

GRACQ *mag*

POLITIQUE VÉLO
**Le bulletin de nos
gouvernements**
pp.6-7

GOOD MOVE
**Première maille
apaisée**
p.9

NAMUR-WAVRE
**Pour une N4
cyclable**
p.10

urbi  **e**
Coopérative de cyclo-logistique - Cyclologistieke coöperatieve

PP.14-18

RENCONTRE

**Renaud Sarrazin :
l'avenir de
la cyclo-logistique**

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.

PRÉSIDENT

Geoffrey Usé

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

Imprimé sur papier recyclé

MISE EN PAGES

In-Octavo : pe@inoctavo.be

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Gaël De Meyere : mag@gracq.org

RELECTEURS

Philippe Degand
et Philippe Lederer

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

L'aventure vous attend !



Ami-e-s cyclistes,

Les feuilles tombent déjà des arbres mais pas vraiment pour les bonnes raisons. L'été a été chaud et sec, un peu trop sec... Le réchauffement climatique est bien présent et je pense que personne n'a pu échapper à ses premiers effets en Belgique. Il est grand temps qu'une prise de conscience collective s'impose et que des mesures structurelles soient mises en place par nos responsables politiques, à tous les niveaux ; n'en déplaise aux plus sceptiques.

Quel rapport avec le vélo me direz-vous ? Eh bien, si comme moi vous avez également opté pour des vacances à vélo pas trop loin de chez vous, vous aurez bien compris que le vélo est un outil central du changement des mentalités. Tout d'abord, il vous permet de vous déplacer librement, sans contraintes et avec un sentiment de joie inégalable, que ce soit pour des centaines de kilomètres hors des sentiers battus ou pour vos déplacements du quotidien. Le vélo permet d'apaiser les villes et d'améliorer la qualité de l'air. Et si par chance vous le combinez avec d'autres moyens de transports (transports en commun, marche à pied, voitures partagées), il vous offre une infinité de possibilités dans vos déplacements (n'en déplaise aux plus sceptiques à nouveau !).

Les dérèglements climatiques sont bien présents. Pour éviter qu'ils ne s'aggravent, changeons nos habitudes de déplacement. Exigeons des infrastructures de qualité (pistes cyclables, parkings vélos...), réclamons plus de places pour la mobilité active (journées sans voitures, diminution du stationnement voiture...), demandons des investissements publics dans les alternatives aux véhicules privés (augmenter la fréquence des transports en commun, matériel roulant adapté à la multimodalité...), adoptons une fiscalité en faveur de la transition énergétique (fin de la voiture salaire, péage urbain...).

Vous aussi à votre échelle, vous pouvez changer les choses et avoir un impact. Continuez à interpeller les responsables politiques de tous bords ; persévérez à sensibiliser les personnes proches ou moins proches aux alternatives de mobilité et surtout continuez à faire du vélo et à prendre votre dose de plaisir au quotidien.

Belle rentrée à toutes et tous.

GEOFFREY USÉ, PRÉSIDENT DU GRACQ

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



Mon trajet, notre sécurité : une campagne de sérénité routière

Être seul dans mon véhicule ou sur mon vélo ne veut pas dire que je circule seul. Mon trajet a également des incidences sur la sécurité des usagers que je croise et que je dépasse... Si le principe est évident, il faut malgré tout le rappeler régulièrement pour améliorer la sécurité, mais aussi la sérénité sur nos routes.

C'est avec cet objectif que les groupes locaux du GRACQ seront sur le terrain du 12 au 25 septembre. Ils rappelleront trois dispositions du code de la route : la dis-

tance latérale minimale à respecter lorsqu'on dépasse un cycliste, les règles qui sont d'application dans une rue cyclable, et l'usage adéquat de la sonnette dans les espaces cyclo-piétons.

Les bénévoles du GRACQ iront à la rencontre des usagers et distribueront des flyers explicatifs, des bonbons et même des sonnettes aux cyclistes qui n'en seraient pas équipés.

Semaine de la Mobilité : faisons la fête aux alternatives

Comme chaque année en septembre, la mobilité est à la fête. L'usage de la voiture privée est remis en question et d'autres possibilités sont mises en avant : transports publics, voiture partagée, micromobilité (trottinettes et autres engins assimilés), marche... et bien sûr vélo.

De nombreux groupes du GRACQ seront présents sur le terrain pour vous informer sur l'état de la mobilité vélo de votre commune. N'hésitez pas à les rencontrer !

Comme chaque année, la Semaine de la Mobilité comptera un dimanche sans voitures, un événement qui pourrait se voir organisé plus souvent à l'avenir. Rappelons que le principe d'organiser une journée sans voitures est né en 1956, lorsque certains pays prenaient des mesures inédites pour économiser du carburant, suite à la crise du Canal de Suez. La hausse du prix de l'énergie aujourd'hui pourrait-elle encourager nos dirigeants à reproduire l'événement plusieurs fois dans l'année ? À Bruxelles en tout cas, le dossier revient souvent sur la table. Selon une récente étude, les habitants de la capitale seraient d'ailleurs 58 % à être favorables à une journée sans voitures par semaine.



Festival du voyage à vélo "À bicyclette" 15 et 16 octobre

Après Bruxelles et son désormais célèbre festival "En Roue Libre", Liège se dote également d'un festival du voyage à vélo. Attention les miettes, les voyageuses et voyageurs à vélo vous en mettront plein les yeux en vous partageant les images de leurs périple.

Organisé par le GRACQ Liège, le GRACQ Pays de Herve, le GRACQ Verviers, le Musée des Transports en commun de Wallonie, le festival vise à promouvoir le voyage à vélo sous toutes ses formes.

Le programme est varié : projections de films, mais aussi conférences, concert, balades, ateliers, rencontres, animations... "À bicyclette" vous fera voyager et vous donnera envie de voyager. Mieux que ça, il réunira au même endroit toutes les infos et conseils pour vous aider à franchir le pas. Le tout dans une ambiance sympathique et festive. Embarquez avec nous dans cette première édition pleine de surprises !

Infos : Festival "À bicyclette",
15 et 16 octobre
Musée des Transports en Commun
de Wallonie
Rue Richard Heintz 9 – 4020 Liège
<https://abicyclette.be>

Le Beau Vélo de RAVeL sans voiture ?

Grand événement médiatique de la RTBF, le Beau Vélo de RAVeL est une émission qui fait la part belle au vélo. Les participants parcourent des trajets bucoliques et chaque étape se termine par une fête accompagnée de musique. Un événement cycliste ? Oui, mais...



Si Philippe De Troy (coordinateur du GRACQ Seneffe) est un fidèle du Beau Vélo, il regrette cependant que cet événement reste, dans les faits, un grand rassemblement de voitures. *“Il faut plusieurs hectares pour parquer toutes les voitures [liées à l'événement], qui roulent un nombre significatif de kilomètres”*, regrette-t-il. Lors de l'édition de 2017, Philippe parcourt d'ailleurs lui-même 2000

kilomètres en voiture, soit le tiers de son kilométrage personnel annuel. Ce calcul effectué, il décide de ne plus participer à l'aventure, à moins de trouver une alternative.

Il cherche alors quelles étapes lui sont accessibles à une distance raisonnable, en combinant train et vélo. Deux gares de départ sont accessibles à ± 10 km de chez lui, et il repère neuf étapes situées à moins de deux kilomètres d'une gare. L'expérience lui permet de mieux comprendre les difficultés des personnes qui doivent embarquer leur vélo dans le train. Parmi elles, la capacité insuffisante face à une demande croissante. Le train Ostende-Eupen proposant dix places de vélo dans la voiture adaptée se trouve ainsi chargé du double, sans compter les cyclistes montés

dans d'autres voitures. Viennent ensuite les problèmes d'accessibilité aux quais.

Tout n'est pas noir pourtant dans le tableau que dresse Philippe de ce défi “train-vélo”. *“Par rapport à mes déplacements en train des années précédentes, j'ai particulièrement apprécié l'amabilité des accompagnateurs, y compris ceux qui ont fini leur boulot et voyagent pour rentrer chez eux, et qui viennent spontanément aider au chargement ou au déchargement”*. Un signe que les mentalités évoluent, et que le voyage train-vélo n'est plus perçu comme une bizarrerie, mais bien une réponse réaliste aux défis de mobilité d'aujourd'hui.

Le Beau Vélo de RAVeL reste malgré tout un bel outil de promotion du vélo et des paysages wallons, donnant ainsi l'envie aux Belges de se lancer dans le slow-travel durable, une tendance dans l'ère du temps.

G. DE MEYERE

Molenbeek-AI Hoceima à vélo : trajet d'une jeunesse inspirante

Cet été, douze jeunes Molenbeekois, cinq filles et sept garçons, entre 16 et 22 ans encadrés par trois accompagnateurs ont relié à vélo Molenbeek à AI Hoceima, au Maroc. 1 300 kilomètres à la sueur des gambettes, une aventure humaine et sportive inspirante... et des souvenirs forts pour toute une vie.

Les jeunes du foyer Molenbeekois découvrent le vélo comme moyen d'évasion durant le confinement de 2020, lorsque les éducateurs choisissent d'organiser des activités en extérieur, faute de pouvoir rencontrer les jeunes en intérieur. Ils organisent des petites balades à vélo autour de Bruxelles, puis effectuent un voyage de 350 km vers Amsterdam. C'est lors de ce voyage que germe l'idée un peu folle d'un voyage au Maroc. Le voyage est alors préparé, segmenté en étape, des tentes sont prévues pour dormir dehors, mais des



Photo publiée avec l'aimable autorisation du Foyer de Jeunes de Molenbeek

contacts sont également pris auprès de mairies, de maisons de jeunes pour les nuitées. Ce projet de jeunes Molenbeekois est loin d'être la seule initiative inspirante et participe à montrer une image positive de cette commune de Bruxelles marquée par une stigmatisation très forte depuis les attentats de Paris. L'image d'une jeunesse dynamique, ouverte à l'autre et créatrice de projets audacieux.

Gageons que l'image du vélo sera également valorisée dans cette commune du croissant pauvre de Bruxelles. Auprès des habitants, mais surtout des décideurs politiques pour qui la place du vélo semble encore malheureusement n'être encore qu'une variable d'ajustement au moment d'envisager la mobilité quotidienne de ses habitants.

G. DE MEYERE

Sources : rtf.be et bx1.be



JVàVLO : 10 ans de formation !



