?" le 31 mars dernier au cinéma Aventure. Avec, en toile de fond, les oppositions "pro" et "anti" Good Move qui ont agité l'actualité des derniers mois. Lorsque les lumières se rallument, une question est dans tous les esprits : "pourquoi les choses ne se sont pas passées de la même façon chez nous ?"

Au-delà des trompe-l'œil...

"*Quand on regarde un tel documentaire, on peut difficilement échapper à l'effet de trompe-l'œil historique,* met en garde Edoardo Luppari de MolemBIKE. *Nous pouvons avoir l'impression d'être "en retard" et que, à un moment ou l'autre, les choses vont se passer de la même façon chez nous. Néanmoins, notre contexte historique et social, et notre culture sont extrêmement différents de ceux qui ont rendu possible l'affirmation du vélo en Hollande."*

À MolemBIKE, la cohésion sociale et l'émancipation se font autour du vélo depuis 2016 : atelier participatif, initiation au vélo pour les femmes, évènements, rencontres... Une expérience précieuse lorsqu'il s'agit d'aborder la question de l'inclusivité. "*Nous nous posons beaucoup de questions, sans nécessairement avoir les réponses,* prévient Edoardo. *Énormément de choses ont bougé à Bruxelles au cours de ces sept années. À tel point qu'on peut parler d'une renaissance du vélo à Bruxelles. Mais sommes-nous vraiment en train d'aller vers une mobilité plus inclusive ? Le trompe-l'œil, c'est de penser que, du moment qu'il y a plus de vélos qui circulent, nous sommes en train de gagner la bataille. Mais tout le monde a-t-il accès au vélo de la même façon ?*"

"*Les études qui se penchent sur le profil sociologique des utilisateurs·trices du vélo, et de celles et ceux qui optent pour d'autres moyens de transport majoritaires (voiture, trottinette, transports en commun, marche) mettent en évidence des diffé-*

© BIKE BRUSSELS

© MOLEMBIKE

rences frappantes de niveau d'études, de revenus, de résidence, de culture de provenance… pour ne citer que les aspects principaux."

L'essor du vélo à Bruxelles s'explique également par l'énorme succès du vélo à assistance électrique, qui a facilité la transition modale pour certains publics. Et pour Edoardo, c'est clairement un argument en sa faveur. Mais sa diffusion massive pose également question : moins réparables, plus obsolescents… "*Et son accessibilité financière est loin d'être démocratique, en achat comme en réparation. Lors du salon du vélo "Bike Brussels", des centaines de beaux vélos étaient exposés : quasiment que de l'électrique, à des prix variant entre 2 500 et 10 000 euros. Qui peut se permettre ça ? Il faut se demander si le marché n'est pas en train de réintroduire un clivage qui était propre au monde consumériste de la voiture et du symbole de réussite qu'elle représente ou représentait.*"

Autre question : comment rendre le vélo accessible aux personnes qui habitent dans les quartiers populaires de Bruxelles ? "*Ce sont des quartiers plus densément peuplés, avec une circulation plus sauvage, des espaces publics moins aisés… Comment disposer d'un vélo si on n'a pas un lieu convenable où le stocker, si on vit dans un logement sans parking et qu'un vélo garé en rue a de grandes chances d'être volé ? La question de la mobilité est étroitement liée à celle du logement.*"

Edoardo évoque également le cas des personnes âgées : certains exemples de mobilité à vélo pour les séniors peuvent difficilement occulter le fait que tout le monde ne peut pas rouler à vélo… "*Ce sont des questions ouvertes et urgentes, qu'il ne faut pas simplement poser, mais vite résoudre si on ne veut pas se retrouver dans une impasse. Ceux qui ont l'accès au vélo et ceux qui ne l'ont pas. On risquerait d'alimenter ou de justifier les polarisations par des clivages qui sont hélas réels.*"

Le vélo peut contribuer à façonner une ville ouverte et inclusive, mais à la condition, précise Edoardo, d'une prise de conscience et de responsabilité qui va au-delà du simple fait d'être usager. "*Devenir acteur du changement, c'est aller un peu plus loin que les banales conflictualités ou polarisations entre usage·re·s. Même si on sait qu'il n'y a pas de changement sans conflit. Activistes, associations, élus… chacun a son rôle spécifique à jouer. Du côté des décideurs, cela demande l'apport de professionnels compétents et du courage d'un expérimentalisme visionnaire, qui est la grande leçon que nous pouvons retenir des Pays-Bas. Tout en sachant qu'il n'y a pas de recette magique.*"

"Bruxelles à vélo… pour tou·te·s ?" : le sujet n'a au final été qu'effleuré, mais gageons que ces premières réflexions guideront notre association dans les années à venir.

F.CUIGNET

"Le vélo n'est pas une fin en soi"

Dans son discours d'introduction, la ministre bruxelloise de la mobilité Elke van den Brandt a, elle aussi, insisté sur le collectif comme moteur du changement. "*Passer du règne de la voiture à la 'petite reine', c'est un travail collectif. On a besoin de tout le monde: les citoyens, les associations, les politiciens, les activistes. À Amsterdam, c'est une alliance entre anarchistes, mouvements sociaux et élites locales qui s'est mobilisée pour sauver le centre historique. À Bruxelles, ce ne sont pas nécessairement les mêmes groupes, mais il reste particulièrement important qu'autant de personnes que possible, avec des expériences et des rôles différents, continuent à frapper sur le même clou. Car on a beau vouloir aller vite, on a beau vouloir une piste cyclable dans chaque rue dès demain : ce n'est pas l'essence même de cette transition. Le vélo n'est pas une fin en soi, le vélo est un levier pour avoir des gens heureux dans une ville à taille humaine.*"

Le GRACQ
et les logiciels libres

CAMPAGNE DÉGOOGLISONS L'INTERNET DE FRAMASOFT

Le terme de GAFAM dont vous avez sûrement entendu parler dans les actualités ou les médias est l'acronyme des géants du web : Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft. Ces entreprises ont acquis une telle puissance qu'elles exercent une domination technique, économique, culturelle et politique de plus en plus importante sur notre société. Doit-on rappeler le scandale Facebook – Cambridge Analytica où des données personnelles de dizaines de millions d'utilisateurs ont été détournées à leur insu pour influencer l'élection du président des Etats-Unis ?

Pour contrer cette mainmise sur internet et offrir des alternatives éthiques à ces plateformes centralisées, des communautés de développeurs proposent des logiciels libres dont le code source est disponible pour tous et pour lesquels l'utilisateur a la liberté d'exécuter ces programmes pour tous les usages, d'étudier leur fonctionnement et de les adapter à ses besoins, de les améliorer et de les redistribuer. Il est important de différencier les logiciels libres dont le code source est ouvert et qui peuvent être payants, des logiciels ou applications gratuites dont le code n'est pas accessible et qui se rémunèrent en monnayant vos données personnelles (Waze, WhatsApp pour n'en citer que deux).

Le GRACQ est sensible à cette démarche et essaie à sa mesure d'utiliser et de promouvoir en son sein l'utilisation de ces logiciels, sans toutefois mettre en péril sa mission première de promotion de la pratique du vélo. De nombreuses administrations travaillent exclusivement avec des logiciels propriétaires et ne savent pas accéder à des logiciels ou lire des fichiers non compatibles avec ceux-ci, or il est primordial que la communication soit fluide entre le GRACQ, les administrations et les décideurs politiques. D'autre part, le GRACQ est composé de bénévoles dont une majorité est habituée à utiliser les logiciels installés par défaut sur leurs ordinateurs et n'est pas ou peu familiarisée à d'autres outils.

Le secrétariat général de l'association utilise entre autres Signal comme application de messagerie instantanée, Framadate pour la planification des réunions (également pour les réunions avec les groupes locaux), Mozilla Thunderbird pour le courrier électronique, Firefox pour les recherches sur internet, BigBlueButton pour les vidéo-conférences...

Parmi les outils libres de droits utilisés par le GRACQ, OpenStreetMap (OSM) est peut-être un des plus représentatifs. Ce programme permet à de nombreux groupes locaux de créer des cartes thématiques : pour faire un relevé des points noirs, des carrefours équipés de B22-B23, pour organiser des balades à vélo... Le GRACQ soutient également le développement et l'amélioration de certains de ces logiciels dans la mesure de ses moyens financiers.

N'hésitez pas de votre côté à vous intéresser à ces alternatives performantes et éthiques aux logiciels des GAFAM et... participez également à leur diffusion, leur développement et leur financement.

N. SELFSLAGH

Le danger automobile
plus accepté que celui de la cigarette

Une étude britannique montre que les normes sociales morales et éthiques sont affaiblies lorsqu'elles s'appliquent à la conduite automobile plutôt qu'à d'autres domaines de la vie, comme le tabac ou les risques liés au travail. Plus généralement connu sous le nom de "*motonormativité*", ce concept inquiète…

Des chercheurs de l'Université de Swansea et de West of England ont fait réaliser en 2016 un sondage sur 2157 personnes dans tout le Royaume-Uni. Aléatoirement, chaque personne sondée recevait, soit une série de questions portant sur la conduite en voiture, soit une série de questions identiques dont un ou deux mots avaient été changés, portant exactement sur les mêmes principes mais sans rapport avec la conduite automobile.

