



ÊTRE FEMME & CYCLISTE DANS LES RUES DE BRUXELLES

Résultats de l'enquête menée en 2019

RAPPORT COMPLET



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Pro Velo

www.provelo.org

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





L'enquête a été menée entre avril 2019 et octobre 2019 par Pro Velo en collaboration avec Marie Gilow et Lionel Francou. Ont participé à la réalisation de l'enquête chez Pro Velo : Cécile Rousselot, Fanny de Smet, Louise Kesteloot et Louis-Henri Weingarten.

Le présent rapport a été rédigé par Fanny de Smet (chargée de projets chez Pro Velo), Marie Gilow (docteure en sciences politiques et sociales, Université Libre de Bruxelles) et Lionel Francou (doctorant en sciences politiques et sociales, Université catholique de Louvain).

Nous tenons à remercier les nombreuses femmes ayant participé à l'enquête en ligne, à la tenue du journal de bord, aux itinéraires commentés et aux focus groups. Nous tenons également à remercier Anoushka Dufeil, Bieke Purnelle, Emmanuelle Hardy, Florence Lecocq, Frederik Depoortere, Justine di Prima, Lara Soenens, Marie-Noëlle Collart et Sayanne Lima Pintero pour leur relecture attentive. Merci aussi à toutes les personnes qui nous ont aidés à diffuser l'enquête à travers leurs réseaux respectifs.

Copyright : Pro Velo, 2020



TABLE DES MATIERES

Table des matières	2
Introduction	3
Trois constats	3
Un objectif : comprendre les expériences et pratiques des femmes cyclistes à Bruxelles	4
Structure du rapport	5
Méthodologie	6
Enquête par questionnaire en ligne	6
Journaux de bord	8
Itinéraires commentés lors d’entretiens	9
Focus groups	10
Partie 1 - Choisir de (ne pas) pratiquer le vélo à Bruxelles	13
Femmes non-cyclistes : Résultats issus de l’enquête en ligne	13
Femmes cyclistes régulières : Résultats issus des journaux de bord	16
Facteurs influençant le choix du vélo chez les femmes	22
Partie 2 – Construire son itinéraire	29
Critères de choix d’itinéraires	30
Combinaison des critères	37
Outils de construction d’itinéraires	38
Partie 3 – Pratiquer et expérimenter le vélo à Bruxelles	40
Défi 1 : Gérer sa peur et trouver sa place en tant que femme cycliste dans le trafic motorisé	41
Défi 2 : Les conflits avec les autres usagers de l’espace public : entre agressivité et dialogue	49
Défi 3 : Le défi corporel du vélo : des décisions à prendre pour rendre apparence « féminine » et pratique du vélo compatibles	54
Défi 4 : Le vélo avec enfants et le défi de l’accompagnement	59
Défi 5 : Le transport de charges et les chaînes de déplacement à vélo	65
Conclusions & recommandations	72
Recommandations	75
Perspectives futures	77
Bibliographie	79



INTRODUCTION

Alors qu'il y a de plus en plus de cyclistes 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 par 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 identifie une différence notable du nombre de cyclistes en fonction du genre, les autres soulignent des différences de pratiques et des obstacles spécifiques pour les femmes.

TROIS CONSTATS

Constat 1 : À Bruxelles, les femmes sont moins nombreuses à faire du vélo que les hommes

En 2019, 63,9 % des cyclistes observés lors des comptages sont des hommes et 36,1 % sont des femmes. À l'heure actuelle, les femmes ne représentent donc qu'un peu plus du tiers des cyclistes bruxellois (Pro Velo, 2020). Notons toutefois que ces chiffres sont basés sur les observations visuelles des compteurs qui doivent indiquer de façon binaire si le cycliste observé est une femme ou un homme. Les pourcentages obtenus sont donc sujets à des marges d'erreur liées à une possible mauvaise interprétation du genre des cyclistes observés.

Depuis les débuts de l'Observatoire en 1998, la part des femmes parmi les cyclistes bruxellois est tendanciellement à la hausse avec une augmentation moyenne de 2,5 % par an (Pro Velo, 2020). Si l'écart entre hommes et femmes se réduit, le déséquilibre reste important. Cependant, les femmes sont surreprésentées parmi les nouveaux cyclistes comptabilisés chaque année, comme le confirme l'enquête menée par Pro Velo auprès des nouveaux cyclistes (Pro Velo, 2018).

Evolution de la part de femmes parmi les cyclistes bruxellois

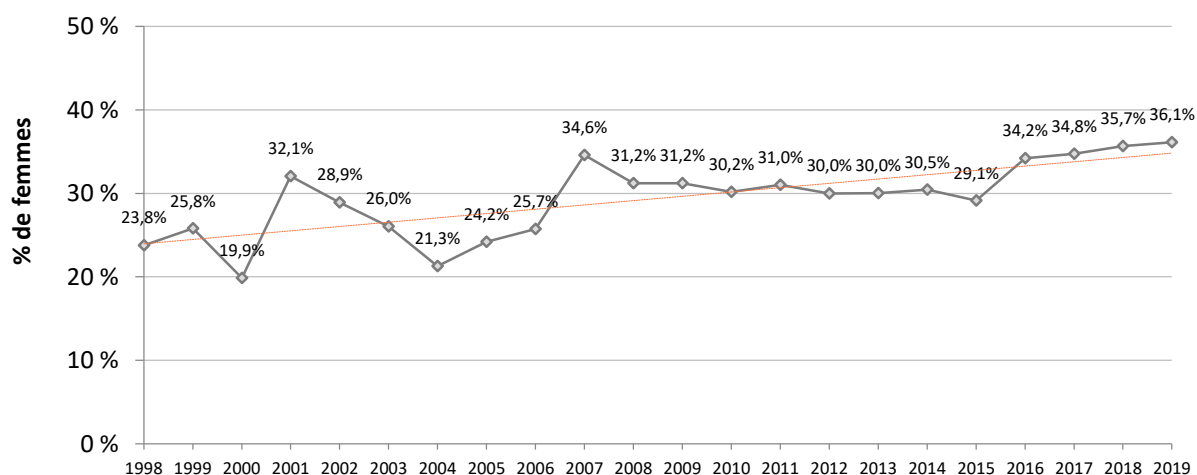


Figure 1. Evolution de la part des femmes parmi les cyclistes bruxellois (Source : Pro Velo, 2020)



Constat 2 : Les risques liés à la circulation routière constituent un frein plus important à la pratique du vélo pour les femmes que pour les hommes

L'enquête menée auprès des nouveaux cyclistes bruxellois a permis de mettre en avant le fait que, pour 33 % des répondants, l'insécurité routière est une raison expliquant qu'ils ne roulaient pas à vélo à Bruxelles avant 2015. La mise en selle de nouveaux cyclistes paraît fortement entravée par l'insécurité routière et par sa perception qui diminuent le potentiel de développement du vélo dans la région.

La prise en compte du genre le souligne encore plus clairement : pour les femmes, le danger et le fait de ne pas être à l'aise dans la circulation sont les deux raisons les plus citées qui les empêchent de se mettre à rouler à vélo (Pro Velo, 2018). Cependant, il est possible de faire tomber cette barrière que constitue l'insécurité. Lorsque les conditions de cyclabilité sont apaisées, le pourcentage de femmes peut alors dépasser le pourcentage d'hommes (comme c'est par exemple le cas aux Pays-Bas et au Danemark). En effet, il a été observé que « plus la pratique du vélo augmente, plus elle se féminise » (Lesens, 2010).

Constat 3 : Les itinéraires vélo des femmes et des hommes sont différents

Le comptage cordon mené en 2015 par l'Observatoire visait à mesurer le flux de cyclistes qui pénétraient dans un périmètre défini à un moment précis. Les résultats de ces dénombrements permettent de souligner que plusieurs carrefours où une importante proportion de femmes a été enregistrée sont situés non pas sur des voiries à forte charge de trafic mais sur des axes parallèles à celles-ci. Ainsi, comparativement aux hommes, les femmes auraient donc tendance à emprunter davantage des voiries locales qui leur garantissent une mise à l'écart du trafic (Pro Velo, 2016).

Notons que si ce constat se confirme, le pourcentage de femmes parmi les cyclistes bruxellois calculé sur base des comptages est potentiellement biaisé. Les points de comptage répartis sur toute la région sont pour la plupart situés au niveau de carrefours relativement importants. On peut s'attendre par conséquent à y observer plus d'hommes à vélo que de femmes.

UN OBJECTIF : COMPRENDRE LES EXPERIENCES ET PRATIQUES DES FEMMES CYCLISTES A BRUXELLES

Ces trois constats ont motivé notre choix de dédier cette recherche au rapport que les femmes entretiennent au vélo sur le territoire de la région bruxelloise. Cette thématique est innovante dans le contexte actuel où le rapport des femmes au transport reste encore peu exploré (Ortega Hortelano *et al.*, 2019). Une enquête en quatre volets a été réalisée : (1) large diffusion d'un questionnaire en ligne, (2) organisation de six focus groups lors desquels les participantes ont mis en commun et décrit leurs expériences et leurs ressentis par rapport à la pratique du vélo à Bruxelles, (3) réalisation de dix entretiens individuels où les femmes interrogées ont commenté plusieurs de leurs parcours à vélo et, enfin, (4) tenue d'un journal de bord pendant une semaine par une vingtaine de participantes. La combinaison de ces méthodes scientifiques permet d'explorer le sujet sous ses diverses facettes tout en donnant la part belle à la parole des femmes, cyclistes ou non, et à leurs expériences, qui constituent ensemble un matériau de choix pour l'analyse.

Cette recherche entend ainsi éclairer une série d'enjeux liés au rapport des femmes au vélo et soulevés par nos constats initiaux : pourquoi les femmes roulent-elles moins à vélo que les hommes ? quels sont les freins ou les barrières qui réduisent leur recours au vélo ? sont-elles plus sensibles à l'insécurité routière que les hommes et quelles en sont les raisons ? pourquoi choisissent-elles des



itinéraires différents et sur base de quels critères ? comment expérimentent-elles et perçoivent-elles leur pratique du vélo ? quels sont les défis qu'elles rencontrent au quotidien et que mettent-elles en place pour les relever ? comment leurs identités sont influencées par la pratique du vélo à Bruxelles ?

En répondant à ces questions, nous poursuivrons l'objectif de saisir la dimension genrée de la pratique du vélo à Bruxelles et de **comprendre dans quelle mesure être femme cycliste à Bruxelles module les expériences et les pratiques à vélo**. Cette recherche entend proposer des solutions visant à améliorer les conditions de cyclabilité au sens large pour les femmes bruxelloises et, ce faisant, à augmenter la proportion de femmes cyclistes dans la région bruxelloise.

