

Naissance d'un mouvement cycliste

Les premiers pas du GRACQ



Bernard Dehaye
Président du GRACQ entre 2001 & 2016

Table des matières

Fin du 19 ^e siècle : un loisir nouveau pour la bourgeoisie	4
Début du 20 ^e siècle : le vélo utilitaire se démocratise	5
Après la 2 ^e guerre mondiale : la descente aux enfers	7
<i>Le piège de l'aide américaine à la reconstruction</i>	7
<i>Une avalanche de béton</i>	8
<i>L'automobile est entrée dans l'ère de la consommation de masse</i>	9
<i>Bruxelles, carrefour de l'Occident !</i>	9
<i>Les cyclistes se rebellent... en vain</i>	10
<i>L'Expo 58, catalyseur du « tout-à-l'automobile »</i>	11
<i>L'âge d'or des ingénieurs de la route</i>	12
<i>Croissance irrationnelle du parc automobile belge</i>	13
<i>Revers de la médaille : l'insécurité routière</i>	14
<i>Les « primes béton » qui rapportent de l'or</i>	14
<i>Priorité au trafic automobile et à sa fluidité</i>	14
<i>Suppression des pistes cyclables existantes</i>	15
<i>L'arrivée du siège de l'OTAN...et des institutions européennes</i>	15
<i>Les bétonneurs poursuivent sur leur lancée</i>	16
<i>Le Plan Manhattan</i>	16
<i>La contestation s'organise</i>	17
<i>Autre projet pharaonique : création d'un métro à Bruxelles</i>	18
<i>Débuts d'une prise de conscience mondiale</i>	19
<i>Qui est Jacques Dekoster ?</i>	19
<i>La crise pétrolière, événement déclencheur</i>	21
<i>Mais les bétonneurs continuent, malgré la crise</i>	21
<i>Des cyclistes se rebiffent un peu partout !</i>	22
<i>La manifestation cycliste du 25 mai 1975</i>	24
<i>Un mouvement cycliste se crée</i>	30
<i>Pourquoi choisir le nom GRACQ ?</i>	31
<i>Au travail !</i>	32
<i>Création de la revue Ville-à-Vélo</i>	33
<i>1^{er} grande action : un parking vélo à la station de métro Demey</i>	34
<i>Balades contre l'essoufflement</i>	35
<i>Le premier et unique congrès organisé par le GRACQ</i>	37
<i>La recherche avant l'action</i>	38
<i>La famille Dekoster</i>	39
<i>La marche-arrière de Chabert</i>	39
<i>L'extension et l'essai</i>	40
<i>Que de chemin parcouru en 50 ans</i>	42

Naissance d'un mouvement cycliste

Fin du 19^e siècle : un loisir nouveau pour la bourgeoisie

L'homme a toujours cherché à se déplacer plus rapidement et avec moins d'efforts, et le 19^e siècle est particulièrement riche en évolutions technologiques, comme le vélo, l'automobile, le train, l'avion...

Après l'épopée discrète de la draisienne (dès 1817) apparaît le vélocipède qui connaît des transformations techniques radicales, qui lui permettent de prendre en trois décennies (1870-1902) la forme du vélo moderne. Et la bourgeoisie bruxelloise s'entiche de ce loisir nouveau : la vélocipédie.

Dès 1869, celle-ci va connaître les premières interventions des autorités publiques, devenir l'objet d'une activité associative foisonnante et se structurer en un secteur commercial et industriel à part entière.

C'est, à la fois, la création de la première association cycliste bruxelloise, le « Véloce Club Bruxellois » (orienté sport et tourisme), et l'adoption du premier règlement de police sur les vélocipèdes dans la capitale. Ces événements sont véritablement fondateurs, car ils donnent au monde du cyclisme bruxellois des traits qui persistent encore aujourd'hui : la question du rôle qu'y joue le secteur associatif, d'une part, et de la place du vélo dans l'espace public, d'autre part.

En effet, en adoptant, en février 1869, une réglementation interdisant la circulation des vélocipèdes sur les parties piétonnes des boulevards et avenues ainsi que « dans le Parc », la Ville de Bruxelles va, sans le savoir, assigner au vélo une place qu'il va garder jusqu'à aujourd'hui : celui-ci doit circuler sur la voirie, en serrant à droite, et ne pas empiéter sur l'espace des piétons, vu la gêne et le danger qu'il occasionnerait pour eux. Mais cette assignation spatiale permet également de comprendre pour quelles raisons les associations cyclistes vont, en cette fin de 19^e siècle, investir deux terrains principaux : l'organisation de compétitions sportives et la mobilisation pour l'aménagement des routes.

La période atteint son climax dans la décennie 1890, au cours de laquelle le cyclisme va bénéficier d'un engouement extraordinaire, qualifié de « folie du bicycle » par les historiens contemporains. Courses, promenades, vélodromes, fabricants, commerces et « salons du cycle » se multiplient à Bruxelles.

En 1900, la Belgique comptait 6,7 millions d'habitants, 160.000 vélos et quelques centaines d'automobiles seulement. Il n'est donc pas étonnant que le **Touring Club de Belgique**, fondé en 1895, était alors **une association de cyclistes**, dont l'objectif était de promouvoir le tourisme à vélo et la sécurité des cyclistes par la multiplication des pistes cyclables, macadamisées plutôt que pavées. Ce sont même les associations cyclistes qui demanderont aux provinces de lever une taxe de circulation pour les vélos (matérialisée par une plaque fixée sur le moyeu avant) afin de financer la construction de meilleures pistes cyclables, souvent en très mauvais état à l'époque.

Mais notre Touring Club était loin d'être la première association cycliste nationale en Europe. Le CTC (Cyclists Touring Club), le club des cyclotouristes britanniques, avait déjà été fondé en 1878.

Début du 20^e siècle : le vélo utilitaire se démocratise

Dès 1903, la bourgeoisie se détourne du vélo pour se convertir à l'automobile. Mais inversement, la classe laborieuse opte massivement pour la bicyclette, devenue financièrement plus accessible et techniquement plus robuste.

En Brabant, le nombre de bicyclettes va presque tripler entre 1903 et 1907, et décupler entre 1905 et 1935. Néanmoins, cet engouement, malgré son ampleur, se marque de façon moins visible



que celui de la période précédente : la population laborieuse ne possède pas, en effet, les ressources médiatiques et la légitimité symbolique grâce auxquelles la bourgeoisie avait publiquement exposé sa passion pour la vélocipédie. La période se caractérise donc par le fait que le cyclisme devient populaire, dans tous les sens du mot.

La bicyclette devient **un outil de travail** : autrement dit, elle sert au travail, soit comme moyen de transport pour s'y rendre, soit comme instrument de travail. Ces usages contrastent avec le statut d'objet de loisir ou de sport qui avait été initialement conféré au vélocipède.

Parmi les premiers métiers qui intègrent l'utilisation de la bicyclette, on trouve notamment l'armée et la police. L'armée belge ouvre sa première section de carabiniers cyclistes dès 1890 à la caserne de Wavre, avant de former, en 1911, un bataillon complet, qui se distingue lors des combats contre les troupes allemandes. En 1930, deux régiments de carabiniers cyclistes s'établissent à Bruxelles, l'un à Tervuren (d'expression néerlandaise) et l'autre à Laeken (d'expression française).

La police bruxelloise compte également de nombreux « **agents de police à vélo** », comme en témoigne cette carte postale datant de 1902.



D'autres métiers font aussi usage de la bicyclette, notamment les facteurs, les livreurs, les laitiers et les poissonniers.

Pour favoriser les déplacements des travailleurs, les provinces vont même décider de ramener leur taxe vélo à un niveau plus abordable. En Allemagne, le régime nazi s'engage à promouvoir l'utilisation en masse d'automobiles privées, et a vu la bicyclette (et les charrettes à bras) comme un obstacle à cet objectif. Pour les autorités, l'exclusion des cycles des routes principales a été considérée comme une condition préalable importante à la réalisation de la motorisation de masse. Par conséquent, un programme ambitieux

de construction de pistes cyclables a été mis en œuvre. En outre, de nouvelles lois ont été imposées afin de forcer les cyclistes à circuler sur ces pistes cyclables séparées. Ils ont aussi perdu la priorité de droite.

Les cyclistes allemands se seraient opposés à l'époque à ces lois. Les nazis ont alors saisi les actifs de ces organisations cyclistes hors la loi et les ont mises sous le contrôle du Deutscher Radfahrer-Verband, une organisation nazie de sport. En 1936, la presse automobile allemande a réclamé l'utilisation pour les voitures des voies cyclables étroites marquées sur la chaussée, pour faciliter les dépassements, et a demandé l'interdiction pour les cyclistes de rouler côte à côte.

Durant la guerre, les Allemands ont imposé ces règles aux pays occupés, dont les Pays-Bas. Et les cyclistes hollandais n'ont récupéré leur priorité de droite qu'à la fin du 20^e siècle (Ce fut curieusement annoncé comme une nouveauté au Velocity d'Amsterdam en 2000).

Jusqu'à la fin de la 2^e guerre mondiale, le succès du vélo ne fait que se confirmer en Belgique, et il est tout à fait normal à cette époque de se rendre à son travail à vélo.

En 1947, la Belgique comptait 8,5 millions d'habitants, 2 millions de vélos, et seulement 100.000 automobiles.

Après la 2^e guerre mondiale : la descente aux enfers

Et c'est là que survient le **grand tournant** du 20^e siècle pour le vélo utilitaire.

La Belgique, comme toute l'Europe occidentale, a été fortement endommagée par 5 ans de guerre.

Le piège de l'aide américaine à la reconstruction

Les Etats-Unis vont alors décider d'aider massivement l'Europe à se reconstruire. Mais ce n'est pas par pur altruisme que les Américains vont nous aider en mettant en œuvre leur **Plan Marshall**.

D'une part, le président Truman a peur d'une poussée du communisme en Europe si ses habitants restent dans la misère. Il ne veut pas reproduire l'erreur d'avoir voulu faire payer à la population allemande la guerre de 14-18, qui donnera naissance au nazisme quelques années plus tard. Après cette 2^e guerre, la population européenne souffre à nouveau de nombreuses carences alimentaires, et n'arrive pas à se chauffer correctement durant les hivers glaciaux, au point qu'il n'est pas rare que des Européens meurent de froid.