Les résultats de cette enquête montrent que l'on peut passer de l'approbation à la désapprobation d'un comportement social, simplement en fonction du fait qu'il est présenté comme une question de conduite ou pas.

Ainsi 75 % des Britanniques interrogés se sont montrés en accord avec l'affirmation "*Les gens ne devraient pas fumer dans les zones densément peuplées où d'autres personnes doivent respirer leur fumée de cigarette*", mais seulement 17 % se sont dits OK lorsque la phrase était tournée de cette façon : "*Les gens ne devraient pas conduire dans les zones densément peuplées où d'autres personnes doivent respirer leurs gaz d'échappement*".

La voiture, une normalité solidement ancrée

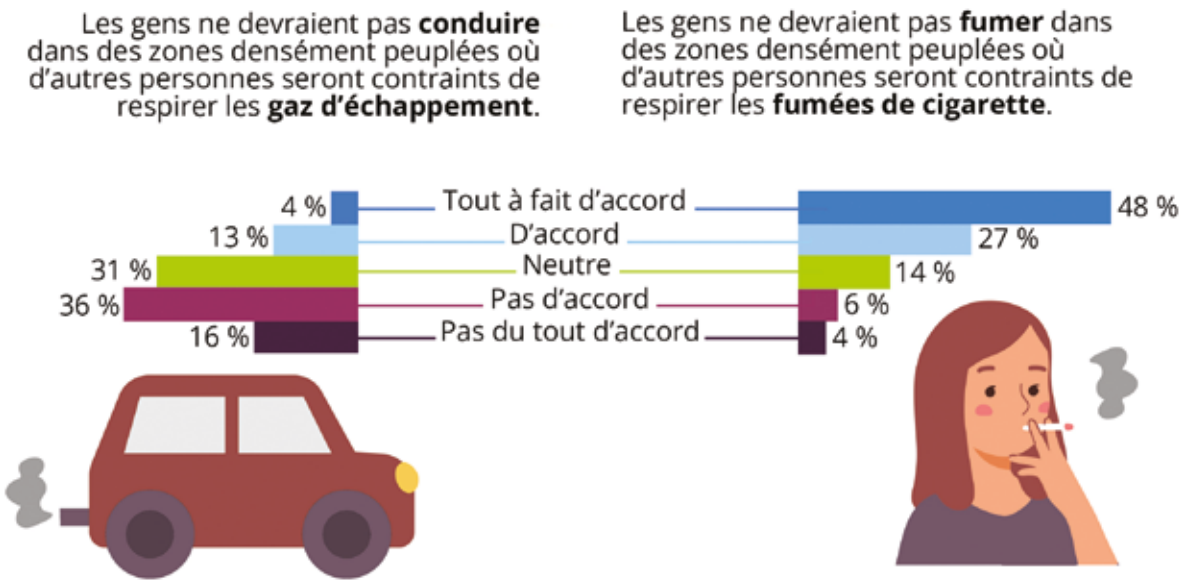
Dans leur article intitulé "*Motonormativité : Comment les normes sociales cachent un risque majeur pour la santé publique*", les chercheurs expliquent que nous vivons dans un environnement profondément normé par l'automobile, qui considère les déplacements motorisés comme indispensables et en minimise systématiquement les conséquences négatives sur la santé (pollution, accidents, sédentarité).

Ce contexte socio-psychologique est renforcé par la publicité et la majorité des médias qui normalisent et excusent souvent des conduites antisociales et dangereuses.

Malheureusement, le grand public n'est pas le seul à avoir ces préjugés (inconscients) sur la voiture : les politiques et les membres du corps médical en sont également imprégnés. Lorsqu'un décideur politique part automatiquement du principe qu'un déplacement d'un endroit à un autre implique de conduire, les arguments qui pourraient restreindre, voire interdire dans certains cas, des déplacements motorisés pour des raisons évidentes de santé publique, deviennent inaudibles…

Plus tristement encore, même les non-motorisés ont répondu au sondage dans le sens de la "*norme automobile*" majoritaire. La peur d'exprimer une idée qui ne serait pas partagée par leur entourage ? Si l'on posait la question à la population, notent aussi les chercheurs, aucun engin tuant 35 personnes par semaine au Royaume-Uni ne serait autorisé dans l'espace public. Mais, comme partout ailleurs, la *motonormativité* a fait son chemin…

L. GOFFINET



CCWALLPAPERFLARE

Velo-city : retour d'expérience

Après l'édition de Ljubljana, et avant celle qui aura lieu à Gand l'an prochain, le Salon mondial du vélo Velo-city se déroulait cette année à Leipzig. Située à quelques 200 km au sud de Berlin, la ville de 615 000 habitants a rassemblé des professionnels de la mobilité des quatre coins du monde pour parler vélo. Trois permanents du GRACQ étaient présents. Pour Renaud et Pascaline, c'était la première fois.

Ce genre d'événement est-il vraiment utile ? Pourquoi ?
Pascaline : Voir comment cela se passe dans d'autres pays pour s'en inspirer c'est utile. Mais je trouve que c'est surtout important de voir qu'en fait nous faisons tous face aux mêmes difficultés (oui, oui, même à Copenhague et aux Pays-Bas). C'est très inspirant de voir comment certains ont réussi à les dépasser. Je trouve que cela permet de ne plus être "seul" dans son coin, le nez dans le guidon.

Renaud : Le partage d'expériences permet de semer des idées, ce qui est très bien, même s'il reste encore à faire germer le fruit de ces échanges au sein des réalités locales respectives et faire émerger des bonnes pratiques. Et puis, il s'agit aussi de profiter de cet élan et de garder cette motivation pour la suite.

Le vélo à Leipzig, c'est comment ?
Pascaline : De ce que j'ai pu voir de la ville, le vélo y a une belle place (le fait que les rues en Allemagne sont souvent très larges aide beaucoup) et il y a des endroits très agréables, mais ce sont des aménagements vieillissants. Il y a également très peu de panneaux qui permettent de tourner à droite au feu rouge, c'est dans ces moments-là qu'on se dit qu'ils sont très pratiques ! Par contre, ils ont mis en place des feux pour les vélos qui deviennent verts avant ceux pour les voitures, c'est tellement agréable et moins stressant !

Renaud : j'ai été positivement surpris par Leipzig. Notamment par les infrastructures cyclables (cohérence, lisibilité) et le grand nombre de cyclistes les utilisant. J'ai également trouvé que des réflexions de fond pertinentes par rapport à l'espace public et sa redéfinition avaient été entamées. Leipzig a connu un lourd déclin démographique et voit sa population à nouveau augmenter depuis quelques années, ce qui amène une série de nouvelles questions liées à l'occupation de l'espace public et son inclusivité.

Un grand nombre de conférences est donné, sur des sujets aussi variés que l'égalité des genres, le stationnement vélo, le vélo-tourisme, la fiscalité... Qu'avez-vous retenu en particulier?
Pascaline : J'ai beaucoup apprécié le fait qu'il y ait des conférences sur l'égalité des genres. Cela ne fait jamais de mal d'avoir des petites doses de rappel : il faut changer l'imaginaire dans l'industrie du vélo, et cela passe par les images qu'on utilise dans nos communications. Mettre en avant les femmes, mais aussi les personnes racisées pour qu'elles puissent s'imaginer faire du vélo et pourquoi pas travailler dans ce secteur. Une autre conférence qui m'a beaucoup marquée abordait la question du vélo dans les communautés plus précaires, qui n'ont pas la culture du vélo. Ce qu'un des conférenciers disait, c'était qu'il faut arrêter de vouloir imposer nos façons de faire, nos façons de penser, de vouloir faire fonctionner le même modèle partout. À côté de ces conférences qui prônent l'égalité, il y a un point qui m'a beaucoup marquée, c'est que ce sont principalement des hommes blancs occidentaux qui parlent et se retrouvent sur scène. Il y avait en effet très peu de représentant·e·s d'Afrique, d'Amérique du Sud et d'Asie.

Renaud : Les conférences axées sur le sujet "*construire ensemble une société plus équitable*" m'ont particulièrement intéressé. Je retiens surtout l'importance d'une approche intersectionnelle lorsqu'on parle de politiques de mobilité : le droit à la ville doit inclure l'ensemble des habitant·e·s et nous ne pouvons pas nous contenter de mettre en œuvre des politiques cyclables sans prendre en compte dans le même temps les politiques de logement, d'accès à un espace public sûr et agréable, d'accès aux soins de santé, à un enseignement de qualité, etc. Il faut que la distribution des bénéfices liés à la pratique du vélo soit équitable.