Il y a dix ans naissait JVàVLO (prononcez "j'y vais à vélo"), une animation créée par la cellule de développement communautaire d'Ottignies (maintenant appelée cellule de cohésion sociale). Son objectif était d'organiser des mises en selle et des formations sur le code de la route. Coordinateur du projet depuis ses débuts, Jean Patte nous rappelle que le vélo fait beaucoup pour l'émancipation des publics plus fragiles.

Comment le GRACQ s'est-il inscrit dans ce projet ?

Jean Patte : C'est la cellule de développement communautaire qui a demandé la collaboration de divers acteurs : le GRACQ, Pro Velo, la Cordiante (asbl qui encadre des personnes porteuses d'un handicap), l'association Lire et Écrire ainsi que la police.

Quel était le public de ces formations ?

Le public était presque exclusivement celui de Lire et Écrire, c'est à dire en majorité d'origine étrangère, qui suivait des cours de français, d'informatique... Il était aussi très féminin. Grâce à JVàVLO, beaucoup de femmes ont découvert les joies du vélo et la liberté qui en découle, car la pratique du vélo dans leur pays d'origine était découragée pour les filles, voire parfois carrément interdite. Nous avons également accueilli des participants porteurs d'un handicap mental ou moteur léger. Ce qui a permis des échanges intéressants autour du vélo... la collaboration allait donc dans les deux sens.

En quoi cela consistait-il ?

Grâce à la commune, nous avions accès à différents endroits sécurisés et nous avions des vélos adaptés aux débutants (petits vélos avec ou sans pédales). Un brevet attestait de la bonne participation à la formation, et un autre brevet était proposé en fin de formation : l'élève devait rouler seul dans la commune, avec des examinateurs placés à des endroits précis. De son côté, la police donnait deux après-midis de formation sur le code de la route.

Ces personnes continuaient-elles de rouler à vélo après la formation ?

Les vélos étaient prêtés par Pro Velo le temps de la formation, et peu de participants disposaient de leur propre vélo. Il fallait donc leur permettre d'en acheter un. La commune a alors signé une convention avec la Cordiante pour que les participants puissent acheter un vélo d'occasion remis en état pour un montant symbolique (de 15 à 50 euros). L'asbl "Les Débrouillards" d'Ottignies a également donné des vélos d'occasion remis en état.

Après 10 ans, est-ce la fin d'un parcours ?

Je n'ai, à titre personnel, plus assez de temps à y consacrer, ce sera donc ma dernière année. Mais le Collectif des femmes souhaiterait continuer cette formation, on va donc voir si un nouveau chapitre de JVàVLO pourra s'écrire ou non.

G. DE MEYERE

VÉLO-TRAFIC : UNE AIDE À LA MISE EN SELLE

La formation au vélo fait partie de l'ADN de notre association qui demande que l'apprentissage du vélo soit inscrit dans le programme scolaire, et que davantage de formations au vélo soient proposées au citoyen. Les formations vélo-traffic proposées par le GRACQ connaissent d'ailleurs un beau succès ces dernières années. 88 personnes ont été formées en 2020 et 136

en 2021 ! Nos formations pour devenir soi-même formateur vélo-traffic suivent cette évolution. Apparues plus récemment, les formations "GRACQ Kids" suivent quant à elles une tendance sociétale encourageante : celle de voir de plus en plus de parents désireux de conduire leurs enfants à vélo.

www.gracq.org/formations-velo-dans-le-traffic



© FELIPE BRICENO

Bulletin à mi-mandat

À la veille des vacances parlementaires, le GRACQ et le Fietsersbond ont dressé le bilan de l'action des gouvernements fédéral, wallon et bruxellois en matière de politique cycliste. Avec des bonnes et moins bonnes notes, ainsi qu'une liste de choses à faire pour la fin de mandat. De quoi repartir sur de bonnes bases dès la rentrée de septembre : il restera alors deux ans à nos gouvernements pour mener à bien leurs devoirs.



En début de mandat, nos gouvernements (fédéral, wallon et bruxellois) ont pris des engagements – plus ou moins ambitieux – vis-à-vis du développement du vélo. Entretemps, la législature a été profondément impactée par la crise sanitaire du coronavirus. Plus récemment, la guerre en Ukraine a mis en exergue la nécessité de sortir de notre dépendance aux énergies fossiles, sans même parler de la crise climatique.

Ces bulletins “vélo” à mi-mandat sont pour nous l'occasion d'évaluer la politique cycliste des gouvernements, en regard de leurs engagements notamment, et de lister les actions principales à mettre en œuvre d'ici la fin de la législature, en 2024. Un exercice pas toujours facile toutefois, car des actions tardent parfois à produire leurs effets sur le terrain, tandis que l'efficacité de certaines mesures est conditionnée à l'action d'autres niveaux de pouvoir, et certaines thématiques sont inextricablement liées.

Au niveau fédéral

Beaucoup d'éléments pour une politique vélo fédérale efficace, qui manquaient cruellement jusqu'ici, se mettent en place sous cette législature : un plan national vélo (BeCyclist), un plan national de sécurité routière, une commission vélo fédérale, une vision 2040 pour le rail qui intègre pleinement l'intermodalité train/vélo. Nous nous en réjouissons pleinement.

Le plus grand défi sur la table du gouvernement fédéral va être de mettre en œuvre ces plans et ces visions. Tâche ardue, tant on sait que la concrétisation de tout cela dépend de l'ensemble des ministres et d'une étroite collaboration avec les régions et la SNCB. Tous ces acteurs doivent se mobiliser simultanément sur ces enjeux. C'est vital.



Axes d'évaluation	Notes sur 5
Une fiscalité plus favorable pour le cycliste	1
Un code de la route qui prend mieux en compte les cyclistes	4
Une amélioration nette de la sécurité routière	3
Lutte contre le vol de vélos	3
Un chemin de fer plus accueillant pour les cyclistes	2
Une meilleure gouvernance fédérale vélo	4
Davantage de recherches concernant le vélo	1

On note aussi que la fiscalité, qui devrait orienter les comportements vers des choix de mobilité vertueux, reste aussi un sujet tabou. On ne touche aux “voitures salaires” que pour les “électrifier”, aux “accises sur les carburants” que pour les diminuer, et on ne rend toujours pas l'indemnité kilométrique vélo accessible à toutes les personnes qui travaillent. On n'est clairement pas dans la bonne direction.





Au niveau régional wallon

Après cinq ans d'absence notable de progrès en matière de politique vélo, le gouvernement actuel met progressivement en place tous les outils pour avancer : un plan d'action "Wallonie cyclable 2030", un budget vélo (80 millions €/an), un financement structurel des communes, des formations, des primes régionales à l'acquisition d'un vélo, un projet de décret pour pérenniser la politique vélo, les grandes lignes d'un observatoire wallon du vélo, etc. C'est une excellente chose.

Axes d'évaluation	Notes sur 5
Améliorer la gouvernance	3
Des infrastructures cyclables de qualité	2
Plus d'éducation au vélo et à la mobilité	2
Garantir la sécurité routière à vélo	1
Développer l'intermodalité vélo + train/bus	2
Encouragement au vélo	4
Doper le tourisme à vélo	4

Toutefois il ne sera pas aisé d'atteindre les objectifs de la vision FAST (5 % de déplacements à vélo en 2030), sans aller un cran plus loin : chaque aménagement de voirie doit vraiment prendre en compte le vélo, en concertation avec les usagers. Or on en est encore loin, tant au niveau des routes régionales que des voiries communales.

De même, la sécurité à vélo, qui est le frein principal à sa pratique en Wallonie, ne pourra être pleinement garantie que par des vitesses plus basses en agglomération (zones 30/20) et des infrastructures séparées là où le volume de trafic l'exige. Or on ne progresse pas vraiment sur ces deux points, malgré les recommandations des États Généraux Wallons de la Sécurité Routière en 2020.

Au niveau régional bruxellois

Le gouvernement bruxellois s'est engagé à doubler la part modale du vélo d'ici 2024. La pratique du vélo est en pleine croissance, c'est indéniable, mais en l'absence de références chiffrées, il est difficile d'affirmer que nos ministres bruxellois tiennent le cap. On salue le plan Good Move, adopté sous cette législature, qui offre une vision ambitieuse et un cadre de référence favorisant le développement du vélo.

En matière de sécurité routière, on soulignera l'inversion du régime de vitesse en région bruxelloise, le 30 km/h devenant la règle et le 50 km/h l'exception. La "Ville 30" constitue une étape majeure pour assurer davantage de sécurité sur nos routes.

Le réseau cyclable progresse : les aménagements ont continué à se développer sur le réseau structurant vélo, notamment sous la pression de la crise sanitaire. Par contre, on reste encore dans une logique de morcellement qui impacte la continuité et la cohérence des tracés cyclables.

Enfin, la pression automobile – et son – impact délétère sur la sécurité routière, la qualité de l'air et le cadre de vie – reste encore et toujours un point noir en région bruxelloise. À cet égard, les tout premiers quartiers apaisés, qui ont vu le jour cet été, lanceront le ton pour le reste de la législature.

F. CUIGNET @ L. GOFFINET

Axes d'évaluation	Notes sur 5
Réduire la pression automobile	2
Développer un réseau cyclable de qualité	3
Améliorer la sécurité routière	3
Améliorer la qualité de l'air	4
Développer le stationnement et lutter contre le vol	3
Encourager l'usage du vélo (communication, formation...)	4



Découvrez le bulletin complet sur notre site !
www.gracq.org/bulletin-velo-mi-mandat-2022



Nouveau plan “Wallonie Cyclable”

On l’attendait depuis huit ans, le nouveau plan “WaCy 2030” est enfin arrivé. Il appartient désormais à tout le gouvernement wallon de s’en emparer, car l’essor du vélo en Wallonie ne peut résulter seulement des mesures prises jusqu’ici en termes de primes, plans infrastructures et d’études. Surtout pour atteindre 5 % de déplacements à vélo en 2030 (vision FAST).

Un premier plan Wallonie Cyclable (WaCy) avait lancé en 2010 les bases d’une politique vélo pour la Wallonie. Il devait être mis à jour en 2015 par le gouvernement suivant, mais cela n’a jamais été fait. Le Ministre de la mobilité actuel, qui avait déjà lancé le premier plan, s’est remis à l’ouvrage et a dévoilé récemment ce nouveau plan ambitieux pour booster le vélo en Wallonie.

