Le MAG AVELLO

01
Sep-Oct-Nov 2025

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

Exp. Avello
Rue de Londres 15
1050 Bruxelles

DOSSIER

50 ans de militance

Climat et vélo

Velocity Gdansk

Interview V-Lock

AVELLO
LE MOUVEMENT VÉLO

AVELLO

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@avello.org
www.avello.org

Avello 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 Avello 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@avello.org

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

NOS SOUTIENS

Wallonie
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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

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

ESPACE MEMBRE
avello.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.

PHOTO DE COUVERTURE : G. DE MEYERE

ÉDITO
Nous avons un pouvoir collectif

Chers Membres d'Avello,

Ça y est, vous tenez entre vos mains le nouveau magazine de votre association vélo préférée ! De nouvelles couleurs, un nouveau nom, un contenu inspiré par vos retours : il est avant tout le vôtre. C'est une fierté pour nous de le voir évoluer à vos côtés, car une association n'a de sens que si elle vit de la force de celles et ceux qui la composent.

Aujourd'hui, j'aimerais justement vous parler de vous, de nous, et surtout de ce pouvoir citoyen que nous avons parfois tendance à oublier. En tant qu'organisme d'éducation permanente, nous travaillons chaque jour à donner des outils pour développer un esprit critique, questionner nos habitudes. Mais une question revient sans cesse : *nos actions ont-elles encore un impact ?* Les crises s'enchaînent, les doutes grandissent, le découragement, parfois, s'installe.

Et c'est précisément à ce moment-là qu'il nous faut nous souvenir de notre histoire collective. L'histoire sociale de la Belgique nous montre que, lorsque les citoyennes et citoyens s'unissent, rien n'est impossible. C'est par les grandes luttes ouvrières que sont nés la sécurité sociale, les congés payés, la réduction du temps de travail. C'est par la "marche blanche" qu'une société entière a imposé aux institutions une transformation profonde. Rien ne fut jamais offert : tout a été arraché par des générations qui ont refusé de se résigner.

Plus récemment, les manifestations pour le climat ou pour la Palestine ont rassemblé des milliers de personnes, rappelant que la rue reste un espace de transformation.
C'est cette mémoire collective qu'il nous faut entretenir, parce qu'elle nous rappelle une vérité simple : nous avons du pouvoir. Pas seulement en tant que consommateurs, comme on nous le répète trop souvent, mais également en tant que citoyennes et citoyens capables de faire masse, de créer un rapport de force, de changer les priorités politiques.

Manifester, c'est aussi retrouver de l'énergie. C'est se rappeler que nous ne sommes pas seuls à douter, à résister, à espérer. C'est sentir, dans la foule, battre un cœur collectif qui redonne confiance. C'est dans cette perspective qu'Avello participera à la Marche du secteur non-marchand (24/09) ainsi qu'à la Marche Climat (05/10) pour défendre les intérêts du secteur associatif et cyclistes.

Alors, au-delà des couleurs nouvelles de ce magazine, c'est à une autre couleur que nous vous invitons à contribuer : celle de nos luttes communes, celle des banderoles portées bien haut, celle des pas qui résonnent. Parce que l'histoire nous enseigne une chose : quand le peuple fait masse, il n'y a pas de fatalité.

LAURENCE LEWALLE
Directrice d'Avello

Alexandra et Florine, en route vers de nouvelles aventures !

Ça bouge au secrétariat d'Avello

Après 17 ans passés à défendre la cause des fiers usagers de la bicyclette, Florine Cuignet oriente ses coups de pédale professionnels vers d'autres horizons. Figure emblématique des journalistes, des administrations et des responsables politiques bruxellois, notre chargée de politique a marqué les esprits par sa rigueur et sa maîtrise des dossiers. Ses prises de position fermes et argumentées étaient le fruit d'analyses complexes des différents enjeux inhérents à chaque aménagement, ainsi que d'une concertation constructive avec les membres de l'association. Nous lui souhaitons tout le meilleur pour ce nouveau chapitre de vie.

Depuis juillet, c'est Oscar Curtil qui assure ses fonctions. Ce jeune Bruxellois de 28 ans entend bien reprendre le flambeau et porter la voix des cyclistes de la capitale. Formé depuis plusieurs semaines par sa prédécesseuse, il a déjà connaissance des grands enjeux pour Bruxelles en matière de mobilité cycliste. Il a également pris contact avec les groupes locaux bruxellois pour les rencontrer, écouter leurs attentes et se rapprocher au mieux des réalités de terrain. Nous lui souhaitons un excellent départ, et même, soyons fous, la mise en place rapide d'un gouvernement bruxellois !

En charge des formations thématiques et À vélo dans le trafic, mais aussi de la rédaction de la newsletter et la coordination des campagnes de l'association (comme Clap au vélo ou les actions "Stop Pub Auto"), Alexandra Jimenez a également décidé de réorienter sa carrière professionnelle après 13 ans d'une énergie explosive mise au service de l'association. Véritable volcan d'idées et de motivation, elle aura marqué les esprits de ses collègues et des partenaires d'Avello par son dynamisme communicatif. Nous lui souhaitons également tout le meilleur dans ses projets à venir.

Sa charge de travail sera répartie entre Séverine Vanheghe et Sophie Vermeyen, toutes deux membres du pôle animation, tandis que le pôle communication se chargera des newsletters.

G. DE MEYERE

Accident... ou homicide ?

Suite à de nombreux appels émanant d'associations d'usagers vulnérables, le gouvernement fédéral introduit dans le code pénal la notion "d'homicide routier" pour requalifier les accidents mortels causés par des conducteurs irresponsables (excès de vitesse, conduite sous influence, distraction grave). On ne parlera donc plus de simples "accidents" pour les victimes de comportements volontaires inexcusables. Une modification soutenue par Avello. (article complet en p.4)

Avello.org

En mai dernier, notre site a fait peau neuve : plus ergonomique, plus moderne, plus intuitif, il continue de répondre à toutes les questions que se posent les amoureux du vélo (prévention, assurances, code de la route...) et à les informer sur l'actualité du vélo à Bruxelles et en Wallonie. La page Agenda reprend toutes les activités de nos groupes ainsi que nos formations (À vélo dans le trafic, lecture de plans...). N'hésitez pas à le parcourir et à partager les articles qui vous intéressent !

© Unsplash

L'homicide routier dans le code pénal belge en 2026

Chaque année, des vies sont brisées par des conducteurs sous l'emprise de l'alcool et de drogues. Malgré ces tragédies, le code pénal utilisait toujours le terme "*accident de la route*", qui évoque des circonstances sur lesquelles on n'a pas de prise ("la faute à pas de chance"), et empêche des condamnations plus lourdes de ces comportements criminels sur la route.

Sans compter qu'utiliser le mot *accident* est choquant pour les familles des victimes, qui n'y voient pas de réelle condamnation de la part de la société pour des faits pourtant inexcusables ni une reconnaissance qu'elles sont, elles aussi, victimes de ceux-ci. L'an dernier, la députée Engagée Vanessa Matz (Malmedy) avait déjà réussi à faire entrer l'homicide routier dans l'accord de majorité du nouvel exécutif. Elle proposait même d'être plus sévère dans certains cas :

"En élevant la peine au niveau 4, soit un emprisonnement de 5 ans à 10 ans au plus. On est ici face à une infraction aux conséquences gravissimes : la perte d'une vie. Mais le juge pourra toujours apprécier au cas par cas, appliquer des circonstances atténuantes et réduire à une peine de niveau 3 (3 à 5 ans) ou 2 (6 mois à 3 ans), ainsi que prévoir des peines alternatives telles que des conditions d'abstinence et de suivi par rapport à la drogue/l'alcool, de formation routière ou d'interdiction de conduite".

Pour accentuer la pression sur l'État fédéral, une pétition citoyenne pour introduire l'homicide routier dans le code pénal avait aussi été lancée l'an dernier par Nathalie Motte et Rinaldo Pontello qui ont perdu leur fille Romane (24 ans), heurtée et tuée en 2023 par un conducteur ivre au volant d'une camionnette. Ils en parlaient en ces termes :

"Notre société doit cesser d'être laxiste avec ceux qui font le choix d'utiliser leur véhicule comme 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."

Le code pénal (enfin) modifié

Grâce à un projet de loi de la ministre de la Justice Annelies Verlinden, passé juste avant les vacances d'été, le code pénal comporte désormais la notion d'"homicide dans le cadre de la circulation" et permettra d'infliger dès 2026 des sanctions plus lourdes aux conducteurs qui provoquent des accidents sous l'influence de l'alcool ou d'autres substances, et aussi pour les récidivistes, qui roulent sans permis ou qui brûlent un feu rouge. Leur peine pourrait alors grimper de 5 à 10 ans de prison.