Bruxelles : les modes actifs progressent

En 2010, une enquête de mobilité fédérale (BELdam, pour les intimes) rapportait à 3 % la part des déplacements à vélo des habitants de la capitale. Il aura fallu attendre douze ans pour mener une nouvelle enquête, auprès de 2 685 Bruxellois. C'est chose faite et les chiffres de BELdam 2022 sont très encourageants.

De 3 % en 2010, on est passé à 9 % de part de déplacements pour le vélo ! La marche devient par ailleurs le mode de transport le plus utilisé par les habitants de la capitale (il est passé de 32 % en 2010 à 36 % en 2022), dépassant ainsi l'usage de la voiture qui est descendu de 38 % à 27 %. Les déplacements en transports en commun (train mis à part) baissent légèrement (de 24 à 22 %) L'usage de la micromobilité ne représente pour sa part qu'1 % de part modale.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette évolution. Bien sûr, la crise Covid a permis à de nombreux citoyens de (re)découvrir les joies du vélo en ville ; bien sûr Bruxelles a fait preuve de courage politique en modifiant certaines infrastructures structurantes (piétonnier du centre, petite ceinture, rue de la Loi…). Mais n'oublions pas pour autant l'action des associations et des citoyens : ces douze dernières années, les groupes locaux du GRACQ et les groupes GRACQ/Fietsersbond à Bruxelles n'ont cessé de dialoguer avec leur commune et ont mené des actions de sensibilisation sur le terrain. Ce travail parfois invisible participe également à cette belle progression de la part modale du vélo à Bruxelles, alors bravo à eux !

G. DE MEYERE

La Hulpe : une première cyclostrade wallonne !

Après la Flandre, qui travaille depuis longtemps sur son réseau de cyclostrades (2 700 km), et Bruxelles, qui construit son réseau Vélo PLUS en agglomération, la Wallonie se lance (avec retard) dans la construction d'un réseau cyclable qui permettra d'offrir des alternatives attractives à l'usage de la voiture sur de longues distances.

La cyclostrade fraîchement inaugurée à la Hulpe est la première d'une série de couloirs vélos qui vont permettre des déplacements à vélo à une vitesse moyenne de 20 à 25 km/h, au grand bonheur des navetteurs. Toutefois cette infrastructure est loin d'être réservée aux cyclistes "lièvres", elle doit permettre aussi d'accueillir tout type de cyclistes dans de bonnes conditions de confort et de sécurité.

Les travaux devront se poursuivre pour mener la cyclostrade jusqu'au centre de la Hulpe en 2024. Dans l'autre sens, le tracé se poursuit en Flandre le long de la N275, de Hoeilaart jusqu'à la frontière régionale (F205) et devrait s'achever d'ici la fin de l'année.

Malheureusement, cet aménagement s'interrompt brusquement au niveau de la région bruxelloise et la situation n'a pas évolué depuis l'inauguration du tronçon flamand en février 2022. Beliris a bien été chargé de réaliser une piste bidirectionnelle dans le prolongement de l'aménagement flamand, mais ces travaux ne sont toutefois pas prévus avant… 2026. Si la piste d'un aménagement temporaire a été un temps évoquée, le projet semble rester au point mort : le GRACQ plaide pour que la jonction tant attendue soit sécurisée au plus tôt, et sans attendre le chantier de 2026. L'inauguration du tronçon de cyclostrade wallon ne fait que renforcer la pertinence de cette demande.

L. GOFFINET & F. CUIGNET

Article complet sur notre site :
www.gracq.org/actualites-du-velo/cyclostrade-wallonne

Nivelles : la Province assume un cheminement hyper dangereux

La Province du Brabant Wallon qui développe depuis 2018 le réseau points-nœuds sur son territoire a ajouté en 2022 un cheminement qui emprunte une piste cyclable marquée le long d'une nationale à 2 x 2 bandes limitée à 90 km/h. Comme si cela ne suffisait pas, le cheminement traverse ensuite cette voie rapide sans le moindre aménagement. Contactée en 2022 pour signaler cette "erreur" et demander la suppression de ce cheminement dans l'attente d'un aménagement sécurisé, la Province persiste à le maintenir envers et contre tout.

Contacté en août 2022 par une cycliste ayant emprunté ce cheminement du réseau points-nœuds le long de la RN 252 (points 15-16) et par le GRACQ Nivelles, le service en charge du réseau les informe que des travaux de sécurisation seront programmés par la Région wallonne dès septembre. Pas de détail, pas de plan d'aménagement, pas de calendrier précis. Recontacté par le GRACQ Nivelles quelques mois plus tard, la province renvoie le GRACQ Nivelles (et la balle) au SPW (Service Public de Wallonie) qui est en charge de cette voirie...

C'est le GRACQ Wallonie qui contacte alors le SPW. Celui-ci confirme effectivement que des travaux de sécurisation de la traversée de la nationale sont programmés pour l'été 2023, mais précise toutefois que rien ne sera fait au niveau du cheminement malgré que celui-ci ne respecte pas les recommandations de la Région wallonne

Malgré différents contacts pris avec la commune et le chef de la police, malgré la proposition d'une alternative à ce cheminement via des voiries apaisées et malgré la publication d'une vidéo sur la page Facebook du GRACQ Nivelles pour dénoncer le choix plus que discutable de ce nouveau cheminement, rien ne change.

La question se retrouve au conseil provincial du Brabant wallon en décembre mais, dans sa réponse, la Province explique que pour éviter des surcoûts et des gaspillages, il ne lui est pas possible de modifier le cheminement. Pas une fois, le mot sécurité ne se retrouve cité dans cette réponse !

Vu le blocage incompréhensible de ce dossier, le GRACQ adresse alors un courrier recommandé à la Province lui enjoignant de supprimer ce cheminement tant qu'un aménagement conforme ne sera pas réalisé. En l'absence de réaction de sa part, la responsabilité de la Province risque bien d'être engagée en cas d'accident.

La réponse obtenue ? "*Nous utilisons des aménagements existants sur une voirie régionale. Bien que ces aménagements ne soient pas des plus appropriés à la bonne circulation des cyclistes, ils ne s'en avèrent pas moins utiles et ont le mérite d'exister [...].*" Exit donc la notion de sécurité des cyclistes, slogan pourtant mis en avant sur le site et les publications du réseau à points-nœuds...

Le GRACQ rappelle que rien ne justifie le choix d'un cheminement indiscutablement dangereux. Le manque flagrant de considération pour la sécurité des cyclistes dans ce cas précis est d'autant plus malheureux qu'il entache le travail fait par la Province pour le développement d'un réseau cyclable ainsi que l'aménagement et la sécurisation de certains tronçons pour étoffer et améliorer ce réseau.

Le GRACQ ne manquera pas de mentionner et d'insister à nouveau sur ce point noir lors de ses contacts périodiques avec les directions territoriales du SPW sur les aménagements problématiques et ceux à réaliser en priorité pour améliorer le réseau cyclable wallon.

Le souvenir d'un de nos membres, Pierre Darquenne, qui a laissé sa vie sur un tronçon d'une nationale dont il avait à maintes reprises signalé la dangerosité aux autorités avant qu'un aménagement ne soit réalisé et inauguré à sa mémoire deux ans après son accident, nous reste en mémoire et motive le GRACQ à continuer à mettre la pression sur la Province et le SPW à ce sujet.

N. SELFSLAGH

Tournai : un nouveau Pont des Trous

Symbole historique de la ville de Tournai, le Pont des Trous a fait parler de lui ces dernières années car il enjambait le fleuve de façon trop timide pour la taille des très grandes péniches qui devaient passer en dessous. Plusieurs projets de réaménagement ont vu le jour dont certains, jouant la carte de la modernité assumée, furent rapidement critiqués par une population attachée au cachet de ce pont de pierre du XIIIe siècle. C'est finalement un projet plus consensuel, respectant l'harmonie initiale de l'édifice qui a été retenu.

"*L'inauguration récente du Pont des Trous a permis de faciliter la vie des cyclistes quotidiens* souligne d'emblée Patrick, coordinateur du GRACQ Tournai. *Côté rive gauche cela crée une liaison facile vers Froyennes où se trouvent un grand centre commercial et un bassin d'emplois. Côté rive droite, c'est le village de Kain, zone très densément peuplée et comportant beaucoup d'écoles qui est maintenant relié à la ville de façon nettement plus sécurisée et fluide*".

Si le pont des Trous est un ouvrage historique de la ville de Tournai qui ne permet pas aux cyclistes de franchir le fleuve, le pont Delwart situé à cent mètres à peine a été équipé d'une piste cyclable séparée qui permet de traverser le fleuve en sécurité.

D'autres aménagements sont-ils prévus dans la cité aux cinq clochers ? "*Oui. Les projets de refonte des boulevards ceinturant la ville sont très prometteurs. Le SPW (Service Public de Wallonie) nous invite à donner notre avis sur les aménagements prévus à ce sujet pour les cyclistes, c'est très enthousiasmant*".

