

GRACQ *mag*

Législation
**L'homicide routier
dans le code pénal ?**
p. 6

Cyclostrades
**Deux nouveaux
ouvrages d'art**
pp. 8-9

Portrait
**David Beckers,
PMR et cycliste**
pp. 14-15



**50 ANS
DU GRACQ
DEMANDEZ LE
PROGRAMME !**

p. 19

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens

rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles
Inscrite au registre des personnes morales
de Bruxelles

Numéro d'entreprise : 0449 673 390
Numéro de compte : BE65 5230 4042 2096
info@gracq.org
www.gracq.org

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique dont l'objectif principal est la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions.

PRÉSIDENTE

Delphine Morel de Westgaver

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

Imprimé sur papier recyclé

MISE EN PAGES

LimonAD : www.limonad.be

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

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

NOS SOUTIENS



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

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

ESPACE MEMBRE

gracq.org/extranet

Identifiant : **membre** / Mot de passe : **cyclophile**

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

ÉDITO

Le GRACQ a 50 ans



Voilà cinquante ans que notre association demande une meilleure prise en compte du vélo dans les aménagements cyclables. Un demi-siècle qu'elle informe et sensibilise la population aux bienfaits du vélo, au respect de tous les usagers et usagères, au respect du code de la route et aux avantages que le vélo apporte à l'ensemble de la société. Cinq décennies qu'elle forme les citoyennes et citoyens adultes à déjouer les pièges d'un trafic souvent peu favorable et à réparer leur vélo, bref, à être plus autonomes dans leurs déplacements.

De nombreuses personnes se sont impliquées tout au long de la vie associative du GRACQ. Ils et elles ont pris une part concrète dans la vie démocratique de leur commune, pesant du poids de leurs arguments sur la mobilité de leur territoire et fédérant les citoyennes et citoyens autour d'une idée simple mais géniale : le vélo est un moyen de déplacement économique, efficace, accessible à toutes et tous... et il mérite donc davantage de considération et de moyens.

Né dans les Marolles à Bruxelles, à une époque où beaucoup imaginaient que le vélo disparaîtrait et s'effacerait au profit de la voiture, perçue alors comme le symbole d'un avenir flamboyant, le GRACQ est apparu comme un espoir. Le temps a montré que le vélo était mieux adapté aux déplacements modernes, qu'il répondait aux enjeux sociétaux les plus élémentaires (qualité de l'air, espace public, sécurité routière...) et, plus encore, qu'il était porteur de sens.

Le GRACQ soufflera cette année sa 50^{ème} bougie et profitera de ce grand moment pour écrire une nouvelle page de son histoire, en se vêtant d'un nouveau nom, plus évident et plus moderne. Un nom qui sera dévoilé lors de la fête d'anniversaire qui se tiendra le dimanche 25 mai 2025 et à laquelle vous êtes toutes et tous convié-e-s ! (plus d'infos en p.19)

L. LEWALLE

Les articles de ce magazine s'adressent à toutes et à tous, sans distinction de genre. S'il a été décidé de ne pas utiliser systématiquement l'écriture inclusive, c'est uniquement pour des raisons de lisibilité et de fluidité de lecture.

Votre carte de membre est accessible !

La carte de membre du GRACQ vous donne accès à une série d'avantages dont de nombreuses réductions auprès de partenaires de mobilité. Elle vous sera désormais transmise par courriel lors du renouvellement de votre cotisation. Libre à vous de l'enregistrer sur votre téléphone ou de l'imprimer. Vous pouvez bien sûr toujours nous contacter pour obtenir votre carte de membre par la poste.

Liste des avantages membres :
www.gracq.org/reductions

Bientôt 20 000 ?

À quasi 50 ans, le GRACQ compte presque 20 000 membres. Pour être tout à fait honnête, il nous manque encore quelques centaines de cyclistes convaincus par l'idée qu'ensemble, on est plus fort, et que notre société a besoin de davantage de vélos pour tourner plus rond.

Merci pour vos retours sur le Mag

Vous avez été nombreuses et nombreux à répondre à notre questionnaire sur le Mag. Votre avis nous permettra de vous proposer une nouvelle version du magazine encore plus proche de vos attentes... à paraître en juin 2025. Merci beaucoup !

Vous voyez où on veut en venir ? Si vous avez des ami·e·s, de la famille, des parents d'école, des voisines et voisins qui roulent à vélo ou qui aimeraient le faire, n'hésitez pas à leur faire savoir qu'être membre sympathisant ne coûte rien mais nous aide beaucoup, et qu'être membre cotisant nous aide encore plus ! Cela se fait en quelques clics via www.gracq.org/je-soutiens-le-gracq



Le GRACQ recherche...

Deux administrateur-trice-s. L'organe d'administration du GRACQ (OA) est composé d'une équipe de bénévoles motivée. Si vous disposez de compétences en ressources humaines ou en membership, n'hésitez pas à les mettre au service du vélo et à rejoindre l'OA !



<https://www.gracq.org/actualites-du-gracq/loa-cherche-deux-profils>

Un·e chargé·e de mission "vélo et espace public" en Wallonie dont le rôle est de soutenir les groupes locaux en matière d'aménagements cyclables et de politique vélo : réponse aux questions, aide à l'élaboration d'avis, développement d'outils, formation...

CDD mi-temps
 19/04/25 - 31/12/25
 Envoyer candidature avant le 23/02/25 à laurence.lewalle@gracq.org



www.gracq.org/actualites-du-gracq/le-gracq-engage-une-chargee-de-mission-velo-et-espace-public-en-wallonie



2024 : une année riche en réalisations

L'année 2024 a été marquée par plusieurs avancées notables grâce à votre soutien. Les premières cyclostrades voient le jour en Wallonie, l'indemnité vélo est montée à 0,35 €/km, les emplacements vélos sont désormais signalés dans les trains, de nouveaux ateliers citoyens de mécanique vélo voient le jour et nous entamons un projet visant à mesurer les distances latérales de

dépassement vis-à-vis des cyclistes (lire p. 11) ! Attendez, il y en a même un peu plus : nous avons également obtenu des avancées pour les cyclistes dans le nouveau code de la voie publique et la première déclaration vélo européenne a vu le jour. Ces initiatives démontrent l'impact concret de votre engagement. Merci pour votre implication !



1975 - 2025 : 50 ans d'histoire...

En 1975, Joséphine Baker, icône des années folles, décède à Paris et Joe Dassin relance sa carrière en chantant "l'Été indien". La télévision française se dote de trois nouvelles chaînes TV : TF1, Antenne 2 et FR3. En Espagne, la mort de Franco met fin à près de 40 ans de dictature et ouvre le pays à la monarchie de Juan Carlos. Le Liban sombre quant à lui dans une guerre civile qui va durer 15 ans. Tchang Kai-Chek meurt et Bill Gates crée Microsoft. Après plusieurs essais ratés, la station soviétique Venera 9 parvient à survivre une petite heure dans l'atmosphère extrême de Vénus et à renvoyer vers la Terre l'image d'une autre planète.

Chez nous, 1975 est marquée par l'ouverture d'un nouveau parc d'attraction : Wallibi et sa mascotte kangourou vont marquer l'histoire du loisir pour des milliers d'enfants. La loi sur la fusion des communes est signée. L'actrice Cécile de France voit le jour à Namur.