Ce n'est bien sûr pas cette adaptation du code pénal qui pourra, à elle seule, drastiquement diminuer l'insécurité routière. D'autres mesures sont nécessaires, comme la concrétisation du permis à points, des contrôles plus fréquents et des infrastructures routières qui calment le trafic. Avello se réjouit néanmoins de cette modification essentielle de notre code pénal, qui suit un changement déjà opéré en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

L. GOFFINET

Marche Climat, Ride the Tide, COP30 Bike ride : le vélo pour le climat

Le vélo est un levier essentiel pour limiter notre impact climatique. C'est une solution (quasi) miracle pour les trajets "domicile-travail-école-loisirs", courts mais si nombreux, que nous sommes 11 millions à effectuer chaque jour ; pour la livraison de colis et marchandises sur les derniers kilomètres, ou encore pour les trajets "vacances" encore souvent effectués en avion (alors que l'aventure peut commencer beaucoup moins loin).

Puisque c'est encore nécessaire, nous rappellerons lors de la **Marche Climat** du 5 octobre, que le vélo est notre meilleur outil de résilience en matière de mobilité. Organisée par la Coalition Climat dont Avello est membre, cette marche a pour but de montrer au monde politique que les citoyens sont préoccupés par les conséquences désastreuses que de mauvais choix ont sur notre futur. La date n'est pas non plus choisie au hasard puisque la Marche Climat aura lieu à quelques semaines de la COP30, la conférence sur le changement climatique, qui se déroulera à Belém, au Brésil.

À cette occasion, le collectif Climate Express organise la 5ème édition de **Ride the Tide**, un tour à vélo de cinq jours qui longe la future ligne d'inondations telle qu'elle pourrait se présenter en Belgique en 2100 si les décisions politiques en faveur du climat ne se montrent pas plus volontaristes. Le voyage se terminera à Bruxelles, le 5 octobre, pour rejoindre la Marche Climat.

La **COP30 Bike Ride** entend également peser dans la balance pour influencer la COP30 en délivrant sur place, au Brésil, une bannière symbolique arborant dix propositions[1] de politiques cyclistes destinées à être incluses dans les plans climats des pays. Portée par des cyclistes du monde entier, cette liste de propositions a suivi différents itinéraires à travers l'Europe, l'Asie et l'Amérique du Sud pour rejoindre Belém. L'un d'eux est passé à Bruxelles en août. Étant donné la distance et le nombre de cyclistes, ce grand tour à vélo pourrait établir trois records mondiaux !

Faisons nous entendre ce 5 octobre ! Participons à la Marche Climat et demandons aux pouvoirs publics d'investir dans le vélo à tous les niveaux !

Marche Climat :
Dimanche 5 octobre.
Départ Gare de Bruxelles-Nord à 12h
coalitionclimat.be/marche-climat/
Ride the Tide :
Du 1er au 5 octobre
climate-express.be/ride-the-tide-2025-fr/
COP 30 Bike Ride :
copbikeride.org/fr/cop30

G. DE MEYERE

PAS ASSEZ DE VÉLO DANS LES CONTRIBUTIONS NATIONALES

Les Contributions Déterminées au niveau National (NDC) sont des plans climatiques complets que les pays adoptent pour atteindre l'accord de Paris sur le climat. Saviez-vous que trois NDC sur quatre n'incluent pas de mesures de mobilité active (cyclisme et marche) ? De plus, ceux qui mentionnent des mesures en faveur du vélo ou de la marche n'imposent pas de délais. Rares sont les pays qui disposent d'une politique nationale sur le vélo en dehors des NDC, alors qu'une transition vers une mobilité plus active pourrait entraîner une réduction de 50 % des émissions de transport selon une étude du GIEC[2]. Il s'agit clairement d'un levier ignoré au niveau de la COP !
(Source : copbikeride.org)

[1] À découvrir sur : https://copbikeride.org/fr/cop29-tenproposals
[2] L'organe des Nations unies chargé de l'évaluation objective de la recherche scientifique sur le changement climatique.

V-lock : une asbl au cœur des enjeux du stationnement vélo

La possibilité de stationner son vélo de façon sûre est une condition importante – voire décisive – au moment d'opter pour ce mode de déplacement. C'est pour répondre à ces enjeux que l'asbl V-lock a vu le jour en 2024. Sa mission : *"Simplifier les processus de déploiement et de gestion des stationnements vélo en Wallonie, et faciliter l'échange d'informations entre les cyclistes et les acteurs de la mobilité"*. Nous avons rencontré Trystan Gailly, porteur du projet.

Comment l'asbl a-t-elle été créée ?
Trystan Gailly : V-lock est née lors de l'Université d'été ClimACTES en 2022, à Liège. Pendant deux semaines, notre groupe a été invité à réfléchir à un projet répondant aux enjeux du stationnement vélo. Nous avons alors imaginé une structure proposant un accompagnement des communes afin de faciliter le déploiement du stationnement (étude de projets, installation, gestion administrative, maintenance et entretien) ainsi qu'une communication et sensibilisation à destination des cyclistes campagnes de recensement des besoins, ateliers thématiques, gardiennage de parkings événementiels…). Structurer l'activité nous a pris deux ans. Nous proposons aujourd'hui nos services aux communes wallonnes.

L'outil principal de l'asbl est une carte collaborative. Peux-tu nous en dire plus ?
T.G. : Effectivement, nous avons développé une carte participative disponible sur v-lock.be. Chaque (futur·e) cycliste peut y contribuer de trois manières : en signalant un besoin en stationnement vélo, en suggérant une opportunité d'implantation ou en cartographiant un stationnement existant. La plateforme sert également à la gestion administrative de parkings sécurisés et de leur système d'accès.

Que faites-vous des résultats récoltés ?
T.G. : Lorsque de nombreuses demandes apparaissent sur notre carte dans une commune, nous contactons directement la personne en charge de la mobilité pour voir comment y répondre. Autrement, c'est souvent les conseillers en mobilité des communes ou les Groupe d'Action Locale (GAL) qui nous contactent. Actuellement, nous avons un projet avec le GAL Jesuishesbignon.be (voir encadré page suivante).

Peux-tu nous donner des exemples concrets de projest que vous menez ?
T.G. : Notre tout premier dossier a été la gestion d'un box vélo à la gare d'Assesse. Le projet d'aménagement existait déjà, mais nous avons réfléchi à sa gestion : modalités d'accès, formules proposées… À terme, V-lock gèrera toute l'automatisation (contrats, paiements, etc.).
Plus récemment, nous avons installé deux arceaux vélo dans une copropriété à Liège. Ne trouvant aucun fabricant répondant à nos critères (sécurité, ergonomie, durabilité, production locale et éthique), nous avons fait appel à une entreprise de travail adapté. Les résultats étaient probants en matière de qualité et de coûts. C'est un petit projet, mais il a ouvert la voie à de nouveaux partenariats. Nous collaborons également avec la commune de Malmedy où nous faisons de la consultance sur le dimensionnement et le nombre de places de stationnement, la répartition des arceaux et les installations

d'infrastructures complémentaires au stationnement, comme des douches ou des casiers.

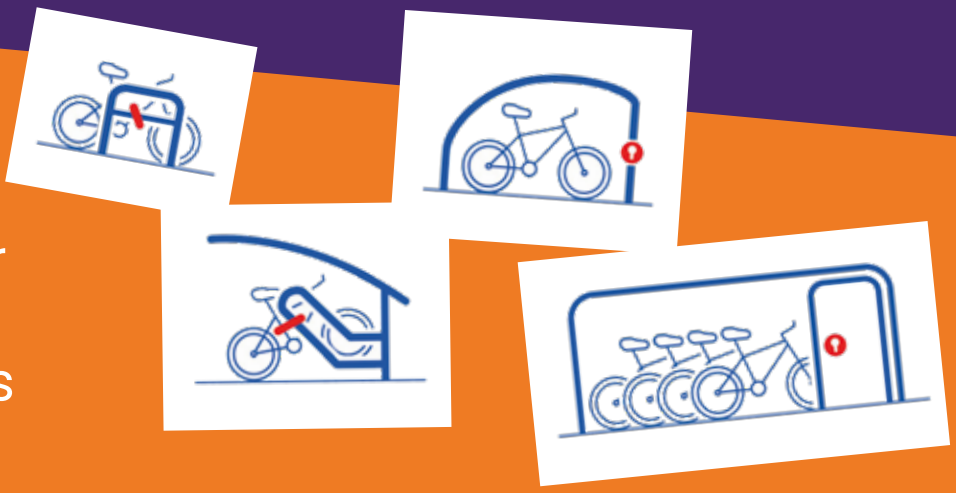
Tu es actif au sein d'Avello Liège. Y a-t-il des spécificités propres à ce territoire ?
T.G. : La Ville de Liège a déjà accompli un travail conséquent pour développer le stationnement vélo. L'offre reste cependant incomplète. Par exemple, les boxes vélos sécurisés sont uniquement accessibles aux résidents. Cela exclut les étudiants en kot et les personnes qui viennent pour travailler ou faire des courses. Il serait donc nécessaire de diversifier l'offre avec des solutions à la journée.