G. DE MEYERE

Rendeux : récits de voyage

Partant du constat que l'Euro Vélo 5 passe par sa commune et qu'on y croise régulièrement des voyageurs à vélo, le GRACQ Rendeux voulait démontrer que se lancer dans l'aventure du voyage à vélo était accessible à toutes et tous. Pour cela (et pour célébrer ses quatre ans d'existence), il a organisé une rencontre inspirante avec quatre cyclo-voyageurs aux parcours différents.

François-Xavier, Stéphanie et leurs deux enfants ont traversé l'Europe du nord au sud en six mois ; Laurence est partie de Belgique vers Compostelle pour deux mois d'aventures ; Kenneth a plus de 10 000 km au compteur ; et Muriel part régulièrement en voyage de groupe à vélo à travers la France.

Septante participants ont ainsi pu bénéficier des trucs et astuces de ces cyclo-voyageurs. Un des orateurs, Kenneth, a même lancé son agence de voyage à vélo : "Les Cyclopades". Il y partage son expérience en proposant des séjours en bivouac ou camping en Wallonie. L'itinéraire et le matériel de voyage sont proposés aux clients dans un package, leur permettant de découvrir les plaisirs d'un voyage plus lent et plus proche de la nature.
Si le voyage à vélo garde encore parfois une image stéréotypée d'expérience réservée aux plus aventureux d'entre nous, la diversité des récits a permis à chaque participant de se projeter et d'envisager un prochain voyage sur deux roues.

Quant aux bénévoles du GRACQ Rendeux, ils ont encore de nombreux projets sous la selle : un Bike Festival devrait s'organiser durant la Semaine de la Mobilité avec l'inauguration d'un PumpTrack et un test de vélos à assistance électrique (VAE) ; un projet avec le GAL (groupe d'action local) pourrait permettre la création d'un atelier vélo ; l'organisation d'une balade à vélo rejoignant un Festival Féminin Cycliste à Rochefort afin de fédérer les femmes qui pratiquent le vélo dans la région...

S. VANHEGHE

Les tuk-tuk de Bruxelles

Né au Danemark en 2012, le projet d'offrir des balades à vélo pour les personnes âgées a essaimé dans de nombreux pays du monde. À Bruxelles, c'est en 2015 que le premier tuk-tuk (vélo triporteur) propose une balade aux résidents du Home des Ursulines.

Depuis, les initiatives se multiplient dans diverses communes de la capitale (Evere, Etterbeek, Woluwe, Schaerbeek, Jette). À Jette, c'est l'asbl Labolobo, dont la mission est de tisser du lien entre les générations, qui se lance dans l'aventure en 2018. "*Le projet tuk-tuk Jette nous permet de mener notre mission dehors, dans l'espace public*" explique Maud Catalan, employée de l'association.

Labolobo transporte gratuitement des aînés isolés du quartier, et crée aussi des partenariats avec des homes à Jette et dans les communes avoisinantes. "*On emmène les participants pour une simple promenade, ou à des événements culturels ou festifs. On va voir le tapis de fleurs de la Grand Place, écouter des concerts classiques au festival Midi Minimes, on assiste aux championnats de beach-volley ou à la Zinneke parade. L'organisation de ces sorties est assez lourde (planification avec les homes, les résidents, les bénévoles...), mais une fois dehors, c'est la beauté du moment qui prend le dessus*".

La richesse de ce projet tient évidemment dans le retour de ces personnes qui, pour certaines, n'ont plus la possibilité de sortir de leur résidence. "*Il arrive souvent que les participants n'aient jamais vu le piétonnier du centre-ville par exemple. Les retours sont toujours super positifs, les bienfaits pour la santé mentale et physique (respirer l'air frais plutôt que rester enfermé) sont évidents*" souligne encore Maud. Cerise sur le gâteau, les tuk-tuk bénéficient d'un capital sympathie énorme : "*Les chauffeurs de bus nous laissent passer, on reçoit des encouragements de la part des passants...*".

Parfois, des sorties croisées sont organisées et différents tuk-tuk se retrouvent pour une balade commune, suivie d'un verre en terrasse où tout le monde peut échanger et profiter dans un cadre chaleureux. "*Cela nous permet aussi d'avoir un partage d'expérience avec d'autres initiatives similaires, de créer des liens qui sont utiles pour les organisations futures car, actuellement, l'offre est inférieure à la demande. On fait de notre mieux pour couvrir le plus de territoire possible, on doit donc s'entraider. Et puis, à plusieurs, on se sent pousser des ailes, on voit qu'on n'est pas les seuls à croire à ce projet*".

Le quotidien de nos aînés n'est pas toujours simple : entre perte de mobilité, soucis de santé et solitude, leur détresse est souvent invisibilisée dans notre société. Les projets de tuk-tuk intergénérationnels leur offrent une place de choix dans l'espace public. Assis au-devant d'un triporteur, ils redécouvrent le bonheur de la sortie, de la rencontre et du vent sur le visage. Qu'attendons-nous pour rejoindre ce beau mouvement ?

G. DE MEYERE

https://avelosansage.be

Andenne : triporteur GRACQ à l'horizon !

En Wallonie aussi, des projets identiques voient le jour. Andenne, Cité des ours, dispose désormais d'un triporteur destiné à offrir à ses aînés des balades à vélo conviviales et vivifiantes. Dans un premier temps, cet inspirant projet porté par Martine et Jérôme, bénévoles au GRACQ Andenne, prendra en charge les pensionnaires de la maison de repos et de soins Sainte-Barbe (AcSol, Accueil et Solidarité asbl). Mais le triporteur a pour vocation de transporter par la suite bien d'autres Andennais en recherche de dépaysement et de rencontres.

Une nouvelle aventure commence pour le GRACQ Andenne, mais aussi et surtout pour les personnes âgées qui retrouveront grâce à ce beau projet, les joies d'une balade à vélo.

7 000 vélos sous les mers

Il ne s'agit pas de la réadaptation d'un roman de Jules Verne, même si l'information a également une part d'aventure et d'innovation. Inauguré cette année, le nouveau parking vélo de la gare d'Amsterdam et sa capacité d'accueil de 7 000 vélos fait peut-être pâle figure face au parking vélo d'Utrecht de 12 000 places[1], mais ce n'est pas (toujours) la taille qui compte. Si ce nouveau parking vélo futuriste fait parler de lui, c'est parce qu'il est situé sous la mer.

200 000 voyageurs arrivent chaque jour à la gare d'Amsterdam, dont une moitié à vélo. Les dizaines de milliers de vélos agglomérés sur le parking en surface constituaient d'ailleurs une attraction touristique en soi pour le voyageur en recherche de dépaysement. Il semblerait que la ville ait souhaité se doter d'une "attraction" plus moderne. En surface, les bateaux naviguent et s'amarrent à deux pas de la gare. Sous l'eau, le parking accueille les cyclistes, gratuitement la première journée et contre 1,35 € à partir de la seconde.

Cette merveille d'ingénierie qui a coûté 60 millions d'euros illustre la volonté politique de la ville de continuer à toujours faire plus pour mettre sa population en selle (actuellement, 35 % des Amstellodamois utilisent le vélo de façon quotidienne).

G. DE MEYERE

SOURCE : " *Avec son parking sous-marin interdit aux voitures, Amsterdam bichonne les cyclistes* ", Thomas Messias, 29/01/2023, slate.fr

1 À titre de comparaison, le plus grand parking vélo de Bruxelles (à la Bourse) a une capacité de 800 vélos.

La piste cyclable **"di Ponente"** est ouverte !

Depuis le 22 avril, la région italienne de Ligurie peut se targuer d'avoir une de plus longues pistes cyclo-piétonnes de la Méditerranée, complètement séparée du trafic. Ce sont en effet 28 km d'une ancienne voie de chemin de fer qui ont été réaménagés petit à petit en deux bandes cyclistes et deux trottoirs de part et d'autre, pour une promenade panoramique reliant Vintimille et Imperia.

Le chaînon manquant, un dernier tronçon de 900 m, vient enfin d'être inauguré, au plus grand bonheur des cyclistes de la région. En effet, la réalisation de ce dernier tronçon élimine une césure présente de longue date et permet finalement de relier treize communes entre elles via un parcours naturel et homogène. Du pain béni pour les vélotaffeurs, mais pas que… Comme on l'a dit, le trajet est très agréable : quasiment à plat, il longe la côte méditerranéenne et se prête au tourisme à vélo. La suite du parcours est à l'étude, puisque cette infrastructure s'inscrit dans le grand projet de la "Tirrenica", une piste cyclable qui devrait partir de la frontière française jusqu'à Rome. Cet itinéraire national (Bicitalia 19), dont plus de la moitié est déjà créé et balisé, rejoint le réseau EuroVélo (véloroutes 8 et 5).