Notre pays compte alors près de 10 millions d'habitants¹, dont 1 million à Bruxelles. Avec la fin du mandat de Jos de Saeger, Ministre des Travaux Publics entre 1965 et 1973, la Belgique sort de plusieurs années dorées pour la construction des autoroutes et autoroutes urbaines. Pour beaucoup, la mobilité n'a d'avenir qu'avec quatre roues et un moteur. Le partage de



l'espace public belge se fait au profit des 2,6 millions de voitures qui circulent sur nos routes².

C'est dans ce contexte que le GRACQ voit le jour. Le Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens veut porter la voix des cyclistes, grands oubliés de la mobilité, et montrer qu'une autre voie, plus saine et plus sûre pour tous, est possible.

Cinquante ans plus tard, la Belgique compte près de deux millions d'habitants en plus. Le nombre de voitures a plus que doublé : 6 millions de voitures particulières occupent aujourd'hui l'espace public. Les inconvénients du tout à la voiture sont désormais connus depuis longtemps, mais les mentalités tardent à évoluer, et les décisions politiques volontaristes restent

peu nombreuses. Le GRACQ, qui n'a pas cessé de défendre la présence du vélo dans notre société, ne s'est jamais découragé et a largement participé au retour de la pratique du vélo observée depuis plusieurs années.

Le GRACQ peut être fier des réalisations accomplies ces 50 dernières années et de l'incroyable énergie de ses bénévoles. Il reste une association indispensable à l'évolution d'une mobilité plus durable et plus respectueuse du vivant et de l'environnement. Bon anniversaire !

G. DE MEYERE

1 doc.statbel.fgov.be/publications/S200.02/S200.02F_Stat_demog_1977_04.pdf
2 doc.statbel.fgov.be/publications/S740.A5/S740.A5F_Parc_vehicules_1975.pdf



GRACQ - SPF : une collaboration fructueuse

Depuis plusieurs années le GRACQ alimente le Service public fédéral (SPF) Mobilité & Transport en avis et recommandations sur la politique vélo fédérale. Il diffuse les avancées fédérales en la matière, telles que l'élargissement de l'indemnité vélo à tous les travailleurs salariés ou le nouveau registre national des vélos. Depuis mai 2024, cette collaboration est inscrite dans une convention qui structure et de renforce le travail avec le SPF.

Si des réunions ponctuelles avec des agents du SPF Mobilité & Transport permettaient depuis longtemps déjà des échanges informels concernant la politique vélo, la mise sur pied d'une Commission interfédérale vélo (CIV) en 2021 a permis de prendre en compte et de discuter les suggestions des associations vélos concernant la politique cyclable fédérale. En pratique, la CIV rassemble tous les trois mois les managers vélo des trois Régions et du fédéral, les associations cyclistes belges (GRACQ, Fietsersbond et Pro Velo) et le Fietsberaad Vlaanderen.

Des groupes de travail thématiques sont régulièrement constitués au sein de la CIV. Ceux-ci mettent au point des recommandations ciblées qui sont transmises ensuite à la Conférence interministérielle mobilité (CIM). Différents thèmes ont

fait l'objet de recommandations officielles aux quatre ministres belges de la mobilité, comme l'élaboration de statistiques nationales sur le vélo, la standardisation des composants vélos ou le développement de la cyclo-logistique.

Vers un nouveau plan vélo BeCyclist 2.0 ?

En 2021, un premier plan vélo fédéral BeCyclist voyait le jour. Ce plan contenait une liste de 52 mesures concrètes, mettant à contribution tous les départements fédéraux. Parmi les avancées engrangées, on soulignera une couverture élargie de l'indemnité vélo domicile - travail pour les salariés, de même que la création d'un registre vélo national. En bonus, le plan BeCyclist a aussi accouché d'une convention avec Infrabel et la SNCB visant à "faciliter l'aménagement de cycloroutes le long des rails" ainsi que le stationnement et le transport des vélos.

faciliter l'aménagement de cycloroutes le long des rails" ainsi que le stationnement et le transport des vélos.



Un prochain gouvernement se profile à l'horizon et la demande n°1 du GRACQ et du Fietsersbond est de poursuivre le travail entamé avec un plan BeCyclist 2.0 encore plus ambitieux. Les deux associations travaillent actuellement à une note destinée au SPF Mobilité & Transports afin de rappeler les mesures phares qui devraient se retrouver dans ce nouveau plan (indemnité universelle et identique pour tous, parking vélo sécurisé dans toutes les gares, extension de MyBike, etc.).

Une collaboration renforcée avec le SPF Mobilité via une convention

En mai 2024, une convention signée entre le GRACQ/Fietsersbond et le SPF Mobilité officialise le travail fourni par les deux associations et leur permet de dégager du temps et des ressources supplémentaires pour renforcer leur contribution à plusieurs instances fédérales, comme la Commission Interfédérale vélo, le Comité consultatif voyageurs ferroviaires, la Commission fédérale pour la sécurité routière ou encore le Conseil de programmation des études de VIAS.

Dans le cadre du groupe de travail "marquages cyclistes" piloté par le SPF Mobilité et Transport, le GRACQ poursuit l'objectif d'harmoniser les marquages sur tout le territoire national, en tenant compte des dispositions du nouveau "code de la voie publique". Les prochaines réunions devraient se concentrer sur les marquages de traversées cyclo-piétonnes.

La convention avec le SPF Mobilité et Transport sera évaluée en juin 2025. La demande du GRACQ est que celle-ci devienne pluriannuelle, pour soutenir durablement la politique vélo fédérale au cours des cinq prochaines années.

L. GOFFINET

Pour l'introduction de l'homicide routier dans le code pénal

Chaque année, des vies sont brisées par des conducteurs sous l'emprise de l'alcool ou de drogues. Malgré ces tragédies, la législation actuelle utilise toujours le terme "accident", qui évoque un événement fortuit ("la faute à pas de chance") et empêche la condamnation plus lourde de comportements criminels qui existent sur la route.

Des familles de victimes de la route appellent à introduire dans notre code pénal la notion d'"homicide routier" pour qualifier les accidents mortels causés par des conducteurs irresponsables (excès de vitesse, conduite sous influence, distraction grave). Elles ne souhaitent plus que l'on parle d'"accidents" pour masquer des comportements volontaires inexcusables. Une pétition a été lancée à la Chambre et attend vos signatures.

Damien Vandermeersch, juriste qui a piloté la réforme du code pénal adoptée en février 2024, comprend la demande de changement, comme il le déclarait récemment à *La Libre* :

"Dans le nouveau Code pénal, l'homicide routier se retrouve sous l'appellation "accident de circulation mortel", comme une infraction aggravée de l'homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution. Un tel homicide, dans le cadre d'un accident de circulation, est puni d'une peine de niveau 3 (au lieu d'une peine de niveau 2). La peine de niveau 3 est une peine d'emprisonnement de plus de trois ans à cinq ans, peine qui peut être diminuée si le juge admet des circonstances atténuantes.

Si la proposition nous avait été faite au moment où nous avons préparé les textes du nouveau Code pénal, nous aurions adopté la terminologie d'homicide routier qui met davantage l'accent sur l'action de tuer une personne, même s'il n'y a pas intention de donner la mort, alors que le terme "accident" évoque davantage un événement malheureux. Le recours à la dénomination "homicide routier" se justifie

à mes yeux d'autant plus qu'aux termes du nouvel article 107, la mort est causée par une faute lourde de l'auteur (par exemple, homicide routier commis sous l'influence de l'alcool) et qu'il y a lieu de mettre davantage l'accent sur sa responsabilité. Ceci étant dit, rien n'empêche le Parlement en tant que législateur de voter une loi modifiant l'intitulé de l'article 107 du nouveau Code pénal..."