Et d'autre part, les Américains cherchent des débouchés pour leurs propres produits. Et il leur suffit de conditionner leur aide massive à l'achat de leurs produits, et le tour est joué. Leur aide à l'Europe devient un soutien à leur propre économie.

Le Plan Marshall se traduira, entre 1947 et 1951, par une aide de 175 milliards de dollars à 23 pays européens, dont 7 milliards pour la Belgique.

La **reconstruction européenne**, relativement rapide, est donc largement stimulée par l'aide américaine (85% sous forme de subventions et donc de dons, et 15% sous forme de prêts), tandis que l'économie américaine parvient ainsi à maintenir la croissance atteinte grâce à l'industrie de guerre, et conserver le plein emploi malgré l'arrêt des hostilités.

Pour certains analystes, le Plan Marshall est aussi un plan de **mise sous tutelle économique et culturelle** des pays « libérés » par l'armée américaine. Ainsi, le plan Marshall privilégie l'achat de produits américains, et impose l'obligation de projeter chaque année dans les salles de cinéma au moins 30 % de films produits à Hollywood.

Quel meilleur moyen pour **faire entrer le « rêve américain » dans l'imaginaire des européens** et de leurs dirigeants !

Une avalanche de béton

Et les autorités des pays européens ne vont pas se contenter de réparer les routes et les bâtiments endommagés. Les industriels du béton vont investir fortement dans leurs capacités de production, et auront ensuite l'objectif principal de rentabiliser leur investissement.

Et le moment est idéal. L'automobile s'est fortement démocratisée, avec des modèles comme la VW Coccinelle (38), la Renault 4 CV (46), la Citroën 2 CV (49), pour ne citer que les plus emblématiques.

L'automobile est entrée dans l'ère de la consommation de masse

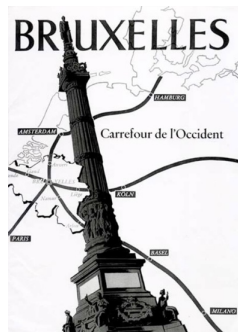
Entre 1950 et 1960, en Belgique, le nombre de véhicules privés va augmenter de 175% (presque tripler, passant de 270.000 à 750.000).

Face à cette croissance rapide du parc automobile privé, auquel il faut ajouter les autobus, autocars, véhicules utilitaires, sans oublier les motos, le besoin se fait sentir d'adapter l'infrastructure routière.

Bruxelles, carrefour de l'Occident !

Telle est l'ambition du **vaste programme de modernisation du réseau routier** belge et bruxellois, esquissé dès 1949, au sein du Ministère de Travaux Publics et de la Reconstruction. Il vise ni plus ni moins à **faire de la Belgique et de Bruxelles « l'un des carrefours routiers les plus importants de l'Occident »**. Cette fonction de plaque tournante du réseau européen, est d'ailleurs reconnue en 1950 par le Conseil économique pour l'Europe, pour définir son fameux réseau « E » autoroutier européen.

Dans ce contexte, où un grand nombre d'itinéraires sont appelés à transiter par Bruxelles, le problème de l'encombrement de la capitale et de l'inadaptation de son infrastructure routière apparaît central. Un vaste programme de travaux est dès lors décidé, qui aura pour double objectif de renforcer la capacité des artères radiales et de mieux répartir le trafic entre ces artères radiales par de meilleures voies concentriques (petite ceinture, grande ceinture, ring extérieur).



Tout était déjà prévu dès 1949, mais la population était maintenue dans l'ignorance des détails et des conséquences de ces projets. En fait, elle n'était jamais consultée, ni après la conception des projets, et encore moins avant. Le citoyen n'avait qu'à exécuter les décisions de ses élus, sans discuter.

À l'image de l'affiche du Salon de l'Automobile et du Cycle de 1949, l'automobile est appelée à dominer Bruxelles. Dans la capitale, les grandes opérations de modernisation des infrastructures routières entreprises dans les années 1950 ignorent, la plupart du temps, les aménagements cyclistes, au profit de la circulation et du stationnement des automobiles.



Les cyclistes se rebellent... en vain

Les cyclistes expriment leurs inquiétudes face à cette attitude des autorités publiques.

Dès 1950, des milliers de cyclistes venus de tous les coins du pays manifestent en masse dans Bruxelles, à l'initiative de la Ligue Vélocipédique Belge, pour rappeler aux administrations publiques leurs obligations à l'égard des cyclistes.

En 1955, les cyclistes anversois estiment qu'ils sont devenus « les parias de la route ».



En 1963, ce sont environ 700 cyclistes qui se rassemblent sur le boulevard Émile Jacqmain, pour le départ d'un trajet collectif vers Ostende. Ils furent acclamés tout au long de leur parcours. Si le journal Het Laatste Nieuws qualifie l'événement d'exploit, l'événement reste sans lendemain dans le paysage vélocipédique bruxellois.

Ainsi, par exemple, une étude universitaire publiée en 1964, portant sur « les problèmes posés par le développement de l'agglomération bruxelloise et de son centre », notamment en matière de déplacements quotidiens, ne mentionne même pas l'existence de la bicyclette.

Par ailleurs, à la même époque, de nombreux corps de métiers abandonnent le vélo, au profit de véhicules motorisés, telles par exemple les compagnies de carabiniers cyclistes transformées en bataillons d'infanterie blindée en 1951.

Le cyclisme quotidien et utilitaire est donc volontairement marginalisé.

L'Expo 58, catalyseur du « tout-à-l'automobile »

Le choix en 1953 de Bruxelles pour accueillir l'Exposition Universelle et Internationale de 1958, mieux connue sous le nom d'Expo 58, va provoquer une accélération de certains travaux pour permettre de satisfaire les besoins surdimensionnés du trafic exceptionnel soi-disant attendu durant l'Exposition.

Elle a tout d'abord stimulé la confection d'un plan d'ensemble, et l'obtention rapide d'un consensus à son sujet, malgré les diverses oppositions. Elle a permis ensuite d'en poser, en un temps record, des jalons essentiels, et de franchir ainsi un point de non-retour, nécessitant la poursuite ultérieure des travaux, voire leur extension.

Et alors qu'il a fallu plus de 40 ans (1911-1952) de tergiversations pour réaliser la jonction ferroviaire Nord-Midi (un des tunnels les plus fréquentés au monde, avec 1200 trains par jour), **à peine 3 années** furent nécessaires pour métamorphoser profondément la ville de Bruxelles, et en faire une des capitales européennes les plus motorisées : le réaménagement des boulevards de petite ceinture (avec la construction de nombreux tunnels), des boulevards extérieurs (moyenne ceinture), et la construction du ring entre les autoroutes d'Ostende (E40) et d'Anvers (A12), le reprofilage d'axes de pénétration, comme le boulevard Léopold II, qu'on surmonte d'un viaduc gigantesque, et l'aménagement des voies d'accès à l'Expo (au total : 128 km de routes, 119 carrefours, 36 ponts, 6 tunnels et un viaduc).

Certes, cet événement international a permis à la Belgique de démontrer au monde entier sa capacité à se reconstruire et à être à la pointe du progrès.

Certes, l'Expo 58 a attiré plus de **40 millions de visiteurs** (dont moins de 10% en voiture) et a contribué à revitaliser l'économie locale, en stimulant le secteur du tourisme et en encourageant les investissements étrangers.

Certes, cette période est caractérisée par une élévation considérable du niveau de vie des populations européennes au cœur d'une époque qui voit l'avenir avec une confiance aveugle et que l'on croyait éternelle.

Mais à quel prix pour la population bruxelloise ?

L'ARAU disait récemment : « Bruxelles a été défigurée par la politique du tout à l'automobile qui a sévi durant plusieurs décennies, et ses habitants continuent à souffrir des conséquences de ces choix irréfléchis.

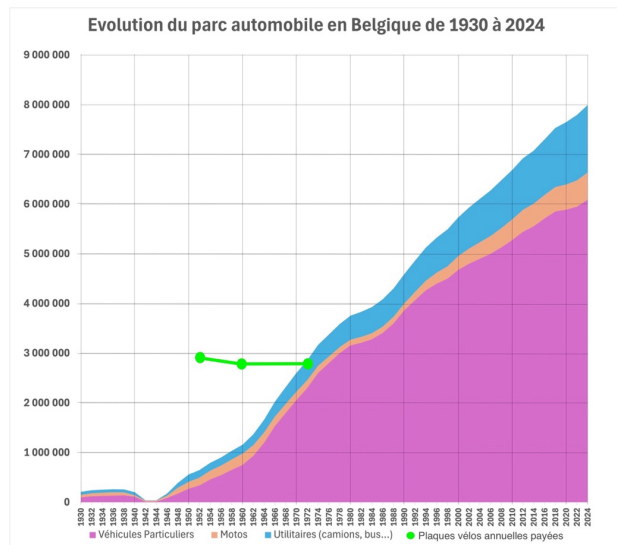
Autoroutes urbaines, viaducs, tunnels favorisent un usage massif et irraisonné de la voiture qui engendre le cortège de nuisances que l'on connaît : pollution, bruit, insécurité routière, congestion, sans oublier de profondes coupures dans le tissu urbain. »

L'âge d'or des ingénieurs de la route

L'Expo 58 a donc été une chance unique pour les ingénieurs de la route. Elle rendait des travaux d'infrastructure routière « indispensables », même si en 1955, le trafic automobile était plus de 20 fois inférieur à ce qu'il est aujourd'hui. Ces travaux d'infrastructure routière étaient supposés transposer dans la ville l'image de modernité que l'Expo voulait diffuser de la Belgique et de Bruxelles. Cette modernité renvoyait à une notion de progrès incoercible, économique et social, associé à une individualisation croissante. Et en plus, nos dirigeants voulaient faire de Bruxelles, la capitale de l'Europe. Le ministre libéral des Travaux Publics, Omer Vanaudenhove ('55-'61), aimait dire : « Notre Capitale, carrefour des grandes voies traditionnelles de l'Occident, pourra, en toute

légitimité, revendiquer une place de choix dans l'Europe Unie de demain. »

Croissance irrationnelle du parc automobile belge



Entre 1960 et 1970, la croissance du parc automobile est à nouveau de 173% (aussi quasi triplé, de 750.000 à 2.100.000). Et entre 1970 et 1980, la croissance est encore de 50%, pour atteindre 3.200.000 voitures particulières, et dépasser le nombre de vélos enregistrés (plaques de taxe provinciale).