C. REMY

SOURCES : " San Lorenzo al Mare, con "Liguria in Bicicletta" in centinaia hanno salutato il nuovo tratto di pista ciclabile di Ponente", Edoardo Cozza, 22/04/23, https://telenord.it
"San Lorenzo al Mare, inaugurato il nuovo tratto di pista ciclabile", Stefania Orengo, 22/04/23, www.riviera24.it

Le **plus long tunnel** vélo

Un tunnel de 2,9 km traversant la montagne de Løvstakken a été inauguré le 15 avril 2023 à Bergen, deuxième ville de Norvège. Sa particularité : il s'agit du plus long tunnel d'Europe, exclusivement dédié aux piétons et aux cyclistes. Dans cette zone côtière de fjords et de collines, il relie deux quartiers résidentiels au centre de la ville et permet aux cyclistes de raccourcir leur trajet de près de la moitié du temps.

Ce projet d'envergure se caractérise aussi par son aspect opportuniste, car le tunnel cyclo-piéton devait, au départ, être un simple tunnel d'évacuation de secours pour les usagers du tram circulant dans un tunnel parallèle. C'est dans un second temps que le projet a été reconfiguré et élargi pour atteindre six mètres de large dont 3,5 mètres dévolus aux cyclistes. Une décision qu'Arild Tveit, chef de projet, qualifie lui-même "d'avisée". En effet, intégrer des projets cyclables en amont (ou, comme dans ce cas-ci, "juste à temps"), permet de bénéficier d'infrastructures bénéfiques pour un coût réduit.

Décoré d'œuvres d'art et équipé d'éclairage dynamique et de caméras de surveillance, ce tunnel moderne a pour vocation d'encourager de nombreuses personnes à délaisser leur voiture tout en évitant de prendre une averse dans cette région où il pleut 240 jours par an.

G. DE MEYERE

SOURCES : fr.euronews.com, fr.wikipedia.org

Seconde main et vélonomie

Composé de pièces de mécanique élémentaire et dépourvu d'électronique, le vélo "classique" est pour ainsi dire increvable et alimente un secteur de l'économie circulaire en plein essor : celui des ateliers vélos participatifs. Depuis quelques années, le succès du vélo électrique et l'émergence de vélos aux composants spécifiques complique un peu les choses. Face aux dérives d'un marché historiquement basé sur la production (de biens, mais aussi de déchets), le secteur des ateliers participatifs affirme quant à lui sa vision d'un monde où l'accès au vélo pour toutes et tous passe avant tout par une philosophie de la réparation et du réemploi.

Garder une mécanique simple et facile à réparer

En avril 2023, l'Heureux Cyclage (réseau français des ateliers d'autoréparation vélo participatifs et solidaires) organisait à Grenoble la quinzième édition de ses rencontres nationales autour de la question de la vélonomie*. Plus de 300 acteurs de terrain, dont le GRACQ, étaient présents. Les ateliers participatifs se développent partout où grandit la pratique du vélo ; le succès du vélo auquel on assiste depuis quelques années s'accompagne donc sans surprise d'une prise de conscience des questions sous-jacentes à la pratique du vélo : comment entretenir sa monture ? Comment la réparer ? Comment être autonome sur ces aspects plus techniques ?

Pour le GRACQ, c'était l'occasion de nourrir sa réflexion initiée en 2022 sur la mise en réseau des ateliers participatifs bruxellois et wallons. Il s'agissait aussi de réfléchir sur les problématiques de l'accès au vélo pour toutes et tous et sur les questions du recyclage et du reconditionnement de nos deux-roues, facteur essentiel pour répondre aux enjeux écologiques actuels.

Les inquiétudes soulevées lors de cette rencontre sont d'ailleurs similaires dans notre pays. Lors du dernier Salon du vélo Bike Brussels le GRACQ, animait une table-ronde réunissant différents acteurs du vélo en Belgique (Molembike, Cyclo, Les Ateliers de la rue Voot, Frédéric Mertens, fabricant du vélo SUGG et Adrien Pire, ingénieur de E-Bike Workshop). "*Le vélo électrique : vers une obsolescence programmée ?*" visait à questionner un marché en plein essor, qui semble vouloir foncer droit devant sans anticiper certains problèmes dont les effets apparaissent pourtant déjà.

Premier constat : le vélo à assistance électrique (VAE) poursuit son ascension à Bruxelles, représentant 36 % des vélos observés à l'heure de pointe (30 % en 2021). Une bonne nouvelle à de nombreux égards, puisque le vélo électrique ouvre le champ des possibles pour certains usagers, mais qui interroge les associations. Comment offrir un service de réparation au citoyen quand les modèles diffèrent tous les uns des autres et se trouvent bardés de technologie de pointe ? Aux Ateliers de la rue Voot, on essaye d'anticiper les éventuelles déceptions en proposant des services spécifiques aux futurs acquéreurs pour qu'ils puissent tester et identifier leurs besoins réels avant de se lancer dans l'achat d'un vélo électrique. Chaque atelier de mécanique vélo offre par ailleurs des conseils pour entretenir au mieux son vélo et sa batterie afin de se prémunir un maximum des soucis techniques inhérents à ce type de vélo.

Située à Nivelles et spécialisée dans reconditionnement de batterie et l'électrification de vélos musculaires, E-Bike Workshop recycle pour sa part entre 200 et 400 batteries par an. Adrien Pire précise : "*soit nous récupérons l'intégralité de la batterie quand il s'agit d'un problème de déséquilibre entre les cellules ou une mise en sécurité du système dû à une trop basse tension, soit nous devons nous contenter de récupérer le casing (boîte externe) car toute la partie cellule et électronique ne fonctionne plus*". Il ajoute encore : "*Quand les cellules peuvent comporter un risque pour l'utilisateur il est clair qu'elles sont immédiatement envoyé au rebut chez Bebat qui s'occupe de détruire la cellule afin d'y extraire les matériaux, procédé qui a un coût énergétique. Environ un tiers des batteries qui arrive chez nous ne demande aucun remplacement de pièces et peut être réparée avec une intervention "simple", ce qui évite sa mise au rebut et permet d'éviter de créer un déchet qui n'en était pas un*".

Si elle est possible dans certains ateliers spécialisés comme ceux de E-Bike Workshop, la réparation des batteries reste par contre largement hors de portée des ateliers participatifs, car les compétences requises sont plus complexes, mais aussi pour des raisons d'équipement et d'outillage.

Glossaire :

***Vélonomie :** néologisme issu de la contraction des mots "vélo" et "autonomie". Signifie le fait d'être autonome dans l'entretien et la réparation mécanique d'un vélo et, plus largement, dans sa capacité à se déplacer à vélo librement et sans entrave

Vers des VAE “garantis réparables” ?

L’Europe pourrait imposer aux constructeurs une uniformisation au niveau de la connectique des batteries , ce qui faciliterait les réparations. Actuellement, les fabricants tendent à inonder le marché de technologies toutes différentes, s’octroyant de facto le monopole de la réparation de leurs propres produits. Le problème est accentué par les effets d’un marché toujours plus dynamique et incertain, où des constructeurs peuvent disparaitre rapidement et laisser leurs clients dans l’impossibilité de recommander certaines pièces.

En 2020, le Parlement européen votait une résolution en faveur d’un “droit à la réparation” des appareils électroniques, comprenant une stratégie de réparation, une stratégie de réemploi et l’obligation d’une publicité responsable. Si l’accent est surtout porté sur l’électronique classique (smartphones, tablettes, électroménagers), nous pourrions à terme voir arriver des vélos électriques pourvus d’une étiquette indiquant leur indice de réparabilité. Une note sur dix et un code couleur permettrait alors à l’acheteur de voir si le vélo qu’il achète se répare facilement ou pas. Le Parlement demande également que les pièces détachées soient disponibles dans un délai raisonnable et à un prix intéressant pour rendre la réparation rentable.

En France, une mesure de 2020 surnommée “amendement bicyclette”[1] impose déjà aux professionnels d’assurer une disponibilité des pièces détachées pendant une durée complémentaire de cinq ans après la commercialisation de leur produit.

Notons que le vélo électrique n’est pas le seul visé par les ateliers participatifs. Certaines marques rendent leurs modèles (même non-électriques) difficilement réparables en les concevant autour de pièces ultra spécifiques qui ne sont disponibles qu’auprès de la marque. Les associations et ateliers participatifs souhaitent quant à eux promouvoir un marché où chaque vélo serait facilement réparable avec des pièces détachées standardisées.

Réparer, aider, rencontrer

Les bénévoles du GRACQ s’inscrivent avec enthousiasme dans la belle histoire des ateliers de réparation de vélo. Un peu partout en Wallonie, ils organisent des moments de rencontre où tout citoyen peut venir apprendre à réparer sa monture. Ces ateliers participatifs s’inscrivent souvent dans des partenariats spécifiques visant à consolider un tissu social solidaire.

À Nivelles, l’atelier “vélo-nomade” a choisi de ne pas être fixe et se déplace entre trois quartiers spécifiques de la ville, et dans trois structures différentes (école, maison de jeune et centre culturel). Sa force : être visible, accueillir des usagers très différents et être au plus proche d’eux. Pour s’adapter au mieux, l’atelier mobile du GRACQ Nivelles se fait léger. Tout le matériel repose sur une charrette, et répond aux “premiers besoins” : réglage freins et dérailleurs, remplacement de la chaîne, des pneus, chambre à air et patins de frein.