La balle est donc clairement dans le camp des politiques, que ce soit le parlement ou le gouvernement, pour modifier le code pénal récemment révisé. Un amendement a d'ailleurs été déposé en ce sens début janvier.



© ALISON ABRAMMS

L. GOFFINET

Hommage aux victimes de la route, à Ixelles, sur les lieux de l'accident de Romane.

Une pétition à signer

Une pétition citoyenne pour introduire l'homicide routier dans le code pénal a été lancée par Nathalie Motte et Rinaldo Pontello, qui ont perdu leur fille il y a un an. Romane, 24 ans, a été heurtée et tuée par un conducteur ivre.

Ils en parlent en ces termes : *"Notre société doit cesser d'être laxiste avec ceux qui font le choix d'utiliser leur véhicule comme une arme dans les rues. Quand il ou elle – sous emprise – tue, il ne s'agit pas d'un délit mais d'un homicide qui doit être puni plus sérieusement."*



Bien sûr, cette adaptation du code pénal ne pourra pas à elle seule faire drastiquement diminuer l'insécurité routière. Il faudra bien d'autres mesures, comme la concrétisation du permis à points, des contrôles plus fréquents et des infrastructures routières qui calment le trafic. Néanmoins, le GRACQ s'associe aux familles de victimes de la route pour demander, comme en France, l'introduction de l'homicide routier dans le code pénal et des peines plus lourdes pour celui-ci.

<https://dekamer.mijnopinie.belgium.be/initiatives/i-1068?locale=fr>



2025 sur de bonnes voies (ferrées)

Sous la pression conjuguée des associations cyclistes (GRACQ, Fietsersbond, ECF) et de l'Union européenne, les choses devraient s'améliorer cette année pour les voyageurs souhaitant combiner train et vélo sur de longues distances. Un nouveau règlement européen prévoit en effet que tout train commandé ou rénové en Europe devra, dès juin 2025, comporter quatre places vélo. La Belgique a même été plus loin en inscrivant dans sa loi sur les transports ferroviaires l'obligation d'offrir huit places vélo dans tout nouveau train.

Eurostar mettra en place courant 2025 un outil de réservation en ligne pour :

- les 6 places vélo existantes sur la liaison Bruxelles - Londres
- les 2 places vélo installées lors des rénovations de rames continentales (ex-Thalys) opérant vers Paris et Cologne

Ce qui reste à améliorer

Si Eurostar, la Deutsche Bahn et la SNCB semblent de très bonne composition, on ne peut pas en dire autant de la SNCF dont les TGV partant de Bruxelles continueront à ne pas prendre les vélos en 2025.

Par ailleurs, si l'on salue les deux places vélo par train bientôt disponibles dans les ex-Thalys et le nouvel Eurocity vers Paris, cela semble malgré tout insuffisant. À long terme toutefois, on se réjouit qu'Eurostar prévoie jusqu'à six places vélo par rame de 200 m dans la cinquantaine de trains à commander d'ici 2030. Cette capacité devrait être disponible sur l'ensemble des liaisons. Ce n'est certes pas pour tout de suite, mais cela va dans le bon sens et le GRACQ s'en réjouit.

L. GOFFINET



© FLORIAN PEPELLIN

Les contacts noués par le GRACQ avec la SNCB et Eurostar ont débouché sur des améliorations promises dès 2025.

Pour les nouvelles liaisons Eurocity :

- Eurocity Direct vers Amsterdam Zuid (NS) : 12 places vélo (début 2025)
- Eurocity vers Rotterdam (SNCB) : 8 places vélo (été 2025)
- Eurocity vers Paris (SNCB) : 2 places vélo (courant 2025)

Quel est le comportement des usagers européens ?

La Fondation Vinci a interrogé 12 413 usagers de la route dans 11 pays, sur leurs comportements au volant, au guidon et à pied. L'enquête relève les infractions admises par les sondés européens. Il ne s'agit donc pas d'un observatoire des infractions réelles. Les comportements auto-rapportés sont néanmoins un indicateur précieux du civisme des uns et des autres sur la route.

Parmi les enseignements de l'étude, retenir notamment que :

- Tous les usagers commettent des infractions
- Tout le monde a peur du comportement de certains conducteurs
- Certaines infractions sont communes à tous les types d'usagers (brûler un feu orange ou rouge, usage du GSM)

- Le sentiment de sécurité des cyclistes en Belgique (77 %) est très largement en-dessous des Pays-Bas (93 %), mais largement supérieur à la France (59 %)
- Il semble bien que l'on soit un conducteur plus respectueux des autres quand on pratique aussi leurs modes de transport

L. GOFFINET



Article complet
sur notre site

Source : *Le partage de la route, les Européens et la conduite responsable*, Vinci – Ipsos, 2024

Deux ouvrages d'art aux portes de Bruxelles

Vous aimez les chiffres records et les prouesses techniques ? Deux passerelles cyclo-piétonnes hors du commun ont récemment été installées, améliorant les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie. Un pont cyclable autoporté ainsi que la plus longue passerelle cyclo-piétonne de Belgique viennent étendre le réseau des cyclostrades autour de la capitale.

L'objectif du réseau de cyclostrades dans et autour de la région bruxelloise est de développer des tracés cyclables efficaces et sécurisés et de renforcer ainsi les alternatives à la voiture individuelle. Cela implique la création de plusieurs ouvrages d'art aux portes de Bruxelles afin de surmonter les barrières que représentent les grands axes autoroutiers. Citons par exemple le pont au-dessus du ring à Zaventem (F3 Bruxelles-Louvain) ou encore le pont sous la E19 à Vilvoorde (F214 Vilvoorde - Brucargo). La plus longue passerelle cyclo-piétonne du pays et la passerelle au-dessus des Quatre Bras (F29 Bruxelles-Tervuren) se sont récemment ajoutées à la liste.

710 mètres de plaisir et de sécurité

Longue de 710 mètres, la plus longue passerelle cyclo-piétonne de Belgique enjambe le boulevard Léopold III, à la frontière entre la région bruxelloise et la Flandre, permettant ainsi de relier Sint-Stevens-Woluwe (Zaventem) et Diegem (Machelen), sur le tracé de la cyclostrade *ring-fietspad* (FR0).

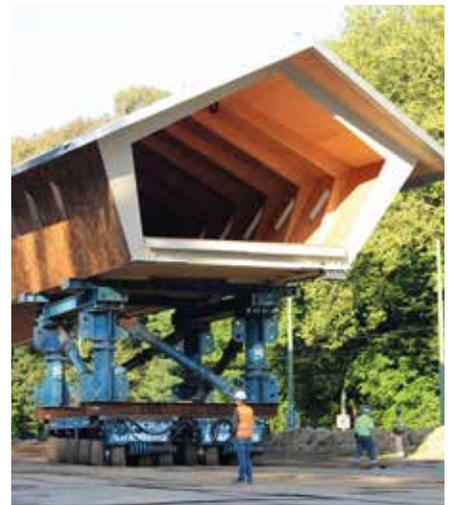
Le ruban ocre offre une nouvelle traversée du boulevard particulièrement bienvenue pour les cyclistes et pour les piétons : entièrement sécurisée, elle permet d'éviter un détour d'un kilomètre. Notons que la passerelle ne se connecte actuellement de part et d'autre qu'à des chemins essentiellement agricoles qui ne répondent pas nécessairement aux critères d'une véritable cyclostrade. Les cyclistes disposent désormais d'une jonction avec la cyclostrade F201, en cours de réalisation le long du boulevard Léopold III, ou encore la F203 toute proche.