Tous les pans d’une vraie politique vélo sont envisagés ici : la gouvernance, la sécurité routière, les services, des statistiques et analyses, la formation des cyclistes, des étudiants, des agents communaux et régionaux, la communication, la lutte contre le vol, le vélo-tourisme, la concertation avec les acteurs vélo en Wallonie, etc.

On peut donc se réjouir de son contenu, auquel le GRACQ a d’ailleurs contribué. Plusieurs actions du plan “WaCy 2030” sont déjà en cours : investissements dans les infrastructures régionales et communales, primes à l’acquisition de vélos et vélos cargos (pour les trajets domicile/travail et pour les entreprises et indépendants), étude et définition d’un réseau cyclable supra-local, développement de fiches d’aménagements cyclables...

Prochaines étapes

Pour la réussite de la politique vélo, il est crucial que les différents ministres wallons concernés s’emparent du plan d’actions “WaCy 2030” pour les aspects relevant de leurs compétences. Il est en effet important que la Ministre de la Sécurité Routière et du Tourisme, ou celui de l’Aménagement du Territoire, prennent des mesures vélo aussi.

Le ministre de la Mobilité est en charge de la coordination du travail et présentera au Gouvernement un état des lieux annuel du plan, ainsi qu’un rapport d’évaluation fin 2024.

Pour la suite, afin de ne pas reproduire les errements du passé (abandon du premier plan WaCy par le gouvernement suivant), un décret “Wallonie cyclable” est en cours de préparation. Ce décret, recommandé par la Cour des comptes dans son dernier rapport sur la politique cyclable wallonne, est indispensable pour ancrer le vélo dans les textes légaux.

Ce décret devrait idéalement obliger tous les futurs gouvernements à :

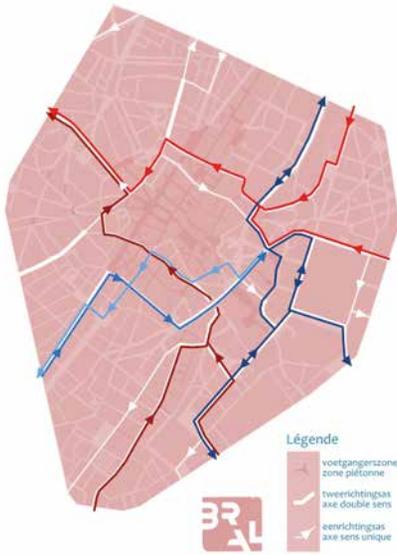
- > évaluer le plan d’action WaCy de la législature précédente ;
- > actualiser ce plan d’action pour la législature en cours ;
- > présenter annuellement l’état d’avancement du plan au Parlement wallon ;
- > financer structurellement les communes wallonnes pour leurs infrastructures ;
- > développer le réseau supra-local et les nouvelles cyclostrades (ex-corradors vélo).

L. GOFFINET

2030



Pentagone apaisé



Le Pentagone constitue l'un des tout premiers quartiers apaisés en région bruxelloise (avec Cureghem à Anderlecht et Colignon-Josaphat à Schaerbeek). Le Plan Régional de Mobilité *Good Move* divise en effet la région en 50 quartiers (aussi appelés "maillages") qui seront progressivement convertis en "quartiers apaisés" (au rythme de cinq quartiers par an). L'objectif est d'en éliminer le trafic de transit (c'est-à-dire éliminer le trafic motorisé dont la destination est située en dehors du quartier), afin d'améliorer la qualité de vie, la qualité de l'air, la sécurité, et d'y encourager les déplacements à pied, à vélo et en transports publics.

Le nouveau plan de circulation constitue sans conteste un pas dans la bonne direction. Et pourtant, on ne peut s'empêcher de remarquer des manquements au sein de ce nouveau plan de circulation, en regard des objectifs qu'il poursuit.

À commencer par le principe STOP¹, dont la logique n'est pas suffisamment respectée. Le plan conserve le point de vue de l'automobiliste comme point de départ. Les autres modes de déplacement ne sont pas suffisamment avantagés, et sont envoyés le long d'axes de transit éventuels, où la qualité de l'air est déjà mauvaise.

Au sein du Pentagone, on constate que peu d'espace actuellement dévolu au trafic sera libéré, en dehors de quelques nouvelles zones piétonnes. Par exemples, les nouvelles rues à sens unique restent bien souvent à double sens pour les bus. La qualité de l'espace public est principalement abordée au travers d'un certain nombre de projets temporaires. Le plan de circulation lui-même semble apporter peu de changements à la qualité de vie dans la ville, en raison du peu d'espace supplémentaire libéré.

Plusieurs ZACA (zones à concentration d'accidents) sont situées au sein du périmètre concerné : l'impact concret du plan de circulation sur la sécurité routière ne pourra s'envisager qu'après sa mise en

œuvre. Enfin, le plan de circulation ne semble pas apporter de réponse concrète pour améliorer la qualité de l'air aux endroits où on enregistre les pires scores : les axes de transit possibles coïncident avec les points noirs en termes de qualité de l'air.

F. CUIGNET



L'EXEMPLE GANTOIS

La ville de Gand a modifié son plan de circulation il y a quelques années. Une évaluation menée un an après sa mise en œuvre a permis de démontrer une réduction de l'utilisation de la voiture (-17 %), compensée par une augmentation de l'utilisation des transports en commun (+6 %) et du vélo (+50 %), mais aussi et surtout une réduction du bruit, des accidents routiers (-25 %) et de la pollution de l'air (-20 %) dans la zone concernée. Ce plan est aujourd'hui considéré comme un exemple au niveau international.

LDM

^{1/} STOP est un principe qui hiérarchise les différents modes de transport en privilégiant d'abord les piétons (Stappen), ensuite des cyclistes (Trappen), ensuite des transports publics (Openbaar vervoer) et en dernier lieu des voitures (Privéwagen).

LA PLACE FLAGEY ?
C'EST 77-80-56-55-34

Les points-nœuds débarquent à Bruxelles



À l'été 2020, alors que le confinement booste la pratique du vélo loisir, une quarantaine de cyclistes bénévoles ont pris l'initiative de développer un réseau de "points-nœuds" à l'échelle de la région

bruxelloise (*bikenode.brussels*). L'objectif était de proposer des itinéraires récréatifs à vélo en s'appuyant sur le système de balisage bien implanté en Flandre, et en pleine expansion en Wallonie. Sous l'impulsion de Bruxelles Mobilité et Visit.brussels, un balisage du réseau sur le terrain a démarré. Bientôt, pas moins de 2323 panneaux guideront les cyclistes sur les 233 kilomètres et les 66 points-nœuds que compte le réseau bruxellois. Commencée cet été, la tâche de grande ampleur devrait se poursuivre jusqu'à fin octobre 2022.

F. CUIGNET

RÉSEAU POINTS-NOEUDS, COMMENT ÇA MARCHE ?

Le balisage "points-nœuds" est un système de numéros attribués aux intersections stratégiques, couplé à un fléchage directionnel. Il permet ainsi au cycliste de constituer ses propres itinéraires cyclables, en sélectionnant les numéros de carrefours de proche en proche.



© FABRIENNE WILMETT



© ROGER RECOLET

La N4 cyclable : encore et toujours !

Il y a un an, la Région wallonne promettait la construction d'une cyclostrade – une autoroute vélo – le long de l'axe structurant de la nationale 4 entre Namur, Gembloux, Louvain-La-Neuve et Wavre. Mais sa mise en œuvre se fait attendre, et pendant ce temps des chutes ont lieu, faute d'entretien de la piste existante, très accidentée et peu séparée du trafic automobile. Les groupes locaux du GRACQ avaient organisé une mobilisation importante en juin 2021 pour encourager l'aménagement de cette cyclostrade. Des promesses s'étaient suivies, mais un an plus tard on ne voit pas de signe d'avancement et il sem-

blerait que l'étude de faisabilité ait pris du retard. C'est pourquoi les bénévoles du GRACQ ont décidé de réorganiser un convoi et d'envoyer un courrier au ministre de la Mobilité Philippe Henry.

La caravane cycliste a rassemblé une centaine de personnes impatientes d'emprunter l'infrastructure promise. Tout le long de la N4, les uns au départ de Namur et les autres au départ de Wavre, les participants ont bravé la route faite de nids de poule, piste cyclable interrompue sur de longs tronçons et proximité avec des véhicules roulant jusqu'à 90 km/h... jusqu'au rassem-

blement à Gembloux. Pour Michaël Pluigiers du GRACQ Gembloux, le contexte actuel (post-covid, réchauffement climatique, inflation des prix des carburants) rend la demande des cyclistes de plus en plus pressante : *“Le besoin nous est rappelé régulièrement par les (potentiels) cyclistes, et la mobilisation citoyenne qu'il suscite le démontre”*. En considérant la densité d'habitat et le faible éloignement des pôles d'activités entre Namur et Wavre, une cyclostrade sur cet axe drainerait rapidement un nombre important de cyclistes.

C. RÉMY

Jette : focus sur une dynamique montante

À GRACQ Jette, la dynamique du groupe est bien huilée. Ces quatre dernières années, plusieurs nouveaux membres sont arrivés, chacun apportant sa pierre à l'édifice. Certains sont portés par les projets d'aménagement, d'autres apportent une aide plus concrète (actions de terrain, logistique, etc.), d'autres encore apportent des compétences en communication...

“Nous avons la chance d'avoir une équipe aux ressources diverses” se réjouit Guy Egerickx, coordinateur du groupe local. *“Avantage intéressant, nos membres sont souvent engagés dans d'autres associations, ce qui permet de créer des liens fructueux et de proposer des actions nouvelles”*.

Grâce à une membre également active à Natagora, une association de protection de l'environnement, le GRACQ Jette a participé pour la seconde fois à une campagne originale visant à mesurer l'activité des chauves-souris dans la commune,

dans le but d'adapter l'éclairage public à ces petits mammifères volants. C'est à vélo (véhicule silencieux) que les bénévoles du GRACQ Jette ont sillonné les rues, munis d'enregistreurs à ultrasons. D'autres membres sont pour leur part investis chez Vélokanik et créent des ponts entre les activités du GRACQ et celles de ces ateliers participatifs de réparation de vélo.



“Il y a beaucoup d'idées, de spontanéité et d'énergie et j'en suis content. Toute cette énergie est à aiguiller, orienter, parfois en faisant prendre conscience aux nouveaux ce qu'impliquent certaines idées, comme au niveau de la commission vélo” explique Guy.

