

ÊTRE FEMME & CYCLISTE DANS LES RUES DE BRUXELLES

Résultats de l'enquête menée en 2019

RESUME



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Pro Velo

www.provelo.org

Pro Velo asbl/vzw
Rue de Londres 15 Londenstraat
Bruxelles 1050 Brussel





INTRODUCTION	1
METHODOLOGIE	1
RESULTATS	2
Partie 1 : Choisir de (ne pas) pratiquer le vélo à Bruxelles.....	2
Facteur 1 : L'influence des représentations sociales.....	3
Facteur 2 : Le partage genré des responsabilités ménagères et familiales	4
Facteur 3 : L'insécurité routière et le sentiment d'insécurité	5
Facteur 4 : Le rapport des femmes à l'environnement et à la notion du « care ».....	5
Partie 2 : Construire son itinéraire	6
Partie 3 : Pratiquer et expérimenter le vélo à Bruxelles	7
Défi 1 : Gérer sa peur et trouver sa place en tant que femme cycliste dans le trafic motorisé	8
Défi 2 : Les conflits avec les autres usagers de l'espace public : entre agressivité et dialogue	8
Défi 3 : Le défi corporel du vélo : des décisions à prendre pour rendre apparence « féminine » et pratique du vélo compatibles.....	8
Défi 4 : Le vélo avec enfants et le défi de l'accompagnement.....	9
Défi 5 : Le transport de charges et les chaines de déplacement à vélo	9
CONCLUSIONS & RECOMMANDATIONS	9
BIBLIOGRAPHIE	11

Copyright : Pro Velo, 2020



INTRODUCTION

Alors que les cyclistes sont toujours plus nombreux·ses dans les rues de Bruxelles et que la Région de Bruxelles-Capitale s'est fixé comme objectif de tripler la part modale du vélo à l'horizon 2030 (Plan Régional de Mobilité, 2020), l'observation de plusieurs tendances invite à enquêter sur les caractéristiques particulières de l'expérience des femmes cyclistes.

Issus des enquêtes et comptages de cyclistes précédemment réalisés dans le cadre de l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale, trois constats ont été à l'origine du choix de cette thématique d'enquête. Le premier constat identifie une différence notable du nombre de cyclistes dans les rues de Bruxelles en fonction du genre : en 2019, 63,9 % des cyclistes observé·es lors des comptages sont des hommes contre seulement 36,1 % de femmes (Pro Velo, 2020). Cet écart se réduit d'année en année mais le déséquilibre reste important (Figure 1).

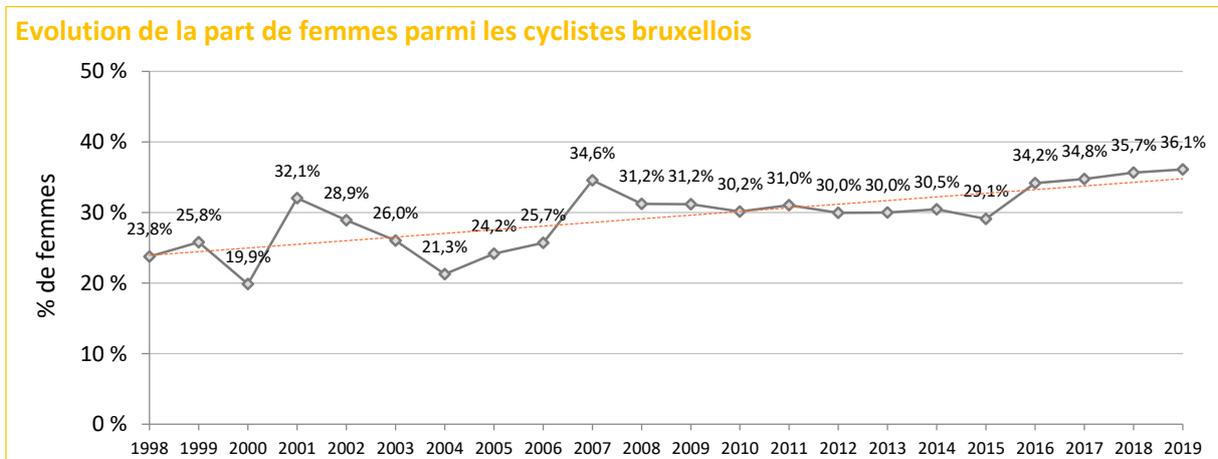


Figure 1. Evolution de la part des femmes parmi les cyclistes bruxellois
(Source : Observatoire du vélo - Pro Velo, 2020)

Le deuxième constat montre que les risques liés à la circulation routière constituent un frein plus important à la pratique du vélo pour les femmes que pour les hommes (Pro Velo, 2018). Enfin, le troisième constat suggère qu'il existe une différence entre les itinéraires vélos pratiqués par les femmes et ceux pratiqués par les hommes : comparativement aux hommes, les femmes auraient tendance à emprunter davantage des voiries locales leur garantissant une mise à l'écart du trafic (Pro Velo, 2016).

Ces trois constats ont donc motivé notre choix de dédier cette enquête au rapport que les femmes entretiennent avec le vélo avec comme objectif de saisir la dimension genrée de la pratique du vélo à Bruxelles et de comprendre dans quelle mesure le fait d'être femme cycliste à Bruxelles module les expériences et les pratiques du vélo.

METHODOLOGIE

La méthodologie adoptée pour notre enquête combine à la fois des méthodes dites quantitatives et des méthodes dites qualitatives. Elle se décline en quatre volets :

- **Enquête par questionnaire en ligne** : 1126 femmes ont répondu à un questionnaire en ligne les interrogeant sur leur pratique du vélo et sur ce qui freinaient leur pratique. Ce questionnaire a aussi permis de constituer des échantillons de femmes à contacter pour les autres volets de l'enquête.