Au départ de la passerelle, des escaliers d'accès aux quais assurent la bonne connexion avec la ligne de tram 62 qui circule le long du boulevard et qui devrait être prolongée dans le futur jusqu'à l'aéroport de Zaventem.

Un pont cyclable enjambe le ring

Depuis décembre dernier, piétons et cyclistes peuvent traverser les Quatre-Bras de Tervuren pour quitter Bruxelles ou la rejoindre depuis sa périphérie sur le tracé de la cyclostrade F29.

Cette passerelle d'une portée de 67 mètres et construite presque entièrement en bois est une prouesse architecturale, mais aussi un défi technologique, au vu des contraintes très fortes imposées par sa situation dans un nœud de communication autoroutier. Il fallait en effet enjamber d'un seul tenant neuf bandes de circulation (le tunnel du ring n'étant pas conçu pour supporter des charges importantes), et cela en un temps minimal de fermeture des voies.



La solution innovante choisie par le bureau d'études chargé de ce projet a été de réaliser une structure autoportante dont le toit assure la rigidité. Le coût des travaux (5,4 millions €) est la conséquence des contraintes complexes inhérentes à la configuration actuelle du ring, datant des années 60-70 et favorisant uniquement la voiture. La construction d'une telle passerelle, si elle avait été intégrée au projet initial lors de l'aménagement de ce carrefour, n'aurait représenté qu'une petite fraction de ce budget.

F. CUIGNET ET N. SELFSLAGH





Les cyclistes, interdits de piétonnier à Bruxelles ?

Les cyclistes seront bannis du piétonnier du boulevard Anspach. La menace planait depuis un certain temps, la nouvelle majorité de la Ville de Bruxelles entend bien la mettre à exécution. Une décision que déplore bien évidemment le GRACQ qui pointe l'insécurité de l'itinéraire alternatif parallèle.



Dans son accord de majorité 2024-2030, le nouveau Collège bruxellois annonce la couleur : *"Vu le succès de la zone piétonne et la forte affluence, il y a lieu de restreindre l'accès du piétonnier du boulevard Anspach aux seuls piétons (sauf durant le créneau horaire entre 4h00 et 11h00, notamment pour permettre les livraisons). Par ailleurs, il est essentiel de prévoir des itinéraires alternatifs pour les cyclistes, parallèles au boulevard Anspach, afin de garantir une circulation fluide et sécurisée pour l'ensemble des usagers."* L'interdiction deviendrait effective, toujours selon ce même texte, dès la fin des travaux aux abords de Brucity.

Faut-il vraiment s'étonner de la situation actuelle au sein du piétonnier ? Elle n'est au final que la suite logique de la non prise en compte des cyclistes dès le début du projet de piétonnisation des boulevards du centre. Si le GRACQ s'est associé très tôt aux diverses manifestations en faveur de boulevards apaisés, notre association a

aussi pointé la suppression d'un itinéraire cyclable structurant, sans que rien ne soit vraiment prévu pour les cyclistes : ni à l'intérieur du piétonnier afin de limiter les conflits avec les piétons, ni en parallèle où il était envisagé, à l'époque, de renvoyer les cyclistes au milieu d'un trafic motorisé dense (le fameux "mini-ring").

L'alternative ? Trop peu sécurisante !

En dépit de son statut de "rue cyclable" et des améliorations apportées sous la précédente législature, l'axe alternatif Laeken - Vierge Noire - Van Artevelde reste encore trop peu sécurisant pour les cyclistes, en particulier les enfants, les cyclistes moins expérimentés ou moins confiants. L'axe accueille en effet un trafic important à certaines heures, tout comme de nombreux bus et poids lourds. L'interdiction de dépasser les cyclistes y est bien peu respectée, et ne suffit pas à elle seule à en faire un itinéraire accueillant.

Le bannissement des cyclistes du piétonnier pose en outre de nombreuses questions. Les logements, les commerces et les services ne seront plus directement accessibles à vélo, à commencer par le grand parking vélo de la Bourse et les ateliers/commerces vélos situés dans le périmètre. Les livraisons à vélo ne pourront plus être effectuées que durant le créneau horaire dédié aux livraisons motorisées, réduisant par là un avantage majeur de la cyclo-logistique. Les cyclistes qui se contentent de traverser le boulevard devront-ils aussi mettre pied à terre ? Et pourquoi restreindre la circulation des cyclistes aux seules heures de livraisons, précisément aux moments où manœuvrent de nombreux camions et camionnettes ?

Plus de sensibilisation, davantage de contrôles

Tout n'est pas rose au sein du piétonnier : les situations conflictuelles entre usagers existent bel et bien. Mais le GRACQ regrette que le comportement dangereux de certains conduise aujourd'hui à pénaliser l'ensemble des personnes qui se déplacent à vélo dans la zone. Le GRACQ plaide pour des actions de sensibilisation régulières. Il s'agit de rappeler aux cyclistes d'adapter leur vitesse et de faire preuve de prudence (le piéton reste prioritaire), et d'informer les piétons que les cyclistes sont admis – à allure réduite – dans la zone. La Ville a déjà organisé de telles actions par le passé, auxquelles le GRACQ s'est volontiers associé.

Il est également indispensable d'assurer une présence policière régulière et de verbaliser les comportements problématiques. La Ville de Bruxelles dispose à cet égard d'une brigade cycliste très compétente et efficace.

F. CUIGNET



**Article complet
sur notre site**

Après "la poignée hollandaise", le "réflexe Remco" ?

Suite à l'accident très médiatisé du coureur cycliste Remco Evenepoel impliquant une conductrice de B-Post en décembre dernier, la firme a lancé une campagne de sécurité routière intitulée "le réflexe Remco". L'objectif est de lutter contre l'emportierage en promouvant une pratique bien connue de nos voisins néerlandais : le *Dutch reach* ou la poignée hollandaise.

Le phénomène est loin d'être anodin : chaque année, en Belgique, plusieurs centaines de cyclistes — anonymes ceux-là — sont victimes de l'emportierage. Le fait qu'une personnalité connue, un cycliste professionnel qui plus est, en soit victime à son tour, a le mérite de remettre sur le devant de la scène une revendication de longue date du GRACQ.

Aux Pays-Bas, lors du test du permis de conduire, les apprentis conducteurs sont évalués sur leur aptitude à sortir du véhicule en toute sécurité : parmi l'enchaînement de gestes (dont le contrôle des rétroviseurs), une pratique couramment enseignée est l'ouverture de la portière non pas avec la main la plus proche de la portière, mais avec la main opposée. Cela contraint le conducteur à effectuer une plus grande rotation du buste et lui permet ainsi de mieux distinguer d'éventuels usagers en approche. L'usage de la main droite pré-

vient en outre certaines distractions (comme par exemple saisir son sac sur le siège passager tout en ouvrant la portière) et, dans une certaine mesure, une ouverture trop brusque de la portière.

Cette bonne pratique, implantée de longue date chez nos voisins néerlandais, s'est popularisée auprès de la communauté cycliste internationale sous la dénomination "*Dutch reach*" ou "poignée hollandaise".

La poignée hollandaise, une mesure parmi d'autres

L'adoption de la poignée hollandaise pourrait sans aucun doute avoir un impact sur la sécurité des cyclistes en Belgique, en attirant l'attention des automobilistes sur leur présence et en générant une meilleure prise de conscience des risques liés à l'ouverture d'une portière. Le GRACQ plaide



pour que ce geste soit intégré aux formations à la conduite.