Autre constat pour ce groupe local du Nord-Ouest de Bruxelles créé en 1991 : ce n'est pas parce qu'un groupe augmente de taille, qu'il a nécessairement plus de poids envers la commune. *“D'autres logiques sont à l'œuvre, comme la conjonction politique”*. Guy cite l'exemple de la présentation des points noirs de la commune, récoltés auprès des cyclistes locaux qui n'a pas (encore ?) fait réagir les échelons de façon visible. Néanmoins, cette nouvelle énergie permet au groupe de perdurer dans le temps, ce qui est important pour pouvoir tenir sur la longueur et ainsi être mieux entendus à long terme.

Mesure de l'activité des chauves-souris, avec Natagora.

L. LEJEUNE



Des Américains en Belgique

En vue d'améliorer l'infrastructure cycliste et piétonne de Hartsville, petite ville de Caroline du Sud où se trouve leur école, deux professeurs de la South Carolina Governor's School for Science and Mathematics (GSSM) ont entrepris de voyager avec leurs élèves en Belgique et aux Pays-Bas à la rencontre des associations cyclistes pour découvrir et mieux comprendre les aménagements existants.

La classe de la GSSM qui utilise les transports publics et le vélo pour effectuer ses déplacements a rencontré des ingénieurs, chercheurs académiques, activistes. En Belgique francophone, ce sont les bénévoles du GRACQ qui ont accueilli ces étudiants à Ciney, Namur, Liège et Bruxelles.

De retour à Hartsville, la classe continuera à travailler à l'amélioration de l'infrastructure cyclo-pédestre et à concevoir des méthodes alternatives de planification des transports.

G. DE MEYERE



Promenades en groupes pour seniors cyclos

Fondé en 1975, le senior Cyclo-Tourist Club est ouvert aux plus de 60 ans qui roulent à vélo classique ou avec assistance, et qui aimeraient participer à des promenades en petit groupe, dans une ambiance amicale.

Chaque mardi, une promenade d'une vingtaine de kilomètres a lieu au départ d'Auderghem. Le parcours emprunte souvent les chemins cyclables de la forêt de Soignes. Un arrêt à un établissement pour une boisson rafraîchissante (ou réchauffante selon la saison) fait partie de la tradition.

Certains samedis d'avril à octobre, des promenades d'une journée sont organisées à l'initiative de membres bénévoles. Elles se font au départ d'Auderghem ou d'une localité située dans un rayon maximal de 80 kilomètres autour de Bruxelles.

Le club propose également chaque année un séjour à l'hôtel de trois à cinq jours en Belgique ou dans un pays voisin. La formule retenue comme étant la mieux adaptée est celle de demi-pension et promenades journalières en étoile.

Toutes les activités se font à l'initiative de membres bénévoles, et une contribution pratique à la vie du club est attendue de chacun des membres. Le site du club www.seniorcyclo.be fournit de plus amples informations en vue d'une éventuelle demande d'inscription.

M. LAMBIN

www.seniorcyclo.be

Une cartographie collaborative pour établir un réseau vélo utilitaire en Hesbaye liégeoise

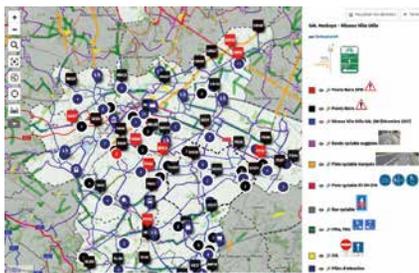
Grâce à un relief de plateau, la Hesbaye présente un potentiel indéniable pour le développement de la mobilité douce. Sous l'impulsion du GAL jesuishesbignon.be, onze communes allant de Waremme à Amay, en passant par Faimies, Geer, ou encore Donceel, ont travaillé à l'élaboration d'un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien. Rassemblant citoyens et communes au sein de groupes de travail supra-communaux, cette initiative a permis d'établir une cartographie en utilisant l'outil "UMAP", basé sur les données open source d'*Open street map*.

Cette cartographie répertorie les aménagements cyclables existants, les tracés cyclables établis pour le réseau, ainsi que les points noirs identifiés (zones dangereuses pour les cyclistes). Un travail collaboratif efficace, mené en 2022, avec différents groupes citoyens et autres (groupe local du GRACQ, coachs du programme "je pédale pour ma forme", participants à la formation "Conseiller en mobilité" SPW,...). Près de 125 points noirs ont été caractérisés.

Des fiches descriptives ont été élaborées et sont consultables en ligne par tout cycliste souhaitant emprunter le réseau, le renseignant sur les points d'attention en matière de sécurité. Ces fiches sont aussi disponibles pour les gestionnaires de voirie, en vue de les informer des endroits à sécuriser en priorité pour permettre un déploiement efficace du vélo en Hesbaye... en toute cohérence avec les objectifs de la vision mobilité FAST que la Wallonie s'est donnée pour 2030 !

C. DEGARD - GAL JESUISHESBIGNON.BE

https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/gal-hesbaye-reseau-velo-utilite_287096#12/50.6561/5.2665



Vélo et climat : une combinaison gagnante !

On considère généralement que le vélo n'émet pas de CO₂ et que la voiture émet ce qui est renseigné officiellement par son constructeur. Ces deux affirmations sont erronées. Un vélo émet du CO₂ lors de sa fabrication, pour ses pièces de rechange, et par le "carburant" (nourriture) brûlé par le cycliste. Néanmoins, comme cela a été calculé en 2012 par l'ECF (European Cyclists' Federation), ces émissions restent modestes : 21 g/km tout au plus.

Une voiture consomme du CO₂ lors de sa fabrication (quelques tonnes de matériaux !), pour les pièces de rechange, pour produire son carburant (avant même de le brûler), pour ses batteries (éventuelles), son recyclage, etc. Et beaucoup plus en milieu urbain que ce qui est annoncé par son conducteur. En moyenne, ces émissions tournent autour de 250 g/km quand on tient compte du cycle de vie complet du véhicule.

La comparaison reste donc largement en faveur des déplacements à vélo. Tout comme les autres associations cyclistes, nous regrettons que le vélo soit peu présent dans les débats sur le climat, et que les stratégies en mobilité soient principalement axées sur l'électrification du parc automobile pour sortir de la dépendance aux énergies fossiles.

L. GOFFINET

Vol de vélo : assurances

Si de nombreux cyclistes cherchent une solution optimale pour assurer leur vélo, contre le vol notamment, il n'existe pas encore de solution unique qui conviendrait à tous. Chacune des compagnies propose des contrats particuliers et il est vivement recommandé de les analyser avant de poser son choix.

Parmi tous les acteurs du secteur, trois compagnies d'assurances proposent une formule de partenariat ou de soutien avec le GRACQ. En étant membre cotisant du GRACQ, vous bénéficiez, via le courtier Dedale, d'une réduction d'environ 10 % sur votre assurance vélo prise chez Aedes ou Allianz. Si la formule proposée par l'un de ces assureurs correspond à vos besoins, c'est toujours ça d'économisé chaque mois ! Notons qu'Aedes n'assure malheureusement plus le vol de vélo sur le territoire bruxellois.

Si vous êtes séduit par l'offre vélo de P&V, sachez que cet assureur soutient le GRACQ et le Fietsersbond en leur versant une contribution financière à chaque fois qu'un client totalise douze mois d'affilée sans sinistre. L'argent reçu est donc réinjecté dans les activités de l'association (sensibilisation, formations...) et participe à rendre nos communes plus cyclables¹. Notons que P&V assure les vélos entre 500 et 10 000 euros (TVA et accessoires inclus) mais n'assure pas les vélos de plus d'un an. L'offre de base comprend les garanties vol, dégât matériel et assistance, et d'autres options sont possibles.

D'autres assurances existent, Pro Velo a récemment fait un tableau comparant une dizaine d'assurances vélo en Belgique.

Rappelons encore que le GRACQ demande depuis longtemps que des solutions structurelles soient apportées à ce fléau qu'est le vol de vélo. Offre de parking sécurisé, création d'une base de données fédérales, effort renforcé de la police et de la justice sont autant de demandes qui ont été communiquées aux politiques lors des dernières élections et qui leur sont rappelées régulièrement.

G. DE MEYERE

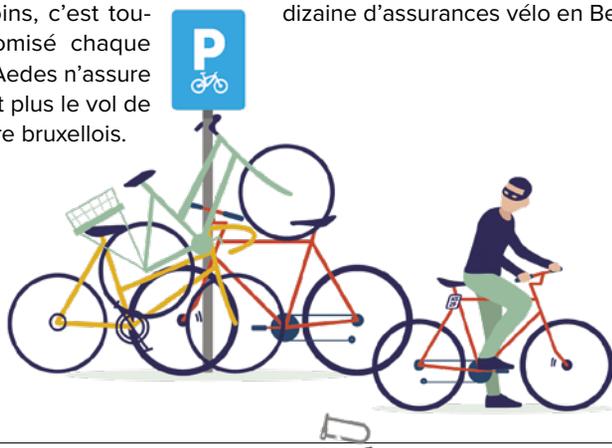
- 📄 www.gracq.org/reductions
- 📄 www.gracq.org/comment-eviter-le-vol

Assurance P&V (en ligne, ou via un conseiller P&V :

- 📄 www.pv.be/fr/web/pv/particulier/mobilite/assurance-velo

Tableau comparatif Pro Velo :

- 📄 provelo.org/assurances



¹/ 1 700 euros ont été versés au GRACQ par P&V depuis 2020.



50 bibliothécaires à vélo sur les routes de France et d'ailleurs



Lors d'un colloque de bibliothécaires organisé à Helsinki il y a une dizaine d'années, des participants ont imaginé une manière originale de combiner intérêt professionnel et balade à vélo. Une façon innovante de promouvoir les bibliothèques auprès des responsables politiques, des médias et du public.

Le premier "cycling for libraries" a lieu en 2011 avec plus de cinquante participants de partout en Europe. Ils parcourent 650 km de Copenhague à Berlin en neuf jours !¹ D'autres aventures suivront.

En 2014, la version francophone voit le jour sous le nom de cyclo-biblio : elle rallie Montpellier à Lyon. Et depuis, chaque année, 50 bibliothécaires, parcourent une région de France ou de Suisse. Après le temps d'arrêt lié au Covid, l'édition de 2022 conduit les participants de cyclo-biblio de Nancy à Metz en passant par le Luxembourg. 300 km dans les mollets, une bonne dizaine de bibliothèques visitées, des articles dans la presse locale, des rencontres : échevins, collègues, public, militants du vélo.