À Bassenge, le groupe local du GRACQ s’associe avec le CPAS afin de mettre à disposition des bénéficiaires du CPAS des vélos de seconde main qu’ils peuvent obtenir gratuitement. Depuis le printemps 2020 c’est ainsi une centaine de vélos qui ont été remis en état et distribués à des bénéficiaires du CPAS mais aussi à certains réfugiés de FEDASIL, dont plusieurs ont également pu acquérir des premières connaissances en réparation vélo. Le projet continue de grandir et va notamment former à la mécanique et mettre à disposition des vélos à une école de Juprelle, la commune voisine.

Initiative similaire à Namur, où le GRACQ fait un partenariat avec la Croix-Rouge du quartier Belgrade (puis désormais à Jambes) pour un public MENA et demandeurs d’asile. Depuis 2016, le projet vise à reconditionner des vélos de seconde main afin de les mettre à disposition du public du Centre Croix Rouge. Grâce à un budget participatif de la Ville de Namur en 2021, l’aspect “atelier participatif” du projet est alors pérennisé grâce à la création du Vélo Social Club, dont les principaux objectifs sont l’apprentissage de la circulation à vélo en ville, l’apprentissage de l’entretien du vélo et des petites réparations et la possibilité de se procurer un vélo de seconde main.

La liste est loin d’être exhaustive lorsqu’on parle des ateliers vélo participatifs (co)organisés ou soutenus par les bénévoles du GRACQ. On pourrait encore citer l’atelier de la Casserole, à Namur, le Bike repair Social Club, à Mons, l’atelier de l’école de Seilles à Andenne, les ateliers organisé par Mes10Cycles à Herstal, l’atelier Autour du Cycle à Gedinne, ou encore les nombreux Repair Cafés qui bénéficient d’un atelier vélo (Seneffe, Herstal, Liège, Seraing, ...).
En avril 2023, le GRACQ lance un atelier test à Liège, dans le but d’essaimer plus encore le concept des ateliers d’auto-réparation. Une quinzaine de cyclistes bénéficient de conseils pour réparer leur vélo afin de leur donner l’envie et les moyens de se lancer à leur tour dans l’aventure. Cet atelier succède à une série de rencontres organisées par le GRACQ autour des enjeux et défis rencontrés par les ateliers participatifs, concernant les aspects juridiques et administratifs, la question de l’atelier en itinérance ou fixe, ou encore le recyclage et récupération du matériel.

Multiplier les ateliers participatifs de réparation de vélo a du sens. D’une part parce que cela répond à une demande croissante, mais aussi parce que les ateliers et

1 https://www.geo.fr/environnement/velo-vers-une-obligation-de-fournir-des-pieces-de-rechange-pendant-5-ans-au-moins-204055

vélocistes professionnels ne sont pas présents partout, parce qu'ils sont déjà saturés par la demande, et parce qu'ils ne font pas ou peu de marge bénéficiaire sur la réparation de nos petites pannes mécaniques.

La seconde main, même pour les vélo en libre-service ?

Les vélos en libre-service n'échappent pas à la tentation de la modernité, du changement et de la technologie. Lorsque JC Decaux perd l'appel d'offre de la ville de Paris pour poursuivre sa gestion des Velib' en 2017, il est contraint de démonter 1200 stations, soit 40 000 bornes d'attaches des rues de la ville. Selon JC Decaux "*100 % du matériel a été réutilisé ou valorisé à travers des filières spécialisées*". Impossible pourtant de connaître le coût écologique exact d'une telle opération (les travaux nécessaires pour enlever les anciennes bornes et placer les nouvelles, le transport, le recyclage des éléments qui n'ont pas pu être réutilisés...). Le nouveau gestionnaire des Vélib' parisiens, Smoovengo a notamment remporté le marché grâce à une proposition plus "moderne" (comprenez : "plus technologique"), un aspect qui ne simplifie pas les problématiques de recyclage et de réparation.

À son tour, Bruxelles pourrait aussi déposséder JC Decaux du marché des Villo ! au profit d'un acteur concurrent. Allons-nous assister au même démantèlement des infrastructure existantes (et vers où?) pour une installation différente mais similaire qui sera elle aussi démontée dans quelques années ? Dans une volonté affichée par les pouvoirs publics de promouvoir la circularité des biens, ne serait-il pas possible d'imaginer un système de vélo en libre-service totalement extrait du marché et du neuf, pour valoriser les vélos défectueux et les remettre en état de marche ?

Certaines petites communes ont déjà franchi le pas. C'est notamment le cas de Saverdun, en Ariège. Dans cette commune de 5 000 habitants, ce sont 70 vélos qui sont proposés en libre-service à la population, soit un vélo pour 60 habitants. Mise en place en 2017, l'initiative mise sur une autonomie locale pour la gestion de sa flotte. Il s'agit de vélos abandonnés ou offerts par les habitants et remis en état par les services communaux. Avant de les mettre sur

l'espace public, Saverdun les a repeint aux couleurs de la ville, une façon pour les citoyens de les identifier au premier coup d'œil, et aussi de limiter le risque de vol. Fini donc les vélos neufs et uniformisés comme ceux proposés par Smoovengo ou JC Decaux. Bienvenue à une toute nouvelle flotte de vélos reconditionnés.

Si la question du vol ne semble pas présente à Saverdun (où il est simplement demandé aux utilisateurs de déposer les vélos dans des endroits stratégiques (mairie, école, bibliothèque...)), elle pourrait être facilement résolue dans d'autres villes par un système de parking vélo à bras articulé. En badgeant sa carte, l'utilisateur libère le vélo, ce qui démarre le décompte de son temps d'utilisation. À l'arrivée, l'utilisateur fixe le vélo à un autre point d'attache et clôture sa course dont le montant peut maintenant être débité de sa carte. Un tel système permettrait d'une part de limiter la production (en Asie) de nouveaux vélos et d'encourager un modèle plus social, au moyen par exemple d'accords conclus avec des acteurs de terrain existants pour effectuer les réparations.

Si l'exemple de Saverdun peut sembler ambitieux pour des plus grandes villes, comme Bruxelles, le modèle pourrait cependant être repris par certaines villes wallonnes plus modestes ayant moins de moyens et de potentiel pour attirer des gros prestataires de vélos en libre-service.

Un tel choix permettrait aux habitants et aux visiteurs de bénéficier d'un vélo à moindre coût, rendant la ville plus agréable, plus accessible et donc plus attractive, mais cela permettrait aussi impulser une économie autour du recyclage et du reconditionnement qui peut être très dynamique.

Vers un autre modèle de société

La passion de la mécanique n'est pas inhérente à la pratique du vélo. De nombreux cyclistes roulent au quotidien sans besoin de savoir comment régler un dérailleur ou changer des patins de freins. En cas de panne, une visite chez leur vélociste, et c'est réglé. Les ateliers d'auto-réparation constituent-ils pour autant un secteur de niche ? Non, car ils portent en eux une vision du monde à la fois solidaire et participative. Le succès de ces ateliers permet d'envisager un futur où la réparation et le réemploi seront enfin valorisés, tout comme l'échange de connaissances et la rencontre entre citoyens.

Pour que cela puisse réussir, il faudra être vigilant aux failles actuelles de notre système qui est tenté de reproduire pour le vélo les mêmes erreurs qu'il a commises (et continue de commettre) pour la voiture. Course à la technologie, culte de l'image via la publicité, obsolescence programmée... Électrique ou non, le vélo de demain doit être facilement réparable, sous peine de saboter le marché de la seconde main et d'alimenter un modèle d'économie linéaire (produire, acheter, jeter) qui, nous le savons, n'a aucun avenir.

A. HAGENMULER & G. DE MEYERE

Code de la route : ma place dans le trafic

À vélo, on est souvent baladé de gauche à droite, au gré d'aménagements conçus d'abord pour la voiture et adaptés par la suite pour le vélo. On doit monter sur un trottoir, puis en redescendre pour rouler entre deux rails de trams… Parfois, on arrive sur une belle piste séparée… qui disparaît subitement au carrefour suivant. Pas toujours facile de s'y retrouver, ni de distinguer le facultatif de l'obligatoire. Ce petit tableau vous permettra d'y voir plus clair.