L'idée semble faire son chemin : en janvier 2024, le parlement bruxellois adoptait à l'unanimité une résolution visant à demander d'intégrer ce geste à la formation des conducteurs ainsi qu'à l'examen à la conduite.

Les conducteurs peuvent se rappeler ce geste de sécurité en attachant simplement un ruban orange (la couleur des Pays-Bas) à la poignée intérieure de la voiture, comme le préconisait déjà le GRACQ La Hulpe dans sa campagne de sensibilisation en 2019¹. Ou désormais, en appliquant un autocollant à l'effigie de Remco Evenepoel, distribué gratuitement par B-Post².



La poignée hollandaise doit bien évidemment venir en complément d'autres mesures



La poignée hollandaise doit bien évidemment venir en complément d'autres mesures destinées à lutter contre le risque d'emportierage. Au niveau de l'infrastructure, une zone tampon doit systématiquement être prévue entre le stationnement et la piste cyclable ou la bande cyclable suggérée ; au niveau de la formation, il est important de rappeler au cycliste de rouler à un mètre des véhicules en stationnement, pour sa propre sécurité

F. CUIGNET



Collé à la vitre, l'autocollant à l'effigie de Remco rappelle à l'automobiliste d'ouvrir sa portière avec vigilance.

1 <https://www.youtube.com/watch?v=GQc1VID8zec>
2 <https://lerelflexeremco.be/fr>



Pas trop près, s'il vous plaît !

Vous vous êtes certainement déjà fait dépasser de trop près à vélo, mais vous êtes-vous déjà demandé "de combien" ? C'est à la suite d'un énième dépassement dangereux que Guillaume a eu envie d'objectiver le phénomène et de se lancer dans la construction d'un boîtier à placer sur son vélo qui, actionné à l'aide d'un bouton poussoir sur le guidon au moment du dépassement par le véhicule motorisé, mesure la distance de ce dépassement.



Le boîtier mesure la distance latérale des véhicules qui dépassent.

Ce type de boîtier existe et est utilisé dans plusieurs lieux en Allemagne, grâce notamment au travail des groupes locaux de l'ADFC (équivalent allemand du GRACQ). Outre son côté intéressant pour l'objectivation de faits et de comportements encore peu documentés dans le domaine de la sécurité routière, l'intérêt du projet réside aussi dans sa philosophie de libre accès à l'information. En effet, les consignes et la liste des pièces nécessaires pour la fabrication du boîtier sont disponibles sur le site du projet¹.

Mais Guillaume ne s'imagine pas développer seul ces boîtiers et a la bonne idée de lancer un appel au GRACQ à l'été 2023. Cet appel est répercuté à l'ensemble de la communauté via les newsletters et un petit groupe se forme rapidement. L'électronique, l'informatique ou la programmation sont des domaines qui parlent heureusement à cette dizaine de bénévoles qui se lancent dans la conception des boîtiers.

Le soutien d'All For Zero et le début du montage

En mai 2024, le projet reçoit le soutien

d'All For Zero², un financement fédéral soutenant des initiatives locales pour une meilleure sécurité routière. Le matériel électronique ainsi que celui destiné à l'os-sature externe des boîtiers peuvent être acquis en vue de la fabrication des dix premiers appareils.

Grâce à la précieuse collaboration de l'Asbl Repair Together et de leur Repair Lab à Ixelles, qui met à disposition les imprimantes 3D et le matériel nécessaire pour la fabrication, les premiers boîtiers sont imprimés, assemblés et les pièces électroniques soudées.

Les informaticiens du groupe se sont ensuite penchés sur la programmation des modules GPS inclus dans les boîtiers. L'objectif à présent est de terminer la construction et la programmation des dix prototypes et de pouvoir ensuite rapidement commencer les tests des appareils sur la voirie.

Un projet sur le long terme

À terme, le groupe a l'intention de réaliser suffisamment de boîtiers pour permettre à



Assemblage et réglages électroniques des boîtiers.



un panel varié de cyclistes de les utiliser et d'ainsi participer à cartographier et repérer les lieux les plus critiques en matière de dépassement dangereux. Ces données récoltées pourraient alors constituer un certain levier pour les futures demandes du GRACQ et de ses groupes locaux concernant les aménagements cyclables.

Le groupe de bénévoles espère que ce projet original et ambitieux, mais de longue haleine, permettra d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur la problématique des dépassements dangereux.

R. STANER

Avec le soutien de All for zero et du SPF Mobilité et Transports



Vous voulez rejoindre le projet (et vous avez des compétences en informatique, en électronique, en soudure, en programmation ou d'autres) ?

Vous êtes les bienvenus !

Contactez Renaud Staner

renaud.staner@gracq.org.

Le groupe se réunit à Bruxelles.

1 www.openbikesensor.org/
2 all-for-zero.be/

Uccle : sciez ces arceaux que je ne saurais voir

C'est par voie de presse, et avec beaucoup de stupéfaction, que le GRACQ Uccle a pris connaissance de l'enlèvement de trois arceaux vélo sur les cinq fraîchement installés par la Région sur la chaussée de Waterloo, dans le quartier commerçant de Fort-Jaco. Face aux caméras invitées pour l'occasion, le bourgmestre d'Uccle justifie son geste : la Région a installé ces arceaux sans concertation avec la commune et n'a pas répondu à sa demande d'enlèvement.

Et c'est sans concertation avec les premiers concernés, les cyclistes, que ces arceaux ont été sciés par ordre du bourgmestre. *"Dans ce quartier à forte activité commerciale, il existe peu d'alternatives à la voiture*

pour les déplacements quotidiens", souligne le GRACQ Uccle, qui a par ailleurs régulièrement interpellé la Région ces dernières années au sujet de la sécurité des cyclistes sur la chaussée de Waterloo. L'installation d'arceaux vélo constituait donc un signe positif.

Leur destruction est d'autant moins compréhensible qu'il s'agissait d'une opération gagnant-gagnant : ces arceaux ont en effet été installés à proximité d'un passage piéton, sur un emplacement où le stationnement auto n'est pas autorisé, mais où les voitures se parquent pourtant en toute illégalité. Le code de la route interdit en effet d'arrêter ou de stationner son véhicule à moins de cinq mètres en deçà des pas-

sages piétons, et à moins de vingt mètres en deçà des feux de circulation placés aux carrefours (article 24). La mesure permettait donc à la fois de proposer du parking vélo tout en assurant la sécurité des piétons. Comble de l'ironie, la commune (peut-être avertie du côté illégal d'un stationnement automobile à ces emplacements) a dans un second temps fait placer des bacs à fleur pour remplacer les arceaux sciés. Début 2025, la commune perd son procès face à la Région. Le verdict est sans appel : le responsable de l'ordre public a lui-même commis une atteinte à l'ordre public et devra réinstaller le matériel détruit sous peine d'amende pouvant aller jusqu'à 500 000 €.

F. CUIGNET

Le GRACQ Namur a fêté ses 30 ans !



Maintenant présent dans toutes les grandes villes de Wallonie, le GRACQ continue d'essaimer dans les communes plus modestes où la pratique du vélo se développe également. Cela n'a pourtant pas toujours été le cas ! À Namur par exemple, la première rencontre entre citoyens adeptes du vélo et motivés pour faire bouger les choses date de novembre 1994, soit près de 20 ans après la naissance du mouvement.