Tout au long de ce rapport, nous nous référerons au terme genre, compris en ces termes : « le genre peut être défini comme un système de bicatégorisation hiérarchisé entre les sexes (hommes/femmes), et entre les valeurs et représentations qui leur sont associées (masculin/féminin) » (Bereni *et al.*, 2012). Les identités de genre se traduisent de diverses manières dans le domaine de la mobilité quotidienne : le partage genré des tâches et des responsabilités affecte les motifs de déplacement, des inégalités genrées face à l'accès aux ressources (salaire, voiture...) peuvent avoir un impact sur l'accès à différents modes de transport, des identités subjectives genrées influencent la perception et l'usage de l'espace public (ce qui peut par exemple découler sur des stratégies d'évitement)... (Law, 1999).

STRUCTURE DU RAPPORT

Le présent rapport présente une analyse en trois parties, précédée par une explication du dispositif méthodologique construit pour l'occasion (méthodologies propres aux quatre volets de l'enquête, composition des échantillons...) et suivie par des recommandations à destination des décideurs politiques et des administrations compétentes.

Le rapport ne se limite pas à présenter isolément les résultats obtenus lors des différents volets de l'enquête, basés sur une méthodologie propre, mais les croise pour aboutir à une analyse transversale où les résultats sont présentés en trois parties thématiques. Il présente une continuité allant du choix de faire ou non du vélo à l'expérience concrète du vélo et à ses effets sur les femmes, en passant par la construction de leurs itinéraires cyclistes.

- La **première partie** se penche sur le choix de pratiquer le vélo à Bruxelles : pour quelles raisons les femmes choisissent-elles ou non de faire du vélo ? quels sont les freins et les barrières qui limitent ce choix ? quels déplacements sont jugés propices à l'usage du vélo ? le vélo est-il également utilisé pour les chaînes de déplacement et, le cas échéant, pour quelles catégories ?
- La **deuxième partie** examine la variété de critères qui interviennent dans la construction des itinéraires cyclistes pratiqués par les femmes, à savoir, entre autres, le confort, la cohabitation avec le trafic motorisé, les transports en commun ou les piétons, la qualité des infrastructures...
- La **troisième partie** identifie une série de défis auxquels les femmes sont confrontées. Elle décrit leurs expériences à vélo ainsi que les stratégies qu'elles mettent en place pour relever ou contourner ces défis (trouver sa place sur la route, gérer les conflits avec les autres usagers, transporter ses enfants ou des objets...).



METHODOLOGIE

La méthodologie de l'enquête a été élaborée par Pro Velo en étroite collaboration avec Marie Gilow et Lionel Francou, sociologues et spécialistes en questions urbaines.

Nous avons volontairement choisi de **n'intégrer que les femmes** dans l'étude et ce, pour plusieurs raisons :

- Les données comparatives concernant l'usage du vélo en fonction des hommes et des femmes existent et des différences sont déjà observées. Il se n'agit pas ici de reproduire des résultats similaires à travers cette étude mais d'approfondir la question de l'expérience cycliste des femmes bruxelloises.
- Étant donnée la surreprésentation des hommes parmi les cyclistes, de nombreuses études consacrées au vélo sont (majoritairement) consacrées aux hommes à vélo. La présente étude a pour objectif de réduire ce degré d'invisibilité des femmes dans les données sur le vélo en se focalisant sur elles spécifiquement.

Par ailleurs, choisir de n'étudier que les femmes, sans effectuer de comparaison avec les hommes n'influence pas la qualité des résultats obtenus et l'intérêt de cette enquête.

Nous avons ensuite choisi de combiner à la fois de méthodes dites **quantitatives** et des méthodes dites **qualitatives**. Les méthodes qualitatives sont généralement mobilisées en sciences sociales pour éclaircir un constat statistique ou pour explorer un fait social émergent, « en privilégiant un autre point de vue sur les faits sociaux, ainsi que d'autres échelles d'observation » que les méthodes quantitatives (Alami *et al.*, 2009). Ces méthodes sont jugées qualitatives de deux manières : les données recueillies sont de nature qualitative et l'analyse faite de ces données suit une logique qualitative, visant à « en extraire le sens plutôt qu'à les transformer en pourcentage ou en statistiques » (Paillé et Mucchielli, 2009).

Les méthodes qualitatives sont donc complémentaires aux méthodes quantitatives et permettent de répondre à des questions différentes : elles interrogent les représentations et vécus autour d'un phénomène social en question, correspondant ici à la pratique ou non-pratique du vélo par les femmes à Bruxelles.

Le présent chapitre présente la méthodologie adoptée pour chacun des quatre volets de l'enquête : (1) questionnaire en ligne, (2) journal de bord, (3) itinéraires commentés en entretien individuel et (4) focus groups.

ENQUETE PAR QUESTIONNAIRE EN LIGNE

Un questionnaire en ligne destiné uniquement aux femmes a été diffusé en ligne via les réseaux de Pro Velo (newsletter, page Facebook, bouche-à-oreille, base de données de contact, etc.), via d'autres réseaux associatifs (GRACQ, Inter-Environnement Bruxelles, Community Land Trust, Centre Communautaire Maritime, Contrat de Quartier, etc.) ou via la presse (Bruzz).

L'objectif premier de ce questionnaire était avant tout de recueillir les données de contacts et les caractéristiques d'une large variété de femmes bruxelloises, cyclistes au quotidien ou non, intéressées par la thématique et disposées à participer aux autres volets de l'enquête. Grâce aux informations communiquées par les répondantes, nous avons pu sélectionner divers échantillons en



fonction d'une série de caractéristiques et organiser ainsi les autres volets de l'enquête. Le questionnaire a aussi été l'occasion de récolter des informations sur les freins à la pratique du vélo et sur les autres modes de déplacement utilisés par les femmes.

Les informations demandées aux répondantes étaient de trois types : des renseignements généraux (langue, année de naissance, communes de résidence et de travail, diplôme le plus élevé, nationalité, situation professionnelle), des précisions quant à leur pratique du vélo (fréquence d'utilisation du vélo, autre mode de déplacement utilisé, freins à la pratique du vélo) et des questions sur leur volonté ou non à participer aux autres volets de l'enquête.

Au total, le questionnaire a été complété par 1126 femmes. Il s'agit principalement de femmes cyclistes quotidiennes ayant obtenu un diplôme universitaire, habitant et travaillant en Région bruxelloise. Près de la moitié des répondantes sont âgées entre 35 et 50 ans.

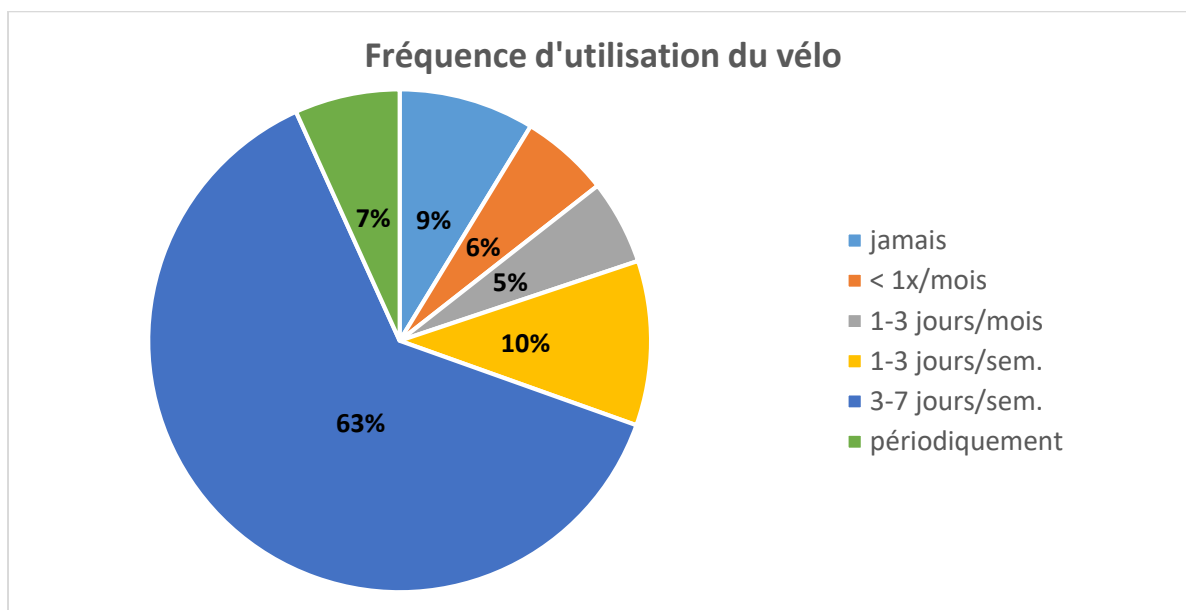


Figure 2 : Fréquence d'utilisation du vélo chez les répondantes à l'enquête en ligne

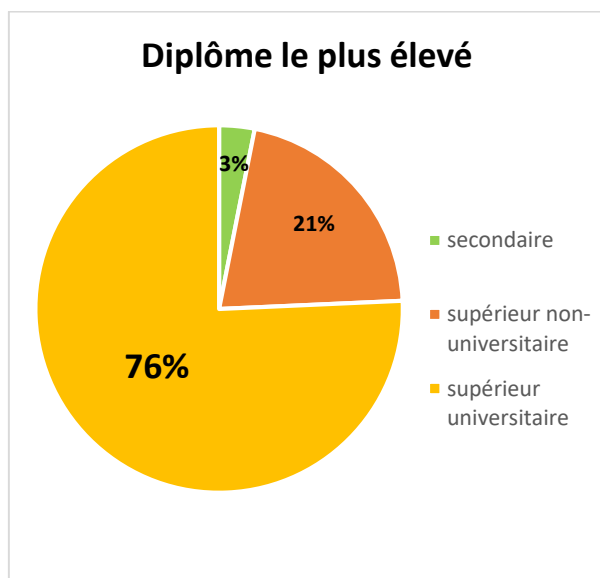


Figure 3 : Diplôme le plus élevé chez les répondantes à l'enquête en ligne

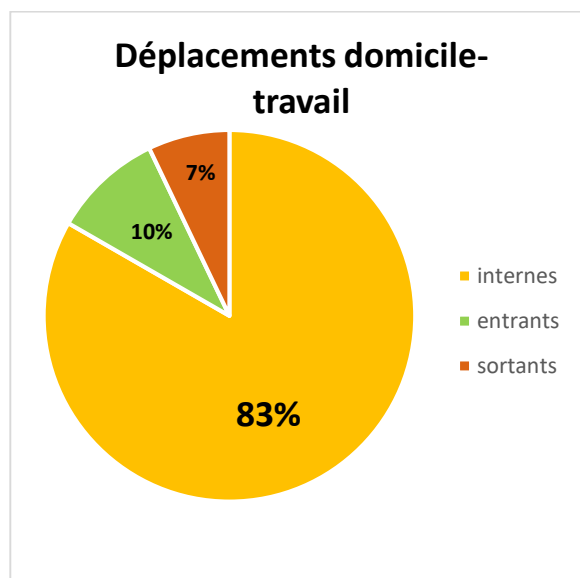


Figure 4 : Origine et destination des déplacements domicile-travail chez les répondantes à l'enquête en ligne