USAGER / AMÉNAGEMENTS	CYCLE	SPEED PEDELEC
Piste Cyclable Marquée (PCM)	Obligatoire	Facultatif si V ≤ 50 Km/h Obligatoire si V > 50 Km/h
Piste cyclable (D7)	Obligatoire	Facultatif si V ≤ 50 Km/h Obligatoire si V > 50 Km/h
30 Piste Cyclo-piétonne (D9) (Rég.Wall.)	Obligatoire	Facultatif si V ≤ 50 Km/h Obligatoire si V > 50 Km/h
30 Piste cyclo-piétonne (D10) (Rég. Wall.)	Obligatoire	Interdit
Chemin réservé (F99a, b & c)	30 Facultatif	30 Autorisé si symbole cyclo P
Bande Cyclable Suggérée (BCS)	Facultatif	Facultatif
Sens Unique Limité (SUL)	Autorisé si symbole Cycle sur panneau additionnel	Autorisé si symbole Cyclo P sur panneau additionnel
Cédez-le-passage cycliste au feu (B22-B23)	Autorisé	Autorisé
Zone Avancée pour Cycliste (ZAC) ou sas cycliste	Autorisé	Autorisé
Zone cyclable	30 Autorisé	30 Autorisé
Bande bus & site spécial franchissable	Autorisé si symbole Cycle	Autorisé si symbole Cyclo P
Zone résidentielle ou de rencontre	20 Autorisé	20 Autorisé
Zone piétonne	Autorisé si symbole Cycle à l'allure du pas	Interdit
Rue scolaire	Autorisé à l'allure du pas	Autorisé à l'allure du pas
Chaussée à voie centrale (CVC)	Autorisé	Autorisé
Accès interdit à tout conducteur	Interdit sauf si symbole cycle sur panneau additionnel	Interdit sauf si symbole cyclo P sur panneau additionnel
Excepté circulation ou desserte locale	Autorisé	Interdit sauf riverain et visiteur
Trottoir	Interdit en agglomération Autorisé hors agglomération	Interdit

Définitions

Sont considérés comme cycles :

- Les Vélos à Assistance Electrique (VAE) équipé d'un moteur d'une puissance maximale de 0,25 kW et dont l'assistance est interrompue à 25 Km/h.
- Les engins de déplacement motorisé (EDM) : trottinettes électriques, monoroues, skateboards électriques ayant une vitesse maximale de 25 Km/h.
- Les vélos, tricycles et quadricycles, vélos couché, vélomobiles.

Les speed pedelecs ont, par construction, une assistance qui est interrompue à 45 Km/h et ont une plaque d'immatriculation commençant par SP.

N. SELSLAGH

www.gracq.org/le-code-de-la-route

Matériel

cartovelopedestre : guides et cartes vélo

-10%
SUR VOTRE PREMIER ACHAT ! CODE : CARTO27"

À vélo, nous savons tous que itinéraire a autant d'importance que l'arrivée car le voyage commence dès le premier coup de pédale. Pour trouver son trajet idéal ou plus simplement de l'inspiration, de nombreux guides et cartes existent. Cartovelo, s'est donné pour objectif de réunir toutes les cartes et tous les guides consacrés au vélo et à la randonnée en Europe. Son catalogue regroupe plus de 800 références cyclables et pédestres : Routard, Michelin, IGN, mais aussi des éditions plus confidentielles.

Vous planifiez une escapade en France, en Allemagne, aux Pays-Bas, voire même en Suède ou en République Tchèque ? Vous pourrez commander votre guide ou votre carte de la région sur le site de CartoVelo qui permet de trier sa recherche par langue, éditeur, choix de l'Eurovelo ou genre de livre.

Bonne nouvelle : en tant que membre cotisant du GRACQ, vous bénéficiez d'une réduction de 10% sur votre premier achat de cartes et guides. Il vous suffit d'introduire le code "CARTO27" dans l'onglet "bon de réduction".

www.cartovelo.fr

Itinéraires vélo : plutôt app' ?

Les applications sont nombreuses pour ne pas perdre la boussole à vélo, mais comment faire son choix ? La question n'est pas simple, et tout le monde aura ses préférences mais, pour aider les néophytes, Pro Velo a sorti un tableau comparatif de neuf applications d'itinéraires vélo.

https://www.provelo.org/app/uploads/2023/01/tableau-comparatif-complet-mars2023_FR.pdf

© CANVA

Vélo électrique : comment préserver ses batteries ?

Pour allonger la durée de vie de sa batterie, éviter un rachat onéreux et limiter l'impact environnemental d'un recyclage anticipé, les associations spécialisées dans la mécanique vélo fournissent quelques conseils à garder en mémoire :

1. Garder autant que possible sa batterie et son vélo à l'abri des intempéries
2. Ne pas laisser sa batterie se décharger complètement. Lorsqu'on n'utilise pas son vélo électrique pendant une période longue, il est important de ne pas laisser la batterie complètement à plat, et donc de la charger quelques fois.
3. Éviter de charger sa batterie au maximum. Les batteries lithium ont un fonctionnement optimal entre 20 % et 80 % de charge, au-delà elles surconsommeront. Ne laissez donc pas charger la batterie toute la nuit. Ce conseil vaut aussi pour votre téléphone ;)
4. Entretenir tous les aspects mécanique. Des roulements bien entretenus, des pneus bien gonflés et des freins bien axés vous faciliteront les déplacement, et cela évitera de trop solliciter la batterie.

Pêle-Mêle

Oto bike : primum non nocere

Né en 1989, le Bruxellois Raphaël Panier déborde d'énergie et de passions. L'une d'elles l'a amené à faire des études de médecine, à la pratiquer et l'enseigner pendant plusieurs années. L'autre l'a poussé à quitter cette voie pour devenir concepteur d'un vélo inspirant et d'un genre nouveau. Mais n'allez pas croire que ces deux passions n'ont aucun lien entre elles.

"*Mes valeurs n'ont pas changé*", précise-t-il lorsque nous le rencontrons dans son appartement dans les Marolles. "*La santé publique, la science, la transparence et ce principe médical tiré du serment d'Hippocrate : "primum non nocere" (d'abord, ne pas nuire)*". Son bébé s'appelle "Oto", et c'est un vélo pliant que vous pouvez construire vous-même. Si, si !

La genèse du projet a lieu alors que Raphaël exerce déjà la médecine. Durant son temps libre, ce "geek du vélo" comme il se définit lui-même se forme comme cadreur vélo et participe à de nombreux ateliers participatifs à Bruxelles. Il se passionne pour l'impression 3D et, aidé par son colocataire de l'époque, apprend à manipuler les programmes nécessaires à la création de ce qui deviendra le vélo Oto. Un jour, il se lance. "*Je me suis donné un an pour mener ce projet, en conservant malgré tout quelques heures de travail. En janvier 2023, j'ai obtenu un subside Be Circular, ce qui m'a permis d'arrêter mes gardes et de me consacrer à 100 % à mon projet*".

De ses consultations dans une maison médicale des Marolles, le médecin tire un constat sans équivoque : la population ne fait pas assez de sport. C'est vrai en général, mais en particulier pour les femmes, à Bruxelles et dans les milieux moins favorisés, pour des raisons sociologiques et sociétales bien identifiées. La pratique du vélo au quotidien permettrait de résoudre ce problème ainsi que d'autres (accidentologie, qualité de l'air). Pour Raphaël, l'objectif d'Oto sera donc d'enclencher un report modal structurel de la voiture vers le vélo, en parvenant à séduire les non-cyclistes.

Un vélo en Open Source

La grande originalité du projet, c'est que Raphaël conçoit tout sur des logiciels libres, et a mis son vélo en open source, sous la licence "creative commons". "*Ça ne veut pas dire qu'on peut en faire n'importe quoi* précise-t-il toutefois. *On ne peut pas utiliser mes plans à des fins commerciales par exemple, mais oui, chacun peut, à titre individuel, construire son vélo chez soi. Et le projet peut être partagé, enseigné. Les notions de transparence et de partage des savoirs sont très importantes pour moi. C'est un prolongement logique de mon travail d'enseignant à l'Université*".

Pas question non plus de faire de la publicité "classique" autour du projet. "*Faire une publicité sur Facebook, ça ne coûte pas cher et ça cible assez bien le consommateur, mais cela va à l'encontre du principe "primum non nocere", rappelle Raphaël. La publicité nuit à la santé et pousse à la surconsommation. Les gens achètent des choses qui ne correspondent pas à leurs besoins, ce qui est néfaste pour la santé. Je choisis donc d'autres approches marketing que la publicité*".

C'est quoi, le vélo idéal ?

Il y a évidemment énormément de contraintes techniques à respecter quand on crée un vélo, et chaque individu a des besoins spécifiques. Raphaël assume ses

choix : son vélo sera pliant et en carbone, donc très léger (7 kg !) pour pouvoir être rangé chez soi même s'il y a des escaliers à monter (et ainsi éviter le vol), doté de grandes roues (24') et de pneus larges pour un confort de route, et équipé d'une courroie en carbone, d'un frein à rétropédalage et de pneus anti-crevaisons, pour le minimum d'entretien possible.