Depuis, le groupe local n'a pas ménagé ses efforts pour demander que le vélo soit

mieux pris en compte dans les décisions politiques. En 30 ans, le GRACQ Namur est devenu un groupe solide et fiable sur lequel la commune sait qu'elle peut compter. Il a fêté ce bel anniversaire en proposant une balade vélo ainsi qu'une soirée haute en couleur pour revenir sur les moments-clés de la vie cycliste namuroise. Parmi la septantaine de participants, trois des fondateurs de ce groupe local étaient d'ailleurs présents. Plus qu'un coup d'œil dans le rétro, cet événement se voulait un nouveau départ.





Une zone cyclable très claire à Rixensart



Initialement annoncée dans le bulletin d'infos communales en avril 2023, une nouvelle zone cyclable a finalement été inaugurée en novembre dernier dans le centre de Rixensart.

Le GRACQ Rixensart avait demandé qu'un panneau informatif soit installé à l'entrée de la zone cyclable pour expliquer aux automobilistes les règles à y respecter. La commune s'était dans un premier temps prononcée en défaveur de cette idée : un grand nombre de panneaux étant déjà présents en voirie, elle craignait que les usagers y prêtent moins attention.

Le groupe local propose alors d'apposer les messages concernant la zone cyclable sur une bâche à l'entrée de la zone. Pour illustrer cette idée, il a même fourni à la commune un prototype de visuel, reprenant

des messages clairs et positifs rappelant les trois règles applicables dans les voiries comprises dans la zone cyclable. Retravaillée par le service mobilité de la commune, cette proposition a finalement été concrétisée à l'entrée de la zone.

Le GRACQ Rixensart a déjà enregistré de nombreux retours positifs, démontrant ainsi que la zone cyclable bénéficie d'une meilleure lisibilité et compréhension grâce à ce visuel. Celui-ci devrait donc être une source d'inspiration pour de nouveaux aménagements dans toute commune sensible à la protection des cyclistes.

N. SELFSLAGH

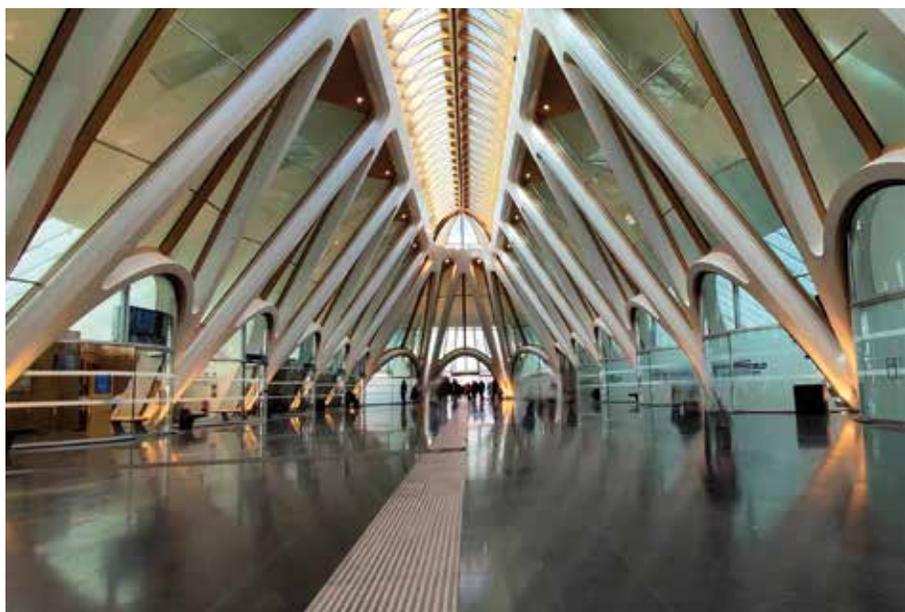
Mons : gare aux cyclistes ?

Après des années de travaux et des millions d'euros, la gare de Mons sera officiellement ouverte le 31 janvier. Ce qui ne devait être qu'une passerelle cyclopiétonne s'est au fil du temps transformé en un projet colossal... qui passe malheureusement complètement à côté de ses objectifs.

La gare de Mons relie l'ancienne et la nouvelle ville (ainsi que le centre commercial Les Grands-Prés). Alors que les distances peuvent aisément être parcourues à vélo, la traversée de la nouvelle gare ne peut se faire que pied à terre (contrairement à ce qui avait été initialement envisagé). Un non-sens pour le GRACQ Mons qui n'a jamais cessé de demander que les enjeux actuels de mobilité et d'intermodalité soient intégrés à cette transformation.

Ces aménagements sont indignes d'une gare moderne. À l'heure d'encourager la mobilité active, voilà un projet qui ne propose que deux petits ascenseurs pour les piétons, les PMR, les voyageurs à vélo.

"L'année dernière, nous avons communiqué publiquement sur les manquements qui devaient être visibles rappelle Michaël Hoste du GRACQ Mons. Depuis, nous avons participé à de nombreux Conseils



© LAURENT BARTHELEMY

Consultatifs du Vélo et à plusieurs réunions informelles avec le Service Mobilité. Des plans d'aménagement des abords de la gare ont été dessinés en collaboration avec le GRACQ, des promesses ont été faites, des budgets débloqués, des dates ont même été annoncées pour les travaux : printemps-été 2024. Et puis... rien. Rien n'a changé depuis l'année passée."

"Les deux parkings souterrains de la nouvelle gare comportent du stationnement vélo reconnaît toutefois Laurent Doquier, également membre du GRACQ Mons. Nous

avons milité il y a au moins 15 ans pour cela ! Et les rampes d'accès vélos sont correctement séparées des rampes voitures. La difficulté majeure concerne l'accès à ces rampes au départ du centre-ville."

Aujourd'hui, les cyclistes de Mons doivent se contenter d'une gare-passerelle monumentale mais inhospitalière aux deux-roues. Le GRACQ Mons continue malgré tout de plaider pour que des aménagements raisonnables soient ajoutés au projet existant afin de le rendre moins indigeste.

G. DE MEYERE

Lille, une ville apaisée

Ces dernières années, Lille et sa métropole ont été transformées par une politique de mobilité volontariste. L'omniprésence de l'automobile y a été remise en question pour redonner de la place aux modes actifs et améliorer le cadre de vie de ses habitants. Invité par *Rue de l'Avenir* et l'*Association Droit au Vélo (ADAV)*, le GRACQ a pu observer l'ensemble des mesures prises par la ville de Lille et la Métropole Européenne de Lille (MEL) comprenant également Roubaix et Tourcoing pour encourager le développement des mobilités actives et partagées tout en favorisant un meilleur partage de l'espace public entre usagers.



Boulevard Carnot, avant/après réaménagement

La remise en question de la place de la voiture ainsi que le développement d'un réseau cyclable sûr et confortable et d'un réseau de transports en commun dense offrant une grande amplitude horaire concourent à faire de Lille une ville apaisée favorisant les modes actifs où il fait bon flâner, se promener et visiter. Cette transition est également une question d'équité pour les publics qui se déplacent

à vélo par nécessité ou par choix. Elle a été rendue possible par des actions pour encourager à adopter d'autres modes de transport et par le recours nécessaire à la verbalisation.