Quels sont les enjeux pour V-lock aujourd'hui ?
T.G. : Les outils sont en place. Le défi, maintenant, est de nous faire connaître et de rendre notre activité viable financièrement. J'ai longtemps porté le projet seul, donc peu de communication a été faite. Le bouche-à-oreille a fonctionné, mais aujourd'hui, il faut passer à l'étape suivante.

Un mot de conclusion ?
T.G. : Pouvoir stationner son vélo facilement, en sécurité et à l'abri est une condition essentielle pour encourager la pratique du vélo. Une structure innovante comme V-lock, active à l'échelle de la Wallonie, pourrait jouer un rôle crucial dans son déploiement. Alors, contribuons à la carte collaborative, faisons connaître le projet à nos communes, GAL et provinces !

PROPOS RECUEILLIS PAR H. VAN NGOC

En **Hesbaye**, on mutualise les achats pour de meilleurs stationnements vélo



La mutualisation des achats présente de nombreux avantages : simplification des démarches, réduction des coûts, uniformisation du matériel et des systèmes d'accès… Le GAL Jesuishesbignon.be dont le territoire d'action couvre 12 communes a initié un système d'achat groupé afin d'acquérir du matériel de stationnement vélo pour son territoire et les communes limitrophes. Cet achat est destiné non seulement aux communes et autres services publics, mais également aux entreprises, établissements Horeca, associations, coopératives… Afin de mener à bien ce projet, le GAL fait appel à l'expertise de l'asbl V-lock.

Un projet en 4 grandes phases :
Pour la première phase, les citoyens sont invités à identifier les parkings existants, cartographier les points d'intérêt, caractériser le besoin (stationnement long terme, court terme, types de vélo…) et vérifier la faisabilité sur le site. Dans un deuxième temps, les résultats seront étudiés par le GAL en partenariat avec les communes. Les propositions retenues sur le domaine public feront l'objet d'une analyse de faisabilité et d'une priorisation qui servira de base pour les achats groupés. Dans la troisième phase, les inscriptions au système d'achat seront ouvertes afin d'établir un cahier des charges et un marché public en vue de trouver le meilleur prestataire. Enfin, lorsque les achats seront réalisés, le GAL sera en charge de contrôler le matériel, les travaux et entamera aussi une évaluation de l'utilisation du dispositif déployé. Cette démarche inédite constitue une action pilote à l'échelle d'un territoire. Ces résultats pourraient inspirer d'autres GAL ou structures publiques.

Participez à l'action "Du vélo à l'arceau"
Vous habitez Amay, Awans, Berloz, Donceel, Faimes, Fexhe-le-Haut-Clocher, Geer, Oreye, Remicourt, Verlaine, Villers-le-Bouillet, Waremme ou l'une des communes limitrophes ?
La phase de cartographie est ouverte jusqu'à fin octobre 2025 (prolongation possible).
> Participez sur v-lock.be/map
> Pour plus d'infos ou vous impliquer : julien.daise@jesuishesbignon.be

H. VAN NGOC

VELO-CITY : ALORS ON GDANSK !

Il ne s'agit pas de vélo, il s'agit de villes conçues pour les gens.

Tous les ans, la conférence Velo-city rassemble les acteurs de la mobilité du monde entier pour échanger sur les sujets qui ont rapport au vélo. Les approches sont aussi bien techniques, sociologiques et militantes que destinées au grand public. Elles permettent à la communauté cycliste internationale de s'enrichir d'expériences étrangères. Cette année, c'est la ville portuaire de Gdansk, en Pologne, qui accueillait la conférence internationale. Avello y était et vous partage ses impressions.

Transformer la ville sans parler de vélo

"Si tu veux faire des choses pour le vélo, ne parle pas du vélo". Cette phrase provocante de l'urbaniste canadien Gil Penalosa[1] résume une stratégie essentielle pour changer nos villes : il ne s'agit pas de défendre uniquement le vélo, mais de défendre une ville pensée pour toutes et tous. Car c'est en plaçant les citoyens au cœur de l'espace public, en adoptant une approche holistique, que l'on parvient à transformer durablement les habitudes.

Les citoyens aiment les villes accueillantes, sécurisantes, accessibles. Pourtant, chaque tentative de réaménagement de l'espace public rencontre des résistances. Penalosa les appelle les *CAVE, Citizens Against Virtually Everything* ("les citoyens contre pratiquement tout"). Ces opposants systématiques traduisent une peur bien réelle : celle du changement. Mais ce rejet n'est pas une fatalité.
Pour convaincre, il faut démontrer que la transformation de la ville ne se fait pas contre quelqu'un, mais pour tout le monde. Il ne s'agit pas de bâtir une ville idéale pour les cyclistes athlétiques de 30 ans, mais un environnement sécurisé et agréable de 0 à 100 ans.
Autre enseignement de cette conférence, face au "*bikelash*" [2] – ce retour de bâton contre les politiques cyclables – il est crucial d'être visibles, de montrer ce que peut devenir l'espace public quand il est partagé autrement. Et cela peut aller vite : les aménagements temporaires mis en place pendant la crise sanitaire du Covid en sont la preuve. Peinture au sol pour créer des pistes cyclables, fermeture temporaire de rues aux voitures : ces mesures simples, rapides et peu coûteuses ont changé la perception de l'espace public. Elles ont montré que "l'impossible" — créer des infrastructures cyclables dans des villes saturées — était en réalité à portée de main et n'engendrait pas le chaos craint. L'utilisation accrue de ces espaces montre même qu'ils répondent en réalité aux besoins d'un grand nombre de personnes regroupées dans l'expression "majorité silencieuse". Rendre celle-ci visible est donc primordial pour encourager le changement d'attitudes et la volonté des décideurs.

> Si ce n'est pas sécure pour les 8 ans et les 80 ans, alors, ce n'est pas une piste cyclable, c'est juste de la peinture sur le sol.
>
> Gil Penalosa

Quelles sont les mesures principales pour inscrire ces changements dans la durée et leur donner de l'ampleur ? Deux axes prioritaires doivent être suivis : d'abord, généraliser la limitation à 30 km/h en ville et réduire la taille des véhicules. Ce n'est pas seulement une question de sécurité, mais aussi de jus-

tice urbaine : un espace public moins dominé par les voitures lourdes et rapides devient tout de suite plus sécurisant et inclusif. Ensuite, développer un réseau cyclable de qualité, continu et bien connecté. Il ne suffit pas d'avoir quelques pistes isolées, il faut permettre à chacun·e de se déplacer à vélo en toute confiance, d'un point A à un point B, sans rupture ni danger.

En somme, défendre le vélo, ce n'est pas défendre un mode de transport parmi d'autres, c'est promouvoir une ville plus humaine, plus vivable. Et pour cela, il faut parfois cesser de parler de vélo, pour mieux parler de vivre ensemble !

LAURENCE LEWALLE

La militance est sans frontière

Je pense que l'amour des mères peut changer le monde

Velo-city, c'est l'occasion d'entendre des témoignages sincères de personnes dont le travail n'est pas forcément le vélo ni même la mobilité, mais qui, un moment dans leur vie, décident d'agir.

Cette militance citoyenne commence souvent par l'observation d'un petit événement qui semble ne pas tourner rond, suivi d'un sentiment de colère ou d'injustice qui grandit, et que la personne choisit de transformer en action positive.

À Bratislava, Ivana Nemethova, jeune maman, se retrouve confrontée à deux sentiments contraires : la joie de donner la vie, et l'angoisse des informations anxiogènes qui secouent le monde. Au lieu de se laisser abattre, elle rejoint les *Concerned mothers*, les Mères concernées, un collectif de mères qui attirent l'attention des décideurs sur la nécessité de lutter contre la crise climatique et d'encourager la marche, le vélo et les transports en commun.

Les actions des *Concerned mother* sont créatives, colorées, ludiques. Balades de poussettes, performances, marche des parents le jour de la fête des mères... Ces actions rappellent celles du collectif citoyen bruxellois Bruxsel'Air, qui demandait un air plus pur, et les Kidical Mass qui, sous leurs allures festives, rendent visibles la présence des usagers les plus vulnérables et la question du partage de la route. C'est une grande force des conférences comme Velo-city : elles permettent de voir que les mouvements qui naissent ici apparaissent simultanément partout dans le monde. Cela rend la charge moins lourde à porter et donne de l'espoir pour l'avenir.

