



GRACQ cherche non cyclistes... (et plus si affinité)

Ce titre vous fait hausser les sourcils ? Pas étonnant, le GRACQ est un mouvement de cyclistes. Et pourtant, ces « non cyclistes » détiennent probablement la clé de la réussite de notre association. Il serait d'ailleurs plus judicieux de les appeler « cyclistes potentiels », car bon nombre d'entre eux n'auraient besoin que d'un petit coup de pouce pour se mettre en selle.



Oooh, plein de cyclistes potentiels !

Notre association fédère les cyclistes : plus ils sont nombreux, mieux c'est ! Mais comment accroître leur nombre ? Parcourons quelques faits et enseignements exposés par l'un de nos membres actifs.

Fait n°1 : une poignée de cyclistes « purs et durs » vs plein de non cyclistes.

Nous pouvons dire sans crainte de nous tromper que notre pays compte au final peu de cyclistes « purs et durs » – nous entendons par là les cyclistes qui utilisent leur vélo tous les jours, ou à peu de choses près – et, à l'inverse, de très nombreuses personnes qui n'utilisent jamais le vélo pour se déplacer.

En tant que cycliste quotidien, j'ai toujours été vaguement conscient du fait que je ne représentais pas grand-chose par rapport à la masse des non cyclistes. Mais malgré tout, je ressens régulièrement ce petit sentiment de supériorité par rapport aux personnes qui prennent leur voiture pour aller grossir les embouteillages, qui polluent, et qui risquent de causer de graves accidents. Je me sens souvent très fier d'être un « vrai » cycliste et d'effectuer la majorité de mes déplacements à vélo.

Pourtant, quand je regarde ces chiffres, je dois bien me rendre à l'évidence : ces automobilistes coincés dans les embouteillages constituent un gigantesque potentiel. Sans eux, la part modale vélo n'évoluerait jamais considérablement. Si chacun d'eux remplaçait occasionnellement un trajet en voiture par un

SI CHAQUE
AUTOMOBILISTE
REMPLOI
OCCASIONNELLEMENT
UN TRAJET EN
VOITURE PAR UN
TRAJET À VÉLO,
L'IMPACT SERAIT
ÉNORME. À NOUS DE
LES ACCOMPAGNER
AU MIEUX DANS
CETTE DÉMARCHE.

trajet à vélo, cela aurait au final bien plus d'impact que quelques personnes qui abandonnent totalement la voiture au profit du vélo.

Leçon n° 1 : ne sous-estimons pas l'importance des cyclistes potentiels.

Fait n°2 : les automobilistes me laissent bien souvent la priorité.

Il m'arrive régulièrement de devoir traverser un grand-route sur un passage pour cyclistes. Le code m'impose de céder le passage, mais malgré la masse de véhicules qui passent à cet endroit, je remarque que les automobilistes me laissent quasi systématiquement la priorité. Peut-être, me direz-vous, ignorent-ils que ce passage n'est pas prioritaire... mais quand même ! Je remarque qu'il en est de même aux carrefours : les automobilistes me laissent la priorité dans la majorité des cas, même lorsque je ne suis pas prioritaire.

Bien évidemment, il arrive aussi que certains automobilistes ne fassent pas preuve de courtoisie, ou ne respectent pas une priorité. Mais d'après mon expérience, il s'agit d'une minorité. Souvent, ce sont des circonstances particulières qui sont à l'origine d'un comportement irrespectueux : infrastructure mal conçue, mauvaise signalisation, stress... Et pour être tout à fait honnête, je dois avouer que mon comportement en tant que cycliste n'est pas toujours irréprochable non plus (que le cycliste qui n'a jamais grillé un feu ou une priorité me jette la première pierre).

Leçon n°2 : reconnaissons que les cyclistes potentiels sont majoritairement de bonne volonté.



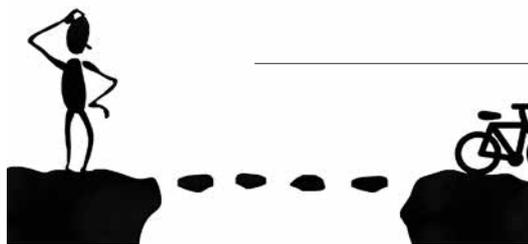
Fait n°3 : Voici Helga, cycliste potentielle. Se mettre au vélo est vraiment très dur pour Helga.