Et la Belgique dans tout ça ? Une édition 100 % belge a eu lieu en septembre 2017 à travers les trois régions du pays : de Malmedy à Genk en quatre jours. Et, peut-être l'année prochaine, les bibliothécaires d'ici et d'ailleurs silloneront-ils les routes des Flandres française et belge ? Nous vous tiendrons informés !

M. DERIDDER

^{1/} Le site Internet officiel : <https://bikesy.co.uk/features/cycling-for-libraries/>

LAGOS Wecyclers dépollue les plages avec des vélo-cargos

Wecyclers, c'est une entreprise nigériane basée à Lagos et fondée en 2012, qui collecte les déchets à vélo et à triporteur pour les recycler. Les citoyens participants reçoivent des points qu'ils pourront échanger contre de l'argent ou des produits électroménagers. La fondatrice de Wecyclers, Bilikiss Adebisi Abiola, se réjouit de travailler avec des communautés à faible revenu qui, tout en améliorant leur condition de vie, constatent que leur environnement devient plus propre et moins insalubre.

Le succès de la formule de Wecyclers lui a permis de recevoir des prix (dont le prix Roi Baudouin pour le développement en Afrique) et de nouer des partenariats avec

certaines entreprises basées en Europe. Paradoxe malheureux et révélateur d'un monde schizophrène : parmi les entreprises partenaires de Wecyclers figurent aujourd'hui Unilever et Nestlé, champions du suremballage et de la production de déchet.

Pour info, la Belgique a généré en 2018 près de 68 millions de tonnes de déchets selon Statbel, et l'industrie est le premier secteur dans la ligne de mire, avec 37 millions de tonnes. Les ménages belges produisent quant à eux 5,3 millions de tonnes de déchets chaque année.

G. DE MEYERE

Sources : lemonde.fr et rtbf.be

OUTRIDE Outride met les ados en selle aux USA



Si il est courant de voir des enfants d'écoles primaires passer leur "brevet cycliste", les initiatives visant les écoles secondaires sont plus rares. Pourtant, le début de l'adolescence est une période vitale pour l'autonomisation de la mobilité grâce au vélo. Outre-Atlantique, où l'on passe déjà son permis de conduire à 16 ans, elle est même encore plus cruciale.

Le programme "Riding for Focus" (R4F) a permis depuis 2011 de mettre en selle 50 000 jeunes par an, de tous les milieux sociaux, via 225 écoles américaines et canadiennes (dont 57 % d'établissements dans des zones socialement défavorisées), au travers de formations étalées sur plusieurs semaines.

Le but d'Outride est de créer pour les adolescents des habitudes de rouler à vélo dans la durée. Outre l'aspect formation, cela doit se faire en trouvant du plaisir à rouler à vélo. Les activités sont donc aussi en partie ludiques. Outride complète ses initiatives dans les écoles par un autre programme, de soutien financier celui-là, visant à créer des écosystèmes vélo dans des quartiers qui sont des "déserts" en matière de services et initiatives vélo.

L. GOFFINET

Retrouvez l'article en intégralité sur notre site :

www.gracq.org/actualites-du-velo/outride



Renaud Sarrazin : le futur de la cyclo-logistique

Renaud Sarrazin fait partie des trois co-fondateurs d'Urbike, une entreprise de cyclo-logistique qui livre des marchandises à vélo dans la capitale. Jeune, engagé et intarissable sur son projet, il nous dévoile les dessous de la livraison urbaine. Au-delà de l'aspect logistique du travail et des avantages bien connus déjà en termes d'encombrement et de pollution, c'est surtout la réflexion sur le modèle économique prôné par Urbike, social, rentable et souhaitable, qui retient notre attention.



La rencontre a lieu en août, dans le hub d'Urbike, à Anderlecht. Au rez-de-chaussée, certains livreurs prennent les caisses rangées dans les étagères et les fixent sur leur vélo-cargo, tandis d'autres attachent sur leur remorque le conteneur qui sera livré en quelques coups de pédale. D'autres encore sont derrière l'unique ordinateur de la pièce où un programme complexe élabore tout le planning des livraisons de la façon la plus optimale. L'ambiance est à la fois décontractée et dynamique. Malgré la journée relativement calme due à la période estivale, chacun s'active et semble parfaitement savoir ce qu'il doit faire. Au premier étage de cette petite ruche urbaine se trouvent les bureaux ainsi qu'une salle de formation où viennent les indépendants et les entreprises qui envisagent de faire eux aussi leurs livraisons à vélo, et à qui Urbike prodigue de précieux conseils.

Si on estime aujourd'hui à 0,1 % le nombre de livraisons effectuées à vélo à Bruxelles, les acteurs du secteur de la cyclo-logistique envisagent qu'il serait possible de faire monter cette proportion à 25 % d'ici 2030. Un vélo-cargo ou une remorque pour vélo permettent de déplacer jusqu'à 180 kg de marchandises, pour un volume de 1 à 2 m³. C'est donc une solution idéale pour parcourir les derniers kilomètres en ville, en évitant les problèmes de stationnement et d'embouteillages auxquels sont confrontés (et participent) les camionnettes de livraison.

Très pragmatique, Renaud Sarrazin, voit la cyclo-logistique comme une réponse efficace et cohérente aux problèmes que pose le secteur actuellement. *"On veut lancer un projet d'innovation dans le cadre de l'urgence climatique"* déclare-t-il. *"Ce n'est pas juste parce qu'on aime le vélo. On est des professionnels de la logistique, et le vélo a énormément de potentiel pour remplacer des trajets jusqu'ici effectués – par habitude – en camionnette. On veut plus d'efficacité dans la logistique urbaine. On est très rationnels, c'est pour cela qu'on a – entre autres – des partenariats avec des gros acteurs !"*

"On ne peut proposer une innovation pérenne qu'en respectant les travailleurs, c'est la meilleure façon d'avoir des coursiers investis."



La dérive des plateformes

La livraison à vélo souffre encore trop souvent d'une méconnaissance du grand public qui amalgame les livreurs d'Urbike, de Dioxyde de Gambettes ou de Rayon 9, (tous acteurs de la cyclo-logistique en Belgique) avec les travailleurs précaires du système de plateforme (Deliveroo, Uber Eats...). Leur seul point commun est d'effectuer des livraisons en faisant tourner un pédalier. Pour le reste, les deux modèles sont aux antipodes l'un de l'autre.

Le nombre de plateforme numériques a été multiplié par cinq entre 2010 et 2020, et le secteur de la livraison enregistre la plus grande progression². Des bénéfices énormes y sont engrangés, mais ces plateformes se défendent d'être des employeurs, chacune d'entre elles déclarant se contenter de "mettre en relation" des clients avec des indépendants, l'application régulant l'offre et la demande. Les travailleurs ne bénéficient dès lors d'aucune couverture sociale. Autre problème : cette "Gig Economy"³, ou économie "à la tâche", ne paye ses coursiers que lorsqu'ils effectuent une livraison.

C'est un modèle précaire qui aboutit à des dérives importantes en termes de conditions de travail. Partout, les livreurs de plateforme demandent plus de sécurité. Partout, les États tentent d'apporter des solutions sans trop froisser ces grosses pointures que sont Amazon, Uber Eats, Deliveroo et consort. L'Union Européenne a d'ailleurs lancé une consultation sur le sujet afin de mieux encadrer le statut des livreurs. Une liste de mesures a été déposée en décembre 2021, avec l'objectif de légiférer sur le statut social des travailleurs de plateforme.

Pour Renaud, on ne peut proposer une innovation pérenne qu'en respectant les travailleurs. *"C'est la meilleure façon d'avoir des coursiers investis"* assure-t-il. *"C'est une contrainte, ça coûte plus cher en termes économiques, mais c'est notre volonté"*. À l'opposé du modèle de plateformes, Urbike est une coopérative d'économie sociale : toute personne qui incarne les valeurs du projet peut donc devenir coopérateur, à commencer par les travailleurs de l'entreprise. Chaque coursier qui travaille depuis au moins six mois chez Urbike ou qui cumule 350 heures de livrai-

1/ Delhaize, Bpost, CSD, Facq, Cebeo...

2/ "Comment l'économie de plateforme transforme-t-elle le marché du travail ?", Fr.euronews.com, 2021.

3/ On parle de "Gig Economy" car les travailleurs sont payés au "gig" (= concert, en anglais, soit à la tâche plutôt qu'à l'heure).

“On est en train de créer une culture de la livraison gratuite, c’est à dire sans valeur.”



son peut *de facto* devenir coopérateur-travailleur. L'ensemble de ces coopérateurs-travailleurs ont le devoir de proposer au moins une personne au Conseil d'Administration, assurant ainsi la représentativité des travailleurs à tous les niveaux de décision et donc le bon fonctionnement démocratique de la coopérative.

De plus, en tant qu'entreprise d'économie sociale, Urbike veut prouver qu'il est possible de combiner une activité logistique ambitieuse avec la création d'emplois locaux et de qualité. *“On essaye d'informer au mieux nos livreurs sur le statut de salarié”* explique Renaud Sarrazin. *“Certains veulent malgré tout garder leur statut Smart ou d'indépendant, ce qu'on respecte, mais d'autres en revanche n'avaient jamais imaginé avoir un jour un contrat de salarié et sont ravis d'accéder à ce statut très sécurisant”*. *“On demande en début d'année quel volume d'heure chacun veut prêter et on va s'adapter à ces envies”* poursuit-il. Nous sommes bien loin de la Gig Economy.

La valeur de la livraison

Au-delà des difficultés pour les livreurs, le système économique des plateformes porte en lui un autre problème qui nous confronte en tant que consommateurs. *“C'est un système qui nivelle tout par le bas”* regrette le co-fondateur d'Urbike. *“Cela a insufflé dans l'esprit des gens qu'il était normal de payer quelqu'un à la course pour être livré d'un truc qui n'a aucune valeur, comme un burger à sept euros”*.

“La livraison, c'est le dernier maillon de la chaîne, il faut donc batailler pour garder une petite marge” rappelle Renaud Sarrazin. Les géants, comme Amazon, peuvent se permettre de perdre de l'argent sur la livraison puisque leurs bénéfices se font ailleurs (dans la collecte de données par exemple). La concurrence est donc impossible. Pour Renaud, *“on est en train de créer une culture de la livraison gratuite – c'est à dire sans valeur –, et super rapide, ce qui pose un problème de statut social pour la personne qui effectue le travail de livraison, mais aussi de sécurité sur la route”*.