- **Journaux de bord** : 23 femmes indiquant pratiquer le vélo 1 à 3 jours par semaine ou de façon périodique ont tenu un journal de bord en ligne pendant une semaine. Chaque jour, il était demandé aux participantes de sélectionner un de leurs déplacements et d'expliquer quels étaient les motifs principaux et secondaires de ce déplacement et les raisons pour lesquelles elles avaient choisi ou non le vélo. Au total, 161 déplacements, dont 97 à vélo, ont ainsi été documentés.
- **Itinéraires commentés lors d'entretiens** : 10 femmes indiquant pratiquer le vélo 3 à 7 jours par semaine ont enregistré via une application GPS tous les trajets qu'elles avaient réalisés à vélo au cours d'une journée puis commenté ceux-ci lors d'un entretien individuel.
- **Focus groups** : 6 focus groups rassemblant un total de 46 femmes ont été organisés afin de collecter des témoignages et des récits d'expériences diverses autour des thématiques suivantes : apprentissage et pratique du vélo, sentiment d'insécurité, déplacements avec enfants, chaînes de déplacements, condition physique, etc. Les 6 échantillons ont été constitués autour d'une série de caractéristiques communes (groupe d'âge, niveau de diplôme, intensité de la pratique du vélo, langue).

RESULTATS

Les résultats de l'enquête ont été obtenus grâce à une analyse croisée de toutes les données et de tous les témoignages collectés au travers des différents volets de l'enquête. Les récits et les témoignages que nous avons récoltés couvrent une grande variété d'expériences. Toutefois, l'enquête ne prétend pas être représentative des expériences vécues par toutes les femmes cyclistes dans les rues de Bruxelles.

Les résultats sont présentés en trois grandes parties thématiques : la première partie se penche sur la question du choix modal et sur les raisons pour lesquelles les femmes choisissent ou non de faire du vélo ; la deuxième partie examine la variété de critères qui interviennent dans la construction des itinéraires vélos pratiqués par les femmes ; la troisième partie identifie une série de défis auxquels les femmes sont confrontées dans le cadre de leur pratique ou non-pratique du vélo.

PARTIE 1 : CHOISIR DE (NE PAS) PRATIQUER LE VELO A BRUXELLES

La première partie du rapport, consacrée au choix modal posé en faveur du vélo, s'est appuyée sur une revue de la littérature ainsi que sur les résultats de l'enquête en ligne et des journaux de bord. Pour mieux cerner les raisons qui dissuadent certaines femmes de rouler à vélo, nous avons interrogé des femmes non-cyclistes (ou cyclistes très occasionnelles)¹ et des femmes cyclistes régulières².

Des différences notables sont observables quant aux freins à la pratique entre ces deux catégories (Figure 2). Alors que les femmes non-cyclistes citent le danger, l'insécurité routière, le manque d'aménagements et le manque d'aisance comme freins principaux, les freins cités par les femmes cyclistes régulières sont moins généraux et se rapportent davantage aux caractéristiques intrinsèques du déplacement (distance, relief), aux motifs et contraintes inhérentes à celui-ci (transport d'enfants ou de charges, tenues vestimentaire) ou à des éléments extérieurs (météo).

¹ Sont considérées comme femmes non-cyclistes (ou cyclistes très occasionnelles), les femmes qui ne roulent jamais, moins d'1 jour par mois ou 1 à 3 jours par mois à vélo.

² Sont considérées comme femmes cyclistes régulières, les femmes qui roulent 1 à 3 jours par semaine ou de façon périodique.

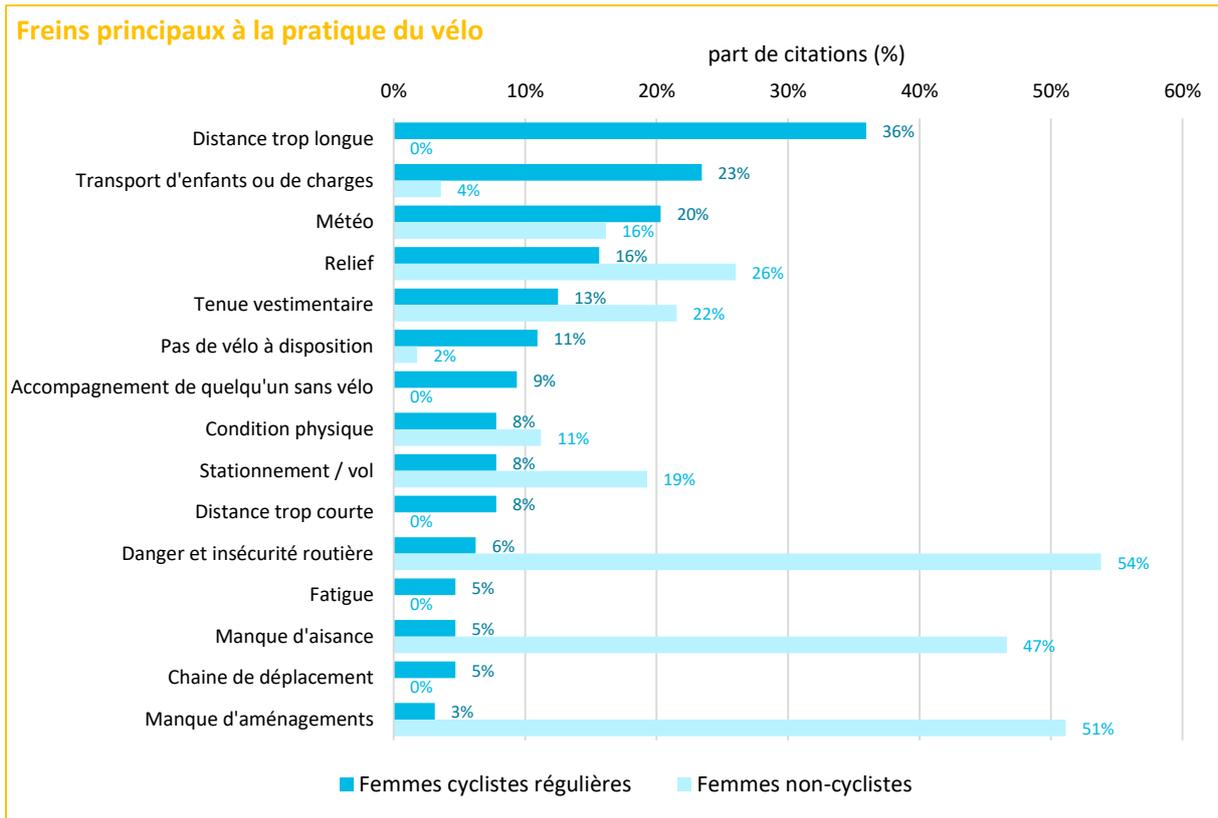


Figure 2. Freins principaux à la pratique chez les femmes cyclistes régulières et les non-cyclistes (Source : Enquête Femme et Vélo - Pro Velo, 2020)

Le croisement des différentes sources de données nous a ensuite permis d'identifier quatre facteurs clés qui facilitent ou entravent la mise au vélo.