G. DE MEYERE

Réimaginer l'aménagement d'un carrefour

Imaginons un carrefour dans une ville fictive. Imaginons-le maintenant conçu uniquement pour la voiture : deux bandes de circulation par sens, du stationnement partout, des trottoirs minuscules et bien sûr aucune piste cyclable. Bref, un carrefour comme on en voit partout. Un espace public totalement déséquilibré. Imaginons maintenant que nous avons la possibilité de le réinventer. Un atelier proposé lors de la conférence Velo-city permettait aux participants venus de tous horizons de se projeter dans ce cas concret.

Pour redistribuer l'espace public, chaque groupe de participants disposait de modules (pistes cyclables, arrêts de bus, parcs, bancs...) à placer par-dessus l'illustration du carrefour. Première étape, appliquer le principe STOP[3] : remettre piétons puis cyclistes au centre de la réflexion. Pour cela, apaiser la circulation était indispensable, ainsi que garder les intersections compactes et sécurisées pour, seulement après, donner la place aux transports publics et à la voiture privée.

Résultat final ? Un carrefour méconnaissable : transit réduit, espace public libéré, et même un petit parc ! Confronter des idées et échanger des expériences entre participants venus de différents pays permet de constater que les problèmes rencontrés ici sont similaires à ceux des autres pays, mais que les solutions existent et rendent la ville plus humaine et plus verte.

O. CURTIL

[1] Urbaniste, Gil Penalosa a dirigé l'aménagement du réseau vert de 200 parcs de Bogota et est consultant pour de nombreuses villes internationales.
[2] Contraction des mots anglais "bike" ("vélo") et "backlash"("contrecoup" ou "retour de bâton").
[3] Principe qui consiste à réfléchir et concevoir les aménagements en prenant en compte les besoins des différentes catégories d'usagers dans cet ordre : la marche ("Stappen"), le vélo ("Trappen"), les transports en commun ("Openbaar vervoer") et la voiture individuelle ("Personenwagen").

Une Marche pour le Canal

"Un parc… ou un des appartements de luxe ?" **Les abords du canal à Bruxelles font l'objet de nombreux projets de réaménagements. Consciente de la plus-value qu'offre un cours d'eau aux capitales européennes, Bruxelles compte bien *relifter* cette partie d'elle-même et lui donner un nouveau visage, plus… glamour. Mais dans un environnement très dense, chaque espace compte. Pour les habitants aussi.**

Le 8 juin dernier, une série d'associations bruxelloises (Avello, BRAL, Fietsersbond, Filter café Filtré…) et molenbeekoises (Molembike, Bonnevie…) proposent de marcher le long du canal afin d'enjoindre Bruxelles à repenser ses choix politiques en matière de grands projets immobiliers et de remettre la qualité de vie des Bruxellois·es au centre des décisions.

Avec les travaux en cours sur les quais, c'est également l'opportunité de réclamer un canal plus cyclable et plus piéton : les quais du Charbonnage et du Hainaut comptent en effet parmi les axes cyclables les plus empruntés de la capitale et se caractérisent pour le moment par un criant manque d'espace. Pour Avello et les membres des groupes locaux de 1000 Bruxelles, Anderlecht et Molenbeek présents, participer à cette Marche pour le Canal était donc l'occasion de soutenir cette vision d'une ville plus verte, résiliente et répondant davantage aux besoins essentiels de ses habitants en matière d'espaces verts et de mobilité.

R. STANER

Cyclabilité : du neuf à Bruxelles !

Il est dès à présent possible d'accéder aux parkings sécurisés vélo de la Bourse et de la Place de Brouckère en tant que non-abonné, et ce de manière gratuite pendant 4h. Le stationnement devient payant à raison de 1,25 €/jour après les 4 premières heures.

Une passerelle installée en août au-dessus de l'A12 à la hauteur de De Wand, à Laeken, permettra bientôt aux piétons et cyclistes de relier l'Ossegempark au jardin du pavillon chinois. Une belle étape pour transformer les trois derniers kilomètres de l'autoroute A12 en "A-douce".

Situé au pied des institutions européennes, le rond-point Schuman dispose maintenant d'un nouveau plan de circulation, laissant plus de place aux modes actifs (marche, vélo). La fin des travaux est prévue pour fin 2026.

Vous connaissez les "Kiss and ride", ces emplacements réservés aux automobilistes pour déposer leur marmaille avant de reprendre la route ? La commune de Forest a inauguré quant à elle le premier "Cycle and ride" de Bruxelles, devant l'école *Nos Enfants*. La zone permet aux parents à vélo de déposer leurs enfants à l'école en toute sécurité, du lundi au vendredi de 8h à 9h. Le reste du temps, le stationnement reste autorisé pour les voitures.

Schaerbeek a annoncé avoir supprimé 250 places de stationnement automobile en voirie ces six dernières années (sur 28 000 disponibles) au profit de stationnement vélo. En décortiquant ce chiffre, on réalise qu'il s'agit d'une réattribution de 0,9% du stationnement automobile au profit d'un autre mode de déplacement. Étalée sur six ans. Soit 0,15% par an. Pourtant, pour la nouvelle majorité, cela semble déjà trop. "*Il n'est pas exclu […] qu'on recrée des poches de stationnemen* " annonce l'Échevine du stationnement. Actuellement, les 27 500 parkings restants en voirie sur la commune (où la moitié des habitants ne disposent pas de voiture) correspondent à plus de 40 terrains de foot remplis de voitures. Alors ? Bientôt 41, voire plus ? Pitié, non !

Le piétonnier bruxellois **interdit aux cyclistes ?**

Suite à la décision de bannir les cyclistes du piétonnier du Boulevard Anspach de Bruxelles dès 11h du matin, le groupe local Avello/Fietsersbond 1000Bruxsel a mené une enquête auprès des cyclistes bruxellois. Selon les résultats obtenus en juillet, il ressort que la moitié des cyclistes francophones et un tiers des cyclistes néerlandophones ne sont pas encore au courant des projets de la Ville de Bruxelles. L'enquête montre également que le boulevard Anspach est bien l'itinéraire le plus sûr et le plus direct pour traverser le Pentagone à vélo et que plus de la moitié des répondants indiquent se rendre à vélo dans la zone piétonne pour leurs loisirs et leurs courses.

Opposé à cette décision d'interdire les cyclistes du piétonnier, le groupe local Avello/Fietsersbond a par ailleurs invité le nouveau Collège échevinal à une sortie afin d'imaginer un itinéraire alternatif sûr et confortable pour les cyclistes. L'Échevine de la mobilité, Anaïs Maes (Vooruit) et l'Échevin des affaires économiques, Didier Wauters (Les Engagés), ont répondu présents à l'invitation et ont accompagné les bénévoles d'Avello dans les rues du centre-ville. Au programme : une expérience très concrète – et parfois chaotique – de l'infrastructure vélo autour du piétonnier.
Pour Avello, interdire le piétonnier aux cyclistes et trottinettes sous prétexte qu'une minorité s'y comporte dangereusement n'a pas de sens. Serait-il possible, suivant cette logique, de bannir les voitures sur l'axe Porte d'Anderlecht - Porte d'Anvers parce que certains automobilistes enfreignent le règlement de la piste cyclable et mettent les cyclistes en danger ?

J. MUEHLENHOFF

Asbl Stalem : gérer les déchets, à vélo, dans le piétonnier

L'asbl Stalem (pour Stalingrad-Lemonnier, nom du quartier où elle opère) est une association de commerçants active depuis plus de dix ans. Elle organise notamment la collecte à vélo et la gestion mutualisée des déchets des commerces du quartier pour optimiser leur tri et ainsi leur donner une deuxième vie grâce à différentes filières de revalorisation. L'association assure également des services de livraison légère en collaboration étroite avec les commerçants de la zone piétonne. Pour ce faire, deux vélos cargos sont utilisés : un pour les livraisons avec un bac à l'avant et l'autre pour la récolte des déchets équipé d'une remorque à l'arrière.

Lorsque Stalem asbl a appris que la Ville de Bruxelles envisageait d'interdire l'accès du piétonnier aux vélos (y compris les vélos-cargos), elle a soutenu la position d'Avello 1000-Bruxsel. puisque son modèle de logistique douce permet de réduire la présence de véhicules motorisés et de contribuer à la propreté et au dynamisme du centre-ville, elle souhaite également que le Collège revienne sur ce projet d'interdiction.