La surenchère de ce modèle ultra-capitaliste est à nos portes : alors qu'il est déjà possible d'attribuer une mauvaise note à son livreur Uber Eats parce qu'il a été trop lent (sans même savoir les raisons de ce délai), de nouvelles plateformes s'enfoncent un peu plus dans cette logique destructrice. La dernière promesse en date est celle d'une livraison de vos courses (des milliers de produits au prix des petites ou grandes surfaces), garantie en dix minutes à peine⁴. Les entreprises s'appellent Gorillas⁵, Flink, Deliveroo, Getir ou Gopuff.

Ces livraisons à délai très court ne sont tenables qu'à condition de créer des “dark stores” ou des “dark kitchens”, c'est à dire des magasins et des restaurants sans clients en plein centre-ville, réservés à la livraison express. La multiplication de ces dark stores pourrait avoir des effets collatéraux dévastateurs, entraînant la disparition progressive des commerces de proximité et la destruction du tissu urbain, altérant en profondeur la qualité de vie des quartiers.

Pour Renaud Sarrazin, il faut revenir à nos besoins essentiels. Il y a bien sûr des livraisons urgentes, mais la grande majorité ne l'est pas. Le consommateur devrait avoir le choix de demander une livraison plus raisonnable, plus durable : *“Se faire livrer le matin par une camionnette aux trois quarts vide parce que le vendeur promet une “livraison express”, ça n'a aucun sens en termes d'optimisation du transport. Nous devons sortir de cette logique et rentabiliser mieux nos déplacements”*. Il est vrai qu'actuellement, le client n'est pas consulté. C'est le système qui décide à sa place ce qui est bon pour lui. Imposée, la livraison express devient ensuite une habitude, un acquis absurde qui ne rend pas le consommateur plus heureux, au contraire, puisque chaque imprévu génère de la frustration.

4/ *“Faites la magie des 10 minutes et voyez le visage du client s'illuminer”* ou *“Épatez les clients à la vitesse de la lumière”* propose Gorillas aux personnes qui voudraient postuler.

5/ Présente dans 44 villes (dans six pays d'Europe et à New-York), la start-up berlinoise Gorillas a quitté la Belgique en juin 2022, licenciant 240 personnes, pour se concentrer sur ces cinq marchés les plus rentables. Contrairement à la majorité des plateformes, Gorillas offre par contre à ses livreurs le statut d'employé.

Financement et rôle des institutions

Les plateformes rassurent les investisseurs privés. À titre d'exemple, en septembre 2021, Gorillas réussit l'exploit de lever un montant de près d'un milliard de dollars en quelques semaines à peine. Pour les structures coopératives, les rentrées financières sont autrement plus modestes et les sources d'investissement parfois moins conventionnelles. En défendant un modèle qui valorise le travail avant le capital, Urbike a dû se tourner vers des citoyens pour réaliser ses deux premières levées de fonds, ainsi que vers quelques partenaires et investisseurs qui accordent autant de valeur aux objectifs sociaux et environnementaux de la coopérative qu'à ses résultats financiers.

Urbike peut compter aujourd'hui sur 350 coopérateurs, parmi lesquels une très large majorité de coopérateurs sympathisants (des citoyen-ne-s qui adhèrent aux valeurs du projet), une vingtaine de coopérateurs-travailleurs, cinq coopérateurs-partenaires (des organisations qui collaborent de près ou de loin avec Urbike), et un coopérateur-investisseur (le fonds d'investissement citoyen CitizenFund)

Les institutions ont un rôle à jouer dans le développement de la cyclo-logistique dans nos villes. Consciente des enjeux, l'Europe a d'ailleurs lancé un appel à projet en ce sens, auquel a répondu la Région bruxelloise. Une enveloppe de 3,5 millions € a permis de monter le projet "Cairgo Bike"⁶. Grâce à lui, Urbike forme et encadre des indépendants et des entreprises (petites ou grandes) qui souhaitent s'orienter vers le vélo-cargo, car la coopérative assure un service de livraison, mais également de la consultance.

"Nous avons des retours inattendus suite aux formations de Cairgo Bike. Certaines personnes qui avaient des maux de dos à force de passer leurs journées entières dans leur camionnette retrouvent une santé en pédalant. Nous avons aussi eu

le témoignage de techniciens qui retrouvent une fierté de faire leur travail. Leur travail en soi n'a pas changé, mais le fait de le faire en vélo-cargo plutôt qu'en camionnette a rendu les déplacements, moins stressants, les stationnements plus faciles, le regard des gens sur eux est plus positif. Le vélo peut donc modifier la perception que l'on a de son travail". Pour Renaud, ces retours sont très motivants.

À Bruxelles, le "Green Deal logistique basses émissions" donne la parole aux acteurs pionniers en termes de déplacement durable (tels que Urbike, Colruyt, Ziegler ou encore le Port de Bruxelles). Cela permet de tirer le débat vers le haut, en partageant leur expertise au profit d'autres acteurs parfois moins avancés sur ces questions-là, tout en restant conscients que la région a besoin d'un écosystème de solutions complémentaires. *"On apprécie les efforts du gouvernement bruxellois pour encourager le développement des entreprises plus sociales et durables"* souligne Renaud Sarrazin. *"D'autres décisions, comme le plan Good Move, le passage de Bruxelles en ville 30 sont aussi des décisions qui vont dans le bon sens et qui sont appréciées par nos coursiers".*

ADAPTATION DU CODE DE LA ROUTE

Baptisées *Bycillift*, les remorques d'Urbike fonctionnent grâce à un système d'attache rapide qui permet aux coursiers de charger les palettes "EUR" (standard européen 120x80 cm) en deux temps, trois mouvements. Seulement voilà : elles mesurent 1,13 m de large, et le code de la route belge limite la largeur d'une remorque vélo à 1 mètre (art.82.4.2). En mai 2019, la région bruxelloise autorise alors l'usage de remorques jusque 1,2 m de large, exclusivement dans le cadre de projets-pilotes de transport de marchandises à vélo, et pour une durée limitée, suivie dans la foulée par un arrêté royal entré en vigueur le 31 juillet 2020. *"Il nous semblait plus simple de faire modifier le code de la route belge, plutôt que la norme européenne des palettes"*, expliquera non sans humour un des co-fondateurs d'Urbike.

F.C



6/ <https://cairgobike.brussels>

Les vrais freins à la transition sont également dues à des décisions politiques malheureuses. *“Il est difficile de convaincre quelqu'un de se mettre au vélo quand le système de camionnettes de société a tellement été encouragé fiscalement qu'il est considéré comme un acquis social. Beaucoup d'entreprises ont du mal à amorcer une transition rapide à cause de cela”.*

L'avenir d'Urbike

D'ici 2025, Urbike pourrait atteindre un équilibre de croissance. C'est à dire une taille qu'il ne serait pas souhaitable d'augmenter encore davantage – du moins dans son entité bruxelloise – pour conserver une gouvernance démocratique et efficace. La coopérative pourrait avoir plus ou moins 120 travailleurs et vise de multiplier son volume d'activité par quatre. Pour



LA CYCLO-LOGISTIQUE, UNE ALTERNATIVE SOUHAITABLE

Le développement du transport à vélo pour les derniers kilomètres apparaît au GRACQ comme une alternative plus que désirable dans notre tissu urbain. Elle évite les écueils des nuisances sonores, de l'encombrement ou de la pollution que les trajets en camionnette ne sont pas en mesure d'éviter. En 2016, la taxe kilométrique pour les poids lourds avait réduit la présence de ces véhicules dans la capitale, mais augmenté le nombre de camionnettes, dont la quasi-totalité du parc est diesel. Fortement positionné en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air dans nos villes, le GRACQ soutient le projet Cairgo Bike qui va dans ce sens.

Le remplacement de camionnettes par des vélos-cargos offre aussi de jolies perspectives en termes de sécurité routière puisque moins le véhicule est lourd, moins il est source de danger pour les piétons et les cyclistes. Le GRACQ soutient pour cela les décisions politiques qui encourageront cette transition et viseront à diminuer les déplacements motorisés en ville.

continuer à grandir, Urbike vise de nouveaux territoires : *“L'expérience à Bruxelles prouve que le modèle fonctionne, on pourrait envisager d'essayer le modèle dans d'autres villes de Belgique ou même d'Europe. Actuellement, nous sommes déjà en contact avec des villes flamandes, tandis que des structures étrangères qui se lancent aux quatre coins de l'Europe nous contactent pour avoir des conseils, des retours d'expérience. C'est une dynamique très enthousiasmante”.* Pour atteindre cet équilibre de croissance, Urbike a besoin de nouveaux investisseurs et lance un appel public à l'épargne auprès des citoyens. Sur un montant nécessaire de 650 000 €, 350 000 € sont encore recherchés pour assurer le développement de la coopérative (infrastructure, flotte, personnel). La question du terrain est également cruciale en ville, où le prix au m² est

très cher. Le rôle politique a donc un rôle à jouer pour permettre un accès plus facile à des surfaces qui ne soient pas soumises aux fluctuations du marché et pour ne pas être dépendant d'investisseurs privés. Urbike occupe actuellement une surface de 300 m² à peine, il leur en faudrait le triple.

G. DE MEYERE

DEVENIR COOPÉRATEUR·TRICE ?

En 2022, la coopérative Urbike se lance le défi de lever 650.000€ de capital citoyen pour financer la mise à l'échelle de ses activités. Si vous souhaitez participer activement au développement de cette entreprise sociale et solidaire et contribuer à la transformation de la logistique urbaine, vous pouvez rejoindre la coopérative dès aujourd'hui en souscrivant des parts de coopérateur-sympathisant !

<https://urbike.be/cooperative/>



Matériel

Équiper son smartphone d'applications utiles

Que vous remettiez votre vie entière à l'intelligence artificielle de votre smartphone, ou que vous ne l'utilisiez que sporadiquement, voici quelques applications qui pourront peut-être séduire le ou la cycliste que vous êtes...

Buienalarm ou IRM météo – météo

Il n'y a pas de mauvais temps, que de mauvais équipements affirment certains cyclistes... Mais si vous pouvez vous éviter d'être rincé, pourquoi s'infliger la drache ? Buienalarm ou IRM Météo sont des applications super utiles qui vous montrent la progression des nuages et des orages pour les deux heures à venir. Vous connaissez donc l'intensité de l'averse en approche, ainsi que sa durée. Cela vous permet de différer un départ de quelques minutes pour arriver au sec, ou de décider en connaissance de cause d'affronter les éléments.