Facteur 1 : L'influence des représentations sociales

Citons d'abord l'influence des représentations sociales qui, d'une part, ont longtemps fait et continuent à faire du vélo un mode de déplacement majoritairement masculin et qui, d'autre part, ont tendance à faire de la pratique du vélo un moyen pour les femmes de se réapproprié un espace public essentiellement masculin.

Qu'il s'agisse de cyclisme sportif, de mécanique ou de vélo au quotidien, le monde du vélo est sous domination masculine et la femme y reste l'exception (Dumont, 2010). Dès l'apparition du vélo, sa pratique par les femmes a été jugée inappropriée, d'abord parce qu'elle était considérée comme une menace pour la féminité et la santé des femmes, ensuite parce qu'elle était symbole de liberté et d'émancipation. Au cours des années, les femmes ont dû conquérir le droit de pédaler. De nos jours, la pratique du vélo reste d'ailleurs peu admise dans de nombreux pays (Berge, 2019 ; Bienvenu, 2019 ; Cyclonordsud, 2016 ; Lau, 2015 ; Ville&Vélo, 2012). A Bruxelles, elle reste fortement genrée, d'autant plus dans les quartiers populaires, où le vélo reste une activité plus socialement admise pour les hommes et les enfants que pour les femmes ; la pratique féminine du vélo est souvent perçue comme « courageuse », quand la pratique masculine, elle, est jugée comme banale. Notre enquête a montré que de nombreuses femmes non-cyclistes citaient le manque d'aisance comme une des raisons principales pour lesquelles elles ne roulaient pas à vélo (Figure 2). Beaucoup ne se sentent pas en mesure d'y recourir et l'écartent, *de facto*, de leur éventail des possibles (Akar *et al.*, 2013). Ce frein est par contre très peu cité par les femmes cyclistes régulières. Il semblerait, par conséquent, que la pratique, l'expérience et l'apprentissage permettent aux femmes de surmonter ces barrières et que



cet *a priori* semble surtout lié à toute une série de stéréotypes genrés et de représentations entourant la pratique du vélo.

« La bicyclette a fait plus pour l'émancipation des femmes que n'importe quelle chose au monde. Je persiste et je me réjouis chaque fois que je vois une femme à vélo. » (Susan B. Anthony, 1896)

« Chaque coup de pédale retentit alors comme un poing levé. » (Asma Al-Ghoul, 2010)

Les femmes ayant surmonté l'obstacle que peut constituer l'identification du vélo comme mode de déplacement masculin, sont confrontées à un second obstacle : rouler à vélo dans un espace public sous domination masculine³. Dans cet espace, elles sont plus susceptibles que les hommes d'adopter une série de mesures de précaution et d'évitement pour préserver leur intégrité physique et morale et d'opter pour une attitude plus conciliante en cas de conflit. Prendre sa place dans la circulation s'apparente dès lors à un acte de réappropriation de l'espace public et participe à la réduction des inégalités de genre dans l'accès à la ville (Gilow, 2015 ; Lefebvre, 1968 ; Sirilma, 2011 ; Van Enis, 2016).

Un autre aspect qui influence la pratique du vélo chez les femmes relève de la question de l'apparence jugée « féminine » et de la difficulté de la concilier avec la pratique du vélo. Les résultats de notre enquête comparés aux résultats de l'enquête menée auprès des nouveaux-elles cyclistes en 2017 (Pro Velo, 2018) ont montré que les désagréments liés à la tenue vestimentaire (tenue pas adaptée, transpiration, vêtements froissés) étaient davantage cités par les femmes que par les hommes. Cette barrière est exacerbée par les images des femmes cyclistes véhiculées dans les médias : là où le cycliste masculin est représenté au moyen d'hommes musclés et sportifs, les images des femmes cyclistes renvoient plus souvent à la féminité et à l'élégance (Aldred et Jungnickel, 2014), ce qui peut accroître la pression sociale pour les femmes concernant leur image et réduire leur propension à fournir des efforts physiques lors de leurs déplacements.

Facteurs 2 : Le partage genré des responsabilités ménagères et familiales

Au sein des couples, une majorité des tâches ménagères et familiales restent tendanciellement assumées par les femmes (La Ligue des familles, 2018). Nous avons d'ailleurs constaté que les femmes effectuaient davantage de déplacements utilitaires pour les autres que pour elles-mêmes (Figure 3).