Pour vous, pour moi, faire du vélo est probablement quelque chose d'assez naturel. Nous y prenons plaisir, c'est peut-être même devenu un style de vie. Faire du vélo, c'est pratique et c'est tellement facile ! Il n'y a qu'à... s'acheter un bon vélo, avec l'équipement nécessaire. Repérer l'itinéraire le plus adéquat. Bien prendre sa place dans la circulation, connaître les règles du code spécifiques aux cyclistes. Et l'incontournable : prévoir un bon vêtement de pluie pour se protéger de la drache nationale.

Ce qui nous semble si facile – utiliser quotidiennement son vélo – relève du challenge pour la majorité des gens. Au Danemark, une enquête menée auprès d'un public de cyclistes novices¹ a démontré que la période précédant la mise en selle est caractérisée par de nombreux obstacles et inquiétudes (ce qui tend à prouver que le Danois n'est pas génétiquement prédisposé à la pratique du vélo).

Helga, qui entretemps est devenue cycliste néophyte, s'est tout d'abord posé une série de questions qui résonnaient comme autant d'obstacles : comment vais-je parvenir à attacher mes cheveux sous mon casque ? Que va devenir mon maquillage s'il pleut ? Que faire en cas de crevaison ? ... Des difficultés qu'Helga a toutes dû surmonter. Pourtant aujourd'hui, se déplacer à vélo est devenu une évidence pour elle.

Il en est de même pour la plupart des cyclistes potentiels : ils se trouvent face à un fossé d'inquiétudes. S'ils parviennent à le franchir et enfourchent un vélo, ils oublieront rapidement l'existence de ce fossé. C'est ce qui s'est passé pour la plupart des personnes qui utilisent leur vélo tous les jours, et qui ont pourtant beaucoup de difficultés à imaginer désormais combien il peut être difficile de se mettre au vélo.



On ne peut donc qu'avoir du respect pour les personnes qui ont l'intention de se mettre au vélo, et il est important de comprendre comment les aider à « franchir le fossé ». Le mot d'ordre est sans aucun doute « faire preuve d'empathie », pour les accompagner au mieux dans leur démarche. Nos « vérités » de cyclistes – la voiture polluée, la voiture tue, la voiture coûte cher – sont très vraies. Pourtant, de tels propos risquent d'être peu efficaces lorsqu'il s'agit de convaincre un cycliste potentiel de se mettre en selle : personne n'aime être traité de pollueur ou d'égoïste, ce type de discours pourrait même fermer hermétiquement les cyclistes potentiels à toute ouverture.

Leçon n°3 : montrons du respect et une empathie profonde pour Helga et les autres cyclistes potentiels. Seule une personne qui se sent comprise sera prête à écouter et à peut-être adopter un autre comportement.



Découverte pédestre d'un quartier de Vienne, dans le cadre du projet Switch.

Fait n°4 : Helga se mettra plus facilement au vélo après un déménagement.

De nombreuses études et projets, dont le projet européen Switch², l'on démontré : Helga sera bien plus encline à adopter un nouveau comportement à l'occasion d'un changement majeur dans sa vie : un nouveau travail, un déménagement, un problème de santé, une modification importante au niveau de la circulation (grève, travaux d'infrastructure, fermeture de tunnel...). Et dans ce cas, un accompagnement personnalisé l'aidera d'autant plus à franchir le pas.

Leçon n°4 : profitons de changements majeurs dans les habitudes des cyclistes potentiels pour les encourager à changer de mobilité.

« EMPATHIE » EST LE MAÎTRE-MOT : LA PLUPART DES CYCLISTES ONT TENDANCE À OUBLIER LE FOSSÉ D'INCERTITUDES QU'ILS ONT DÛ EUX-MÊMES FRANCHIR POUR SE METTRE EN SELLE.