Komoot : itinéraires – communauté

Vous rêvez d'aventures à vélo sans passer des heures à préparer votre itinéraire ? Komoot vous propose des balades depuis presque n'importe où, selon vos envies (randonnée, sortie à vélo, VTT, cyclo-route...) et vos limites (niveau facile, intermédiaire ou expert). L'avantage, c'est que ces itinéraires vous sont en réalité proposés par des cyclistes du coin, privilégiant donc les meilleures routes et les plus beaux points de vue. Des photos sont intégrées au trajet, pour pouvoir se faire une idée, ainsi que des infos pratiques (dénivelé, revêtement des routes...). L'appli possède pas mal d'autres fonctionnalités, cela nécessite donc un peu de prise en main avant de jongler avec l'outil.

Owlee : vol - communauté

La crainte de se faire voler est un réel frein à la pratique du vélo. L'application Owlee se base sur sa communauté d'utilisateurs pour recenser et évaluer le stationnement vélo. Vous êtes bien sûr encouragés à participer à l'efficacité de l'appli et à sa bonne mise à jour en y enregistrant tout nouvel arceau vélo que vous croiserez. Vous pouvez aussi déclarer un vol ou une dégradation de votre vélo à tel ou tel endroit, ce qui altèrera sa cote. Tout n'y est pas encore mentionné, mais la carte se remplit d'infos petit à petit.

Relive : vidéo – fun

L'application Relive utilise vos données GPS pour reproduire chacun de vos trajets sur une carte en relief 3D. Vous pourrez alors observer le point jaune (c'est-à-dire vous) se faufiler par les rues que vous avez empruntées et tracer une ligne jaune qui illustrera votre itinéraire complet. Le résultat ? une séquence vidéo animée de votre parcours que vous pourrez agrémenter de quelques photos (3 max dans la version gratuite) pour mettre en évidence les endroits les plus emblématiques. ●

G. DE MEYERE

Surf Rack : le vélo en vogue !

“Trop tendance, le vélo !”... Plus que le surf ? En tout cas, les deux semblent complémentaires. Le fabricant de vélo-cargos Yuba propose un système pour accrocher sa planche de surf à son vélo. Le “MovedByBike Surfboard Rack” (de son petit nom) fera la joie des surfeurs qui délaisseront bientôt le combi VW et les problèmes de stationnement, pour un moyen de déplacement plus stylé.

Si vous n'avez pas l'intention de vous mettre au surf, le vélo cargo Yuba permet aussi de transporter vos enfants, ou vos sacs de courses... Qui peut le plus peut le moins.

<https://yubabikes.fr/cargobikestore/surf-rack/>



Pêle-Mêle

Premier voyage à vélo

Il ne faut pas toujours aller loin pour vivre l'aventure. Rosie (9 ans), ses petites sœurs Margaux et Jeanne (4 ans) et leurs parents ont fait leur premier voyage à vélo... à 50 km de leur maison ! Une odyssee de quatre jours et trois nuits à peine qui a permis à la famille d'expérimenter la formule et de voir que c'était possible.



Comment le projet a-t-il vu le jour ?

Kim : C'est notre aînée qui a beaucoup insisté pour que nous voyagions à vélo. Elle aime bien pédaler, et avait surtout très envie de faire du camping. On y réfléchissait pas mal nous aussi. On avait vu quelques documentaires de personnes voyageant à vélo, on était fasciné par le sentiment de liberté et d'aventure qui en ressortait, et on avait eu les retours de quelques amis... mais on restait avec beaucoup d'inquiétudes d'ordre logistique (itinéraire, sécurité, matériel à prendre...). Même si nous nous déplaçons régulièrement à vélo à Bruxelles, partir avec trois enfants nous semblait compliqué.

Comment vous êtes-vous préparés ?

Dans un premier temps, on a fait appel à *Bike-Packer*¹. On voulait avoir l'assurance que notre trajet serait "safe". Ils nous ont aidés à construire l'itinéraire en se basant sur l'application Komoot, qui reprend des trajets recommandés par les cyclistes avec un maximum de pistes cyclables séparées. Des étapes de 25 km maximum, pour que Rosie puisse pédaler. On a choisi de partir

en Brabant flamand, pour ne pas avoir à traverser Bruxelles. On voulait être tout de suite dans l'action (rires).

Le problème, c'est qu'à 25 km de chez nous, il n'y a pas de camping ! On s'est donc inscrits sur *Welcome to my garden*², un réseau de citoyens qui permet au voyageur à vélo ou à pied de planter sa tente gratuitement dans le jardin d'hébergeurs. On a envoyé des messages pour dormir la première et la troisième nuit chez des inconnus, dans de très beaux jardins. La seconde nuit, à 50 km de Bruxelles, c'était camping !

Quels enseignements ?

Le premier enseignement, c'est que c'était faisable ! On le savait en théorie, puisque d'autres familles font des voyages bien plus longs, mais on avait besoin de l'expérimenter nous-mêmes. Rosie a adoré. On l'a sentie fière de pédaler et de porter ses affaires toute seule. Les petites ont aimé aussi : même si être à l'arrière d'un vélo est plus vite ennuyeux que de pédaler, ça reste plus actif que de rester attachée à

l'arrière de l'auto. On s'est rendu compte aussi que le voyage à vélo passe par l'effort. J'ai fait la première étape avec le vélo-cargo électrique, j'avais l'impression d'une petite promenade alors que mon compagnon, sur son vieux VTT tirant la remorque, s'étonnait d'entendre encore parler français, persuadé d'avoir déjà traversé trois frontières ! Les autres jours, on a échangé les vélos, ce qui m'a permis de sentir l'effort moi aussi et de mieux profiter de l'expérience.

La rencontre avec nos hébergeurs était très sympa, même si nous ne restions qu'une nuit à chaque fois, c'est un rapport humain très chouette : ils nous hébergent à quelques kilomètres à peine de chez nous, on se débrouille pour communiquer au mieux malgré la barrière de la langue, on repart le lendemain... Humainement, ce concept est très beau. Je ne suis pas sûre qu'on aurait osé la formule si on avait eu la possibilité de trouver des campings, mais on ne regrette absolument pas.

Projets pour la suite ?

Pas encore, mais ce sera plus long. On a franchi le cap des réticences et autres inquiétudes sur un mini voyage réussi. On est prêts pour l'étape suivante !

PROPOS RECUEILLIS PAR G. DE MEYERE

1/ *Bike-Packer* est une asbl qui aide les voyageurs à vélo (itinéraire et location de vélos et de fontes) : <https://bike-packer.be>

2/ <https://welcometomygarden.org>





Séries Netflix

Les vacances sont déjà loin derrière ? Et si vous les prolongiez devant le petit écran ? Netflix propose dans son catalogue quelques documentaires vélo sympas qui vous donneront peut-être des envies de départ immédiat ou, au pire, vous aideront à tenir avant les prochains congés. Eh oui, le vélo devient tellement tendance qu'il envahit les plateformes de streaming !

Biking borders

Max et Nono sont deux meilleurs amis. Ils décident de faire Berlin-Pékin à vélo, dans le but de récolter des fonds pour



construire une école. Si le projet semble un peu fou au départ, les deux amis construisent leur voyage kilomètre après kilomètre, en partageant leurs impressions et leurs doutes, parce qu'un tel périple ne se fait pas sans effort ni sans certains sacrifices.

Le film propose une évasion immédiate, des paysages peu connus, mais aussi des rencontres qui rappellent ce qu'il y a de meilleur dans l'être humain. La levée de fonds vient rythmer le récit et apporter de la motivation aux jeunes Berlinoises, mais c'est surtout l'aventure humaine qui tiendra le spectateur en haleine.

Deux aventurières à vélo

Italiennes, amoureuses et ferventes défenseuses du vélo, Linda et Silvia décident de descendre du Canada au Nouveau-Mexique, à vélo, le long du "Great Divide" (la crête des Rocheuses). Soit 4 000 km d'aventure disponibles en une heure à peine de documentaire.

Si les paysages donnent immédiatement envie de vacances et d'évasion, c'est aussi la relation d'un couple dans un tel périple qui captive. Basketteuse professionnelle, Silvia recherche le défi sportif, le dépassement de soi. Linda accepte de la suivre, mais pas à n'importe quel prix, et souhaite de son côté prendre plus de temps pour profiter du voyage. Suivies par deux autres femmes qui réalisent le documentaire, Silvia et Linda s'expriment librement face à la caméra, permettant au spectateur de découvrir également le voyage intérieur de ces deux aventurières du vélo.

G. DE MEYERE



Revolt : jouez à maîtriser votre énergie !

Fan de jeux de société coopératifs ? Revolt est à la fois simple, familial, instructif, ludique et... gratuit. L'objectif du jeu est de consommer moins d'énergie en comprenant mieux ce qui se passe lorsqu'on allume les appareils ménagers de notre maison. Pour y jouer, il faut piocher des cartes "objets" qui représentent des actions du quotidien (faire un café, charger son smartphone, prendre une douche chaude de 10 minutes...) et les poser sur la table l'une après l'autre en les classant de l'action la moins énergivore à la plus énergivore. Dès qu'une carte est posée, on la retourne et on vérifie si la consommation est bien celle qu'on avait estimée.

L'idée sympa du jeu, c'est que la consommation, inscrite en watt-heure, est également écrite en "temps vélo", c'est à dire la durée moyenne qu'il faut faire à vélo pour produire cette énergie^{1/5}. Lorsque vous retournerez la carte "Faire un café", vous

apprendrez donc que cela consomme 250 watt-heure et correspond donc à cinq heures de vélo. Ce qui est moins énergivore que prendre une douche chaude de dix minutes (2100 W-h, soit 1 jour et 18 heures de vélo).

Idéal pour sensibiliser les membres de la famille à sa consommation énergétique, le jeu conçu par Clément Chabot est sous licence Creative Commons, c'est-à-dire

qu'il est disponible gratuitement. À vous d'imprimer les règles du jeu et les cartes pour commencer la partie !