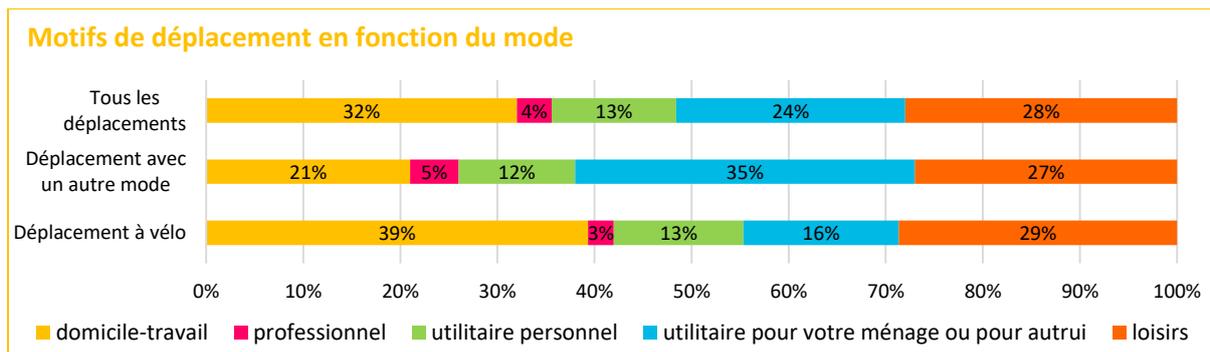


Figure 3. Motifs de déplacement en fonction du mode chez les femmes cyclistes régulières (Source : Enquête Femme et Vélo - Pro Velo, 2020)

³ Cette domination s'exprime au travers de plusieurs constats : la majorité des décideurs, aménageurs, architectes... sont des hommes, l'offre en équipements sportifs bénéficie majoritairement à la population masculine, le mobilier urbain est souvent occupé et verrouillé par des hommes, seulement 6,4 % des rues dont le nom est attribué à une personne portent le nom d'une femme, etc. (Blache et Lapalud, 2018 in Albert, 2018 ; Open Knowledge Belgium et Noms Peut-Etre, 2020 ; Raibaud, 2015). Elle se traduit aussi dans la problématique du harcèlement de rue et s'exprime dans les peurs et l'appréhension que peuvent ressentir les femmes lorsqu'elles se déplacent dans l'espace public à certaines heures (Perséphone, 2017).



Pour assurer ces tâches, les femmes ont tendance à réaliser des trajets plus complexes impliquant des contraintes supplémentaires et des arrêts multiples or notre enquête a montré que ces deux éléments avaient un impact dissuasif sur la pratique du vélo. On constate en effet que les femmes ont tendance à délaissier le vélo lorsqu’elles doivent réaliser des déplacements utilitaires pour autrui (Figure 3) tels que les courses familiales ou l’accompagnement d’enfants qui impliquent souvent le transport de charges ou d’enfants. Les enfants sont d’ailleurs cités comme freins par 23 % des femmes cyclistes régulières interrogées (Figure 2). On constate également que le vélo est très peu utilisé pour les trajets qui cumulent au moins trois motifs de déplacement et pour lesquels les femmes doivent, vraisemblablement, effectuer au moins deux arrêts intermédiaires.

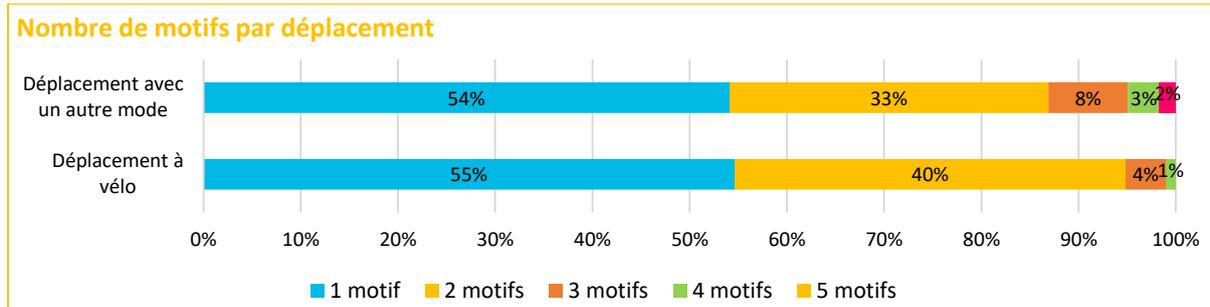


Figure 4. Nombre de motifs par déplacement chez les femmes cyclistes régulières (Source : Enquête Femme et Vélo - Pro Velo, 2020)

Facteur 3 : L’insécurité routière et le sentiment d’insécurité

Par ailleurs, les femmes développent une perception accrue des risques et des dangers potentiels liés à la pratique du vélo dans un environnement urbain, du fait de socialisations genrées qui les invitent plus que les hommes à la prudence dans les espaces publics.

Notre enquête a montré que les femmes qui ne roulent pas à vélo étaient particulièrement sensibles à l’insécurité routière et à ses dangers (Figure 2). Ce constat est conforté par l’enquête menée par Pro Velo en 2017 auprès des nouveaux-elles cyclistes qui montre que ces freins sont davantage cités par les femmes que par les hommes (Pro Velo, 2018). Si cette peur de faire du vélo a ses ressorts individuels, elle découle aussi de constructions sociales et culturelles qui « *posent la prise de risque comme un comportement typiquement masculin* » et cela dès le plus jeune âge et qui enjoignent les petites filles « à être sages en permanence » (Bem, 1981 ; Kellong *et al.*, 1976 ; Morrongiello et Hogg, 2004 in Granié, 2013 ; Horton, 2007).

« La ville est vécue et ressentie comme dangereuse pour les femmes à travers un certain nombre d’injonctions qui leur sont envoyées en permanence. Il existe une différence d’appréhension de l’espace et du risque. Il faut faire tomber les barrières intériorisées dans la construction même des femmes. » (Chris Blache, 2012).

Si le déplacement à vélo peut être source d’inquiétudes, il peut aussi jouer le rôle de « refuge » dans les espaces publics face à la problématique du harcèlement de rue (Gilow, 2015).

« Parfois j’ai l’impression que comme je passe plus vite [quand je suis à vélo], les commentaires glissent sur moi plus vite aussi, même si je sais que ça ne les évite pas. » (Témoignage d’une participante à l’enquête)

Facteur 4 : Le rapport des femmes à l’environnement et à la notion du « care »

Enfin, les femmes plus que les hommes sont susceptibles d’adopter le vélo comme mode de déplacement sur base des effets positifs pour leur santé mais également pour l’environnement (Figure 5). D’après plusieurs études, les femmes seraient en effet plus sensibles aux problématiques



environnementales que les hommes, non pas parce qu’elles sont naturellement plus proches de la nature, mais bien parce qu’elles sont éduquées et socialisées différemment dès la petite enfance, ce qui les a amenés à développer des caractéristiques telles que l’empathie et le « care » (Bouazzouni, 2019). Les femmes auraient ainsi tendance à adopter des comportements plus sains tant pour leur santé que pour l’environnement (Teret, 2013).