Au minimum elle souhaiterait bénéficier d'une dérogation pour les opérateurs logistiques actifs à vélo dans le cadre de services environnementaux. Avello 1000-Bruxsel a donc accueilli avec plaisir le président de Stalem à l'une de ses réunions afin de dégager une position commune et de partager les expériences de terrain. Une collaboration inédite qui ne demande qu'à être répétée !

R. STANER

Esperanzah, le festival qui accueille les cyclistes

Parmi les festivals de l'été, Esperanzah a toujours la cote. Comme chaque année, les festivaliers qui se rendent à l'Abbaye de Floreffe pour assister à ces trois jours de musique ont été accueillis par les bénévoles d'Avello qui y tiennent un stand proche du parking vélo.

En plus de profiter du festival l'esprit serein, les visiteurs sont informés au sujet des missions d'Avello et sur l'importance de soutenir l'asbl en tant que cyclistes. Avello Namur en a également profité pour tester les connaissances du code de la route en faisant participer les gens au quiz "T'as le Code ?", le jeu créé par Avello qui rappelle quelques notions importantes et souvent méconnues du code.

Au total, 230 cyclistes qui se sont rendus à Esperanzah à vélo. Petit bémol de cette édition 2025 : un stand un peu caché, permettant de rencontrer tous les festivaliers venus à vélo certes, mais plus difficilement celles et ceux venus par d'autres moyens de transport.

Bonus dans ce numéro !

Découvrez sur la double-page suivante les autocollants aux nouvelles couleurs de notre association !

Ils ont été réalisé par Sheila Ngoma, une jeune graphiste namuro-liégeoise qui a accompagné le GRACQ dans sa mue vers Avello. On lui devait déjà la réalisation des nouveaux roll-up et beach-flag que les groupes d'Avello utilisent au quotidien pour mener leurs actions de terrain.

Il y a des autocollants plus classiques, d'autres plus marrants et pour tous les âges et tous les goûts. N'hésitez pas à en mettre partout : sur votre vélo, votre boite aux lettres, votre ordinateur portable.....

© Wikimedia - Marie-Lan Taÿ Pamart

Jette : des cyclistes et une fleur géante

Avec ses 92 hectares de plantes, le Jardin botanique de Meise est l'un des plus grands du monde. Situé à trois kilomètres à peine de l'Atomium, il reste pourtant assez méconnu, même des Bruxellois.
Inspiré, Avello Jette en a fait une destination de balade, rappelant ainsi aux participants que le vélo, c'est à la fois l'évasion, la rencontre et la découverte. Après être passés par Kobbegem et Ossegem via des chemins campagnards pittoresques, les participants ont admiré les serres, les nénuphars géants, les rhododendrons, les arbres remarquables, au gré des anecdotes de leurs guides. Ils ont même eu le privilège d'observer un Arum Titan, une fleur géante (158 cm cette année) originaire de Sumatra et menacée par la déforestation dans son élément naturel, et dont la rare floraison rare ne dure que... 72 heures !

Convivialité, nature, échanges, enchantement : le vélo apporte tout cela à la fois, pour le plus grand plaisir des petits et des grands.

G. EGGERICKX et G. DE MEYERE

Uccle : les cyclistes font entendre leur voix

En avril dernier, Avello Uccle lançait un signal fort lors du Conseil communal, avec la première interpellation citoyenne de la mandature. Six ans après une démarche similaire, il a été rappelé aux élus que, si des engagements ont été tenus lors de la précédente mandature, le groupe local souhaite voir Uccle passer à la vitesse supérieure pour assurer la sécurité des cyclistes.

L'absence de continuité dans les infrastructures est un point noir à soulever : des ruptures fréquentes exposent les cyclistes au trafic motorisé, souvent à 50 km/h, sans séparation sécurisée. Pour montrer à quel point la sécurité des personnes à vélo reste précaire, Avello Uccle a évoqué des lieux concrets de la commune, permettant au Conseil communal de se les représenter et de s'y projeter.

Pointant du doigt la prolifération des SUV en ville, pourtant inadaptés au contexte urbain, Avello Uccle a également appelé les responsables communaux à restreindre leur accès aux rues étroites, notamment les SUL, où ces véhicules représentent un réel danger, et à les taxer davantage.

Enfin, il a été demandé que chaque réaménagement d'espace public — places, quartiers commerçants — donne la priorité aux modes actifs, avec arceaux vélos, cheminements sécurisés et espaces conviviaux.

Des militantes et militants étaient dans la salle avec leur chasuble jaune, ce qui a donné du poids à la prise de parole d'Avello Uccle. Tous les groupes politiques ont accueilli les demandes avec respect et bienveillance. Engagement a été pris en public de tenir des réunions régulières entre Avello et les échevins de la mobilité et des travaux publics, et le collège semble déterminé à faire avancer les choses dans la continuité de la mandature précédente. Avello Uccle continuera à agir pour que la Commune mène des politiques ambitieuses pour que tous les cyclistes se sentent en sécurité à Uccle. Le statu quo n'est pas une option.

A. SMETHURST

Couvin : un cinéma qui en a sous la pédale

© Philippe Roisin

Pari réussi pour Au Tour du Cycle et Avello ESEM (Entre Sambre et Meuse) qui, avec d'autres associations[1], ont proposé une soirée ciné-vélo. L'animation comptait des stands de réparation, un stand d'information autour du voyage à vélo, la possibilité de tester de vélos atypiques et, pour clôturer la soirée, la projection de deux films inspirants sur le vélo qui ont permis de parcourir en images pas moins de 22 pays différents.

Si les bienfaits du vélo en théorie, ils l'ont aussi été en pratique, puisque la projection se faisait à la force des mollets. En effet, pour alimenter le projecteur en électricité, les participants étaient invités à enfourcher un tandem dont la roue arrière était reliée à une génératrice.

"Je suis d'autant plus heureuse de cet événement que les écoles communales de Couvin ont lancé au même moment un grand projet Mobilité active durant un mois ! Quelle belle synchronicité" se réjouit Christiane Goffard, coordinatrice d'Avello ESEM et co-organisatrice de la soirée ciné-vélo.

G. DE MEYERE

[1] Au Tour du Cycle, Les Passerelles et Les Herbes Hautes.

"T'as le code ?" un petit rappel nécessaire

Du 16 au 22 septembre, les alternatives à la mobilité automobile ont été mises à l'honneur. La Semaine de la Mobilité, c'est l'occasion pour les pouvoirs publics de sensibiliser autour des alternatives à la voiture, pour les citoyens de découvrir d'autres façons de se déplacer au quotidien, et pour les associations comme Avello, c'est aussi l'occasion de rappeler tous les enjeux et les bénéfices du vélo dans nos politiques de mobilité.

Cette année, les bénévoles étaient présents sur le terrain, à Bruxelles et en Wallonie, pour sensibiliser les citoyens au respect du code de la route, et plus particulièrement à certains aspects moins connus qui concernent directement les cyclistes. Au moyen d'un quiz ludique, les participants ont pu tester leurs connaissances sur les distances de dépassement, les règles à suivre dans une zone de rencontre, dans une rue scolaire...

Néocycliste ou vétéran de la bicyclette, le quiz-concours est encore en ligne jusqu'au 5 octobre !

N'hésitez pas à faire le test vous-même et à le partager autour de vous !
avello.org/quiz

Paris : piste cyclable Paul Varry

CC Wikimedia - JPlot

C'est une première à Paris : une piste cyclable dotée d'un nom et d'une plaque. Celle-ci a été installée dans le 3ème arrondissement de Paris et porte le nom de Paul Varry, ce jeune homme de 27 ans, membre actif de l'association *Paris en selle*, écrasé volontairement par un conducteur de SUV[1]. L'affaire avait rappelé qu'une voiture peut servir d'arme mortelle et que, derrière un volant, certains perdent le contrôle d'eux-mêmes. Il y a eu une vague d'indignation, suivie bien sûr d'une vague, hors propos, de "*oui, mais les cyclistes...*" déversée sur les réseaux par tous les trolls et autres individus qui oublient la base de l'empathie. Il y a surtout eu le culot et le cynisme du meurtrier qui a plaidé l'accident (ce n'était pas de sa faute, sa voiture avait démarré toute seule), suivis de l'expertise qui avait infirmé cette version sans effort. Il y a eu tout ça. Mais de cet émoi et de cette colère ont également émergé d'autres choses plus constructives.

Un mois après le meurtre de Paul Varry, deux associations cyclistes, *Paris en Selle* et *Mieux se Déplacer à Bicyclette* ont remis un "Plan d'action contre les violences motorisées". En mai dernier, l'inspecteur général de l'administration et ancien délégué à la sécurité routière Emmanuel Barbe, remettait au Ministre des Transports un rapport pour "*Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique*". En juillet, Paris inaugurait sa première piste cyclable au nom de Paul Varry.