G. DE MEYERE ET M. HARCHIES

Imprimer les cartes du jeu :

www.la-revolt.org

^{1/5} La puissance du cycliste est estimée par le concepteur du jeu autour de 50 watts, pour un trajet plat entre 10 et 15km/h.

 pour 24 heures de RADIATEUR 24 000 W/h	 pour un BAIN 7 000 W/h	 pour 10 minutes de DOUCHE CHAUDE 2 100 W/h
1 HEURE "20 MINUTES" de VELO pour 5 minutes de BLENDER 70 W/h	1 HEURE "30 MINUTES" de VELO pour 30 minutes de HOTTE ASPIRANTE 75 W/h	8 HEURES de VELO pour 24 heures de RÉFRIGÉRATEUR 400 W/h
30 MINUTES de VELO pour deux TARTINES GRILLÉES 95 W/h	1 HEURE "30 MINUTES" de VELO pour une tasse de CAFÉ 75 W/h	1 HEURE "30 MINUTES" de VELO pour 5 minutes de MICRO-ONDES 75 W/h

LE CHIFFRE DU JOUR

D'après une nouvelle étude de l'University of Southern Denmark, à Odense, si tout le monde ne parcourait que 2,6 kilomètres à vélo par jour (comme le font les Néerlandais, le monde réduirait les émissions de CO₂ de 686 millions de tonnes.

2,6 km

La force de la délicatesse



*En hommage
à Sempé*

- ET VOUS ME DITES QUE VOUS POUVEZ TRANSPORTER
JUSQU'À TROIS ENFANTS OU 100 kg DE CHARGE, ET QUE
CETTE MERVEILLE EST ÉQUIPÉE D'UN MOTEUR
DE 50 Nm ET D'UNE BATTERIE DE 400 Wh ?

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



CARTE DE MEMBRE



Date de validité : voir verso

AGENDA

OCTOBRE

LIÈGE 15-16/10

À bicyclette, le festival du voyage à vélo

Ne manquez pas cette première édition du festival "À bicyclette" et faites le plein de bons conseils pour organiser votre prochain périple à vélo !

➤ <https://abicyclette.be>

BRUXELLES 23/10

Marche pour le Climat

Le transport est responsable d'environ un quart des émissions de CO2 en Europe. Le vélo fait partie de la solution. Venez marcher (ou rouler) ce 23 octobre. La précédente marche avait rassemblé entre 50 000 et 70 000 personnes. Faisons encore mieux.

➤ À venir dans notre agenda en ligne et sur nos réseaux sociaux

NOVEMBRE

BRUXELLES 26/11

AG GRACQ

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

➤ À venir www.gracq.org/agenda

SEPTEMBRE

Formation Vélo-traffic

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.

ANDENNE – 14/09

➤ formation@gracq.org

HAUTS-SARTS – 17/09

➤ velotrafic@gracq.org

JODOIGNE – 17/09

➤ jodoigne@gracq.org

FOREST – 17/09

➤ velotrafic@gracq.org

TUBIZE – 17/09

➤ velotrafic@gracq.org

BRUXELLES - 17/09, 15/10 & 19/11

➤ formations@gracq.org

NEUFCHÂTEAU – 17/09

➤ velotrafic@gracq.org

RIXENSART – 18/09

➤ formations@gracq.org

HUY – 18/09

➤ velotrafic@gracq.org

NAMUR – 24/09 & 22/10

➤ velotrafic@gracq.org

BRAINE-LECOMTE – 25/09

➤ velotrafic@gracq.org

LIÈGE - 25/09 & 30/10

➤ velotrafic@gracq.org

BRUXELLES 15/09 – 12/10 – 17/11

Réunion aménagement

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 notre prochaine réunion.

➤ amenagements-bxl@gracq.org

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

SOUTENEZ L'ACTION DU GRACQ FAITES UN DON !



- > En ligne, sur www.gracq.org/don
- > Ou par virement bancaire sur le compte
BE65 5230 4042 2096 avec en communication :
"Don" + "nom, prénom"
Fiscalement déductible à partir de 40 €

Non distribution ou changement d'adresse

Secrétariat GRACQ – rue de Londres 15 – 1050 Bruxelles

Le GRACQ près de chez vous

Secrétariat général

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

Secrétariat wallon

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

Secrétariat Liège

Beau Mur
Rue du Beau-Mur 48
4030 Liège
alexandre.hagenmuller@gracq.org
www.gracq.org



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

Toutes les adresses de contact sont sous la forme :

commune@gracq.org
Exemple : groupe local de Woluwe :
woluwe@gracq.org



BRUXELLES & ENV.

Anderlecht	Bruno Louis	T 02 527 05 78
Auderghem	Sylvaine Van Eenoo	T 02 675 80 94
Bruxelles-Ville	Pierre Henriet	-
Bruxelles Nord-ouest	Maarten Coertjens	T 0487 17 73 42
Etterbeek	Pierre Hanoune	T 0493 24 00 98
Evere	Bernard Dehaye	T 0498 20 47 21
Forest/Saint-Gilles	Florian Masson	-
Ixelles	Frédéric Mertens	T 0472 20 29 32
Jette	Guy Egerickx	T 0472 31 14 65
Kraainem	Christophe Speth	T 0474 06 01 58
Molenbeek	Simon Bos	T 0472 13 54 32
Saint-Josse	Eloise Dhuy	-
Schaerbeek	Tanguy Ollinger	-
Uccle	Lucian Stănescu	-
Watermael-Boitsfort	Nicolas Julémont	T 0484 78 17 73
Wezembeek-Oppeem	Anne Vandendries	-
Woluwe	Louis De Block	T 0485 94 91 31

BRABANT WALLON

Beauvechain	Marie Verschueren	T 0494 29 44 17
Braine-l'Alleud	Alain Tison	T 0477 58 07 25
Braine-le-Château	Pierre Depret	T 02 366 04 88
Chastre	Fabrice Dehoux	T 0474 68 17 17
Chaumont-Gistoux	Serge Denis	T 0486 45 82 17
Court-Saint-Etienne	Florence Cols	T 0486 17 91 52
Genappe	Axel De Maeyer	T 0470 90 09 83
Grez-Doiceau	Denis Marion	T 0496 10 83 27
Ittre	Christian Fontaine	T 0475 80 02 15
Jodoigne	J.-S. Tyberghein	T 0474 41 55 41
La Hulpe	Julia Shewry	T 0473 86 32 55
Lasne	Kurt Debroux	T 0478 88 25 39
Mont-St-Guibert	Etienne Pluijgers	T 0477 61 45 53
Nivelles	M.Bonnave & A. Roosa	T 0492 20 27 85
Orp-Jauche	Bernard Collin	T 0474 85 71 48
Ottignies-LLN	GRACQ Ottignies	T 0498 70 99 99
Perwez	Dominique Berghman	T 081 65 61 94
Rixensart	Bernard Bourgois	T 0478 45 38 00
Tubize	Boris Leprou	T 0470 01 04 74
Villers-la-Ville	Dimitri Phukan	T 0486 56 88 66
Walhain	Damien Mary	T 0475 55 16 63
Waterloo	Jean-Louis Verboomen	T 0475 61 43 87
Wavre	Albert Mahieu	T 0471 57 25 37

HAINAUT

Ath	Marc Beaucarne	T 0472 26 16 31
Binche	Aurélié Draguet	T 064 66 30 99
Braine-le-Comte	Muriel Cordier	T 0494 37 07 67
Charleroi	GRACQ Charleroi	T 0473 43 54 88
Châtelet	Jeremy Herbut	T 0489 80 45 44
Courcelles	GRACQ Courcelles	T 0474 94 21 33
Écaussinnes	Carole Bolanz	T 0497 45 75 47
Estaimpuis	Judith Henneuse	T 0471 442 030
Fleurus	Emmanuel Lecharlier	T 071 81 95 99
Fontaine-L'Évêque	Luc Henry	T 0499 21 07 99
Ham-sur-Heure	Françoise Minet	T 0473 56 02 91
La Louvière	Nicole Colette	T 0479 02 44 63
Les Bons Villers	Sébastien Ost	T 0495 30 88 75
Leuze-en-Hainaut	Marina Dedier	T 069 23 41 96

Mons	Ludovic Toussaint	T 0478 92 78 73
Mont-de-l'Enclus	Denise Cobben	T 0484 58 04 10
Mouscron	Eric Bonnavé	T 0472 62 86 17
St-Ghislain	Jean-Louis Sarot	T 0478 68 48 21
Seneffe	Philippe De Troy	T 0477 47 12 16
Silly	Sebastien Hubert	T 0478 97 98 81
Soignies	Dorian Piscina	T 0485 44 61 78
Thuin	Ludovic Laurent	-
Tournai	Patrick Allard	T 0484 92 71 17

LIÈGE

Ans	Emmanuel Mortier	T 04 246 48 36
Baelen	Arlette Vaessen	Pas de tél.
Basse-Meuse	Bernard Gabriel	T 0495 78 08 52
Chaufontaine	Banjamin Pirotte	T 0492 25 11 23
Esneux	Denis Raets	T 0486 57 18 18
Eupen	Arnold François	T 0470 671 715
Hannut	Christian Jacques et Yannic Jandrin	-
Herstal	Mehdi Bouacida	T 0499 34 71 09
Hesbaye	Anne-Sophie Grard	T 0471 73 22 51
Huy	Liliane Schaner	T 0494 59 64 64
Juprelle	Jacques Terwagne	T 0494 45 68 99
Liège	Serge Seron	T 0475 87 34 87
Neupré	Estelle Baiwir	T 0496 71 65 05
Pays de Herve	Violaine Meurens	T 0489 29 49 48
Seraing	Cécile François	-
Soumagne	Bernard Franchimont	T 0494 45 70 90
Theux	Georges Hans	T 0491 07 85 46
Thoiry-Ponts	Sven Breugelmanns	-
Verviers	Rémi Gueuning	T 0498 45 58 82
Visé	Vincent Bernier	T 0473 91 88 34
Waremme	Lindsay Frères	T 0497 29 58 04

LUXEMBOURG

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

NAMUR

Andenne	Martine Röhlh	T 0474 78 01 76
Assesse	Patrick Collignon	T 0485 19 07 51
Beauraing	Bernard Louche	T 0476 20 51 98
Ciney	Simon D'Ennetières	T 0479 79 81 01
Dinant	Fabien Houllmont	T 0485 51 60 12
Florefe	Julie Duvivier	T 0479 40 87 41
Gembloux	Michaël Pluijgers	T 0478 57 65 96
Gesves	Philippe Ghesquiere	-
La Bruyère	GRACQ La Bruyère	-
Namur	Jean-Paul Dock	T 081 73 66 22
Profondeville	Catherine Gérard	-
Rochefort	Roseline Séleck	T 084 22 19 06
Sud Entre-S.-et-Meuse	Michaël Horevoets	T 0496 84 32 73

FIETSERSBOND : association partenaire néerlandophone

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