« Vélo, ville et rôle des femmes sont un même combat. Si les villes deviennent plus durables, il y aura plus de cyclistes et plus de femmes à vélo. Si la société devient plus durable, il y aura plus de femmes aux commandes. Pour que la société devienne plus durable, il faut... plus de femmes aux commandes et plus de cyclistes... Le vélo ne libère pas la femme, il rend l’humanité meilleure. » (Isabelle Lesens, 2010)

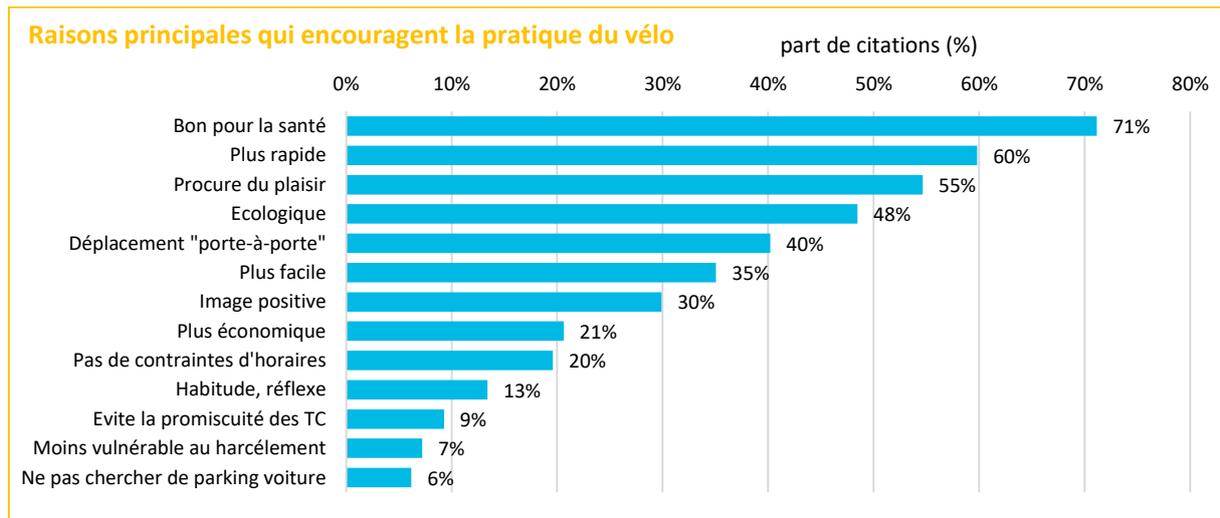
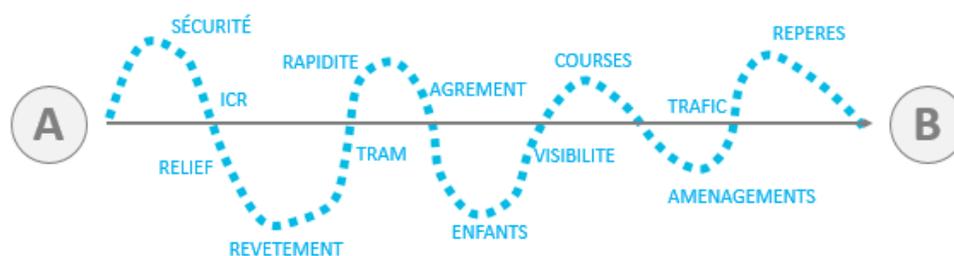


Figure 5. Raisons qui encouragent la pratique du vélo chez les femmes cyclistes régulières (Source : Enquête Femme et Vélo - Pro Velo, 2020)

PARTIE 2 : CONSTRUIRE SON ITINERAIRE

La deuxième partie du rapport examine la variété des critères qui interviennent dans la construction des itinéraires vélos pratiqués par les femmes cyclistes quotidiennes⁴ en s’appuyant sur les témoignages issus des itinéraires commentés. Un critère principal a pu être dégagé, à savoir l’aspect direct du trajet et sa rapidité. L’itinéraire est ensuite modifié à la marge en fonction d’une série d’autres critères.



Sans prétendre à l’exhaustivité, notre enquête a permis d’identifier les critères suivants : le caractère agréable du trajet, lié au confort et au relief, la cohabitation (facile ou compliquée) avec le trafic motorisé, les transports en commun ou les piétons, l’existence d’infrastructures et d’aménagements adaptés pour les cyclistes, l’équilibre recherché entre l’insécurité à laquelle expose le recours au vélo et l’évasion qu’il permet face harcèlement de rue, les difficultés inhérentes à des chaînes de

⁴ Sont considérées comme femmes cyclistes régulières, les femmes qui roulent à vélo 3 à 7 jours par semaine.



déplacements dont les motifs et besoins ne sont pas toujours compatibles, l'existence de flux cyclistes sur un itinéraire emprunté qui rend le trajet plus agréable et plus sûr.

Chaque trajet amène à une combinaison de ces critères et à un arbitrage entre eux. Chaque femme cycliste accorde une importance différente à ces critères et s'y montre plus ou moins sensible. Même si les choix d'itinéraires semblent s'appuyer sur une même palette de critères, un critère peut être vu comme un atout par certaines et un désavantage par d'autres. Chaque femme construit son trajet en trouvant un compromis entre les différents critères et leur importance relative à ses yeux à un moment donné et selon ce qui devient alors prioritaire pour elle. Par exemple, lorsqu'une femme roule avec un enfant, le poids de certains critères (mise à l'écart du trafic, sécurité) devient plus important. En soirée, ce sera le trajet le plus sécurisant qui sera privilégié ; en cas de retard, beaucoup auront tendance à choisir le trajet le plus rapide. La majorité des femmes interrogées semblent par ailleurs s'accorder sur l'importance d'éviter les « points noirs » qui cumulent un grand nombre de contraintes (tram, trafic, congestion, carrefour).