G. DE MEYERE

Canada : les victoires sont fragiles

CC Wikimedia - Dylan Passmore

Dans ce feuilleton, nous avons un gouverneur de province, Doug Ford qui promet à ses électeurs que Toronto sera bientôt plus "fluide". Pour y parvenir, Doug a une idée géniale : supprimer trois axes cyclables (19 km au total) au centre-ville et ainsi gagner de la place pour le trafic automobile. Aucun chiffre, aucune étude ne viennent étayer son propos mais il sait, et ses électeurs le croient. Malin, il adopte même en novembre 2024 une loi permettant de démolir les pistes cyclables à Toronto sans le consentement de l'administration municipale. Pas con, le mec. Mieux, il modifie en dernière minute son projet de loi pour mettre son gouvernement à l'abri d'éventuelles poursuites judiciaires, si d'aventure un cycliste blessé suite au démantèlement d'une piste s'avisait l'attaquer en justice. Vraiment pas con.

Mais c'est sans compter sur une association cycliste, Cycle Toronto qui, chiffres à l'appui, démontre que ces pistes réduisent l'accidentalité et que la décision de les supprimer est inconstitutionnelle. L'affaire passée en justice, c'est un juge qui se prononce et qui soutient l'avis des plaignants. "*Les preuves des experts sont claires, convaincantes et essentiellement sans contradiction : le démantèlement des pistes cyclables ciblées entraînera davantage de collisions et de blessures impliquant des cyclistes*" écrit le juge dans sa décision. Agir ainsi viole donc les droits constitutionnels les plus fondamentaux des habitants.

Ce qu'on en retient ? Que les avancées pour les cyclistes sont vulnérables. Que sans la vigilance et l'énergie des organisations cyclistes, elles le seraient encore plus. Qu'il reste des gens pour croire que la fluidité du trafic s'améliore en augmentant le nombre de bandes de circulation et que ces gens-là savent qu'en supprimant de l'infrastructure cyclable, ils mettent les cyclistes en danger. Sinon, pourquoi se prémunir légalement d'éventuels procès ?

Sources : https://ici.radio-Canada.ca

G. DE MEYERE

[1] Un SUV (de l'anglais "Sport Utility Vehicle") est un véhicule de loisir tout terrain destiné à la route qui se caractérise par une motorisation puissante, ainsi qu'un poids, une hauteur et un volume important.
[2] https://www.ecologie.gouv.fr/presse/remise-du-rapport-demmanuel-barbe-prevenir-violences-apaiser-tensions-mieux-partager-voie

Avello : 50 ans d'histoire(s)

Organisée le week-end des 24 et 25 mai, l'anniversaire du demi-siècle de notre association aurait difficilement pu imaginer pire météo : le vent, la pluie, le froid. Pourtant, rien ne sera parvenu à décourager les courageux cyclistes. Reportage en photo de ce demi-siècle dignement fêté.

Entouré de ses enfants, Jacques Dekoster, membre fondateur du GRACQ, s'adresse aux participants avec humour et émotion et évoque les débuts de cette aventure incroyable. Il rend hommage aux femmes qui passaient leur temps en réunion ou allaient demander une meilleure considération pour les cyclistes, ainsi qu'à celles qui ont géré la maison et les enfants pendant que leurs maris s'impliquaient dans l'association.

Jacques Dekoster entouré de ses enfants.

Laurence Lewalle, directrice d'Avello, remercie les "militants de la première heure" (certains d'entre eux sont déjà présents au départ, d'autres rejoindront la fête plus tard). Elle se projette ensuite dans un futur idéal, où rouler à vélo serait possible et sûr pour toutes et tous, de 8 à 108 ans.

Laurence Lewalle, directrice d'Avello

La caravane vélo se dirige vers Louvain-La Neuve, en passant par Tubize, Braine-le-Comte et Nivelles. La pluie et le froid sont de la partie, mais les courageux cyclistes tiennent bon. Ils ont 65 km à parcourir.

Merci aussi à nos sponsors qui ont soutenu cet événement historique !

Un bon repas, une bonne ambiance. Aux murs sont affichées des dizaines de photos d'archives, permettant aux participants de se remémorer les actions du GRACQ au fil de ces 50 dernières années. Les modes et les modèles de vélo ont changé, mais les sourires des années '70 sont les mêmes qu'aujourd'hui !

Ambiance festive à Louvain-la-Neuve : discours, repas, jeux, soirée dansante.

Jour 2. La météo est toujours mauvaise, mais "moins pire". La caravane vélo parcourt les 30 km qui les séparent de Namur et arrive sous les bravos. Un journaliste de Belga rassemble les troupes pour la photo de famille qui paraîtra dans la presse. Les nouveaux drapeaux de notre association sont mis à l'honneur.

Arrivée de la caravane vélo à Namur

Partage du gâteau d'anniversaire et discours des présidents de l'Organe d'Administration, Delphine Morel de Westgaver et Pierre Henriet. Après 50 ans, le GRACQ s'offre un nouveau nom et de nouvelles couleurs. L'association s'appelle maintenant "Avello". Avec deux "l", comme dans "collectif"... ou parce que le vélo donne des ailes ? Sa signature "Le mouvement vélo", rappelle le côté dynamique et rassembleur de notre association. Le mauve assied son sérieux et sa solidité tandis que l'orange rappelle son côté créatif.

C'est reparti pour 50 ans d'aventures !

Merci à tous nos membres qui ont rendu ce moment possible par leurs coups de main et de pédale, leur présence et leur bonne humeur. Notre mouvement ne serait pas ce qu'il est sans ces énergies différentes et complémentaires. Le vélo en Belgique ne pourrait rêver meilleurs représentants. Merci aussi à nos partenaires, Cambio et Aedes.

Cambio, pour le prêt généreux de la camionnette-balai

Aedes assurances, pour le soutien financier

Photos : G. DE MEYERE, P LITS et J. LESCANNE

Naissance d'un mouvement cycliste

Que s'est-il passé en 1975 pour qu'une poignée de citoyens décident qu'il était nécessaire de créer le "GRACQ", une association représentant les usagers du vélo ? Quelle était la situation en Belgique et en Europe ? Comment cette association née à Bruxelles a-t-elle pu évoluer jusqu'à représenter plus de 20 000 Belges et devenir le principal interlocuteur francophone des pouvoirs publics en matière de mobilité vélo ? C'est ce que Bernard Dehaye, ancien président du GRACQ, décrit dans un livret documenté et enrichi de photos d'époque.

Trente Glorieuses : la voiture devient reine

En 1947, la Belgique compte à peine 100 000 automobiles. En 1950, on en compte déjà plus de 270 000, et en 1960 plus de 750 000 ! C'est une des conséquences du Plan Marshall d'aide à la reconstruction qui fera entrer le "rêve américain" dans l'imaginaire des Européens et de leurs dirigeants. Pour ces derniers, moderniser le réseau routier belge fera du pays et de Bruxelles "l'un des carrefours routiers les plus importants de l'Occident". Le problème de l'encombrement de la capitale et de l'inadaptation de son infrastructure routière doit être résolu.

1953. Bruxelles est choisie pour accueillir l'Exposition Universelle de 1958. Cela lui donne cinq ans pour faire de la ville une des capitales européennes les plus motorisées. Au total, 128 km de routes seront construits, ainsi que 119 carrefours, 36 ponts, six tunnels et un viaduc. C'est de cette époque (entre 1950 et 1970) que date la suppression de la majorité des pistes cyclables à Bruxelles, devenues inutiles et gênantes pour l'essor automobile.

Conséquence rapide de ces aménagements routiers : le parc automobile belge continue de croître. Entre 1960 et 1970, il triple pour arriver à plus de 2 millions de véhicules, avec pour corollaire une insécurité routière qui explose. En 1972, plus de 3 000 personnes perdent la vie sur les routes belges. Ce triste record contribue en 1975 au vote d'une loi instituant un code de la route et l'obligation du port de la ceinture de sécurité pour le conducteur et le passager avant.

1975 : le GRACQ est créé

À la fin des Trente Glorieuses (1946-1975), une partie de plus en plus grande de la population se plaint de la bétonisation systématique de Bruxelles et du "tout-à-la-voiture". Le 25 mai 1975, une grande manifestation cycliste est organisée par le Comité d'Action des Transports Urbains (CATU) et les Groene Fietsers, un groupe d'action cycliste flamand. Futurs fondateurs de l'association, Jacques Dekoster et Damien Morelle y distribuent un tract invitant les participants à remplir leurs coordonnées. Ils en récolteront environ 200.