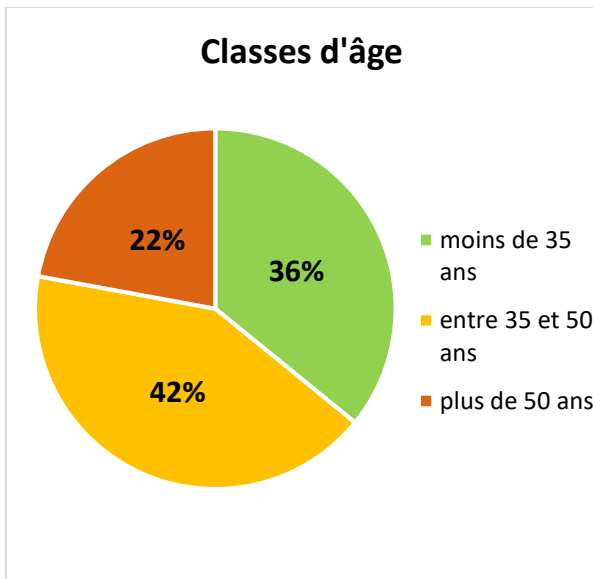


Figure 5 : Classes d'âge chez les répondantes à l'enquête en ligne

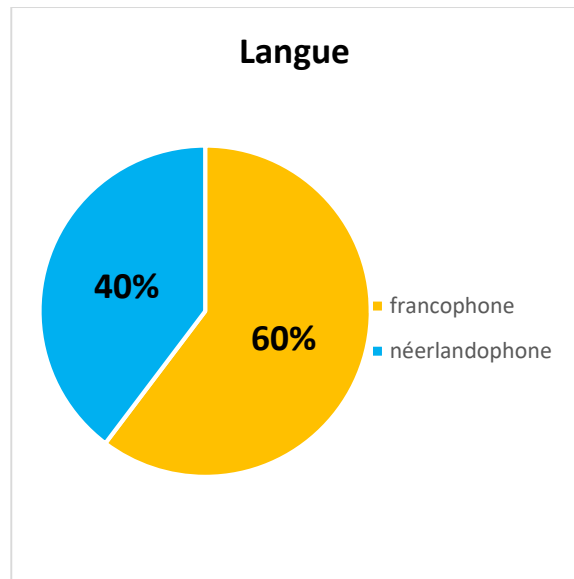


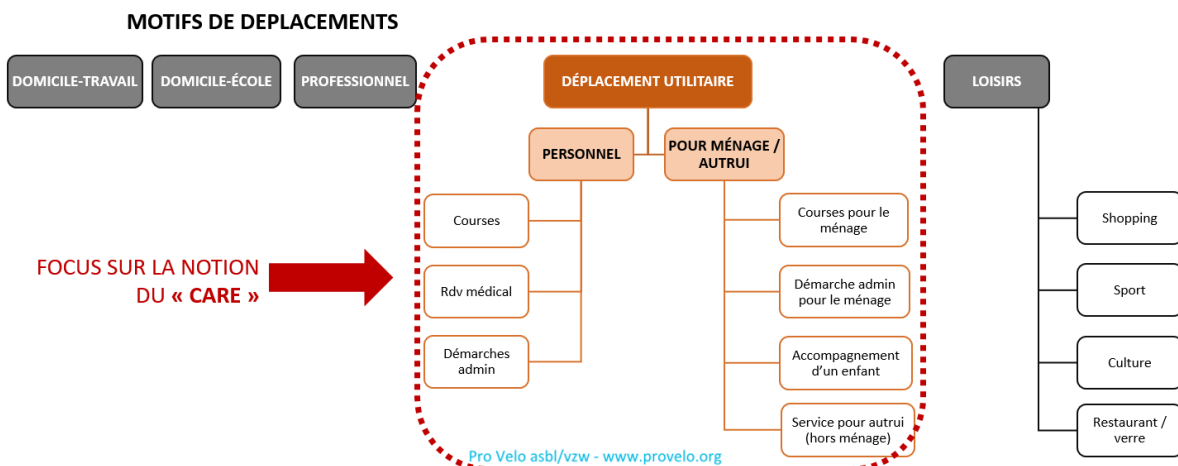
Figure 6 : Langue chez les répondantes à l'enquête en ligne

JOURNAUX DE BORD

Parmi les nombreuses femmes ayant répondu au questionnaire en ligne, nous avons sélectionné un échantillon de femmes pratiquant le vélo 1 à 3 jours par semaine ou de façon périodique. L'objectif était de comprendre pour quelles raisons ces femmes décidaient certains jours de prendre le vélo et d'autres jours de ne pas le prendre.

Pendant une semaine, les participantes ont dû compléter chaque jour un journal de bord en ligne. Chaque jour, elles devaient sélectionner un de leur déplacement et répondre à une série de questions au sujet de ce déplacement en particulier. Les questions portaient sur les raisons pour lesquelles elles avaient choisi de prendre ou de ne pas prendre le vélo, sur l'éventuel autre mode de déplacement utilisé, sur les éventuelles chaînes de déplacement et sur les motifs principaux et secondaires du déplacement.

Parmi les différents motifs de déplacement proposés, nous avons volontairement choisi, sur base des conseils de Marie Gilow, d'affiner le motif de déplacement utilitaire en distinguant les déplacements utilitaires effectués pour soi-même et les déplacements utilitaires effectués pour le compte d'autrui.





Au total, nous avons enregistré 23 participations complètes. 23 femmes ont donc complété chaque jour leur journal de bord pendant une semaine entière, ce qui correspond à un total de 161 déplacements. Parmi ces déplacements, 97 ont été réalisés à vélo (60 %) et 64 avec un autre mode de transport (40 %).

La majorité des femmes ayant participé sont francophones (70 %), âgées entre 35 et 50 ans (56 %), diplômées de l'enseignement supérieur universitaire (74 %) et habitent et travaillent en Région bruxelloise (74 %).

ITINERAIRES COMMENTES LORS D'ENTRETIENS

Parmi les nombreuses femmes ayant répondu au questionnaire en ligne, nous avons sélectionné un échantillon de femmes pratiquant le vélo quotidiennement (3 à 7 jours par semaine) et nous leur avons demandé de commenter et d'expliquer leurs trajets à vélo. Concrètement, il leur était demandé d'enregistrer via une application GPS l'entièreté des trajets qu'elles effectuaient à vélo à Bruxelles au cours d'une journée puis de nous envoyer les fichiers par mail en fin de journée. Les itinéraires étaient alors importés dans un logiciel de cartographie puis imprimés en grand format. Le lendemain, ces mêmes femmes étaient invitées à un entretien individuel d'une demi-heure pour commenter plusieurs de leurs itinéraires. Trois personnes étaient présentes lors de ces entretiens : la personne interrogée, une personne de chez Pro Velo pour mener la discussion et une autre personne de chez Pro Velo pour prendre note. Tous les entretiens ont également été enregistrés.

Pendant l'entretien, il était d'abord demandé aux participantes de se présenter et d'expliquer brièvement leur rapport au vélo. Elles devaient ensuite sélectionner plusieurs de leurs itinéraires et étant attentives à choisir à la fois des trajets habituels et des trajets plus occasionnels.

Pour chaque itinéraire sélectionné, les participantes nous communiquaient des informations générales sur le trajet : motif, connaissance du trajet, outils utilisés pour construire l'itinéraire, étapes et arrêts éventuels, transport de charge, accompagnement d'enfants, etc. Il était ensuite demandé aux participantes de parcourir l'entièreté du trajet sur la carte imprimée et de le commenter au fur et à mesure. Les commentaires étaient directement notés et schématisés sur la carte par la personne chargée de mener la discussion.

L'objectif était de comprendre comment ces femmes construisaient leurs itinéraires, ce qui justifiaient leurs choix mais également quels étaient leurs expériences, leurs perceptions et leurs ressentis tout au long de ces trajets.

Au total, 10 femmes ont participé à ce volet de l'enquête et ont chacune commentés 2 à 3 itinéraires, pour un total de 31 itinéraires commentés.

Toutes les femmes ayant participé sont francophones et diplômées de l'enseignement supérieur (9 sont diplômées de l'enseignement supérieur universitaire et 1 est diplômée de l'enseignement supérieur non-universitaire). La moitié des participantes ont moins de 35 ans et l'autre moitié ont entre 35 et 50 ans. Elles travaillent toutes à Bruxelles mais 2 des participantes vivent en dehors des frontières régionales.



FOCUS GROUPS

Pour organiser les focus groups, nous avons constitué 6 échantillons de femmes autour d'une série de caractéristiques communes (groupe d'âge, niveau de diplôme, intensité de la pratique du vélo, langue). Chaque focus group rassemblait entre 3 et 13 femmes. Au total, ce sont 46 femmes qui ont témoigné de leur pratique et non-pratique du vélo à Bruxelles et qui nous ont parlé de leurs expériences, pratiques et représentations du vélo. Elles ont partagé les joies que le vélo leur procure, mais aussi les craintes qu'il inspire et les difficultés auxquelles la pratique du vélo les confronte.

Suite à un premier appel à participation, trois premiers groupes ont pu être composés, en réunissant des femmes par tranches d'âge :

- le Focus Group « -35 ans » (FG -35) : 8 participantes
- le Focus Group « 35-50 ans » (FG 35-50) : 7 participantes
- le Focus Group « +50 ans » (FG +50) : 3 participantes

Ces 18 participantes ont toutes en commun de disposer d'un diplôme de l'enseignement supérieur, d'avoir la nationalité belge (11/18) ou d'être ressortissantes d'un autre pays de l'Union Européenne (7/18), d'être francophones, et de pratiquer le vélo relativement fréquemment, c'est-à-dire 1 à 3 jours par semaine (2/18) ou 3 à 7 jours par semaine (16/18). Plusieurs d'entre elles ont, par ailleurs, un engagement militant dans le domaine du cyclisme, en étant membres du GRACQ par exemple, ce qui peut s'expliquer par les canaux de communication par lesquels l'appel à participation à l'enquête a été diffusé.