Figure 6. Extrait d'un itinéraire annoté

Les trajets réguliers prendront également d'autres formes que ceux qui restent plus occasionnels. Alors que les premiers résultent d'un ajustement et d'un affinage « au fur et à mesure », les seconds sont souvent construits grâce à des outils (applications, cartes) ou sur base d'une connaissance de la ville, de ses grands repères (grands axes, réseau de transport en commun) et de sa morphologie.

« Mon trajet est le résultat d'un long travail d'ajustement, de peaufinage. » (Témoignage d'une participante à l'enquête)

Par conséquent, il semble relativement réducteur de prétendre que les femmes cyclistes favorisent les axes parallèles plutôt que les grands axes, comme le suggérait un de nos constats de base. Les femmes semblent en réalité favoriser les itinéraires où elles se sentent visibles et où leur place leur semble légitime, où elles peuvent avancer sans entrave (embouteillages, feux) et où elles se sentent en sécurité, soit à l'écart des voitures, soit dans des rues où trafic apaisé. Cela peut se matérialiser dans des axes parallèles plus ou moins étroits mais également dans des grands axes correctement aménagés.

PARTIE 3 : PRATIQUER ET EXPERIMENTER LE VELO A BRUXELLES

Sur base des témoignages récoltés lors des focus groups, la troisième partie de ce rapport identifie une série de défis auxquels les femmes cyclistes sont confrontées à Bruxelles et qui génèrent une charge mentale importante spécifique à la pratique du vélo en tant que femme. Cette troisième partie décrit les expériences vécues par les femmes interrogées ainsi que les stratégies qu'elles mettent en place pour relever ou contourner ces défis.

La diversité des profils interrogés et la richesse des témoignages ont permis de mettre en exergue combien la manière dont les femmes sont affectées par ces défis varie avec l'expérience et la pratique du vélo. Ainsi, les femmes qui ont appris à rouler à vélo à l'âge adulte sont autrement plus affectées



par ces défis que celles qui s’y sont mises dès le plus jeune âge. De cette manière, les enquêtées mettent en lumière l’importance de la pratique pour surmonter certaines difficultés ainsi que pour développer des stratégies d’adaptation ou d’évitement. Ces défis évoluent avec l’expérience et la pratique et n’ont donc rien de figé. Alors que les cyclistes convaincues et enthousiastes parviennent à trouver des solutions pour surmonter ces défis, les non-cyclistes par contre vivent certains de ces défis comme des barrières infranchissables les dissuadant de se mettre au vélo.

Défi 1 : Gérer sa peur et trouver sa place en tant que femme cycliste dans le trafic motorisé

Les focus groups ont fortement fait ressortir la perception de menaces provenant du trafic automobile. Les enquêtées mettent en lumière l’ampleur de leur sentiment d’insécurité quand elles évoquent l’impression de mettre leur vie en danger sur la route, du moins à certains moments et à certains endroits. Se sentant, face à l’automobile, usagères faibles dans un rapport de force structurant, leur crainte se nourrit d’un sentiment de vulnérabilité.

*« J’avais l’impression d’être à deux doigts de mourir à chaque fois que je montais sur un vélo. »
(Témoignage d’une participante à l’enquête)*

Par conséquent, les femmes cyclistes sont nombreuses à adopter des mesures de précaution, tant par l’adoption d’une conduite prudente que par le choix précautionneux de leurs trajets dans le but d’éviter une trop grande proximité avec les voitures. Cette tentative d’échapper à la proximité avec les voitures peut, paradoxalement, se traduire par un non-respect volontaire et jugé comme stratégique du code de la route.

Défi 2 : Les conflits avec les autres usagers de l’espace public : entre agressivité et dialogue

Les enquêtées ont aussi souligné à quel point l’agressivité et la conflictualité avec les automobilistes et d’autres usagers de la route affectent négativement leur expérience à vélo, mettant en lumière une autre facette de leur sentiment d’insécurité. En effet, si en cas de conflit avec les automobilistes, c’est surtout en tant que cyclistes qu’elles se sentent épinglées, pour elles, plus particulièrement, ces conflits risquent de déboucher sur des interpellations sexistes.

« Et pour les commentaires, [...] je ne pense pas qu’on est visées en tant que femmes mais plutôt en tant que cyclistes. Puis c’est facile alors, parce qu’on est une femme, de faire une insulte sexiste à ce moment-là. » (Témoignage d’une participante à l’enquête)

Pour réduire la tension inhérente à ces situations, certaines cherchent la communication et l’échange, d’autres développent leur propre agressivité. En revanche, il semblerait que des agressions relevant du harcèlement de rue ne soient pas plus redoutées à vélo qu’à pied ou en transports en commun. Au contraire, les cyclistes se sentent d’ailleurs plus rassurées par leur vélo qui les y expose moins et leur permet d’y échapper plus rapidement si la situation se présente.

Défi 3 : Le défi corporel du vélo : des décisions à prendre pour rendre apparence « féminine » et pratique du vélo compatibles

Lorsqu’il s’agit pour les enquêtées de concilier une apparence jugée comme féminine avec la pratique du vélo, elles révèlent qu’elles sont prises dans un rapport tendu. Les mouvements extensifs des jambes compliquent le port de certaines robes et jupes et risquent de les abîmer ou d’attirer des regards malvenus, tandis que la transpiration est peu flatteuse lorsqu’elles se rendent en des lieux formels, tel qu’un bureau.

« Il y a une fille qui m’a dit la semaine dernière "mais on ne peut pas aller à vélo si on a toujours l’air crade". Moi j’étais en jupe, avec des bottes et tout et je lui ai dit "depuis quand est-ce que j’ai l’air crade". » (Témoignage d’une participante à l’enquête)



Pour résoudre cette tension, sans renoncer au vélo, elles adaptent leur choix vestimentaire du jour, ou carrément toute leur garde-robe, prévoient des vêtements de rechange et, faute d'infrastructures prévues pour les cyclistes, se débrouillent pour trouver un lieu où se changer et se rafraîchir.