Ce changement a demandé beaucoup de courage de la part des élus confrontés à de vives oppositions et protestations. Quelques mois après l'implémentation de

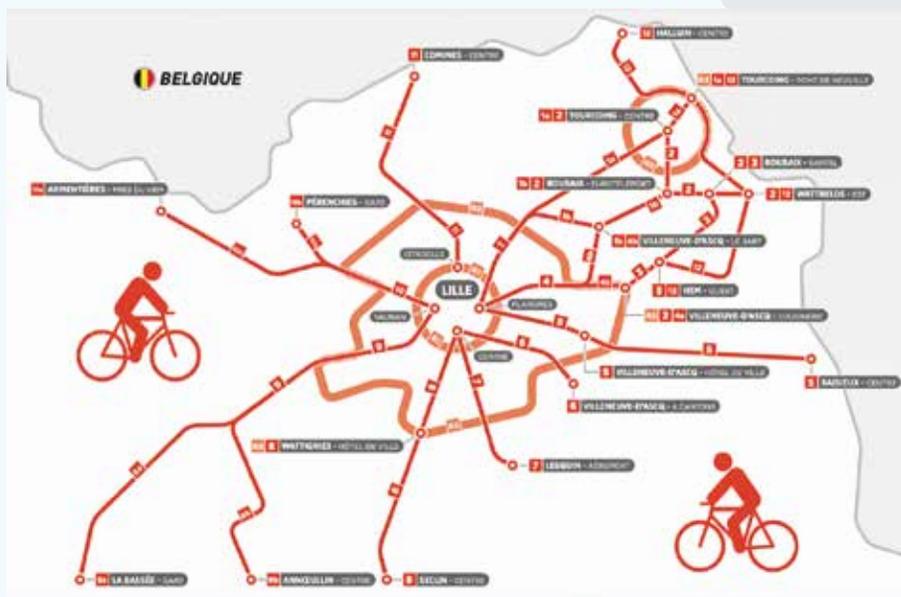
ces changements, le sentiment général était toutefois globalement positif, et aucune volonté de retour en arrière n'était constatée.

Suite à de nombreux conflits entre cyclistes et piétons – causés en grande partie par des livreurs à vélo – la Ville a cependant pris un arrêté imposant aux cyclistes, trottinettes et autres engins de déplacement de mettre pied à terre dans la zone piétonne. Cette mesure particulièrement contraignante impose des détours conséquents par des voiries moins sûres.

N. SELFSLAGH

Quelques jalons historiques :

- **2011** : Adoption du Plan de déplacements Urbains qui propose le principe 50/50 en cas de réaménagement de voirie : maximum 50 % de l'espace dévolu à la voiture, stationnement compris, et 50 % dédié aux modes actifs et à la végétalisation
- **2016** : Adoption du Plan de circulation pour empêcher le transit via le centre-ville
- **2019** : Mise en place d'une zone 30 qui englobe 88 % de la ville hors grands axes
- **2021** : Extension de la zone piétonne dans des rues commerçantes le samedi (11 h à 21 h)
- **2022** : Aménagement du réseau Vélo-Plus sur l'ensemble de la Métropole (12 liaisons intercommunales et 3 rocades) et élargissement du stationnement payant de 2 à 8 quartiers avec des mesures spécifiques pour favoriser l'auto-partage
- **2024** : Mise en place de la vidéo-verbalisation pour prévenir les stationnements dangereux sur les pistes cyclables, voies de bus, trottoirs...





RENCONTRE David Beckers, cycliste et PMR

Atteint d'une maladie neuro-musculaire depuis l'adolescence, David Beckers a longtemps abandonné le vélo, avant de l'enfourcher à nouveau, il y a une dizaine d'années. Résidant dans le centre-ville de Liège, cet homme de 53 ans soutient que la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et celle des cyclistes sont étroitement liées.

les passages piétons, les abaissements de bordures, les accès aux commerces... L'aspect historique de la ville avec ses fameux pavés crée aussi des contraintes pour la mobilité. Et c'est presque la même analyse pour le vélo : il y a trop peu d'aménagements cyclables, on mélange trop les flux. Or une infrastructure bien adaptée pour le vélo l'est également pour les PMR. Actuellement, on sent dans le discours qu'il y a une volonté de faire évoluer la situation mais ça n'est pas encore très concret dans les projets, ou timidement...

Comment t'es-tu remis en selle ?

DB : Avec la démocratisation du vélo électrique, j'ai pu acquérir un vélo "adapté" à mon handicap (moteur un peu plus puissant, démarreur). Au départ, l'idée était de refaire des balades de 30 km, notamment avec des amis, mais je me suis rapidement rendu compte que je pouvais faire plus. J'ai commencé par un petit voyage d'une semaine dans le Morbihan et, en 2018, j'ai réalisé mon premier gros voyage à vélo : je suis parti pendant 43 jours depuis chez moi pour rejoindre Compostelle, un vieux rêve. S'enchaînent ensuite plusieurs voyages au départ de chez moi (plus facile étant donné que l'accès au train avec mon vélo et mon handicap n'est pas évident) : les sources de la Meuse, l'Alsace, j'ai ensuite refait Compostelle avec mes enfants, les Pays-Bas, l'Allemagne, et bien sûr le tour des provinces de Liège et Luxembourg.

Des aménagements adaptés aux cyclistes sont forcément adaptés aux PMR, et inversement

Le constat est-il partagé par les autres acteurs de la mobilité PMR ?

DB : Le monde des personnes porteuses de handicap est assez disparate, il y a de multiples associations, des statuts différents, de nombreux problèmes... La mobilité n'est pas systématiquement la priorité. Il y a d'abord les enjeux financiers, de logement, d'intégration sociale...

La plupart du temps, quand l'aménagement d'infrastructures cyclables se fait au détriment de la voiture, les opposants



Quel est ton rapport avec le vélo ?

David Beckers : Le vélo, c'est ma jeunesse, ma petite liberté. Celle d'aller un peu plus loin que là où les pieds seuls pouvaient me porter. J'en faisais pas mal jusqu'à 12-13 ans. J'en avais reçu un comme cadeau de communion. J'ai le souvenir d'avoir beaucoup roulé avec mon père pendant les vacances, à affronter les cols mythiques du Tour de France. Puis, la maladie neuro-musculaire dont je suis atteint et qui touche particulièrement les muscles m'a éloigné du vélo à l'adolescence... Jusqu'à il y a environs 10 ans.

Liège est-elle une ville accueillante pour les PMR ou les cyclistes ?

DB : Très peu de gens avec un handicap circulent en ville. Ce n'est pas parce qu'il y en a forcément peu, c'est surtout parce qu'il est très difficile de s'y déplacer ! Liège est une ville totalement inadaptée à l'heure actuelle. Que ce soit le trottoir,

argument d'un besoin d'accessibilité pour les PMR.

DB : C'est vrai qu'il n'y a pas assez de places de stationnement PMR à Liège. Mais si on diminue la place de la voiture, ça permet justement d'avoir une ville plus accessible, notamment pour les voitures des PMR. Un réseau cyclable passe par libérer de la place occupée actuellement par l'automobile... et un réel réseau cyclable, c'est également un potentiel réseau PMR !

Un réel réseau cyclable c'est également un potentiel réseau PMR

Sachant que tous les PMR n'ont pas forcément accès ou la possibilité de conduire une voiture.

DB : C'est vrai. Tous les PMR n'ont pas accès à la conduite d'une voiture, ni l'envie. Il ne faut pas leur imposer. Nous pourrions créer un panel de micro-mobilité intéressant avec des nouveaux vélos électriques, voire des tricycles électriques, des véhicules légers... Je me réjouis des vélos multiformes, mais cela demande de la place et des infrastructures.

Comment considérez-vous la cohabitation piétons/PMR/vélos ?