<p>FG +50 3 participantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cyclistes - Plus de 50 ans - FR - Diplôme enseignement supérieur - Nationalité belge ou UE - vélo 1 à 3 j/sem ou 3 à 7 j/sem 	<p>FG 35-50 7 participantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cyclistes - Entre 35 et 50 ans - FR - Diplôme enseignement supérieur - Nationalité belge ou UE - vélo 1 à 3 j/sem ou 3 à 7 j/sem 	<p>FG -35 8 participantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cyclistes - Moins de 35 ans - FR - Diplôme enseignement supérieur - Nationalité belge ou UE - vélo 1 à 3 j/sem ou 3 à 7 j/sem
<p>FG non-cyclistes 4 participantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non-cyclistes - FR - Diplôme enseignement supérieur - Nationalité belge - Jamais de vélo 	<p>FG NL 13 participantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cyclistes - Entre 27 et 55 ans - NL - Diplôme enseignement supérieur - Nationalité belge ou UE - vélo 1 à 3 j/sem ou 3 à 7 j/sem 	<p>FG sans diplôme sup. 11 participantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ont récemment appris le vélo - FR - Non-diplômées de l'enseignement supérieur - Femmes d'origine immigrée <i>(sauf les 2 accompagnatrices)</i>



Pour également recueillir des témoignages de femmes non-diplômées de l'enseignement supérieur, ayant une faible (ou aucune) pratique du vélo, et néerlandophones, trois autres *Focus Groups* ont été constitués, regroupant ces trois profils de manière ciblée :

- le Focus Group des « néerlandophones » (FG NL) : 13 participantes
- le Focus Group des « non-cyclistes » (FG non-cyclistes) : 4 participantes
- le Focus Group des « non-diplômées de l'enseignement supérieur » (FG sans diplôme sup.) : 11 participantes.

Les participantes du groupe néerlandophone ont entre 27 et 55 ans (la moyenne d'âge est de 39 ans), sont toutes belges (12/13) ou ressortissantes d'un pays de l'UE (1/13), disposent d'un diplôme de l'enseignement supérieur, et pratiquent le vélo au moins une fois par semaine.

Les participantes aux deux autres groupes (non cyclistes et sans diplôme supérieur) ont été recrutées via d'autres canaux que l'appel publié en ligne demandant aux intéressées de remplir un formulaire, c'est pourquoi elles n'ont pas fourni les informations sur leur nationalité ou leur âge au préalable.

Les participantes du groupe des « non-diplômées de l'enseignement supérieur » ont été recrutées via l'intermédiaire d'associations et ont suivi un cycle de formations pour apprendre à rouler et se déplacer à vélo en ville chez Pro Velo (Via Velo). Il s'agissait donc de femmes adultes débutantes ayant récemment appris à rouler à vélo. Pour encourager ces femmes à participer aux focus groups, deux animatrices ont participé au Focus Group.

VIA VELO

Chaque année, Pro Velo propose des cycles de formations pour des associations bruxelloises dont les membres souhaitent apprendre à rouler à vélo et à se déplacer à vélo en ville en toute sécurité. Le programme Via Velo s'adresse aussi bien à des personnes qui n'ont jamais appris à rouler à vélo, qu'à des personnes qui savent rouler mais qui ne sont pas sûres d'elles dans la circulation. En 2019, Via Velo a accompagné un total de 210 personnes, dont 200 sont des femmes (95 %).

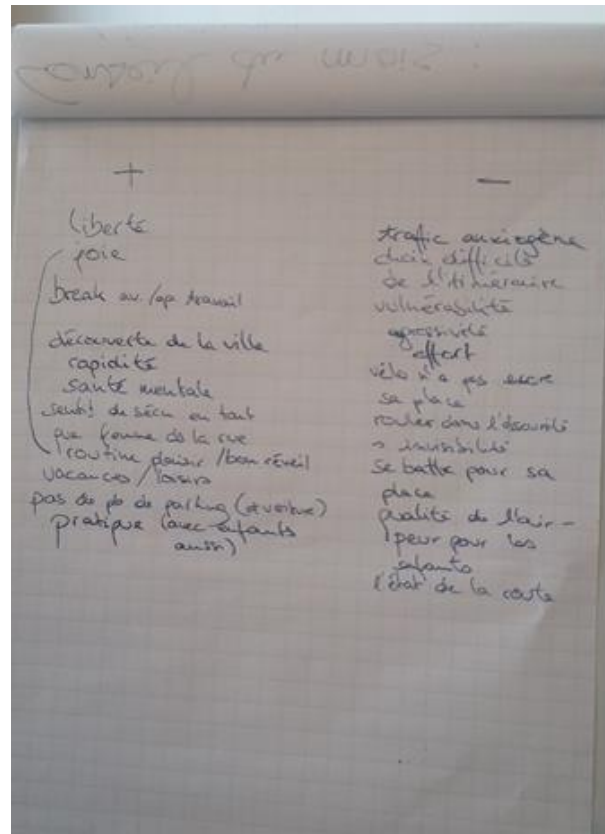
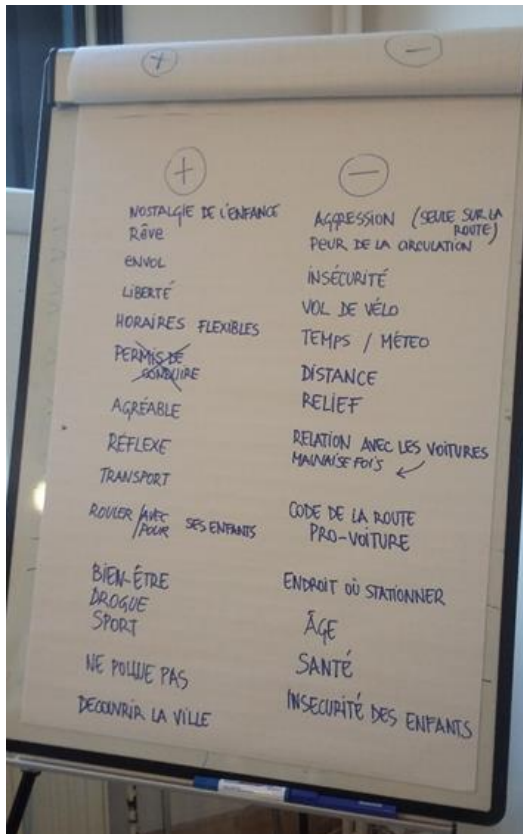
Les participantes ont ainsi pu surmonter plusieurs obstacles fondamentaux à la pratique du vélo : l'incapacité physique à faire du vélo, le manque de connaissance et l'absence d'assurance pour pratiquer cette activité dans un environnement urbain.

« Quand j'ai réussi à pédaler toute seule, j'ai crié un grand 'Waouh'. Ma famille est arrivée en Belgique dans les années septante. Rouler à vélo, ça ne se faisait pas, pour les femmes. Mais moi, depuis que je roule, je me sens libérée, comme 'remise à niveau'. Je l'ai montré à mon fils, qui avait des étincelles de fierté dans les yeux. Maintenant je roule avec lui dans Bruxelles. » Amal

Les focus groups, d'une durée de 1h30 à 2h, ont eu lieu dans une salle de réunion dans les locaux du GRACQ et dans les locaux de Mundo B. Ils ont été animés par une modératrice et accompagnés par une observatrice. Un guide de l'entretien, constitué sur base de la littérature sur le genre et la mobilité quotidienne, servait de « trame souple » (Alami et al. 2009) à la discussion. Le guide de l'entretien permet d'orienter la discussion sur des thématiques d'intérêt par rapport à une problématique donnée, tout en laissant la place aux personnes enquêtées pour développer leur propre discours. Dans le cadre de cette étude, les thématiques prévues dans le guide de l'entretien



étaient les suivantes : apprentissage/pratique du vélo, sentiment d'insécurité, les déplacements avec enfants, les chaînes de déplacement, et la condition physique. Ces thématiques étaient concrétisées dans une série de questions qui pouvaient être adressées au groupe. Ce guide reste, cependant, « un canevas souple qui évolue au fur et à mesure des entretiens » (Alami et al. 2009), en fonction des réflexions qui émergent au moment-même de l'entretien. Ainsi, la consigne initiale qui invitait les enquêtées, tour à tour, à évoquer un aspect positif et un aspect négatif qu'elles associaient au vélo, offrait à la modératrice des possibilités de rebondir et de sortir du cadre du guide de l'entretien si de nouvelles thématiques émergeaient.



Les Focus Groups ont été intégralement retranscrits, puis analysés thématiquement. L'analyse thématique défait « la singularité du discours et découpe transversalement ce qui, d'un entretien à l'autre, se réfère au même thème » (Blanchet et Gotman 1992). La construction de la grille d'analyse thématique procède d'une itération entre, d'un côté, les thèmes identifiés en amont de la recherche de manière hypothétique, et de l'autre, le corpus des entretiens. Une fois qu'une grille d'analyse a été construite, elle reste la même pour l'ensemble des entretiens. Dans le cas de cette étude, la grille d'analyse s'est cristallisée autour des défis que rencontrent les cyclistes (et non-cyclistes) lors de leur (non-)pratique du vélo, et la manière dont ces défis sont, d'une part, vécus et, d'autre part, gérés ou surmontés.



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

Cette première partie a pour objectif d'éclairer comment se forme le choix modal des femmes à Bruxelles. En effet, ce choix repose sur la combinaison d'un grand nombre de facteurs qui influencent non seulement la sélection du mode de déplacement mais aussi les circonstances de sa pratique. Ces facteurs peuvent se combiner et se renforcer mutuellement, ce qui rend difficile leur identification précise (Ermans *et al.*, 2019 ; Martel Poliquin, 2012 ; Lebrun *et al.*, 2013 in de Smet *et al.*, à paraître).

Pour ce faire, nous mobiliserons le classement des facteurs les plus fréquemment retenus dans la littérature que propose le dernier *Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale* consacré au vélo (de Smet *et al.*, à paraître). Inspiré par le travail d'Astrid De Witte (2012) dans son étude relative à l'analyse du choix modal et des comportements en matière de déplacements dans, vers et depuis la Région bruxelloise, il permet de distinguer quatre grands types de facteurs :

- socio-démographiques et socio-économiques (âge, genre, enfants au sein du ménage, revenus, niveau d'études...);
- relatifs aux modes de transport (possession d'une voiture, d'un vélo, facilités de stationnement, infrastructures, congestion, aménagements sur le lieu de travail...);
- liés aux déplacements (motif, distance, durée, accessibilité, relief...);
- psychosociaux (expérience, familiarité, habitude, perception...).