Et cette croissance, même si elle ralentit, se poursuit pour atteindre plus de 6.000.000 voitures particulières en 2025. Auxquelles il faut

ajouter presque 1.000.000 de camions et véhicules utilitaires pour le transport des marchandises, plus de 500.000 motos, plus de 16.000 autobus et autocars, et 300.000 véhicules agricoles et autres. Soit, près de 8 millions de véhicules actuellement en Belgique.

Revers de la médaille : l'insécurité routière

1972 fut une année record avec 3.101 tués sur nos routes belges, ce qui a contribué 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 les passagers avant. Mais malgré ce Code de la route, et de nombreuses mesures de réduction des vitesses, en 50 ans (1972-2022), ce sont plus de 80.000 personnes qui ont perdu la vie, et 3,4 millions qui ont été blessées sur nos routes !

Les « primes béton » qui rapportent de l'or

Il faut dire que le ministre des Travaux Publics, Jos De Saeger ('65-'73), a pris quelques mesures qui ne furent pas sans conséquences. D'une part, les **primes de productivité** (1969-89) en faveur des ingénieurs civils étaient rémunératrices et stimulantes. L'une d'entre elles, la « prime béton », pouvait s'élever à 0,2 pour mille du montant des travaux à exécuter, voire 0,3 pour mille pour l'ingénieur responsable. Comment, dès lors, ne pas réaliser des travaux publics d'envergure ou des stations de métro surdimensionnées ?

D'autre part, la « **Circulaire De Saeger** » (1970-2002) qui imposait un nombre minimal d'emplacements de stationnement sous les nouveaux immeubles (un emplacement par 50 m² de bureaux, par exemple), ce qui a incité bien sûr à produire plus de béton pour l'automobile, et qui a contribué fortement à l'engorgement de Bruxelles. Car dès lors qu'il est possible de trouver à coup sûr une place de stationnement gratuite sous son lieu de travail, pourquoi prendre le train, ou tout autre moyen de transport alternatif ?

Priorité au trafic automobile et à sa fluidité

De plus, la vision de la circulation routière va suivre cette tendance du « tout-à-l'auto » et instituer la priorité à la fluidité du trafic automobile. A cette époque, il faut résoudre les conflits entre les

différents occupants de la rue, entre les différents flux de circulation, voire entre les différentes classes sociales. Il faut donc « pacifier la route en organisant la vitesse » à travers l'instauration d'un Code de la route et la réalisation d'aménagements routiers destinés principalement à séparer les flux de circulation. Ce qui entrave le plus la circulation automobile, ce sont en effet tous les obstacles qui en réduisent la vitesse : piétons, cyclistes, transports en commun, voitures en stationnement, ...

Suppression des pistes cyclables existantes

C'est de cette époque ('50-'70) que date la suppression de la majorité des pistes cyclables à Bruxelles, devenues inutiles et gênantes : inutiles, puisque tout le monde roulera bientôt en voiture individuelle (seuls les pouilleux et les très pauvres roulent encore à vélo, et ces gueux ne peuvent quand même pas empêcher la masse méritante de circuler confortablement), et gênantes puisqu'elles occupent un espace qui pourrait avantageusement être mis à disposition de la circulation automobile (constituée de gens qui ont réussi) en rajoutant une bande de circulation pour fluidifier le trafic.

L'arrivée du siège de l'OTAN...et des institutions européennes

Un autre événement qui va renforcer le rôle international de Bruxelles et justifier les investissements routiers, c'est l'arrivée du siège de l'OTAN à Bruxelles en 1967. Le Général de Gaulle ayant décidé en 1966 que la France se retirerait du Commandement militaire intégré de l'OTAN pour préserver son indépendance, l'OTAN décide que son siège ne pouvait pas rester à Paris, et il est décidé, en décembre 1966, de le transférer à Bruxelles. Le site du Heysel n'étant pas encore prêt, le siège est installé provisoirement à Bruxelles (Haren) sur un site devenu libre après la fermeture de l'aérodrome national d'Evere-Haren en 1954. Le provisoire a duré 50 ans, avant de traverser le boulevard pour rejoindre son nouveau siège en 2017. En tant que siège de l'OTAN, Bruxelles concentre plus de journalistes et d'ambassadeurs que Washington DC !

Autres arrivées importantes, qui vont renforcer le rôle international de Bruxelles, ce sont les institutions européennes. Dès 1957 (Traité

de Rome), Bruxelles est désignée comme siège de la CEE (Communauté économique européenne) et de l'EURATOM (Communauté européenne de l'énergie atomique).

La Commission européenne est créée en 1965, de la fusion des structures exécutives de la CECA (Communauté européenne du charbon et de l'acier), de la CEE et de l'Euratom, et son siège est à Bruxelles (Berlaymont).

Notons que le Conseil européen (27 chefs d'États) a aussi son siège à Bruxelles depuis 1975.

Les bétonneurs poursuivent sur leur lancée

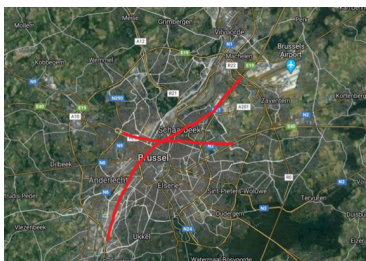
Entre 1958 et 1962, après l'Expo, il n'y eu que le creusement du tunnel Madou, et le début du tracé de l'avenue de la Woluwe.

Ensuite, les investissements reprennent avec le réaménagement complet de l'avenue Louise sur le modèle de la petite ceinture. Ensuite, le plan de l'administration des routes de 1964 se renforce, sur le modèle « radial-concentrique », prévoit la réalisation du ring, de nouvelles autoroutes de pénétration et voies express que l'Intercommunale B1, créée en 1971, se charge de mettre en œuvre, heureusement de manière incomplète suite à l'opposition croissante des habitants et des communes. Mis en service le 31 août 1986, le tunnel Léopold II, appelé, avec ses 2534 m de long (le plus long de Belgique), à remplacer le viaduc du même nom, clôture trois décennies de grands travaux (auto)routiers dans Bruxelles.

Le Plan Manhattan

L'appétit des bétonneurs va aussi se traduire durant les années '60 par un plan de réaménagement du quartier de la gare du Nord, où il est prévu de construire 54 tours de bureaux sur 53 hectares, avec 8 tours d'un World Trade Center, avec l'objectif de placer Bruxelles au premier plan de l'économie mondiale. Un autre rêve américain, mieux connu sous le nom de « Plan Manhattan ».





Pire, il était prévu que les deux principales autoroutes de l'époque, la E40 Ostende-Liège (entre Koekelbergh et Auderghem) et la E19 Anvers-Mons (entre Machelen et Drogenbos), devaient traverser Bruxelles, en se croisant par un

gigantesque échangeur au pied de la gare du Nord et des tours du WTC. (voir carte ci-dessus)

La contestation s'organise

Le mouvement de **contestation de mai '68**, où étudiants et ouvriers français réclament le départ du Général de Gaulle, va donner des idées en Belgique.

Début '69, à l'initiative de Paul Vanden Boeynants, ex-premier ministre et échevin de l'urbanisme de la Ville de Bruxelles, débute la première phase du **Plan Manhattan**, la « libération du sol », c'est-à-dire l'expulsion des 11.000 habitants du quartier, îlot par îlot. Un véritable drame social, puisqu'il n'y a aucune promesse de relogement.

Lorsque le 30 juin 1969, des habitants de 5 îlots du quartier des Marolles reçoivent eux aussi un avis d'expulsion, dans le but de construire une extension du Palais de Justice, la contestation s'organise à l'initiative du curé des Marolles, Jacques Van der Biest. C'est le début de la **bataille de la Marolle**. Il est vrai que le quartier est qualifié d'insalubre, et est habité par une population défavorisée dont la moitié a plus de 60 ans. Mais faut-il vraiment un logement moderne pour vivre de manière agréable ? Et puis, le quartier n'a pas oublié les expulsions du 19^e siècle, lors de la construction du Palais de Justice. Et il n'a pas envie de subir le même sort que les habitants du quartier Nord.

Cette bataille pacifique va se traduire pendant 2 mois par un envoi massif de télégrammes aux ministres, des conférences de presse, des tracts et des affiches « NON » distribuées partout dans le quartier. Et ils auront gain de cause, puisque les pouvoirs publics renonceront au projet fin août '69. Et mieux encore, ils vont obtenir de l'État une rénovation des logements dans le quartier, mais progressive (jusqu'en 2000) afin de ne pas perturber la vie du quartier. La population avait enfin été entendue.

À la suite de la bataille, émergent des organisations locales qui visent à éviter la répétition de ce type d'expérience dont le Comité général d'action des Marolles (CGAM) et l'**Atelier de Recherche et d'Action Urbaines (ARAU)**. Ce dernier est créé en '69 par des architectes, des syndicalistes, des juristes, le curé Jacques Van der Biest et le sociologue René Schoonbrodt (qui préside l'ARAU jusqu'en 1999), qui visent à défendre les droits des habitants dans la ville et à soutenir les comités qui se créent là où on envisage des travaux de « modernisation ».

Autre projet pharaonique : création d'un métro à Bruxelles

Les travaux du métro débutent en 1965 par la station Schuman, au centre du Quartier Européen en devenir, où vient de s'installer la Commission Européenne (Berlaymont). En 1969, le roi inaugure 6 stations de pré-métro (tram souterrain) entre De Brouckère et Schuman. Mais les travaux s'éternisent, et il faudra 11 ans de travaux, avant l'inauguration d'un vrai métro lourd en 1976, entre De Brouckère d'un côté et Beaulieu (1A) et Tomberg (1B) de l'autre. Et il est évident que les longs travaux du métro en ont agacé plus d'un, mais les pouvoirs publics considèrent que c'est essentiel pour la candidature de Bruxelles à devenir la capitale de l'Europe.

Début janvier 1972, Jacques Dekoster est envoyé un an à Eindhoven (Pays-Bas) par son employeur, la société Philips.

En 1972 est fondé le **Comité d'Action des Transports Urbains (CATU)**, qui défend surtout les usagers de la STIB, et luttera pour de meilleurs fréquences et contre la hausse des tarifs de la STIB. Jacques Dekoster les rejoint en 1973.