DB : L'opposition et la crainte pourraient diminuer, notamment avec une séparation nette des flux sur les axes principaux

lorsque cela est possible et une mixité acceptée à d'autres endroits. Il faut continuer à sensibiliser à la courtoisie et à la prise en compte de l'usager le plus faible, notamment en respectant les distances de dépassement. Bien sûr, ça peut arriver d'être distrait et de faire des erreurs. Il faut simplement modifier notre manière de se déplacer pour que la route pardonne, et cela passe forcément par la sensibilisation et par des aménagements adaptés. Nous sommes dans une société où, souvent, c'est celui qui gueule le plus fort qui gagne. J'essaie pour ma part de m'éloigner de ces tensions. Si chacun fait un peu attention, dans 95 % des cas, ça se passe bien.

PROPOS RECUEILLIS PAR A. HAGENMULLER





Pêle-Mêle

100 côtes belges

Qui a dit « plat pays » ? La Belgique regorge en vérité de dénivelés impressionnants et les coureurs professionnels comme les amateurs y trouvent sans problème de quoi se dérouiller les gambettes.

"100 côtes belges" est un ouvrage à placer entre les mains de celles et ceux qui aiment le défi, l'aventure et surtout la découverte. Ouvrage touristique et de référence, ce livre vous invite à vous mesurer aux côtes my-

thiques des classiques belges comme le mont Kemmel ou les murs de Grammont et de Huy, mais aussi à découvrir des côtes plus insolites. Son intérêt réside par ailleurs dans sa volonté d'être accessible au plus grand nombre en proposant des itinéraires abordables (entre 40 et 100 km) et des dénivelés cumulés de 1700 mètres maximum.

Largement illustré de cartes, d'informations touristiques et de belles photos de nos paysages nationaux, ce livre de 300 pages comprenant 46 itinéraires variés ravira les amateurs de randonnées à vélo en recherche de challenge.

📍 **infos sur**
www.100cotes-belgique.com



La love story de Bryan



Flammes peintes sur une carrosserie jaune poussin, dés en peluche accrochés au rétro, plaque d'immatriculation personnalisée au nom de "M'Chouke" : la voiture de Bryan est ce qu'on appelle communément une voiture de "baraki". Bryan la dorlote et lui parle comme à une amoureuse, jusqu'au jour où, coincé une fois de plus dans un bouchon, il se sent prisonnier de cette relation toxique. Le vélo est-il une alternative possible ? Vous le découvrirez en regardant "La love story de Bryan", une vidéo garantie 100 % belgitude et second degré proposée par Wallonie Mobilité.



Les Petites Reines : le coup de cœur BD !

Mireille, Astrid et Hakima ne se connaissent pas avant qu'un malheureux concours de "boudins de l'année" organisé par un petit caïd de l'école ne les place, bien malgré elles, au sommet du podium de leur collège.

Loin de se laisser démonter par les commentaires sur les réseaux sociaux, les jeunes filles se lancent alors un défi hors norme : rejoindre Paris à vélo, en tirant une petite caravane de vente de boudins. Chacune est habitée par une motivation différente, mais toutes vont entreprendre ce périple avec la volonté de prendre le contrepied de la méchanceté et du harcèlement scolaire.

Adaptation du roman éponyme de Clémentine Beauvais, la BD de Magali Le Huche est un pari réussi. Moderne et dynamique, le dessin sert merveilleusement le naturel et la drôlerie du personnage de Mireille, la jeune narratrice de l'histoire. Le propos est d'actualité et le ton toujours juste et malin. Que le vélo soit le principal vecteur d'émancipation pour ces trois jeunes filles est évidemment un énorme coup de cœur qui justifie pleinement de placer ces "Petites reines" dans toutes les mains, dès 12-13 ans.

Les Petites Reines, Magali Le Huche, éditions Sarbacane, 160p., 2023.



**EXTRAIT
À LIRE PAGE
SUIVANTE !**





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

MARS

**WATERMAEL-BOITSFORT
28-29/03**

Festival En roue libre

Ne manquez pas la 7^{ème} édition du festival en Roue Libre, le festival du voyage à vélo porté par le GRACQ Watermael-Boitsfort, dont le succès ne cesse de se confirmer. Ce qui vous attend ? Des ateliers, des projections de films et surtout des rencontres inspirantes de femmes, et d'hommes qui sont tombés sous le charme du voyage à vélo, et qui partagent leurs bons plans, leurs souvenirs, leur enthousiasme. Une énergie bienvenue pour sortir de l'hiver et préparer ses prochaines vacances



Infos et programme :
www.enrouelibre.be



MAI

BRUXELLES - LOUVAIN-LA-NEUVE - NAMUR – 24 ET 25/05
50 ans du GRACQ

S'il n'y avait qu'un rendez-vous à noter dans son agenda 2025, c'est celui-là bien sûr ! Notre association fêtera ses 50 ans, son demi-siècle, sa quintuple décennie, et compte bien célébrer le vélo comme jamais ! Discours, balade vélo, musique, fiesta et... gâteau ! Bienvenue à tou-te-s les membres du GRACQ et leur famille !

Programme

Un programme auquel participer un peu, beaucoup, passionnément selon vos envies...

- **Samedi 24 mai en journée** : discours à Bruxelles avant le départ de notre caravane vélo pour relier Bruxelles à Louvain-la-Neuve (60 km), en passant par Tubize, Braine-le-Comte, Nivelles, Court-Saint-Etienne et Ottignies-LLN.

- **Soirée du 24 mai** : repas et fête à Louvain-la-Neuve, à la Salle Placet.

- **Dimanche 25 mai** : départ (toujours à vélo !) le matin en direction de Namur (30km), en passant par Walhain, Gembloux et La Bruyère. Vers midi, arrivée de la caravane pour un moment festif et familial où nous soufflerons les bougies de ce 50^{ème} anniversaire et célébrerons le nouveau nom de l'association.



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

Formations À vélo dans le trafic

15/02 – 14h à Bruxelles, Cinquantenaire
8/03 – 14h à Schaerbeek, Square Todov Angelov
15/03 – 14h à Jette, Place Cardinal Mercier
23/03 – 14h à Uccle, rue Victor Gambier
29/03 – 14h à Namur, place des Célestines
26/04 – 14h à Namur, place des Célestines
14/05 – 14h à Namur, place des Célestines

Infos et inscriptions : velotrafic@gracq.org

Non distribution ou
changement d'adresse
Secrétariat GRACQ
rue de Londres 15
1050 Bruxelles

Le GRACQ près de chez vous

Secrétariat général

Rue de Londres 15
1050 Bruxelles
T 02 502 61 30
info@gracq.org

Secrétariat wallon

Mundo-n
Rue Nanon 98
5000 Namur
T 081 39 07 14
wallonie@gracq.org

Secrétariat Liège

T 0477 03 59 62
alexandre.hagenmuller
@gracq.org
www.gracq.org

Groupes locaux

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



www.facebook.com/gracq
Instagram : GRACQ_
LeVeloCestMaintenant

VOTRE SOUTIEN FAIT LA DIFFÉRENCE

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

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

www.gracq.org/faire-un-don



S'INVESTIR DAVANTAGE ?

Le GRACQ, ce sont des centaines de bénévoles qui s'investissent pour rendre la pratique du vélo plus sûre et plus confortable dans plus de 120 communes, dont peut-être la vôtre ?

Rejoignez-les pour participer vous aussi à ce changement. Retrouvez toutes les communes où le GRACQ est présent sur www.gracq.org/groupes. Toutes les adresses de contact sont sous la forme : commune@gracq.org (exemple : marche-en-famenne@gracq.org).

N'hésitez plus !

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