À l'instar des autres modes de déplacement, ces différents facteurs ont une influence plus ou moins marquée sur le choix de pratiquer le vélo ou, au contraire, de ne pas le pratiquer. Se pencher plus spécifiquement sur les raisons du choix des femmes de pratiquer ou non le vélo permet de constater que ce choix fait appel à des rationalités multiples. Au-delà d'une rationalité de type « coûts-bénéfices », d'autres rationalités sont à l'œuvre : les habitudes et les valeurs personnelles des femmes ont également une influence majeure dans leurs choix (Brisbois, 2010 et Lebrun *et al.*, 2013 in de Smet *et al.*, à paraître).

Pour mieux saisir les différents facteurs et rationalités qui influencent les femmes dans leur choix de pratiquer le vélo ou de ne pas y recourir, ainsi que les pratiques qui en découlent, nous avons à la fois interrogé des **femmes non-cyclistes ou cyclistes occasionnelles** (qui ne roulent jamais, moins de 1 fois par mois ou 1 à 3 fois par mois) via un questionnaire en ligne, ainsi que des **femmes cyclistes régulières** (qui roulent 1 à 3 jours par semaine ou périodiquement) via des journaux de bord.

FEMMES NON-CYCLISTES : RESULTATS ISSUS DE L'ENQUETE EN LIGNE

Bien que son objectif premier était de recueillir des réponses d'une large variété de femmes bruxelloises, cyclistes au quotidien ou non, afin de s'en servir pour y sélectionner des participantes pour la suite de l'enquête, le questionnaire en ligne a aussi été l'occasion de récolter des informations sur les freins à la pratique du vélo et sur les autres modes de déplacement utilisés par les femmes.

L'enquête en ligne a été complétée par 1126 femmes. Parmi elles, 223 femmes ont indiqué rouler peu ou pas à vélo : soit 1 à 3 fois par mois, soit 1 fois par mois, soit jamais. Deux questions ont été posées à ces femmes qui ne pratiquent pas ou peu le vélo (qualifiées ci-après de femmes non-cyclistes dans un souci de clarté, mais qui auraient aussi pu être nommées femmes cyclistes occasionnelles et non-cyclistes pour gagner en précision) :



- Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous ne vous déplacez pas, ou peu, à vélo ?
- Quel autre mode de déplacement utilisez-vous principalement ?

Freins principaux à la pratique du vélo chez les femmes non-cyclistes

La moitié des répondantes citent le danger et l'insécurité routière, le manque d'aménagements cyclables et le manque d'aisance comme freins principaux à la pratique du vélo. Viennent ensuite le relief, les contraintes et les désagréments liés à la tenue vestimentaire, ainsi que la problématique du stationnement et du vol qui sont cités par 1 répondante sur 5, voire 1 répondante sur 4.

A côté de ces freins principaux, les répondantes en pointent d'autres, plus secondaires, qui limitent leur pratique : la météo, la pollution, le manque de condition physique et, dans une moindre mesure, la question du transport d'enfants ou de charges, la préférence pour un autre mode de déplacement, le poids des habitudes, le risque de harcèlement et la nécessité de disposer d'un vélo en état.

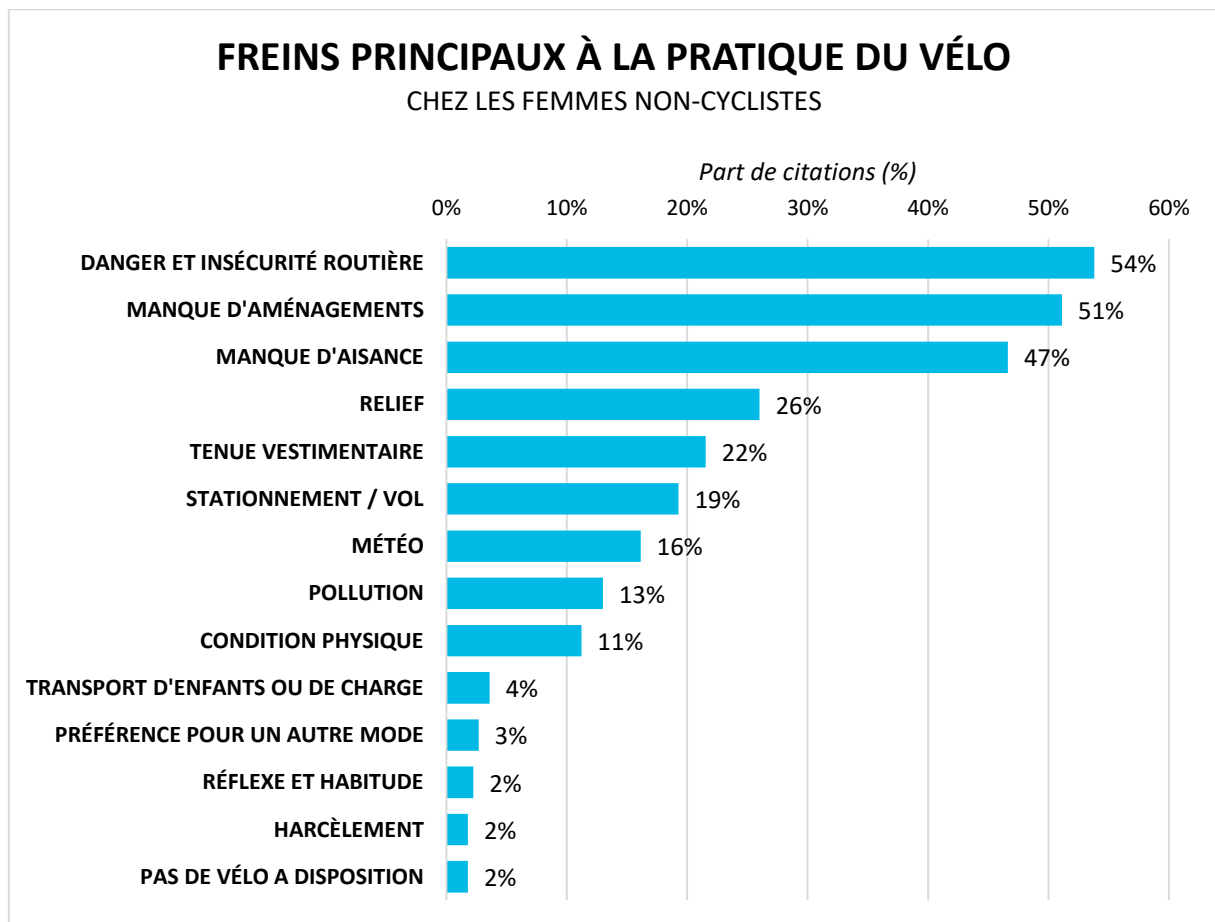


Figure 7. Freins principaux à la pratique du vélo chez les femmes non-cyclistes

Ces résultats corroborent les résultats obtenus en 2017 via l'enquête menée auprès des nouveaux cyclistes bruxellois (Pro Velo, 2018). Les freins principaux évoqués par les femmes ayant participé à l'enquête étaient en effet la dangerosité et le manque d'aisance. L'enquête avait aussi montré des écarts plus ou moins prononcés entre les freins cités par les hommes et ceux cités par les femmes. Alors que la dangerosité était citée par 21 % des répondantes femmes comme le frein principal, seulement 10 % des répondants hommes la mentionnaient. Le même écart était observé lorsqu'il s'agissait du manque d'aisance, mentionné par 16 % des femmes contre seulement 5 % des hommes.

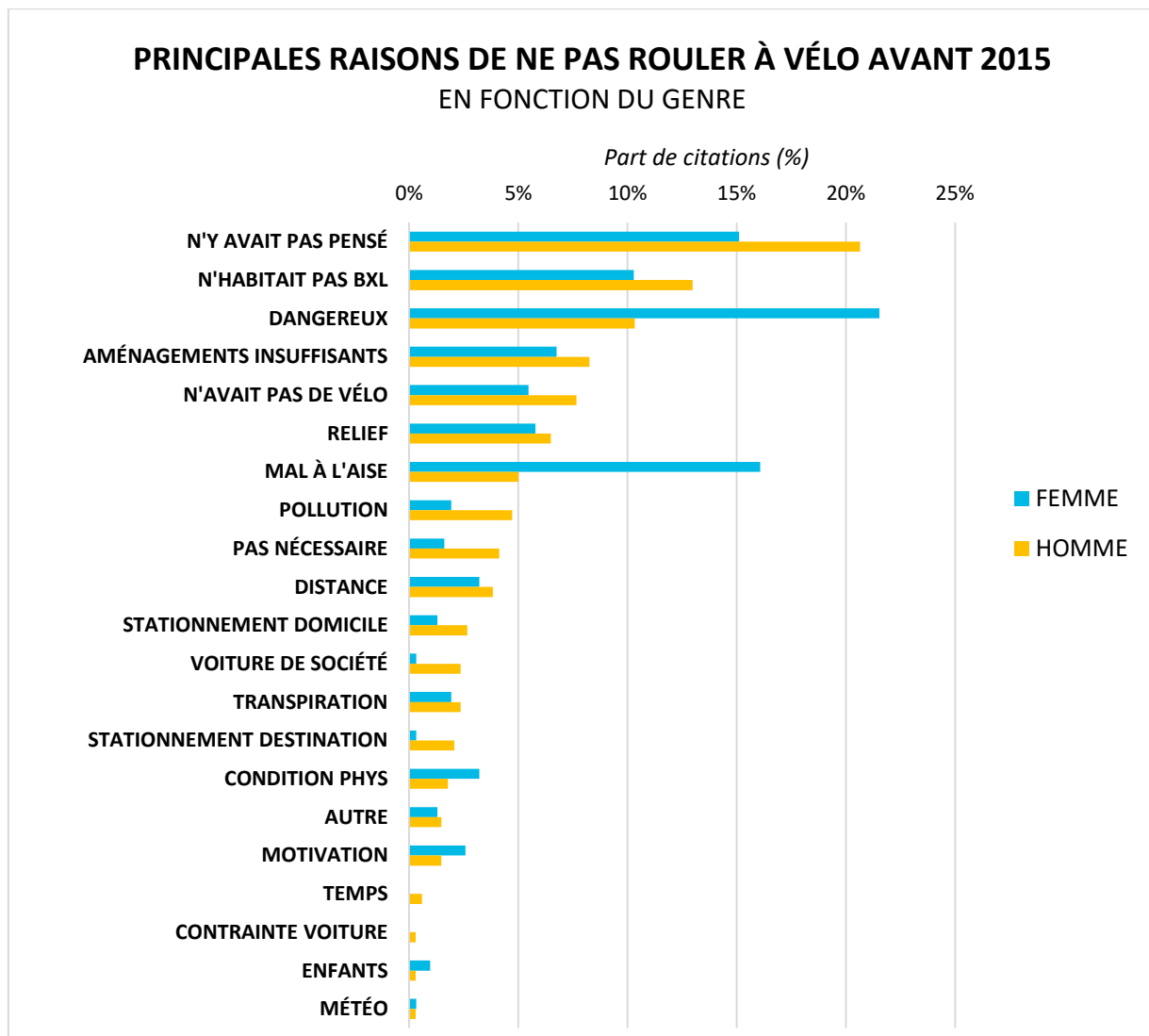


Figure 8. Principales raisons de ne pas rouler à vélo avant 2015 en fonction du genre
(Source : Pro Velo, 2018)

Mode de déplacement principal des femmes non-cyclistes

Le mode de déplacement principal des répondantes qui ne pratiquent pas ou peu le vélo est incontestablement les transports en commun (65 %), suivi par la voiture (20 %) et la marche (13 %).