Ce sont les débuts du GRACQ, un nom choisi en référence aux frères Gracques, hommes d'État romains qui réclamèrent plus d'égalité sociale pour le peuple. Un mot fut trouvé pour chaque lettre de l'acronyme : "G" pour groupe, "RA" pour Recherche et Action, "CQ" pour Cyclistes Quotidiens. Abandonné rapidement, le "UE" désignait "d'Uccle et Environs", le berceau de l'action de Jacques et Damien. Le GRACQ est alors la 2ème association de défense des cyclistes "utilitaires" à voir le jour en Europe dans les années '70, en réaction à l'invasion automobile[1].

50 ans d'actions

Que de travail abattu en un demi-siècle : du lobbying, des publications, des actions, de la sensibilisation, des formations, des dossiers, des rencontres, des mémorandums et des réunions… Aujourd'hui, devenue "Avello", notre association active tant à Bruxelles qu'en Wallonie rassemble plus de 20 000 membres, compte 74 groupes locaux qui couvrent 132 communes, ainsi que 47 points de contact. Elle est reconnue par tous les niveaux de pouvoir et compte à son actif de nombreuses avancées pour celles et ceux qui se déplacent à vélo.

En savoir plus ?

Cet article se base sur le livret "Naissance d'un mouvement cycliste – Les premiers pas du GRACQ" écrit par Bernard DEHAYE, Président du GRACQ entre 2001 et 2016. Si vous désirez vous le procurer, écrivez-lui : bernard.dehaye@gmail.com.

Avello : le nom change, l'énergie reste la même !

Ne dites plus "GRACQ", dites "Avello". Si notre association s'est fait un nom dans le monde de la mobilité grâce à sa connaissance du terrain et à sa structure locale et citoyenne, l'acronyme "GRACQ" (pour Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) restait peu connu. Même en prenant une petite liberté orthographique, "Avello" sera plus clair pour le grand public.

Pour Laurence Lewalle, directrice de l'association, *"changer de nom a pour objectif principal de rendre le travail de ses bénévoles plus visible et plus compréhensible du grand public. Les missions et la vision de l'association ne changent pas et gardent tout leur sens pour répondre aux enjeux auxquels nous faisons face"*.

Travailler sur un tel changement nécessitait d'embarquer un maximum de personnes avec soi pour susciter l'adhésion. C'est donc suite à un processus participatif commencé il y a trois ans que la décision de changer de nom est actée. Divers ateliers ont été menés, au cours desquels les membres du GRACQ ont exploré différentes pistes, exprimé ce qu'ils voulaient et ne voulaient pas. Le nom Avello a été plébiscité par les membres de l'association lors de l'assemblée générale de mai 2024, et la date des 50 ans de l'association a été fixée pour dévoiler son nouveau nom et ses nouvelles couleurs.

JEU

À tout juste 50 ans, nous pouvons affirmer, exemples à l'appui, qu'Avello a encore de grandes choses à réaliser. Pourrez-vous relier chacune de ces personnalités à un accomplissement qu'elles n'avaient pas encore réalisé à 50 ans ?

- À 50 ans, je n'avais pas encore tourné Indiana Jones et la Dernière Croisade ni les Incorruptibles ni Le Nom de la Rose
- À 50 ans, je n'avais pas encore trouvé le vaccin contre la rage
- À 50 ans, je n'avais encore reçu aucun César
- À 50 ans, je n'avais pas encore signé la constitution américaine
- À 50 ans, je n'avais pas encore créé la Tour Eiffel
- À 50 ans, je n'avais pas encore tourné la Grande Vadrouille ni les aventures de Rabbi Jacob
- À 50 ans, je n'avais pas encore publié mon pamphlet "J'accuse !"
- À 50 ans, je n'avais pas encore reçu le prix Nobel de la Paix

- **Emile Zola**
- **Benjamin Franklin**
- **Agnès Varda**
- **Gustave Eiffel**
- **Sean Connery**
- **Mère Teresa**
- **Louis Pasteur**
- **Louis de Funès**

[1] Le MDB (Mouvement de Défense de la Bicyclette) à Paris, qui réclamait de pouvoir utiliser les bandes bus est apparu un an plus tôt, en 1974.

PÊLE-MÊLE

Pro Velo enquête sur le vélotourisme (jusqu'au 30 septembre)

Dans le cadre de ses missions de Centre National de Coordination des routes EuroVelo, Pro Velo lance le premier questionnaire d'enquête en ligne sur les pratiques de vélotourisme et loisirs en Belgique. Le but : mieux connaître les itinéraires empruntés par les cyclistes, leur expérience de cyclotouriste, les services utilisés et la façon dont ils organisent leurs balades ou leurs séjours à vélo. Ce questionnaire s'adresse aussi bien aux Belges qu'aux étrangers, n'hésitez pas à le diffuser auprès de vos amis.

Que vous soyez cycliste du dimanche ou baroudeur à vélo, en famille, en solo, en groupe, à vélo à assistance électrique, en gravel ou vélo standard.... Prenez quelques minutes pour répondre au questionnaire en ligne de Pro Velo.

Vos réponses permettront de formuler des recommandations aux Régions pour améliorer l'accueil des cyclotouristes et le développement d'infrastructures adaptées. Aujourd'hui, il existe peu de données à l'échelle belge — c'est donc le moment de faire entendre sa voix !

https://tinyurl.com/3xf4hxxn

Accidentologie à Bruxelles (jusqu'au 15 octobre)

Accident léger, chute sans collision avec un tiers... nombre d'accidents à vélo ne sont pas signalés et passent sous les radars. Ces statistiques incomplètes empêchent d'avoir une vision précise de ce qui se passe réellement quand un cycliste tombe. Erreur d'aménagement ? Comportement inadapté d'un autre usager ? Distraction ou maladresse personnelle ? Pour dissiper ce flou existant autour de l'accidentologie à Bruxelles, un bureau d'études en mobilité a lancé en juin dernier un questionnaire adressé aux cyclistes circulant en Région bruxelloise pour compléter les statistiques officielles. Deux objectifs sont poursuivis : estimer le volume d'accidents de cyclistes n'apparaissant pas dans les statistiques et comprendre les circonstances et causes de ces accidents.

Vous avez vécu un accident à vélo à Bruxelles entre 2023 et 2025 ? Prenez 10 minutes de votre temps pour répondre au questionnaire.

https://stratec.limesurvey.net/875124?lang=fr

Votre Mag, livré à vélo !

Transporter les centaines de magazines depuis nos bureaux jusqu'à la Mass Post afin qu'ils vous parviennent tout chauds dans la boîte aux lettres nécessitait jusqu'ici de louer une petite camionnette Cambio. La diminution des impressions suite à la possibilité pour les membres de recevoir leur magazine par mail a permis de revoir ce maillon de la logistique. Depuis 2025, les envois sont réalisés à vélo. Encore plus simple !

Bastogne, centre de référence du vélo ?

Les villes ont beaucoup à gagner du tourisme à vélo. Bastogne semble l'avoir compris au moment de penser au réaménagement de l'ancienne gare du Sud, située à quelques coups de pédale de la Place Mc Auliffe. Une fois les travaux terminés, le bâtiment situé en bordure de RAVeL accueillera un centre de référence du vélo visant à valoriser le quartier, mais surtout à enrichir l'offre touristique de la ville.

Un musée immersif sur l'histoire du vélo y verra le jour. Il offrira une véritable plongée dans l'univers du deux-roues, des premières avancées mécaniques aux dernières innovation technologiques. Le centre accueillera également une brasserie thématisée, ainsi qu'un espace de location de vélos.

Le vélo est un levier important pour développer le tourisme d'une région. Les villes qui ont misé dessus voient leur attractivité augmenter, comme le confirmait il y a 20 ans déjà Anne Hecker, chargée de cours en géographie à l'Université de Nancy : "*Les stations qui ont cédé [à la voiture] souffrent aujourd'hui d'une image négative liée à la trop grande place accordée à l'automobile, sans que le trafic n'en ait été fluidifié*". A contrario, "*les espaces ayant opté pour davantage de mobilité douce, et qui constatent conséquemment une réduction de la pression automobile, bénéficient d'un second atout, économiquement peu quantifiable mais activement recherché : une amélioration de leur image de marque.*"

L'ouverture du centre de référence du vélo de Bastogne n'est pas encore annoncée, mais nul doute qu'il ravira les amoureux de la petite reine.