Débuts d'une prise de conscience mondiale

En 1972, à la fin des « Trente Glorieuses » (*Les Trente Glorieuses sont la période de forte croissance économique et d'augmentation du niveau de vie qu'a connue la grande majorité des pays développés entre 1945 et 1975, et qui font entrer l'Europe dans la société de consommation, 40 ans après les Etats-Unis.*), a lieu la publication du rapport Meadows (MIT), commandé par le Club de Rome, qui s'intitule « **Les limites à la croissance** », et qui annonce la période de récession économique et de prise de conscience environnementale qui va suivre.

Du côté flamand, le père jésuite, Luc Versteyleen, crée en 1972 un groupe d'action cycliste, **les Groene Fietsers**, qui va mettre au point la « Fietseling », sorte de manifestation cycliste (Fiets + wandeling). La première eut lieu le 16/10/1973 à Anvers, où 5000 cyclistes se mobilisèrent pour protester contre la construction d'un canal pour péniches. *Luc Versteyleen fut aussi le fondateur du mouvement vert « Anders Gaan Leven » (AGALEV), devenu « Groen », équivalent néerlandophone d'Ecolo. Il est décédé en 2021 (à 93 ans) d'une infection au COVID-19.*

Les Ateliers de la rue Voot, à Woluwe-Saint-Lambert, sont créés en 1972 par des artistes, et deviennent une ASBL en 1979 (31-12-1979). Ils comptent un Atelier Vélo très actif (depuis 1974) initié par Jacques Villet. C'est d'ailleurs lui qui va concevoir l'affiche de la manifestation du 25 mai 1975, et qui dessinera le premier logo du Ville-à-Vélo.

Qui est Jacques Dekoster ?

Avant de poursuivre l'histoire de notre association, j'aimerais m'attarder un instant sur le parcours de Jacques Dekoster, notre père fondateur. Est-il tombé dans la marmite cycliste quand il était petit ? Pas vraiment ! Mais déjà à l'université, alors qu'il milite pour de meilleurs logements pour étudiants, il devient secrétaire général du Mouvement universitaire belge des étudiants francophones, ancêtre de la FEF, puis milite à la Ligue des Familles. Un engagement citoyen qu'il a poursuivi tout au long de sa vie.

Né au Congo, le 20 janvier 1935, « *de parents généreux, curieux des gens au milieu desquels ils vivent. En dehors de ses séjours en pension, ils visitent l'Afrique et l'Europe* ». Aux scouts, il reçoit le totem d'épagneul spontané (qualificatif « à acquérir »). En fait, Jacques était assez réservé. Sur les conseils de son oncle, recteur à l'ULB, il débute des études de droit à l'Université Catholique de Louvain, avant de revenir à l'ULB. Son centre d'intérêt de l'époque n'est pas encore la mobilité, mais le logement. « *Nicole Thiébaud le rencontre en Slovaquie à la Noël 1964 et cinq enfants les rejoignent en 8 ans* ». C'est après la libération de Stanleyville par les paras belges qu'il devient secrétaire général du Mouvement universitaire belge des étudiants francophones pendant deux ans, poste où il cotoie Jean Gol (liégeois, futur ministre libéral) et Guy Quaden (futur directeur de la Banque Nationale). Il fera alors partie du Conseil National du Logement (CNL). Après son mariage avec Nicole (66), il devient bénévole à la Ligue des Familles, comme jeune foyer, à l'exemple de ses parents.

En 1972, son employeur, Philips, où il était analyste-programmeur, l'envoie pour une année entière à Eindhoven. Sa famille ne peut l'y rejoindre qu'en février. Comment va-t-il occuper ses longues soirées d'hiver de janvier ? D'autant qu'aux Pays-Bas, un jour par semaine est consacré aux femmes, et qu'à l'hôtel où il réside, il est prié de s'absenter lors de ce « jour des dames ». À la bibliothèque de la ville, pardi ! Et sur quoi tombe-t-il dans ce lieu de savoir ? Sur la superbe revue hollandaise « Verkeerskunde » (la science du trafic). Un monde nouveau, fascinant, s'ouvre à lui, celui du trafic commençant à être réfléchi, plutôt que subi.

Dans le journal Le Monde, seul média francophone disponible là-bas, il tombe sur l'interview d'un banquier hollandais, qui explique qu'il possède deux vélos, l'un pour aller de son domicile à la gare de départ de son train, et l'autre de la gare d'arrivée jusqu'à son agence. Et Jacques réussira même à le rencontrer.

Et enfin, et c'est selon Jacques, l'élément déclencheur de sa vocation, la publication par le Club de Rome du Rapport Meadows (MIT) intitulé « Les limites à la croissance », et dont la lecture lui a

fait prendre conscience que notre modèle de consommation allait nous faire aller droit dans le mur.

Tout cela l'inspire, et le pousse à acheter un « opa fiets », un bon vieux vélo hollandais, mono-vitesse, torpédo à freinage par rétropédalage, pour relier les 10 km séparant son logement familial et son lieu de travail.

Dès son retour à Bruxelles, début '73, il constate rapidement les difficultés rencontrées à vélo sur le chemin du travail, entre son domicile à Uccle et le siège de Philips à la place De Brouckère.

Jacques s'affilie donc au CATU et, après tout ce qu'il a découvert aux Pays-Bas, il cherche déjà un moyen de faire bouger les choses en faveur des cyclistes à Bruxelles : « *Au début de la lutte contre la bruxellisation et ses dérives en matière de mobilité, l'âge de ses enfants, de 8 à 2 ans, le pousse à vouloir ranimer le vélo, bel outil de découvertes, source de joie et de rencontres* ».

La crise pétrolière, événement déclencheur

Fin 1973, c'est le deuxième grand choc pétrolier (un précédent avait déjà eu lieu en 56-57 lors de la crise de Suez avec des dimanches sans voiture). Les Pays-Bas, pris à la gorge, prennent l'initiative de dimanches sans voiture le 4 novembre 1973, et iront jusqu'à rationner leur carburant. La Belgique lui emboîte le pas en organisant **4 (vrais) dimanches sans voiture** : les 18 et 25 novembre et les 2 et 9 décembre 1973.

Les citoyens redécouvrent le calme d'une ville sans voiture (sans bruit, ni pollution) et le plaisir du vélo... notamment pour les enfants qui peuvent évoluer sans sentiment d'insécurité... et c'est notamment là que se rencontrent Jacques Dekoster et Damien Morelle, qui fonderont le GRACQ 18 mois plus tard.

Mais les bétonneurs continuent, malgré la crise...

En plus du métro, il y a aussi la construction de 5 nouveaux axes autoroutiers de pénétration dans Bruxelles, dont la prolongation en 1971 de l'autoroute E40 jusqu'au boulevard Reyers, et la construction du viaduc Reyers en 1972 (et qui sera finalement

démoli en 2015, et puis l'autoroute E40 ramenée de 12 à 6 bandes dans le but d'en faire un boulevard urbain à vitesse modérée).

Parallèlement, au sud de Bruxelles, se profile la construction du Ring Sud qui doit traverser Uccle. Et en opposition à ce projet, se crée début 1974 l'**ACQU** (Association des Comités de Quartier Ucclois) qui deviendra ASBL en 1977 (8-11-77), qui fera partie d'IEB, et dont Jacques, au nom du GRACQ-Uccle, sera un membre actif.

Dans ce contexte de luttes urbaines, René Schoonbrodt (ARAU) crée **Inter-Environnement Bruxelles** (IEB) le 6 mai 1974, avec 29 représentants de comités de quartier, d'associations et de collectifs bruxellois. Il a pour objectif de fédérer les habitants de la Région bruxelloise actifs sur des questions urbaines, écologiques et sociales. IEB a contribué au maintien du réseau de trams de la STIB, à la protection et à la rénovation du patrimoine immobilier bruxellois, au maintien des espaces verts, et a incité les habitants à participer aux enquêtes publiques lors de différents projets d'urbanisme.

Et dans la foulée se crée son équivalent néerlandophone, le **BRAL** (Brusselse Raad voor het Leefmilieu).

Des cyclistes se rebiffent un peu partout !

En 1974 toujours, c'est la création à Paris du **MDB** (Mouvement de Défense de la Bicyclette) qui réclament de pouvoir utiliser les bandes bus.

En mai-juin 1975, le **GRACQ** est donc la 2^e association de défense des cyclistes « utilitaires » à voir le jour en Europe dans les années '70, en réaction à l'invasion automobile.

Le 18 octobre 1975, c'est la création à Amsterdam du **Fietstersbond NL**, sous le sigle **ENWB** (Echte Nederlandsche WielrijdersBond), souhaitant se différencier de l'**ANWB** (Algemene Nederlandsche WielrijdersBond) qui donne trop la primauté à l'automobile et ne défend pas vraiment les cyclistes.

Certes, la Fédération Danoise des Cyclistes, créée en 1905 pour régler les conflits entre piétons, cavaliers et cyclistes, prétend les avoir devancés. Mais c'était avant tout un club cyclotouriste. Même

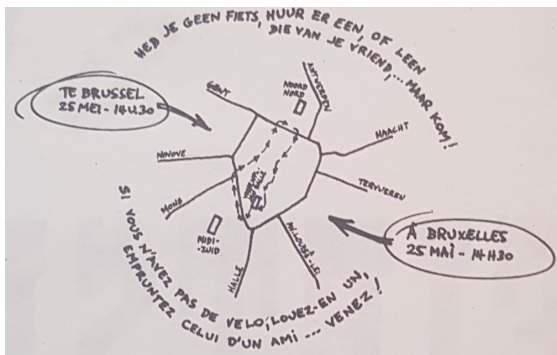
si cette dernière était encore très active dans les années '70 pour promouvoir le vélo face à l'automobile.