Lorsque l'on compare cette répartition modale à celle obtenue via l'enquête menée auprès des nouveaux cyclistes en 2017, on constate que les chiffres sont relativement similaires. La répartition modale obtenue en 2017 était de 68 % pour les transports en commun, contre 20 % pour la voiture et 10 % pour la marche, tant pour les femmes que pour les hommes.

Cette répartition modale est proche de la répartition modale obtenue en 2017 auprès des nouveaux cyclistes, hommes et femmes (Pro Velo, 2018). Il ne nous est, par conséquent, pas possible d'observer une quelconque tendance genrée dans le mode principal utilisé chez les personnes non-cyclistes.

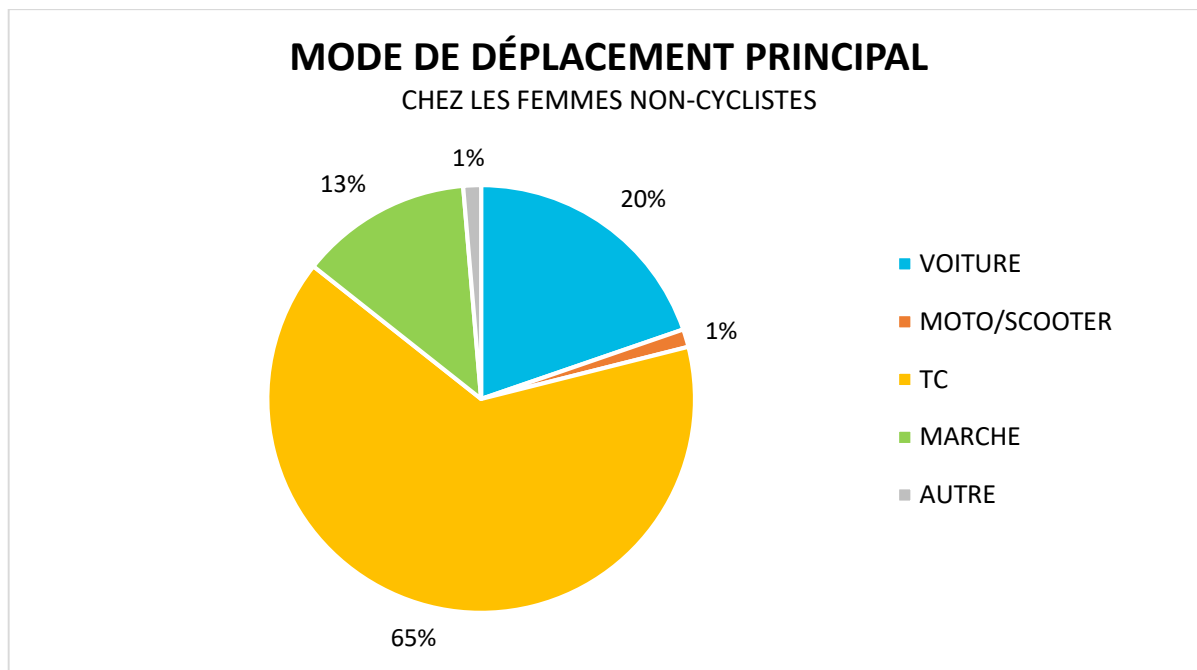


Figure 9. Mode de déplacement principal chez les femmes non-cyclistes

FEMMES CYCLISTES REGULIERES : RESULTATS ISSUS DES JOURNAUX DE BORD

Pour nous pencher sur le choix modal effectué en faveur du vélo par les femmes cyclistes régulières (1 à 3 fois par semaine ou de façon périodique, sans y recourir de façon systématique pour autant), nous avons mis en place un dispositif d'enquête auprès de 23 femmes qui ont accepté de se prêter à l'exercice d'un journal de bord. Ainsi, elles ont complété ce dernier chaque jour pendant une semaine, en répondant à une série de questions sur les différents déplacements qu'elles ont effectués durant la journée (161 au total). Ces journaux de bords avaient pour objectif d'identifier les facteurs qui entrent en jeu au moment de choisir son mode de déplacement : parfois le vélo, parfois d'autres modes de déplacement. Sur ces 161 déplacements enregistrés, on observe que 91 ont été réalisés à vélo ce qui représente 60 % du total.

Pour ces déplacements à vélo, les questions étaient les suivantes :

- Quel était le motif principal du déplacement ?
- Avez-vous profité de ce déplacement pour faire d'autres étapes ? Si oui, quelles en étaient les motifs ?
- Quels ont été les facteurs déterminants qui ont fait que vous avez pris le vélo pour effectuer ce déplacement ?

Pour les 64 déplacements qui n'ont pas été réalisés à vélo (40 % des déplacements enregistrés dans les journaux de bord), les questions étaient différentes :

- Quel mode de déplacement principal avez-vous choisi à la place du vélo ?
- Quel était le motif principal du déplacement ?
- Avez-vous profité de ce déplacement pour faire d'autres étapes ? Si oui, quelles en étaient les motifs ?
- Quels ont été les facteurs déterminants qui ont fait que vous n'avez pas pris le vélo pour effectuer ce déplacement ?



Raisons principales qui encouragent la pratique du vélo chez les femmes cyclistes régulières

Pour chaque déplacement réalisé à vélo, les répondantes ont dû indiquer les raisons qui les ont poussées à choisir le vélo plutôt qu'un autre mode de déplacement.

Les principales raisons citées par les répondantes sont le facteur santé (71 %), la rapidité (60 %), le fait que cela leur procure du plaisir (55 %) et l'aspect écologique (48 %). Viennent ensuite le fait que le vélo permet de se déplacer « porte-à-porte » (40 %), la facilité (35 %), l'image positive associée au vélo (30 %), l'aspect économique (21 %) et la liberté d'horaires (20 %).

Les répondantes ont aussi cité une série d'autres facteurs qui influencent leurs choix dans une moindre mesure : le fait que le vélo soit un réflexe, une habitude, le fait de ne pas devoir côtoyer des gens dans les transports en commun, la vulnérabilité réduite au harcèlement de rue et le confort de ne pas devoir chercher une place de stationnement pour voiture.

À côté des facteurs habituellement mesurés que sont la rapidité, le coût économique, le déplacement « porte-à-porte », la facilité ou la liberté d'horaires, les femmes semblent accorder une importance particulière aux aspects que sont la santé et l'environnement qui occupent respectivement la première et la quatrième place du classement.

L'importance de facteurs plus difficilement quantifiables est également constatée, notamment le fait que le vélo procure du plaisir, ce qui est soulevé par plus de la moitié des répondantes, ainsi que l'image positive associée au vélo, relevée par 1 répondante sur 3.

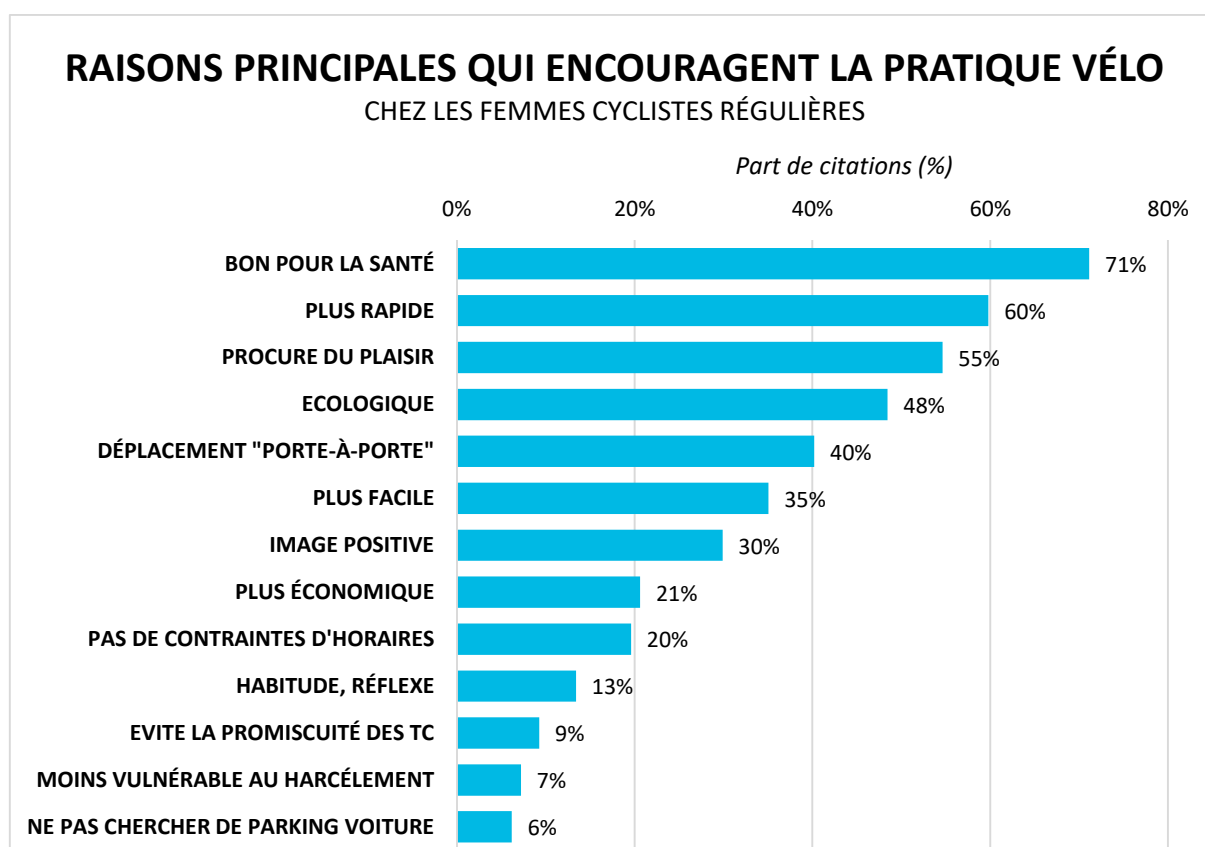


Figure 10. Raisons principales qui encouragent la pratique du vélo chez les femmes cyclistes régulières



Freins principaux à la pratique du vélo chez les femmes cyclistes régulières

Des différences notables sont observables quant aux freins à la pratique du vélo entre femmes cyclistes régulières et non-cyclistes. Les freins principaux cités par les femmes non-cyclistes (danger, insécurité routière, manque d'aménagements et manque d'aisance) ne le sont que très peu par les femmes cyclistes régulières. Le danger et l'insécurité sont ainsi cités par seulement 6 % des femmes cyclistes régulières contre 54 % chez les non-cyclistes, le manque d'aménagements par 3 % contre 51 % et le manque d'aisance par 5 % contre 47 %. Par conséquent, il semble que les femmes qui pratiquent le vélo plus ou moins régulièrement ont réussi à dépasser ces barrières, l'expérience, l'apprentissage et les habitudes aidant.