1/ « How do we get more people to bike », Klaus Bondam, Danish Cyclists' Federation, Velo-city 2015 Nantes.

2/ Le projet Switch a pour objectif d'aider les gens à utiliser la marche ou le vélo pour de courts trajets, en adoptant une approche personnalisée et en se focalisant sur les périodes de changement dans la vie d'une personne.
www.switchtravel.eu



Pour accompagner les citoyens vers une alimentation sans viande, Eva propose des recettes et des ateliers cuisine.

LA TECHNIQUE DU « PAS À PAS » ET L'ACCOMPAGNEMENT DU CHANGEMENT PLUTÔT QUE LA CULPABILISATION SONT DES FONDAMENTAUX DE LA STRATÉGIE D'EVA.

Une démarche inspirée d'une association... de végétariens !

Cette approche est directement inspirée de la stratégie adoptée par EVA, une association qui promeut le végétarisme avec succès. Sur le blog « the vegan strategist »³, son directeur Tobias Leenaert en résume la démarche : « *Commençons par ne pas penser en termes de « convaincre » les gens, mais plutôt en termes de les « aider à s'ouvrir ». Nous ne devons pas nous poser en moralisateurs, ni en juges ou en policiers, mais plutôt en supporters ».*

Cette stratégie repose sur un principe fondamental, que Tobias Leenaert nomme « YANYA » - « You are not your audience » : vous n'êtes pas votre public. Bannir la viande de son alimentation pour mettre fin à la cruauté envers les animaux est une évidence pour les militants d'EVA. Cela l'est sans doute moins pour le grand public qui, même s'il est fondamentalement d'accord avec le fait que la cruauté envers les animaux n'est pas une bonne chose, aura besoin de davantage de motivation pour modifier son comportement alimentaire.

Estimant qu'un message positif a plus d'impact sur le grand public qu'un message culpabilisant, EVA a gommé les slogans du genre « holocauste dans votre assiette », au profit de messages vantant les bienfaits d'une alimentation plus saine et plus équilibrée, plus respectueuse de l'environnement, plus éthique.

L'association prône également la technique du « pas à pas » : il est plus facile d'encourager les gens à abandonner progressivement leur consommation de viande que de leur demander d'être végétarien du jour au lendemain. C'est ainsi qu'EVA a lancé le « jeudi veggie », qui incite les gens à ne pas consommer de viande un jour par semaine. C'est aussi une manière d'encourager l'offre de repas végétariens, et cette nouvelle offre va elle-même stimuler la consommation plus régulière de plats sans viande. Pour EVA, ce petit geste, s'il est reproduit par un grand nombre de personnes, aura un plus grand impact que la conversion d'un petit nombre au végétarisme pur.

3/ <http://veganstrategist.org>

Un peu d'inspiration cycliste

De nombreuses actions destinées au grand public, organisées par le GRACQ ou auxquelles nous nous sommes associés, s'inscrivent tout à fait dans cette démarche.

« Wanna be sexy ? »

C'est sur un ton résolument positif qu'a été déployée la communication auprès du public automobiliste lors de la dernière édition de la Semaine de la Mobilité. Un simple logo vélo constituait la réponse (efficace) à une série de questions affichées à l'entrée de plusieurs tunnels bruxellois : « Ça n'avance pas ? », « Fesses molles ? », « Grand-Place dans 5 minutes ? », « Wanna be sexy ? »...

Bike Experience

Bike Experience est un accompagnement complet pour aider le cycliste néophyte à surmonter ses craintes. Pro Velo met tout en œuvre pour lever les différentes difficultés auxquelles peut être confronté un-e cycliste débutant-e. Tu n'as pas de vélo ? On t'en prête un ! Tu n'es pas sûr d'avoir les bons réflexes sur la route ? On te propose une formation théorique et pratique, et l'aide d'un coach pour tes premiers trajets ! Tu as des questions ? Ton coach est là pour te conseiller : choix d'itinéraire, matériel, équipement...