Car il serait faux de croire que les Hollandais et les Danois ont toujours eu une tradition cycliste. Non, comme chez nous, le développement économique de Copenhague, lors des Trente Glorieuses, a fait quasiment disparaître tous les cyclistes des rues, et ce sont les forts embouteillages ainsi qu'une pénurie d'essence, due au choc pétrolier de 1973, qui sont à l'origine d'un changement radical dans leur politique de transport. Très vite, les instances de la ville imposent des « dimanches sans voiture » non seulement pour économiser le carburant, mais aussi pour encourager la décongestion de la ville. Les habitants de Copenhague, dans l'incapacité d'utiliser leur voiture, réclament dès lors en contrepartie plus d'infrastructures pour les vélos. Le processus de développement de la bicyclette comme moyen de transport quotidien est alors enclenché. Mais celui-ci n'aurait pas été possible sans une autre caractéristique de la culture danoise, celle du **dialogue avec la société civile**, qui a été longtemps absent en Belgique, et qui laisse encore à désirer par moment. En effet, si une telle ligne politique a pu être mise en place à Copenhague plus tôt que dans d'autres grandes villes européennes, c'est en grande partie grâce au pouvoir de négociation de la Fédération Danoise des Cyclistes, forte de son grand nombre de cyclotouristes.

La manifestation cycliste du 25 mai 1975

Lors de la préparation de la manifestation du 25 mai '75, organisée par le CATU et les Groene Fietsers, Jacques Dekoster suggère que l'on distribue aux manifestants cyclistes des feuilles avec quelques conseils de bons comportements (entre autres, ne pas abîmer les bagnoles malgré les provocations et les coups de klaxon prévisibles) et une demande de signaler sur un talon le nom, l'adresse et le téléphone de ceux qui voulaient continuer le combat (oui, à cette époque, il n'y avait encore ni GSM, ni PC, ni e-mail !). Une affiche est confectionnée par Jacques Villet (Voot), avec au verso, les revendications des cyclistes et le parcours du cortège.





La manifestation démarre à la place du Jeu de Balle à 14h30 vers la petite ceinture (porte de Hal), descend la petite ceinture jusqu'au boulevard Lemonnier, emprunte les boulevards du centre (Lemonnier, Anspach, Max) jusqu'à la place Rogier, remonte le Botanique jusque Pachéco, puis emprunte l'axe de la jonction Nord-Midi, via Pachéco, Berlaymont, Impératrice, Empereur, Chapelle, Blas pour revenir à la place du Jeu de Balle vers 17h pour une grande Fête du Vélo.

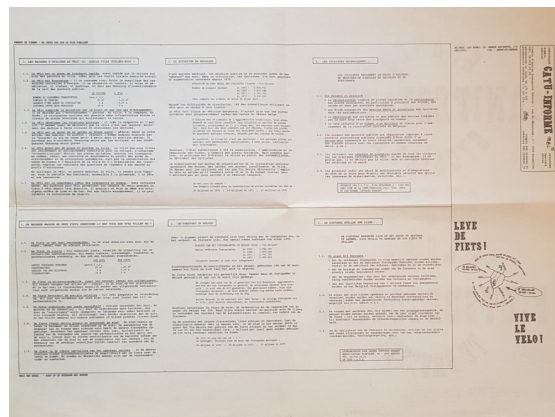
Le verso de l'affiche (page suivante) reprend les revendications des cyclistes en français et en néerlandais. Les voici :

1. **Les raisons d'utiliser le vélo**, ou quelle ville voulons-nous ?
 - a. Le vélo est un moyen de transport rapide
 - b. Le vélo est économique
 - c. Le vélo évite la pollution (bruit, gaz d'échappement)
 - d. Le vélo développe les relations sociales
 - e. Le vélo est un moyen de se garder en bonne santé
 - f. Le vélo prend peu de place et protège la ville
 - g. Le vélo est le complément idéal des transports en commun
2. **La situation en Belgique**
 - a. 3.000.000 de cyclistes ont payé une plaque vélo en 1974

- b. 18% des travailleurs se rendent au travail à vélo
- c. Pistes cyclables disparues ou menacées partout
- d. L'État paie 65% de travaux routiers communaux
- e. Signalisation insuffisante aux points de grand trafic cycliste
- f. Via Secura déconseille l'usage du vélo (trop dangereux), et estime qu'il faudrait 3-5% du budget des routes (soit un milliard FB) pour arriver à un résultat tangible ; alors qu'en 1972, c'était seulement 27 millions FB.

3. Les cyclistes revendiquent :

- a. Reconstruction urgente des pistes cyclables et continuité
- b. Étude exhaustive des besoins réels/potentiels des cyclistes
- c. Restitution aux piétons et aux cyclistes des voiries libérées par la mise sous terre des transports en commun (métro)
- d. Exigent un budget d'1 milliard FB pour aménag. cyclables
- e. Prévoir un garage-vélo dans toute nouvelle construction
- f. Réclament une campagne de promotion du vélo
- g. Proposent une série d'adaptations au Code de la route



1. LES RAISONS D'UTILISER LE VELO ou QUELLE VILLE VOULONS-NOUS ?

- 1.1. Le vélo est un moyen de transport rapide, aussi rapide que la voiture sur bien des parcours en ville, idéal pour les courts trajets domicile-travail.
- 1.2. Le vélo est économique : il ne consomme rien, évite le gaspillage des ressources naturelles d'énergie. Il ne nécessite ni tunnels, ni voies de pénétration, ni viaducs, ni parkings, et donc pas beaucoup d'investissements de la part des pouvoirs publics.

	EN VOITURE	A VELO
NOMBRE DE PERSONNES TRANSPORTEES (moy.)	1,5	1
SURFACE DE PARKING	25 m ²	1,25 m ²
LARGEUR D'UNE BANDE DE CIRCULATION	3 m	0,75 m
DISTANCE ENTRE DEUX VEHICULES	10 m	2 m

- 1.3. Le vélo supprime la pollution par le bruit et par les gaz d'échappement. Il ne dégrade pas l'environnement : partout, en ville, à la campagne, en forêt, la circulation cycliste est possible sans infrastructure énorme ni travaux de grande envergure qui bouleversent la nature.
- 1.4. Le vélo développe les relations sociales : il crée la sympathie et l'amitié. Il permet aussi de découvrir que la ville n'est pas (encore) seulement une machine à faire circuler et stationner les voitures.
- 1.5. Le vélo est un moyen de se garder en bonne santé : pédaler donne un cœur solide, des muscles, du souffle ; rajeunit l'homme moderne engourdi par le "progrès" et qui se tasse petit à petit dans la position assise. Il provoque peu d'accidents (beaucoup moins que les voitures) et aux conséquences beaucoup moins graves !
- 1.6. Le vélo prend peu de place et protège la ville. La ville que nous vivons est entièrement et exclusivement construite pour la voiture. L'urbanisme "automobilistique" détruit les pistes cyclables, enterre les transports en commun, réduit les trottoirs et accotements au profit des aires de stationnement et de circulation automobile, nuit par la concentration des zones de bureau à l'équilibre de la ville et à l'organisation des transports, expulse les habitants des quartiers de logement à bon marché au profit d'autoroutes.
En utilisant le vélo, on pourra modifier la ville, la rendre plus humaine, sous le contrôle des habitants, accessible à la promenade, à la fête et aux rencontres.
- 1.7. Le vélo est le complément idéal des transports en commun. Dans certaines gares, des parkings pour vélo permettent aux usagers de venir prendre le train à vélo depuis leur domicile. Il pourrait en être de même aux principaux arrêts de tram et de bus. Par son faible encombrement, il ne peut ralentir la circulation de ceux-ci.

2. LA SITUATION EN BELGIQUE

D'une manière générale, les pouvoirs publics ne se soucient guère de ces "généralistes" que sont, dans la circulation, les cyclistes. Ils sont pourtant en augmentation constante depuis 1970.

EVOLUTION DU PARC BELGE DES CYCLISTES (Source : Via Secura)

Nombre de plaques vendues	en 1952 :	2.996.495
	en 1960 :	2.833.488
	en 1971 :	2.742.753
	en 1973 :	2.930.650

(Non compris les enfants de moins de douze ans)

Malgré les difficultés de circulation, 18% des travailleurs utilisent le vélo pour se rendre à leur travail.

Le vélo fait figure de véhicule dangereux, d'autant plus que les pistes cyclables sont progressivement rayées des cartes du réseau belge.

A chacune des 19 communes de l'agglomération bruxelloise, nous avons demandé de nous faire connaître leur situation en matière de pistes cyclables, actuellement et il y a vingt ans. Les réponses sont éloquentes : dans huit des onze communes qui ont répondu, toutes les pistes cyclables ont disparu au cours des dernières années ; les trois autres en possèdent quelques tronçons, menacés par des travaux de voirie.

En province, la situation n'est pas meilleure : les quelques pistes qui existent sont généralement impraticables, à sens unique, continuellement interrompues.

Pourtant, l'Etat subventionne à 65% la construction, l'amélioration et la réparation des routes, y compris des pistes cyclables. Mais presque partout, la politique est d'élargir la voirie au profit des automobilistes, au détriment des cyclistes.

La signalisation aux points de concentration de la circulation cycliste (proximité des écoles, des usines) est souvent insuffisante. En ville, le danger pour les cyclistes est tel que Via Secura déconseille l'emploi du vélo et estime qu'il faudrait entre 3% et 5% du budget routier (env. 1 milliard par an) pour arriver à un résultat tangible.

On est loin du compte !

Les budgets alloués pour la construction de pistes cyclables ont été de :
34 millions en 1970 ; 29 millions en 1971 ; 27 millions en 1972

3. LES CYCLISTES REVENDIQUENT...

LES CYCLISTES RECLAMENT LE DROIT D'EXISTER,
DE RESPIRER, DE CIRCULER EN SECURITE ET DE
STATIONNER.

3.1. Ils exigent en priorité :

- + la reconstruction urgente de pistes cyclables et la continuation des pistes existantes, en particulier à proximité des écoles, des usines et dans les quartiers populaires,
- + une étude exhaustive des besoins réels et potentiels des cyclistes dans les agglomérations,
- + la restitution aux cyclistes et aux piétons des voiries libérées par la mise sous terre des transports en commun
- + le vote effectif d'un budget d'un milliard de francs pour l'aménagement de la circulation cycliste en Belgique.

3.2. Ils exigent des pouvoirs publics une législation imposant à toute nouvelle construction publique organisée d'être dotée d'un garage-vélo accessible en toute sécurité, permettant notamment une liaison directe avec les transports en commun (stations de métro, p.ex.).

3.3. Ils réclament une campagne de promotion auprès de tous les citoyens sur les avantages intrinsèques du vélo : il est économique, il ne pollue pas, il ne détruit pas la ville, mais au contraire favorise les relations et la santé.

3.4. Ils proposent enfin une série de modifications et d'adaptations du code de la route pour établir une véritable sécurité des cyclistes (panneaux de signalisation, priorités, etc.).