Les facteurs qu'elles identifient comme susceptibles de freiner leur pratique sont moins généraux et se rapportent davantage aux caractéristiques intrinsèques du déplacement (distance, relief...), au motif de celui-ci et aux contraintes inhérentes à celui-ci (transports d'enfants ou de charges, tenue vestimentaire...) ou à des éléments extérieurs (météo).

Les principaux facteurs identifiés par les femmes cyclistes régulières sont en effet la distance (36 %), la météo (20 %), le relief (16 %), le transport d'enfants (13 %) ou de charges (11 %) et les désagréments liés à la tenue vestimentaire (13 %).

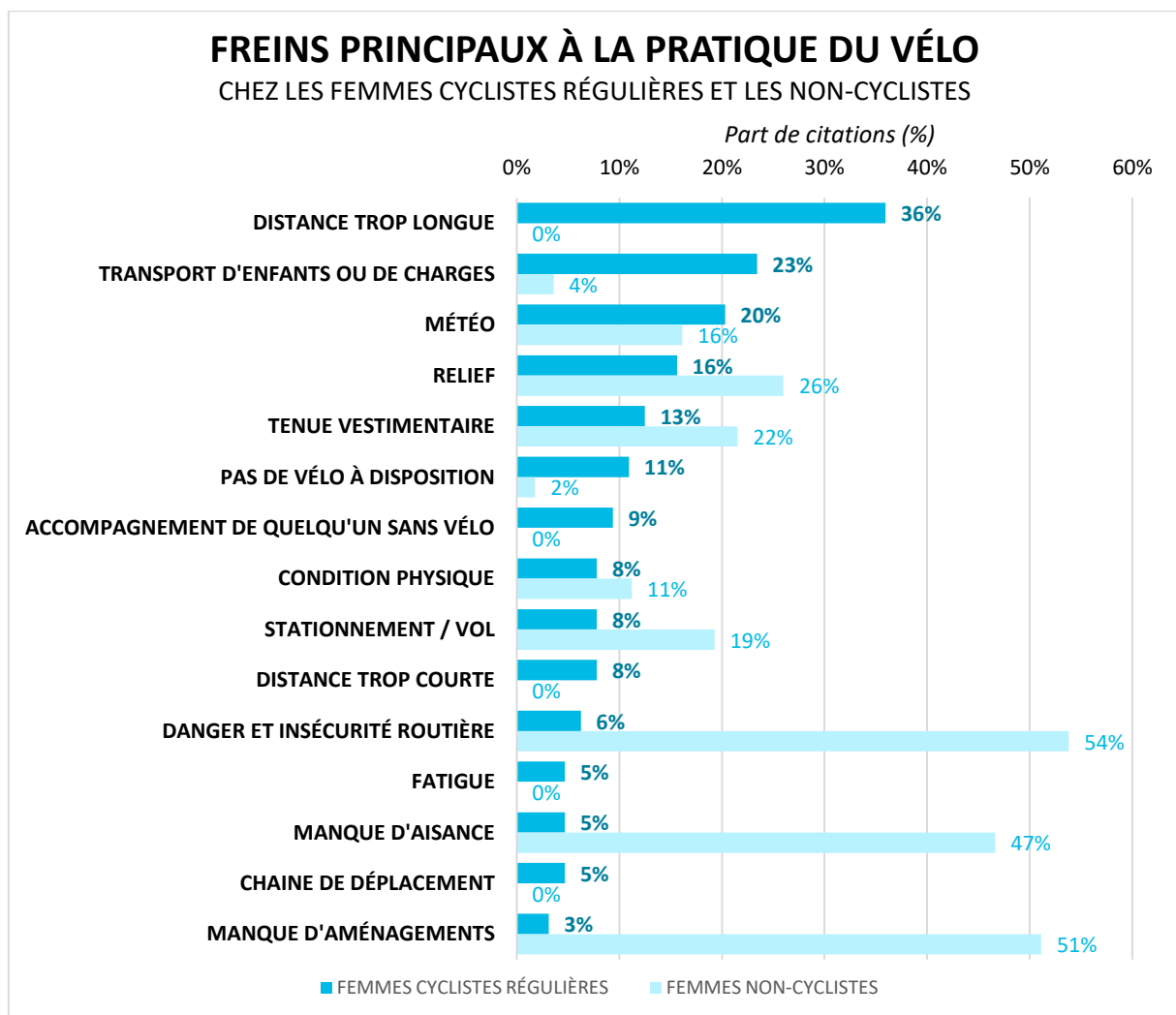


Figure 11. Freins principaux à la pratique du vélo chez les femmes cyclistes régulières et les non-cyclistes



Les résultats sont assez proches de ceux obtenus via l'enquête menée après des nouveaux cyclistes en 2017 (Pro Velo, 2018). Dans cette enquête, les freins identifiés par les cyclistes tous genres confondus et utilisant le vélo quotidiennement étaient la météo (citée par 55 %), la distance (45 %) puis le transport de charges (27 %) ou d'enfants (11 %) et la condition physique (20 %).

La question de la tenue vestimentaire ne ressortait pas dans l'enquête de 2017 alors qu'elle est citée ici par 13 % des répondantes. Il semblerait par conséquent que les désagréments liés à la tenue vestimentaire (tenue pas adaptée, transpiration, vêtements froissés...) constituent une barrière plus souvent évoquée par les femmes.

Autres modes de déplacement utilisés par les femmes cyclistes régulières

Lorsque les femmes cyclistes régulières décident pour toutes les raisons mentionnées précédemment de ne pas recourir au vélo pour effectuer un déplacement, elles ont tendance à se tourner majoritairement vers les transports en commun (58 %) puis vers la voiture (24 %) et la marche (14 %).

La répartition est similaire à celle observée chez les femmes non-cyclistes (résultats de l'enquête en ligne) et chez les non-cyclistes tous genres confondus (Pro Velo, 2018). Ces résultats ne nous permettent dès lors pas d'identifier de spécificités de genre dans le choix du mode de déplacement alternatif.

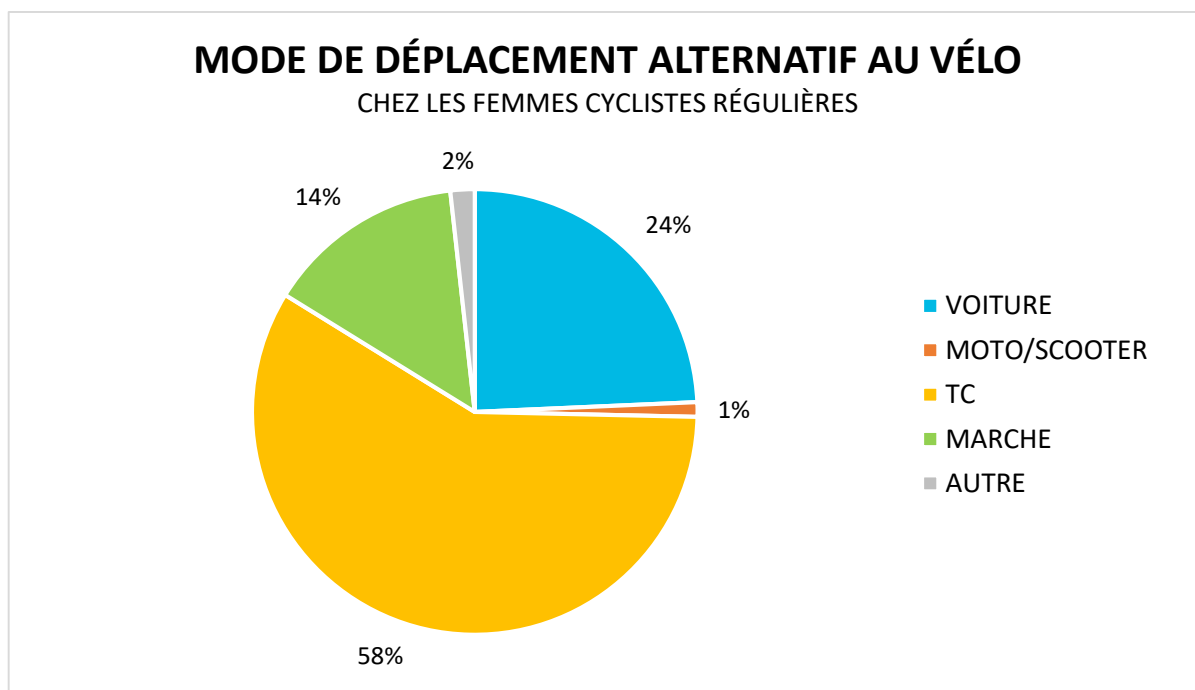


Figure 12. Mode de déplacement alternatif au vélo chez les femmes cyclistes régulières

Chaîne de déplacement chez les femmes cyclistes régulières

Les données obtenues nous permettent également d'établir un lien entre les chaînes de déplacement et la pratique du vélo.

Parmi les déplacements réalisés à vélo, 55 % correspondent à des trajets simples (un seul motif) tandis que 45 % correspondent à des trajets multiples (plusieurs motifs). La répartition est semblable pour les déplacements qui n'ont pas été réalisés à vélo : 54 % de trajets uniques et 46 % de trajets



simples. Le fait de devoir effectuer plusieurs arrêts, et ce faisant une chaîne de déplacement, ne semble pas constituer un facteur limitant la pratique du vélo chez les répondantes.