G. DE MEYERE

© Ville de Bastogne

Gare du Sud

Cowboy dans la tourmente

En 2019, suite à un crowdfunding participatif, le fabricant belge de vélo électriques connectés Cowboy avait récolté 1,4 millions € en 12 minutes à peine. L'année suivante elle se renflouait encore de 23 millions € auprès d'investisseurs internationaux. En 2024, c'étaient 5 millions € qui avaient été levés, notamment auprès d'un investisseur taïwanais, qui devaient sortir l'entreprise du rouge. Malgré ces investissements, l'avenir à long terme de Cowboy n'est toujours pas garanti.

Un défaut de soudure apparu récemment au niveau du cadre de leur modèle C4ST et nécessitant un programme de rappel est une épine de plus dans la chambre à air de Cowboy qui cherche à trouver un accord avec de nouveaux partenaires. S'agissant d'un vélo ultra-connecté, la question de la survie de l'entreprise impacterait les utilisateurs du vélo Cowboy au premier chef, car les réparations et les mises à jour du système ne seraient plus garanties.

Lire à ce sujet : Seconde main et vélonomie, GRACQ Mag 49, pp. 14-18.

avello.org/magazines

G. DE MEYERE

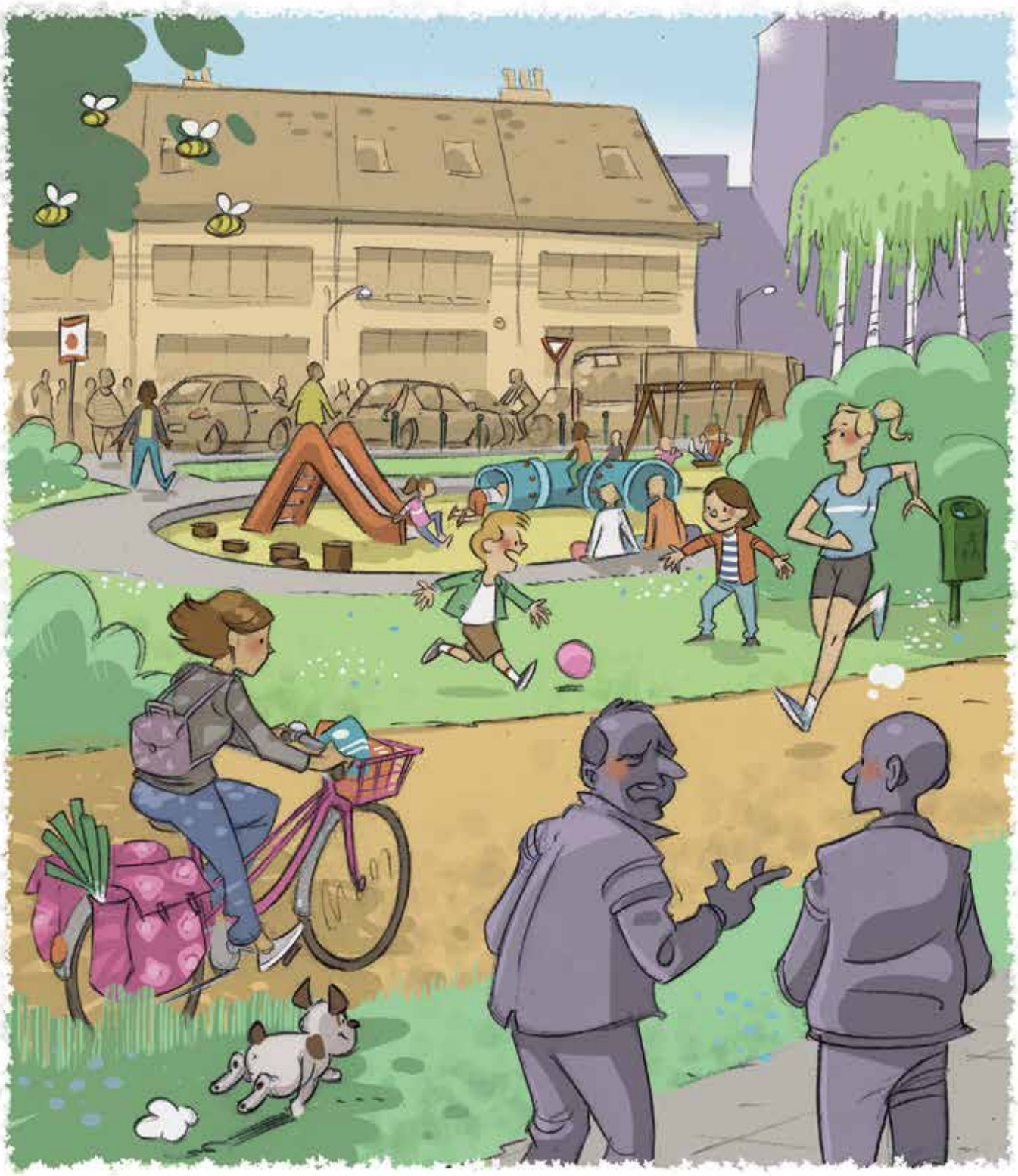
Avello a besoin de photos !

© Unsplash Nicolas Ladino Silva

Vous ne sortez jamais de chez vous sans votre appareil photo ? Vous parlez de vitesse d'obturation, de flou artistique et de profondeur de champ à chaque sortie entre amis ? Vous cherchez une manière d'aider notre association à la hauteur de vos compétences ? Avello cherche à créer une équipe de photographes de choc pour illustrer ses articles (Magazine, site) de photos de qualité.

Il s'agit principalement de disposer de photos de cyclistes, d'infrastructures cyclables, de trafic automobile… afin de renouveler notre bibliothèque de photos et de disposer de photos plus récentes.

Intéressé·e ? Envoyez-nous un mail à communication@avello.org, nous vous recontacterons pour les modalités pratiques ! Merci déjà pour votre aide !



ICI, AVANT, IL Y AVAIT UN BEAU BOULEVARD. **QUATRE** BANDES DE CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT **DE CHAQUE CÔTÉ.** C'EST VRAI QUE, ÇA BOUCHONNAIT AUX HEURES DE POINTE ET QU'ON TOUSSAIT UN PEU, MAIS AU MOINS IL Y AVAIT **DE LA VIE** !

Gaël De Meyere

Agenda

Retrouvez l'agenda complet sur avello.org/agenda

OCTOBRE

Ride the Tide – 1 > 5/10

Ride the Tide, c'est un voyage à vélo engagé pour alerter de l'urgence climatique. Cinq jours d'actions, de rencontres et de mobilisation entre la France et Bruxelles pour défendre la justice climatique et sociale.

Infos sur :

https://climate-express.be/ride-the-tide-2025-fr/

Marche pour le Climat – 5/10

La prochaine Marche Climat a lieu le 5 octobre à Bruxelles. Nous vous invitons à rejoindre la "Clique Vélo - Fietskliek", une clique proposée par Avello, le Fietsersbond et d'autres organisations cyclistes. Emportez vos chefs-d'œuvre et slogans en l'honneur du vélo et rejoignez-nous au croisement de l'avenue Albert II et de la rue Frère Orban à partir de 12h, départ à 13h.

Plus d'infos : avello.org/marche-climat-rejoignez-la-clique-velo-5-octobre-2025

NOVEMBRE

AG – Dimanche 23/11

Ne manquez pas ce moment de démocratie interne : les assemblée générales d'Avello sont des moments conviviaux au cours desquels les bénévoles participent à la construction de l'association.

Infos et ordre du jour : bientôt disponibles sur notre agenda : https://avello.org/agenda/

FORMATIONS À VÉLO DANS LE TRAFIC

Apprenez à déjouer les pièges du trafic et à vous sentir à l'aise à vélo dans la circulation lors d'une formation de trois heures, alternant exercices pratiques et rappels théoriques.

04/10 - Forest
11/10 – Anderlecht
11/10 – Nivelles
17/10 - Namur
18/10 – Namur
15/11 – Parc du Cinquantenaire

Prix : gratuit pour les membres cotisants d'Avello (10 €/individuel, 15 €/famille)
Infos et inscriptions : velotrafic@avello.org

MERCI DE SOUTENIR LE MOUVEMENT VÉLO !

Je fais un don

En apportant mon soutien, je contribue à une mobilité plus durable et plus sûre. Mon don permet de renforcer l'action d'Avello auprès des décideurs politiques et administratifs pour obtenir des mesures concrètes favorables au vélo.

avello.org/don

Je m'engage

En rejoignant un des 120 groupes locaux d'Avello, je participe au changement à travers une dynamique collective et autour de projets motivants ! J'agis concrètement pour faire avancer les choses au niveau local.

avello.org/groupes

AVELLO
LE MOUVEMENT VÉLO

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

Avello près de chez vous

Secrétariat général
Rue de Londres 15 - 1050 Bruxelles - T 02 502 61 30 - info@avello.org

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

Groupes locaux

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

avello.org