ORGANISE PAR C.A.T.U., R. DU BEGUINAGE, 3 - 1000 BXL
AVEC AIDE DE LA COMM. FRANCAISE CULT. AGGL. BRUX.
ET PAR GROENE FIETTERS BRABANT

À la fin de la manifestation, une fois le cortège revenu sur la place du Jeu de Balle, Jacques qui a demandé au CATU de placer quelques urnes en bordure de la place, invite les participants à y déposer leurs coordonnées. Il en récolte environ 200.

Au nom des Groene Fietsers, un jeune homme de 16 ans, Geert van Waeg, prend la parole en néerlandais, et rappelle aux participants les revendications des cyclistes. À la fin de son discours enflammé, il lance : « ... et nous exigeons que le gouvernement consacre au moins un milliard pour l'auto... enfin, non, pour le vélo ! ».

Applaudissements hilares ! (Geert van Waeg a vécu le malheur de perdre sa fille Johanna dans un accident de la circulation, et a créé depuis l'association Johanna.be qui œuvre très activement pour plus de sécurité routière à Bruxelles) (Note : un milliard de francs belges de 1975 équivalent à 4,7 milliards d'euros en 2025 si on tient compte de l'inflation)

Après cette manif' cycliste, le CATU retourne à son core business, les transports en commun. Pour Jacques, il faut créer une association de défense du vélo : le vélo, c'est chouette, c'est gai, et les enfants aiment ça.

Un mouvement cycliste se crée

Jacques et Damien, tous deux Ucclois, ont récupéré les talons-réponses des plus motivés et invitent en priorité les Ucclois : une première réunion, le **23 juin 1975**, réunit donc une quinzaine de cyclistes ucclois.

Leur local de réunion se trouvait rue Vanderkindere, à Uccle. Cette date pourrait d'ailleurs aussi être considérée comme la date de création du GRACQ. Mais après cette réunion, seuls trois restèrent pour agir : Mme Penez, Damien Morelle et Jacques Dekoster.

La plupart n'osèrent pas s'engager, soit parce que la tâche leur semblait impossible, soit, et Jacques ne le comprit que plus tard, devant le mépris témoigné aux cyclistes par la plupart des décideurs et par la population en général. S'avouer cycliste à l'époque, équivalait à faire son coming-out au début de ce siècle. Outre les moqueries constantes (du genre, « hé pouilleux, t'as pas les moyens de t'acheter une voiture ? »), les interdictions de parquer son vélo n'étaient pas rares, quand ce n'était pas de réelles menaces sur l'emploi, comme ce fut le cas aux institutions européennes, ce qui a conduit à la création de l'EUCG (European Union Cyclists' Group) en 1997.

Les 3 ou 4 plus motivés de notre association naissante se baptisent alors « les G.R.A.C.Q.U.E.S », fruit des réflexions de Jacques durant ses vacances d'été, et approuvé par le groupe début septembre 1975.

Pourquoi choisir le nom GRACQ ?

On nous demande souvent pourquoi notre association s'appelle GRACQ : un mot un peu barbare dont finalement peu de gens connaissent la signification. C'est pourtant un nom chargé d'histoire.

Les GRACQUES, c'est en fait un clin d'œil peu optimiste aux frères Gracques, Tiberius et Caius Gracchus, deux hommes d'État romains, courageux tribuns de la plèbe, qui s'opposèrent de manière citoyenne au Sénat romain pour réclamer en vain plus d'égalités sociales pour le peuple. Et qui y laissèrent chacun la vie. A croire que nos valeureux cyclistes fondateurs ne croyaient guère en leurs chances de succès.

Ce nom devient le sigle de l'association :

« **G** » pour Groupe, car ils ne sont au départ qu'un noyau dur de quelques cyclistes.

« **RA** » pour **recherche et action**. Une peu comme l'ARAU (né de la Bataille de la Marolle), dont Jacques s'est inspiré. Avec la primauté de la recherche sur l'action, à l'opposé de l'activisme à tout crin, l'anarchisme libertaire de certains, tel que plus tard les CQFD (cyclistes quotidiens follement dynamiques) qui, après avoir menacé d'envoyer un encier à la tête du bourgmestre, n'obtiennent aucune avancée si ce n'est un blocage complet à l'égard de tous les cyclistes à Woluwe-St-Lambert pendant la durée du mandat du bourgmestre... qui dura 30 longues années.

Les GRACQUES estimaient qu'avant d'agir, il fallait savoir, et que pour savoir, il fallait chercher. Chercher où ? Là où il se passait déjà quelque chose : aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne, en France, en Allemagne, et partout dans le monde.

Le « **CQ** » pour **cyclistes quotidiens** était une proclamation de son « utilitarisme », en rupture avec les associations sportives.

Le « **UE** » ne signifiait pas « de l'Union Européenne », mais « **d'Uccle et Environs** » et exprimait donc la racine uccloise et la volonté de ne pas se disperser, le bénévole étant rare et n'ayant pas trop de temps.

Au travail !

Quelques réunions ont lieu ensuite chez Jacques (à la rue Gossart), au CATU (rue du Luxembourg), dans un snack (tenu par Nicole), et chez IEB (rue Marcq).

Dans le courant de 1976, devant le succès rencontré par les Gracques, qui dépasse rapidement les frontières communales uccloises (avec l'arrivée de membres de Watermael-Boitsfort, d'Auderghem, d'Ixelles et de Woluwe), le **GRACQ**, devenu « agglomérateur » ou « supra-ucclois », décide finalement de se couper la queue pour ne garder que les 5 premières lettres du sigle.

Fin 1976, l'APEH (Association Pour l'Environnement et l'Habitat) organise pour l'ACQU (à l'avenue des Ormeaux à Uccle) une conférence à laquelle est invité un membre de l'ARAU, l'urbaniste Maurice Culot. Jacques y prend la parole au nom des cyclistes. Son message : le vélo, c'est pour la santé des personnes, mais aussi pour la santé de la ville. Bref, c'est bon pour les deux circulations. Ce message fait beaucoup de bruit, et séduit Jean-François Vaes !

Jean-François Vaes travaille au service urbanisme de l'Agglo de Bruxelles (71-89), et est assez en symbiose avec les idées « progressistes » de Serge Moureaux, qui est échevin de l'urbanisme et de l'environnement, et auteur de « Une certaine idée de Bruxelles ». Il écrit facilement (mais des pattes de mouche, exclusivement sur papier) et aime gribouiller les cartes (Ah, son pentel, sur la 1^{ère} carte vélo de la Région, une nuit, rue du Béguinage.) Il emmène des collègues lors des visites de villes hollandaises. Il participe aux raids Rotary Chimay-Couvin, et à la conférence de La Baule, intitulée « Transports en commun et vélo, alliés ou ennemis ?).

Fin '76, les membres actifs se résument à Jacques Dekoster et Jean-François Vaes.

Puis, Jean-François Vaes parvient à obtenir un subside de Jean-Pierre Poupko, président de la Commission Française de la Culture de l'Agglomération de Bruxelles (de 1972 à 1989), ancêtre de la COCOF à la Région bruxelloise. Ce petit subside participe au

financement partiel de l'impression et de l'envoi du Ville-à-Vélo de 1977 à 1986, ainsi qu'à animer des quartiers.

Il semble aussi important de signaler la présence de néerlandophones au sein de notre mouvement cycliste initialement **bilingue**, dont le sigle complet devient **GRACQ-OAF**. OAF pour Onderzoek- en Actie voor Fietsgebruikers (Recherche et Action pour les usagers du vélo), est une onomatopée (Wouaf, wouaf) trouvée par le directeur du WaBo, le centre culturel néerlandophone de Watermael-Boitsfort. Fin des années '80, le GRACQ-OAF fera même partie du Fiets Overleg Vlaanderen, l'ancêtre du Fietsersbond.

Création de la revue Ville-à-Vélo

Un mouvement dynamique a besoin d'un bulletin de liaison, c'est la naissance du Ville-à-Vélo. Si les premiers tracts avaient été imprimés sur une machine à alcool, pour les premiers Ville-à-Vélo, nous sommes passés à la machine à stencils. Le 1^{er} numéro sort en mai 1977, accompagné du premier logo du GRACQ et du premier logo du Ville-à-Vélo.



Jacques voulait un logo représentatif des cyclistes utilitaires urbains. Il a carrément copié le logo d'un groupement hollandais de l'industrie du cycle d'Amsterdam, et les a rendu plus urbains en ajoutant un panier au premier vélo, des sacoches au deuxième et un siège pour enfant sur le cinquième.

Quant au logo de la revue Ville-à-Vélo, c'est l'œuvre conjointe de Jacques Vilet pour la calligraphie du titre, et de Jacques Dekoster pour le vélo. Il reprend le logo vélo britannique, figurant sur leurs panneaux de signalisation, qu'il trouvait plus esthétique que le logo vélo belge, qui avait encore des rayons à ses roues.

Le généreux propriétaire de la stencileuse, responsable d'une association pour jeunes, est malheureusement décédé assez vite, et le GRACQ a dû passer à la photocopieuse.

Pourquoi avoir choisi le terme « **Ville** » à vélo ? Pourquoi exclure la campagne ? A l'époque déjà, les autorités voulaient cantonner les cyclistes à rouler sur les jolies routes de campagne et les digues de mer. Or, les Gracques revendiquaient justement de ne pas être réduits à des cyclistes de loisir et de week-end, mais de pouvoir être des cyclistes quotidiens, surtout les jours ouvrables. Leur étendard serait donc celui de la « Ville-à-vélo ».

1^{er} grande action : un parking vélo à la station de métro Demey

Quelques jours avant l'inauguration officielle par le ministre de la station de métro Demey, le 13 juin '77, installation « citoyenne » par le GRACQ d'un **parking vélo** (2x10 places) - que des Gracquistes ont été récupérer aux Pays-Bas - aux 2 entrées de la future station de **métro Demey** : c'est une première en Belgique !

Le GRACQ est sur tous les fronts : réaménagement de la rue de la Loi (pétition), collaboration avec la Ligue des Familles, fiche-tract tirée à 10.000 exemplaires pour faire de nouveaux membres et les identifier, demandes d'amendements au Code de la Route, visite à Tilburg (NL) pour y voir les premières cyclostrades, comment survivre à vélo dans le trafic, premières commissions de concertation (affiches rouges), visites de « woonerven » (nos zones résidentielles actuelles) à Delft et à Tilburg, etc.