Défi 4 : Le vélo avec enfants et le défi de l'accompagnement

Les participantes ayant fait l'expérience de trajets à vélo avec enfants ont mis en lumière une facette supplémentaire de leur sentiment d'insécurité : celle qui vise l'enfant, qu'il soit installé sur le vélo de la mère ou qu'il roule sur son propre vélo. La peur du trafic est démultipliée lorsque le bien-être et l'intégrité physique de l'enfant accompagné sont en jeu. Elle les pousse alors à prendre des mesures de sécurité supplémentaires.

« Moi je suis stressée quand je dois les conduire. Oui, toujours. En fait, on a deux vies sous nos responsabilités, on se sent encore plus vulnérable quand on a deux enfants avec nous, parce que, oui, ça ne roule pas toujours bien les enfants, ça va dans tous les sens. » (Témoignage d'une participante à l'enquête)

L'accompagnement d'enfants est aussi autrement plus énergivore, dans la mesure où cela demande de transporter les enfants sur son propre vélo, ou de porter un regard ultravigilant sur un enfant qui roule sur son propre vélo et dans la circulation, redoublé de rappels à l'ordre à destination de l'enfant. Pour certaines, la peur qu'inspire la présence d'un enfant à vélo dans le trafic bruxellois rend de tels trajets tout simplement unimaginables. Malgré le stress et les difficultés, d'autres apprennent à trouver de nouveaux équilibres et à affirmer leur place et celle de leurs enfants.

Défi 5 : Le transport de charges et les chaînes de déplacement à vélo

Enfin, les enquêtées ont rendu compte des défis que représentent le transport de charges et la réalisation de chaînes de déplacements à vélo. La combinaison de ces deux types de trajets est particulièrement exigeante. Comment transporter les charges qui se rajoutent à chaque arrêt jusqu'au domicile ? Comment entreposer les affaires en sécurité lors des arrêts ? Que faire si un enfant doit être accompagné sur une partie des chaînes de déplacement ? A nouveau, les enquêtées trouvent des réponses différentes à ces difficultés. Alors que les unes renoncent au vélo pour certains trajets, les cyclistes expérimentées, au fur et à mesure de leurs tâtonnements et l'acquisition de nouveaux équipements, découvrent comment le vélo peut se transformer en véritable porte-charges.

CONCLUSIONS & RECOMMANDATIONS

Cette enquête nous a permis de rassembler, dans une démarche exploratoire, un ensemble de témoignages et d'expériences entourant la pratique féminine du vélo à Bruxelles et de rendre compte de ce que les constats chiffrés sur les différences entre hommes et femmes face au vélo signifiaient concrètement, dans leurs pratiques et vécus quotidiens. L'analyse fait apparaître de manière détaillée l'influence du genre sur la pratique du vélo. Elle nous permet de mieux comprendre comment l'identité de cycliste s'imbrique avec l'identité de genre, mais aussi comment cette dernière module les freins, les barrières et les défis liés à la pratique du vélo à Bruxelles.

Par ailleurs, l'enquête a mis en avant, au fil des nuances qui apparaissent dans les témoignages, la pluralité des expériences de ce mode de transport en tant que femmes à Bruxelles. Il n'y a pas qu'une seule expérience du vélo en tant que bruxelloise, mais un vaste éventail de rapports au vélo et aux espaces publics.

Les freins, les barrières et les défis que nous avons identifiés sont loin d'être figés, tout comme la proportion de femmes roulant à vélo dans les rues de Bruxelles. Dans certaines villes où la part modale



du vélo est plus élevée, la proportion des femmes à vélo a tendance à dépasser celles des hommes. Diverses mesures peuvent être prises pour lever ces freins, limiter ces défis et faciliter ainsi la pratique féminine du vélo.

Le vélo peut jouer un rôle de « libérateur d'accès » à la ville et permettre aux femmes de s'approprier un espace public essentiellement masculin (Gilow, 2015 ; Van Enis, 2016 ; Sayagh, 2017). Le vélo permet aux femmes de se déplacer, or « la capacité à se déplacer donne accès à d'autres socialités » (Ville à vélo, 2010). En outre, les femmes cyclistes subissent dans l'espace public une double marginalisation qui a pour effet de limiter leur pratique : une première marginalisation liée à leur identité de genre dans un espace public essentiellement masculin et une seconde marginalisation, à l'instar de tous les cyclistes, en tant que groupe minoritaire dans une circulation dominée par l'automobile. Considérant cela, la présence de femmes parmi les cyclistes bruxellois-es représente un réel enjeu d'égalité des genres dans l'usage de l'espace public.

Notre enquête nous a permis d'identifier une série de mesures et recommandations susceptibles d'augmenter la pratique du vélo chez les femmes et de réduire, de ce fait, les inégalités de genre dans l'usage de l'espace public.