© SILVIA VINCIGLIO

Balade à vélo pour les petits nouveaux

À Anderlecht, la locale GRACQ/Fietsersbond a développé deux circuits vélo et se propose d'accompagner les nouveaux habitants à la découverte de leur commune. Les itinéraires transitent par des sites d'intérêt général (maison communale, bibliothèque, gare du Midi...) mais aussi par des lieux culturels et touristiques et des espaces verts. Au-delà de la découverte des différentes facettes de leur nouvelle commune, l'objectif est de démontrer aux habitants fraîchement débarqués que le vélo est idéal pour les déplacements de proximité.

Le cycliste, une race à part ?

Le langage contribuerait-il à entériner les oppositions entre usagers de la route ? C'est en tout cas la théorie de l'association *Seattle Neighborhood Greenways* : « Lorsque vous pensez à quelqu'un en tant qu'automobiliste, ou cycliste, ou piéton, c'est très facile d'imaginer cette personne comme faisant en quelque sorte partie d'une tribu. *Seattle Neighborhood Greenways* a combattu cette approche en convaincant les militants de parler de « rouler à vélo », en tant qu'activité, plutôt que de « cycliste » en tant qu'identité. »⁴

On parlera donc de « personne qui fait du vélo » plutôt que de « cycliste », et de « personne qui conduit une voiture » plutôt que d'« automobiliste ». Une approche qui permet d'apaiser les tensions, notamment lorsqu'il s'agit d'évoquer l'espace public et son partage, car elle évite la distinction « eux » contre « nous ». « Le simple fait de rouler à vélo ne signifie pas que tu t'opposes de facto à toute personne qui conduit une voiture ». A contrario, parler de « projet cycliste » semblerait impliquer, d'une certaine manière, que les personnes qui n'utilisent pas le vélo ne tirent aucun bénéfice du projet.

L'association a publié une liste d'expressions recommandées : sa traduction en français s'avère hasardeuse, mais la démarche prête sans aucun doute à réfléchir !



4/ M. ANDERSEN, « How smart language helped end Seattle's paralyzing bikelash », article publié le 04/02/2015 sur www.peopleforbikes.org

Friday Bikeday ou favoriser le changement pas à pas

En septembre 2007, la région bruxelloise lançait le tout premier « Friday Bikeday » (vendredi, jour du vélo). Les entreprises participantes s'engageaient ainsi à inciter les travailleurs à se rendre au boulot à vélo le vendredi. Un écho direct au « casual Friday » qui autorise une tenue vestimentaire plus décontractée à l'approche du week-end. Un jour par semaine à vélo... et plus si affinité ? L'initiative n'existe plus telle quelle mais s'est finalement muée en un programme permanent : *Bike to Work*.

B.V.Z ET F.C.



PTP-Cycle, focus sur le conseil personnalisé



PTP-Cycle, c'est un projet répliqué dans cinq villes européennes qui propose une démarche personnalisée (*Personal Travel Planning*) pour aider divers publics cibles à se mettre au vélo.

En Belgique, Anvers teste notamment la méthode auprès des entreprises situées sur l'axe de la future ligne de tram Noorderlijn. Au programme : distribution d'information spécifique à chaque implantation (cartes vélos, conseils, services disponibles) et, surtout, rencontres en face-à-face sur le terrain afin de déterminer, pour chaque personne, les obstacles au changement. Des questions comme « je ne sais pas où trouver un vélo d'occasion », « je n'ai plus fait de vélo depuis que je suis tout petit » ou encore « comment je fais quand il pleut » ont toutes une réponse, parfois très simple.

À Londres, cette méthode appliquée au quartier de Haringey a permis d'enregistrer des résultats impressionnants : 15% de déplacements à vélo supplémentaires, 28% à pied et 19% d'autosolisme en moins.

ptpcycle-europe.eu

Un café-débat ?

Comment mettre (beaucoup) plus de gens à vélo ? Quelle stratégie privilégier ? Existe-t-il une recette à appliquer, des ingrédients à combiner ? Le sujet mérite débat !

Si tu as envie d'en savoir plus, si tu as un avis sur la question, si l'idée d'un café-débat te plaît, n'hésite pas à proposer ton petit coup de main pour l'organisation.

Séverine Vanheghe
severine.vanheghe@gracq.org – T 081 39 07 14