Première AG le 22/3/1978. Thème : comment faire pression sur nos communes ?

En mai '78, le raid cyclo-écologique **Paris-Moscou** fait étape à Bruxelles. Le GRACQ les aide à être **reçus** au Palais royal de Bruxelles **par le roi Baudouin**, qui avait mémorisé les noms et métiers de chaque participant, et a eu un mot pour chacun. Ils s'en souviennent encore. Cette rencontre avait été rendue possible grâce à Jean-Pierre Piret, ancien procureur du roi, devenu chef de cabinet du Roi en 1977. Cette rencontre nous facilitera plus tard une collaboration avec la Fondation Roi Baudouin.

Le GRACQ aide les participants au raid à être reçus au Palais royal de Bruxelles, par le Roi Baudouin. Ils sont rentré dans le Palais, à vélo, mais par l'arrière du bâtiment (rue de Bréderode), à l'entrée duquel le préposé avait du mal à croire que ces cyclistes détenaient une invitation du Palais en bonne et due forme. La photographe de service au GRACQ était Anne-Marie Vilet (épouse de Jean Vilet). Après les discours d'usage, le roi qui s'intéressait à cette démarche de rapprochement est-ouest, a eu un mot pour chacun. Il avait même mémorisé les noms et métiers de chaque participant. Ils s'en souviennent encore. Cette rencontre a été rendue possible grâce à Jean-Pierre Piret, ancien procureur du roi, devenu chef de cabinet du Roi en 1977), et malgré l'opposition du Grand Chambellan.

Le GRACQ manifeste le 1/10/78 pour des transports en commun utiles et accessibles aux cyclistes.

Balades contre l'essoufflement

Mais le GRACQ est à la recherche de son second souffle : lors d'une réunion (10/10/78), constatant la difficulté de faire de nouveaux membres actifs, les deux dames présentes prennent la parole : « Vous jouez à l'homme politique et à l'ingénieur des travaux publics, mais cela n'intéresse pas le cycliste quotidien : c'est pourquoi ceux-ci ne vous suivent pas. Ce qu'il faut à nos sympathisants, c'est de se retrouver de temps en temps dans la rue, pédalant ensemble. En passant sur le terrain, on regardera certes ce qui ne va pas. Mais foin des promenades et rallies trop techniques ! » Elles remportent pas mal d'approbations. On décide donc de leur donner carte blanche, et elles (Nicole et Thérèse) se mettent à organiser régulièrement des balades urbaines à vélo dans divers coins de l'agglomération bruxelloise.

À l'occasion du Millénaire de la Ville de Bruxelles (979-1979), le GRACQ organise des balades vers tous les quartiers de la capitale, pour en découvrir les coins curieux, les parcs et plaines de jeux, les beautés et curiosités architecturales, etc. Et il invite ses membres à faire découvrir leur quartier aux autres.

À cette époque, l'arrivée de Raymond Beys (WSL), aigilleur du ciel et membre de la Fédération belge de cyclotourisme (FBC), va bien

aider Jacques, notamment pour la récupération des SUL, mais aussi pour les relations avec la FBC. Il a enfin été pendant plusieurs années le brillant illustrateur du Ville-à-Vélo, sous le pseudo Ray.

Le vélo a la carte

Le grand chantier de 1979, c'est la création d'une carte des itinéraires conseillés aux cyclistes pour l'agglomération bruxelloise, avec l'aide des membres du GRACQ.

Et le 20 mai, le GRACQ participe massivement au Rallye du Millénaire organisé par la Ville de Bruxelles, où plus de 2000 cyclistes apprécient l'ambiance festive. Le stand du GRACQ est fort visité. Nous récoltons encore des signatures pour nos 3 pétitions destinées aux ministres des Communications, des Travaux Publics, et aux bourgmestres. Nous distribuons nos premières cartes fraîchement terminées, grâce au labeur nocturne de Jean-François, Jacques et Raymond.

Et ça marche ! Les autorités nationales et communales commencent à prendre conscience de l'existence d'une association de défense des intérêts des cyclistes, le GRACQ, et de l'importance de la sécurité routière pour les cyclistes, aussi usagers de la route.

Fin '79, grâce à Françoise Carton de Wiart (journaliste, piétonne, sympathisante des cyclistes), la RTBF tourne un film de 20' sur le vélo quotidien avec le GRACQ (émission Autant Savoir). À cette époque, le GRACQ compte 82 membres, avec l'arrivée d'Étienne Languillier.

Le premier et unique congrès organisé par le GRACQ

Lors du congrès qu'il organise le 12 janvier 1980, au Collège Saint-Michel, le GRACQ démontre qu'il a déjà compris qu'une vraie politique vélo ne se soucie pas que de bouts de pistes cyclables, mais aussi de bons aménagements continus, de règles favorables aux cyclistes, de bons parkings vélos, d'une bonne complémentarité avec les transports en commun, d'une administration suffisamment nombreuse et compétente, tout cela avec 25 ans d'avance sur le BYPAD.



Suite au congrès, un journaliste de La Lanterne contacte Jacques et lui pose des questions. Le surlendemain, feuilletant la gazette, Jacques découvre avec surprise l'article, avec comme titre, en grands caractères : « Jacques Dekoster déclare que... ».

À la lecture de l'article, l'ingénieur Pierre Sénéchalle contacte Jacques. Il revenait du congrès de l'OCDE à Paris, qui avait traité

de la circulation dans les villes modernes, et qui recommandait de mieux prendre en compte les piétons et les cyclistes.

Pierre Sénéchalle deviendra plus tard le secrétaire de la Commission deux-roues, où ses comptes-rendus furent appréciés. Cette commission voit le jour grâce au chef de Cabinet de Paul Vanden Boeynants, dont le fils se rendait à vélo à l'école. Pierre achète un vélo pour se rendre de son domicile (Altitude 100) jusqu'au Résidence Palace. Il sera malheureusement fortement contré par sa hiérarchie.

Notons aussi cette Commission Deux-Roues, sera supprimée par Jean-Louis Thijs (surnommé « Jef le tram ») au début des années '90, et sera réintroduite par Hervé Hasquin (95-99) comme Commission Vélo au sein de la Commission pour l'Amélioration du Transport (ancêtre de la CRM, commission Régionale de la Mobilité) qui se réunissait tout près de chez Jacques.

La recherche avant l'action

On peut donc dire que, si le GRACQ devient un interlocuteur crédible aux yeux des pouvoirs publics, c'est notamment grâce à son expertise vélo emmagasinée au fil de nombreux voyages menés à l'étranger par Jacques, Nicole et toute la bande. Notons que tous ces voyages étaient financés sur fonds propres, et que tout le monde était bénévole.

C'est aussi l'occasion de nouer des contacts avec les cyclistes d'autres pays d'Europe, ce qui conduira d'ailleurs le GRACQ au tout premier congrès Velo-city à Brème (en 1980). Jean-François Vaes convint deux ingénieurs des routes bruxellois (Pierre Noltinck et Pierre Sénéchalle), travaillant au ministère fédéral des Travaux Publics, de les accompagner au congrès. Le GRACQ loue une camionnette pour conduire à Brèmes (en 1980). Jean-François Vaes, Jacques, Nicole, Jean-François et Étienne Languillier, qui se débrouille en allemand. Tous ces contacts européens mènèrent en 1983 à la création à Bruxelles de l'ECF, la Fédération européenne des cyclistes (statuts ASBL publiés en 1997).

Progressivement, les choses bougent dans la capitale : après le premier parking vélo dans une station de métro (1977), un premier

projet de réseau d'itinéraires cyclables initié par le GRACQ (1982), une Commission deux-roues au sein de laquelle le GRACQ est l'unique représentant des usagers. Et si le GRACQ est bien l'auteur de la première carte de Bruxelles cyclable, l'ancêtre des cartes vélo ou modes actifs, à l'époque, c'est Nicole qui les bricole héroïquement, en pliant patiemment 1.500 exemplaires, au domicile des Dekoster.

La famille Dekoster

Mais derrière beaucoup de grands hommes se cachent des femmes exceptionnelles. Et au côté de Jacques Dekoster, il y avait Nicole Thiébaud, ... son porte-avion ! Nicole a, elle aussi, participé à presque tous les voyages exploratoires ainsi qu'à de nombreuses rencontres, dont les Velo-city. C'est elle qui a ramené de Suisse les 6 règles d'or du vélo-traffic bâlois. C'est elle qui a failli être arrêtée par la police grand-ducale, qui l'avait prise pour une mère de famille trichant lors du brevet du cycliste. C'est elle qui s'est inspirée de l'expérience de scouts espagnols pour faire évoluer Dynamobile à son mode d'action actuel, ce qui l'a définitivement introduite comme 1^{ère} présidente de cette magnifique randonnée cycliste annuelle transfrontalière et militante. *Nicole nous a malheureusement quitté en juillet 2024, mais elle reste vivante dans nos mémoires de militants.*

Et sans oublier le reste de la famille Dekoster, qui a dû suivre le mouvement impulsé par leurs parents. Et qui ont été mis à contribution, notamment pour coller quelque 350.000 étiquettes du Ville-à-Vélo (les adresses des 12 premiers numéros furent écrits à la main !), et dont plusieurs sont devenus eux-mêmes des apôtres du vélo.

La marche-arrière de Chabert

Mais si le GRACQ a obtenu une série d'avancées, les cyclistes ont aussi subi des revers : comme par exemple la suppression des sens uniques limités par le ministre Jos Chabert le 14 novembre 1977, et dont le GRACQ n'obtiendra la réintroduction dans le code que le 20 juillet 1990, grâce à Jean-Luc Dehaene, après 13 longues années de combat.