- Encourager la pratique du vélo chez les femmes passe par une **amélioration des infrastructures et des conditions de cyclabilité** des rues bruxelloises. Nous recommandons ainsi des infrastructures cyclables larges, sûres, continues, cohérentes et en bon état pour limiter les angoisses générées par des infrastructures qui ne répondent pas à ces critères et pour faciliter le transport ou l'accompagnement d'enfants et le transport de charge, des infrastructures séparées sur les grands axes pour limiter la cohabitation avec le trafic automobile, des aménagements, des marquages et une signalisation clairs et lisibles pour légitimer la place du vélo et aider les femmes à prendre leur place dans la circulation ainsi qu'un éclairage nocturne et un contrôle social suffisants pour réduire le sentiment d'insécurité.
- Au-delà des aménagements, il est important de prévoir, d'une part des **parkings vélos sécurisés et des systèmes de casiers ou de consignes** à proximité des noyaux commerciaux pour faciliter la réalisation des trajets en lien avec la sphère domestique puisqu'on constate encore un déséquilibre de genre dans la prise en charge de ces tâches et, d'autre part, des **douches, des vestiaires et des casiers** sur le lieu de travail.
- Nous recommandons par ailleurs de prévoir des **formations** pour les cyclistes débutant-es et régulier-ères ainsi que des **outils d'information reprenant une série d'astuces** afin de les aider à surmonter certains freins tels que le manque d'aisance, la perception accrue du danger, les difficultés liées au transport d'enfants et de charges, les contraintes vestimentaires, etc.
- Enfin, **l'information, la communication et la sensibilisation** nous semble également primordiales pour augmenter la pratique du vélo chez les femmes. A cet égard, nous recommandons de mieux informer les cyclistes, par exemple par le biais des vélocistes, sur les différents types de vélos, sur les équipements utiles pour transporter des enfants et des charges et sur les itinéraires cyclables régionaux qui semblent encore relativement méconnus. Il serait aussi utile de mener des campagnes de sensibilisation et de promotion visant à légitimer la place des cyclistes dans la circulation, encourager la courtoisie entre usager-ères de la route, promouvoir l'efficacité et le côté agréable du vélo et reconnaître le vélo en tant qu'outil d'émancipation de la femme dans l'espace public. En outre, la communication et le développement de politiques de promotion du vélo doivent impérativement tenir compte de la variété de profil des femmes cyclistes et sortir d'une image monolithique de la cycliste ordinaire.



Notons que ces mesures et recommandations ne permettraient pas seulement d'augmenter la pratique du vélo des femmes mais bien la pratique du vélo en général. Concevoir un espace où les femmes ont leur place en tant que cyclistes, c'est concevoir un espace où tous les usager·ères ont leur place (Ville&Vélo, 2012). Les femmes auraient également un rôle « prédictif important en matière de mobilité au sein du foyer » (Ville&Vélo, 2012). Encourager les femmes à faire du vélo, c'est donc aussi augmenter le nombre d'enfants susceptibles de se mettre en selle. De plus en plus de chercheur·ses suggèrent d'ailleurs qu'une meilleure stratégie pour augmenter la pratique du vélo serait de se demander quels sont les besoins des femmes en particulier (Baker, 2009). Plus la proportion de femmes parmi les cyclistes bruxellois·es sera élevée, plus le nombre de cyclistes dans les rues de Bruxelles augmentera.

BIBLIOGRAPHIE

- Albert M.D. (2018). « “Dans l'espace public, les hommes sont souvent majoritaires”, Chris Blache et Pascale Lapalud, Genre et Ville », *Le Moniteur*
- Akar G., Fischer N., Namgung M. (2013), “Bicycling Choice and Gender Case Study: The Ohio State University”, *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 7, n° 5, p. 347-365.
- Aldred R., Jungnickel K. (2014), “Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK”, *Journal of Transport Geography*, vol. 34, p. 78–87.
- Baker (2009), “How to Get More Bicyclists on the Road”, *Scientific American*.
- Berge J. (2019), « Femmes cyclistes, entre liberté et invisibilité », *Les Grenades-RTBF*.
- Bienvenu M. (2019), « Le vélo, c'est l'outil par excellence des féministes », *Libération*.
- Blache C. (2016), « La ville est vécue et ressentie comme dangereuse pour les femmes », *Ville & Vélo*, n°71, p. 10-11.
- Bouazzouni N. (2019), « Comment l'impératif écologique aliène les femmes », *Slate*.
- Cyclonordsud (2016), « La libération des femmes par le vélo », *Un Monde à vélo, Module 5 : Les femmes et le vélo à travers le monde*.
- Dumont L. (2010), « L'inégalité des sexes au cœur de la mobilité spatiale », *Ville à vélo*, n°49, p.14-15.
- Gilow M. (2015), “Travelling in Brussels and feeling unsafe: women's perceptions and strategies”, *Brussels Studies*, vol. 87.
- Granié M.-A. (2013), « Genre et rapport au risqué : de la compréhension au levier pour l'action », *Questions vives*, n°9-19
- Horton D. (2007), “Fear of Cycling”, in Dave Horton, Peter Cox, Paul Rosen (ed.), *Cycling and Society*, Aldershot, Ashgate, coll. Transport and society, p. 133-152.
- La Ligue des familles (2018), « Le baromètre des parents 2018 », Bruxelles, La Ligue des familles.
- Lau M. (2015), « Les femmes et le vélo, une histoire passionnante... et passionnée ! », *Voyageons autrement*.
- Lefebvre H. (1968), « Le droit à la ville », Paris, Editions Anthropos.
- Lesens I. (2010), « Femmes et vélo : le point de vue d'une spécialiste », *Ville à vélo*, n°49, p.16-17.
- Open Knowledge Belgium, Noms Peut-Etre (2020). Cartographie en ligne “EqualStreetNames.Brussels”
- Perspèhone (2017), « La domination masculine dans l'espace public », *Simonae - Féminismes, Société*, vol. 19.
- Pro Velo (2016), « Organisation d'un comptage cordon pour cyclistes – Rapport final – juin 2015 », Bruxelles.
- Pro Velo (2018), « Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015 - Résultats d'enquête menée en 2017 », Bruxelles.
- Pro Velo (2020), « Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale – Comptages et analyse des données – Rapport 2019 », Bruxelles.
- Raubaud Y. (2015), « La ville faite par et pour les hommes », Editions Berlin.
- Sayagh D. (2017), « Construction sociospatiale de capacités sexuées aux pratiques urbaines du vélo », *Les Annales de la recherche urbaine*, vol. 112, p. 126-137.
- Sirilma N. (2011), « Les femmes ont leur mot à dire ! », *Axelle Magazine*, n°138.
- Teret C. (2013), « Femmes et environnement... quel rapport ? », *Mondequibouge.be*.
- Van Enis N. (2016), « La place des femmes dans l'espace public. Seulement une question d'aménagement de l'espace public ? », *Barricades – Culture d'Alternatives*.
- Ville&Vélo (2012), « La femme est l'avenir du vélo », *Ville & Vélo*, n°54, p. 6-12.
- Ville à vélo (2010), « Le vélo, une affaire de femmes aussi ! », *Ville à vélo*, n°49, p. 13.