Rendre Oto accessible financièrement est un autre défi, car les matériaux utilisés sont haut de gamme. "*Le modèle de base est en vente pour 890 €. À ce prix, je n'ai pas de marge suffisante pour que la production soit rentable* observe Raphaël. *Si quelqu'un veut utiliser mes plans pour construire son vélo, cela lui coûtera à peu près la même chose*". Ce sont en fait les formules de leasing qui permettront à Raphaël d'avoir une marge commerciale viable, et aux intéressés de posséder un Oto gratuitement, ou presque. "Si vous travaillez cinq jours par semaine à 3 km de chez vous, l'indemnité kilométrique remboursera intégralement le leasing". Dans un second temps, les vélos d'occasion pourront séduire les personnes qui n'ont pas accès au leasing.

Open source, production locale (grâce à l'impression 3D), durable, abordable (tant que faire se peut), Oto coche toutes les cases du vélo conçu en pleine conscience des défis de notre époque. Le projet devrait réellement démarrer en automne 2023. Oto devra d'abord se soumettre aux tests de résistance pour obtenir une certification européenne, ensuite, il sera possible de construire son vélo soi-même au cours d'ateliers participatifs donnés à Bruxelles, ou de l'acheter déjà fait. Une production d'une centaine de vélos est prévue d'ici à juin 2024.

G. DE MEYERE

https://www.otobike.org

Salon Valériane

Le GRACQ Namur sera une fois encore présent au Salon Valériane en septembre dont le thème est "Nourrir notre futur, choisir l'autonomie". Un partenariat qui permet de conjuguer l'art de mieux se nourrir et celui de mieux se déplacer. Au programme : des exposants réunis dans le village des producteurs, mais aussi conférences, ateliers et animations (adultes et enfants) qui vont parfois bien au-delà des questions d'alimentation.

Vous souhaitez y participer ? Sachez que les visiteurs cyclistes y bénéficient d'une réduction de 50 % à l'entrée. Le Salon aura lieu les 1, 2, 3 septembre à Namur Expo.

www.valeriane.be

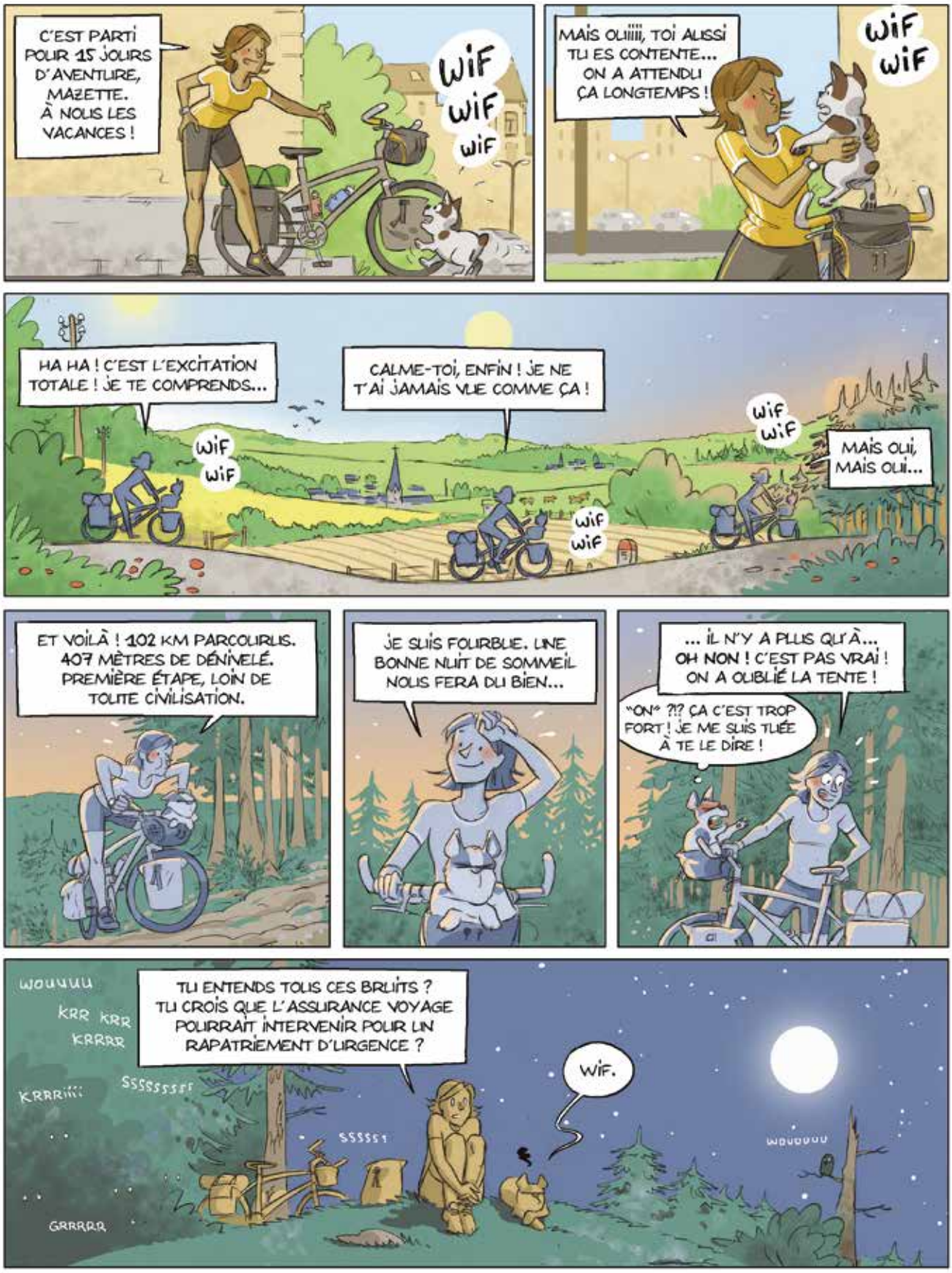
EN BREF

Depuis mai, l'ensemble des salariés du privé a accès à une indemnité pour ses déplacements domicile/travail à vélo. Toutefois le montant maximal de ce défraiement varie encore d'un secteur à l'autre, de même que les conditions pratiques pour l'obtenir. C'est une avancée importante pour le GRACQ qui demande néanmoins une réglementation uniforme et égalitaire (article complet sur notre site).

Sergii Gordieiev, ingénieur de son état, a créé un vélo à roues carrées qui roule malgré tout. La petite fantaisie de technologie repose en fait sur une astuce, car les roues carrées ne tournent pas : elles sont équipées de sortes de chenilles qui permet au vélo d'avancer. Le résultat est bruyant et peu efficace, mais la vidéo disponible sur Youtube (insane square cycling) ravira les amateurs d'absurde.

D'après les chiffres de l'institut Vias, plus de 12 % des accidents corporels ayant eu lieu en Belgique en 2022 s'accompagnaient d'un délit de fuite. Les premières victimes sont les cyclistes (21 %) et les piétons (14 %). Heureusement, dans 85 % des cas, les auteurs sont identifiés. Rappelons que les membres cotisants du GRACQ sont automatiquement couverts par l'assurance en protection juridique dans ce genre de situation.

L'aventure, c'est l'aventure !



AGENDA

GRANDE CHAÎNE CYCLISTE - 17/09

Le dimanche 17 septembre, lors de la traditionnelle journée sans voiture, le GRACQ et le Fietsersbond tenteront de battre le record du monde de la plus grande chaîne de vélos du monde. Symboliquement, celle-ci traversera les trois Régions du pays et reliera Bruxelles à Tubize. Animations prévues.
Bloquez déjà la date, plus d'infos arriveront prochainement.

CAMPAGNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE - 15/09 > 30/09

Coup de cœur, ou coup de foudre ? Les bénévoles du GRACQ seront sur le terrain pour sensibiliser au code de la route. Public ciblé ? Piétons, trottinettistes, automobilistes, cyclistes... Bref, tout ceux qui se partagent l'espace public ! Moyen d'action ? Un quiz marrant et instructif avec des prix à la clé. Infos à suivre.

BRUXELLES – 20/09

Réunion du groupe aménagements

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

ℹ amenagements-bxl@gracq.org

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

BRUXELLES & WALLONIE

Formations À vélo dans le trafic

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

JUILLET

Bruxelles – samedi 15/07 – Parc du Cinquantenaire

ℹ formation@gracq.org

AOÛT

Bruxelles – samedi 12/08 – Parc du Cinquantenaire

ℹ formation@gracq.org

SEPTEMBRE

Tournai – dimanche 03/09 – Quai des Poissonsceaux

ℹ velotrafic@gracq.org

Bruxelles – samedi 16/09 – Parc du Cinquantenaire

ℹ formation@gracq.org

Tubize – samedi 16/09 – École St-Joseph, Rue des Poissonniers

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

Groupes locaux

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

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

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

GRACQ
LES CYCLISTES QUOTIDIENS ASBL

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ
FAITES UN DON !

> **En ligne, sur www.gracq.org/don**

> **Ou par virement bancaire sur le compte BE65 5230 4042 2096 avec en communication : "Don" + "nom, prénom"**
> *Fiscalement déductible à partir de 40 €*

S'INVESTIR 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 !

Éditeur responsable : Delphine Morel de Westgaver – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles – Bureau de dépôt : Bruxelles X