Malentendu avec l'ARAU

A la rue Gray, qui suit la vallée du Maelbeek, et relie la place Jourdan à la place Flagey, une partie de la rue est plus étroite que le reste de cette voirie, et l'administration menace d'abattre des dizaines de maisons pour pouvoir élargir la rue à cet endroit, soi-disant afin d'y placer une piste cyclable. Ce n'est bien sûr pas la vraie raison. Sur la chaussée d'Etterbeek qui la prolonge dans la vallée, et qui est beaucoup plus large, nous ne voyons pas de piste cyclable. Pour les cyclistes qui suivent la vallée du Maelbeek, cette voirie revêt une importance géographique évidente. Et nous préférons deux pistes unidirectionnelles à une seule piste bidirectionnelle, génératrice d'accidents, comme le prévoit le projet. Mais ce projet va devenir une pomme de discorde entre le GRACQ et l'ARAU. Le président de l'ARAU, René Schoonbrodt, aussi fondateur d'IEB, va prendre fait et cause pour la défense des habitants et contre leur expropriation, et va tenir le GRACQ pour responsable de l'idée de ce projet (alors que nous étions aussi opposés au projet d'expropriation), au point de refuser pendant de longs mois que le GRACQ devienne membre d'IEB. Il faudra l'intervention du papa de Jacques, Louis Dekoster (agent immobilier, militant pour une épreuve d'accès à la profession, et respecté pour cela par René Schoonbrodt), pour réconcilier les frères ennemis.

L'extension et l'essaimage

Au départ uclois, puis bruxellois, le GRACQ contamine la Wallonie, avec un premier groupe à Liège en '78, même si le Comité Cycliss Lidjwê ne portera le nom GRACQ qu'en '82, puis la création au début des années '90 des GRACQ Brabant wallon, Namur et Mons.

Dans les années '90, le GRACQ a son siège à la rue Marcq, 16, près de l'Hospice Pachéco (quartier du Béguinage), au siège d'IEB (Inter-Environnement Bruxelles), avec qui nous nous sommes réconciliés entretemps. Nous y tenons même une permanence chaque mardi soir, pendant un certain temps.

En 1992, le GRACQ et 't Greune Veloske (l'ancêtre du Fiestersbond Brussel), fondent l'ASBL **Pro Velo** (8-8-92).

C'est l'année suivante (18 mars 1993) que le **GRACQ** devient une ASBL avec président, vice-présidente, secrétaire et trésorier.

Entre '80 et '92, le Ville-à-Vélo ne paraît qu'une ou deux fois par an, et une seule fois entre '84 et '91. Jacques a demandé de l'aide aux membres, et n'a pas été suivi. Il a donc interrompu la publication de la revue, qui demandait beaucoup d'énergie. Et il a consacré cette période à de la recherche, à l'étranger, et sur une réforme du Code de la Route en Belgique, qui aboutira à la réintroduction du SUL dans le Code en 1990, avec l'accord de Jean-Luc Dehaene..

En 1986, Jacques et Nicole expérimentent déjà avec des scouts belges un périple à vélo en Espagne entre Roncesvalles (Roncevaux) et St Jacques de Compostelle, avec des logements dans des salles de sport et des discours dans les communes-étapes. 9 ans avant le premier Dynamobile de 1995.

Fin 1992, Joachim Bergerhoff, futur secrétaire du Conseil d'administration, se propose de relancer le Ville-à-Vélo sur une base plus régulière et plus fréquente, si possible mensuelle. Mais au grand dam de Jacques Dekoster, il décide sans concertation de renuméroter le nouveau Ville-à-Vélo, et de recommencer en janvier 1993 avec un numéro 1 (comme si les 28 Ville-à-Vélo précédents n'avaient jamais existé). Il prend aussi l'initiative, contestée par Jacques, de modifier le logo du GRACQ en y ajoutant un garçon qui fait des acrobaties sur sa roue arrière, ce qui ne colle pas avec nos demandes de plus de sécurité routière.

Fin '93, Guy Coëme, ministre de la Mobilité, décide de créer une Commission de la Circulation Routière, mais sans y nommer personne. C'est Elio Di Rupo qui produit en 1994 l'Arrêté Royal de nomination des membres, mais en oubliant de prévoir des représentants des usagers piétons et cyclistes, jusqu'à ce que le GRACQ se plaigne. Nous nous manifestons notamment le jour de l'inauguration de cette Commission, avec du sparadrap sur la bouche, pour montrer l'absence de représentants des usagers actifs. L'arrêté royal est déjà paru, mais suite aux réactions dans la presse, le ministre de la mobilité, Elio Di Rupo accepte notre participation.

Et en '95, c'est la naissance du **Fietzersbond** belge (19-2-1995), qui unifie les nombreuses associations régionales flamandes sous un seul fanion. Le Fietzersbond, avec qui le GRACQ travaille aujourd'hui en étroite collaboration à Bruxelles et au niveau fédéral, fête donc ses 30 ans en 2025.

Viendront ensuite **Dynamobile** (1995, et asbl en 1998), **Chemins du Rail** (asbl : 26/1/1996), **Rando-Vélo** (29/6/2000), sans oublier **Cyclo** (18-11-2003) créé par le Fietzersbond-Brussel : toutes des associations qui contribuent, chacune à leur manière, à faire progresser la cause du vélo, et dans lesquels s'investissent plusieurs de nos membres actifs.

C'est en mai '99 que le GRACQ investit ces locaux au rez-de-chaussée de la rue de Londres, 15, achetés avec Pro Velo, où travaille alors son premier employé (permanent), Dominique Baecke.

Que de chemin parcouru en 50 ans

Que de travail abattu par le GRACQ, en un demi-siècle : du lobbying, des publications, des actions revendicatives, de la sensibilisation, des dossiers, des rencontres, des mémorandums et des réunions... Beaucoup de réunions !

Il est en tout cas certain que toute cette aventure n'aurait pas vu le jour sans l'incroyable investissement de cyclistes convaincus et engagés : des Jacques, des Nicole, des Damien, des Jean-François, des Raymond, des Marina, des Sylvie, des Burckhardt, des Philippe, des Luc, des Marie-Caroline, des Patrick, des Guy, et tant d'autres.

Toutes ces personnes qui ont fait du GRACQ ce qu'il est aujourd'hui : une association reconnue par tous les niveaux de pouvoir comme l'association belge francophone représentative des cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de déplacement.

Nous rassemblons aujourd'hui près de 20.000 membres. Notre association s'appuie sur le travail de 74 groupes locaux qui couvrent 132 communes et 47 points de contact (pour 47 autres communes), à Bruxelles et en Wallonie, de Mouscron jusqu'à Arlon. Sans compter le travail des 2 groupes thématiques bruxellois, et du

groupe régional wallon. Nous sommes donc présents dans 64% des communes wallonnes et bruxelloises

Le GRACQ emploie actuellement 11 salariés (9,1 ETP) : Alexandra, Florine, Gaël, Hélène, Laurence, Luc, Pascaline, Renaud, Séverine, Sophie et Stéphanie. Mais avant eux, il y en a eu une trentaine d'autres : Aurélie, Bénédicte, Dominique, Emmanuel, Éric, Isabelle, Jean-Philippe, Julio, Mathieu, Mickaël, Sarah,... et bien d'autres).

Mais n'oublions pas que, pendant 25 ans, le travail du GRACQ fut exclusivement effectué par des bénévoles, et longtemps, quasi exclusivement sur les fonds propres des pionniers.

(à suivre)

Ce livret n'est qu'une première tentative de raconter l'histoire du GRACQ, limitée ici à ses premières années. Le souhait de l'auteur est de l'étendre, sous forme d'un livre, jusqu'à l'époque actuelle. Si vous trouvez des erreurs ou des oublis dans ce livret, signalez-le lui ! Et si vous avez des souvenirs, et surtout des anecdotes à raconter, elles sont les bienvenues.

D'autre part, Bernard Dehaye a aussi créé un autre livret (de 52 pages) qui contient les textes des premiers Ville-à-Vélo, publiés entre 1975 et 1993, et dont il s'est servi pour raconter les débuts du GRACQ.

Il s'agit de 28 numéros, datant de l'époque héroïque des débuts du GRACQ, qui ont été oubliés de la numérotation lors de la création de l'ASBL en 1993, mais qui contiennent toute l'histoire des débuts, dans les pages précédentes.

Ce livret s'intitule d'ailleurs : « Contenu des premières revues Ville-à-Vélo : les premiers pas du GRACQ ». (bernard.dehaye@gmail.com)

Naissance d'un mouvement cycliste en Belgique

Nous sommes à la fin des Trente Glorieuses, ces 30 années qui ont suivi la fin de la 2^e guerre mondiale. L'effort de reconstruction d'après-guerre a donné de l'appétit aux bétonneurs et aux constructeurs automobiles. L'espace public est progressivement phagocyté au bénéfice des automobilistes. Pour élargir les routes et les rues, les autorités décident entre autres de supprimer les pistes cyclables, devenues selon eux inutiles, puisque tout le monde pourra bientôt se déplacer en automobile sans se fatiguer. C'était en tout cas leur vision du progrès.

Mais une partie de plus en plus grande de la population se plaint de ces multiples chantiers qui éventrent Bruxelles : la jonction nord-midi, les tunnels de la petite ceinture, le viaduc Léopold II et d'autres autoroutes de pénétration pour l'Expo 58, l'installation à Bruxelles des institutions européennes et de l'OTAN à la fin des années soixante, et au début des années septante, les premiers tronçons de métro, l'ouverture de 5 nouveaux axes autoroutiers, le viaduc Reyers, le Plan Manhattan qui défigure le Quartier Nord... La grogne monte.

Dans la mouvance des contestations étudiantes de mai '68, de la bataille de la Marolle, de la résistance au projet Manhattan entre autres, et d'une prise de conscience mondiale des problèmes d'environnement, de plus en plus de citoyens s'associent et se mobilisent face à l'envahissement de l'espace public par le béton et la voiture, face à ces autoroutes urbaines qui défigurent Bruxelles et rendent la pratique du vélo de plus en plus périlleuse.

Aidé par le choc pétrolier de 1973, et ses dimanches sans voiture, des citoyens redécouvrent le calme d'une ville sans voiture et le plaisir du vélo, et certains prennent conscience que le vélo peut devenir une alternative à l'automobile. Après la grande manifestation cycliste du 25 mai 1975 à Bruxelles, Jacques Dekoster décide de fonder le GRACQ, qui est une des premières associations de défense des cyclistes utilitaires en Europe.

Au moment où, 50 ans plus tard, le GRACQ devient Avello, il m'a paru utile de rendre hommage à nos pionniers, et de rappeler dans quel contexte ils ont dû se battre pour rendre au vélo une partie de l'espace public confisqué par l'automobile au cours des « Trente Glorieuses », et même après !

Bernard Dehaye, président du GRACQ entre 2001 et 2016.