Néanmoins, se pencher de plus près sur la répartition des trajets multiples en fonction du nombre de motifs permet de constater que le vélo n'est que très peu utilisé pour les trajets qui cumulent plus de deux motifs de déplacement.

L'ajout d'un arrêt supplémentaire sur le trajet ne semble donc pas avoir d'impact sur le choix des femmes cyclistes régulières de prendre leur vélo. Par contre, lorsque qu'elles doivent faire deux arrêts ou plus, elles ont alors tendance à délaissé le vélo et à choisir un autre mode de déplacement.

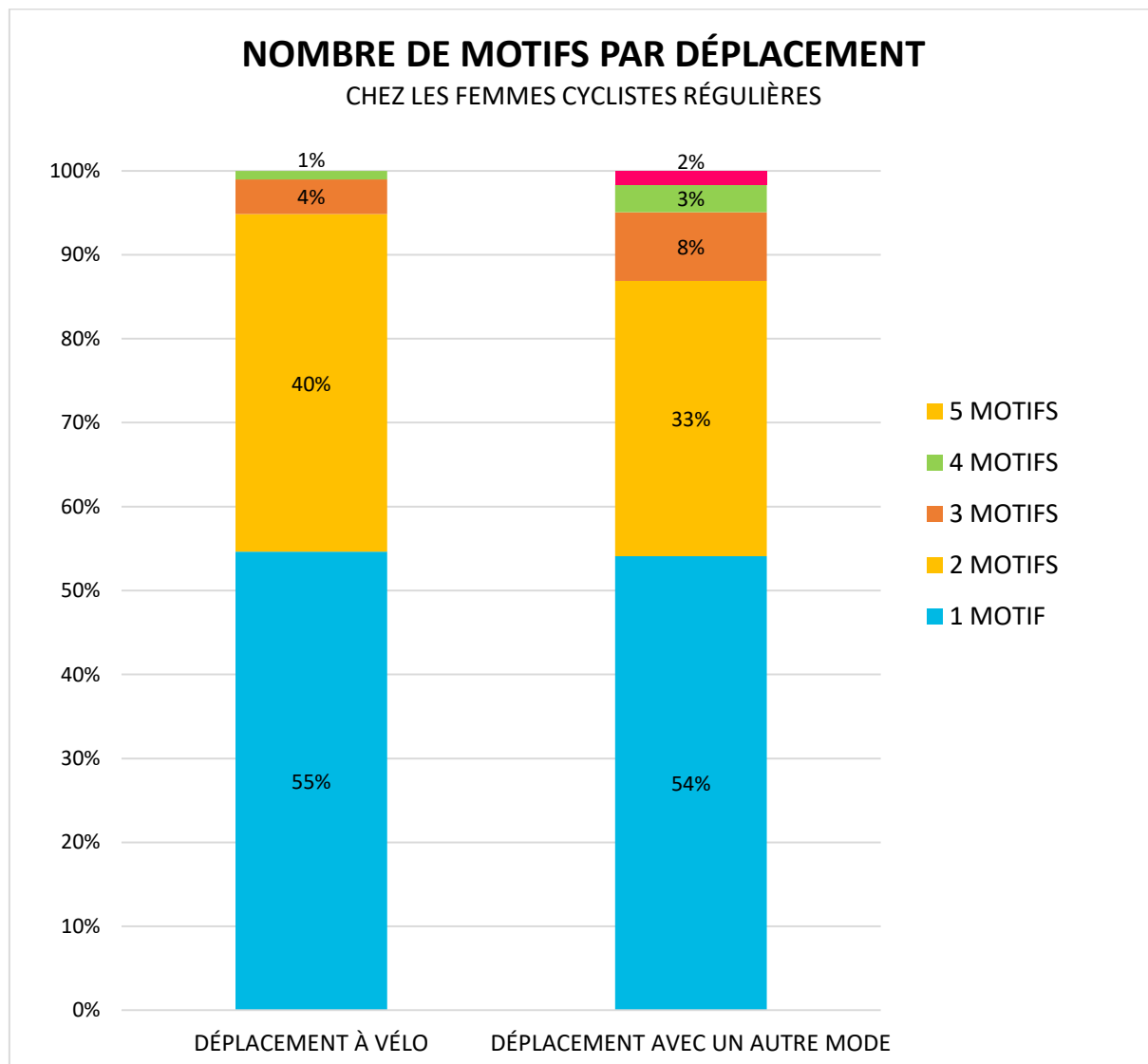


Figure 13. Nombre de motifs par déplacement chez les femmes cyclistes régulières

Motifs de déplacement principaux et secondaires des femmes cyclistes régulières

Pour chaque déplacement encodé, il a été demandé aux répondantes de communiquer les motifs principaux et secondaires à la source du déplacement. Il en ressort que 24 % des déplacements sont de type « utilitaire pour le ménage ou pour autrui ». 1 déplacement sur 4 est donc réalisé pour faire les courses familiales, pour effectuer des démarches administratives pour un membre de la famille, pour accompagner un enfant quelque part ou encore pour rendre service à quelqu'un en dehors de



la famille. Les déplacements utilitaires personnels ne constituent quant à eux que 13 % des déplacements. Les femmes auraient donc tendance à effectuer davantage de déplacements utilitaires pour les autres que pour elles-mêmes.

La comparaison des motifs des déplacements réalisés à vélo à ceux réalisés avec un autre mode révèle des différences significatives entre les déplacements domicile-travail et pour les déplacements utilitaires effectués pour autrui. Les femmes cyclistes régulières ont tendance à prendre le vélo pour leurs déplacements domicile-travail (36 % des déplacements à vélo). Par contre, lorsqu'il s'agit de déplacements utilitaires pour autrui, elles ont tendance à délaissé le vélo et à choisir un autre mode de transport (35 % des déplacements réalisés avec un autre mode). Ce constat peut notamment s'expliquer par les contraintes liées au transport de charges ou au transport d'enfants que les femmes doivent surmonter lorsqu'elles vont faire les courses familiales ou lorsqu'elles accompagnent un enfant sur son trajet. Ces freins ont d'ailleurs été évoqués par 13 % (transport d'enfants) et 11 % (transport de charges) des répondantes.

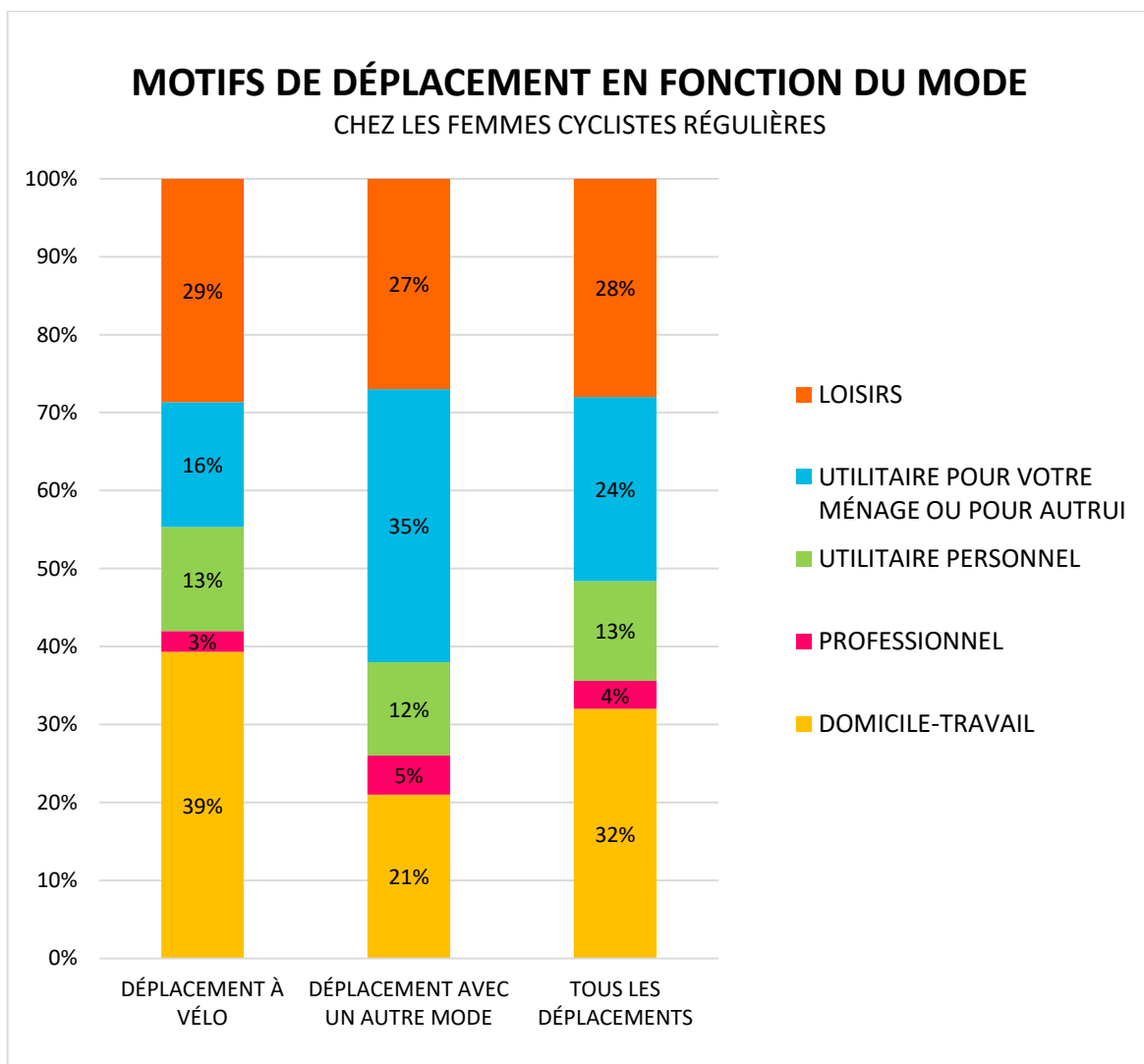


Figure 14. Motifs de déplacements en fonction du mode chez les femmes cyclistes régulières

Il est également intéressant d'analyser, sans distinguer le mode de déplacement, la différence entre les motifs de déplacement principaux et secondaires. La majorité des déplacements sont générés par le travail (46 % des motifs principaux). Les femmes profitent ensuite de leur trajet vers ou depuis le travail pour effectuer divers arrêts. Une série de motifs secondaires vient ainsi s'ajouter au motif



principal qui a initialement généré le déplacement. Il s'agit principalement d'arrêts utilitaires effectués pour la famille ou pour autrui (37 %), d'arrêts liés aux loisirs (30 %) ou d'arrêts utilitaires effectués pour soi (22 %).

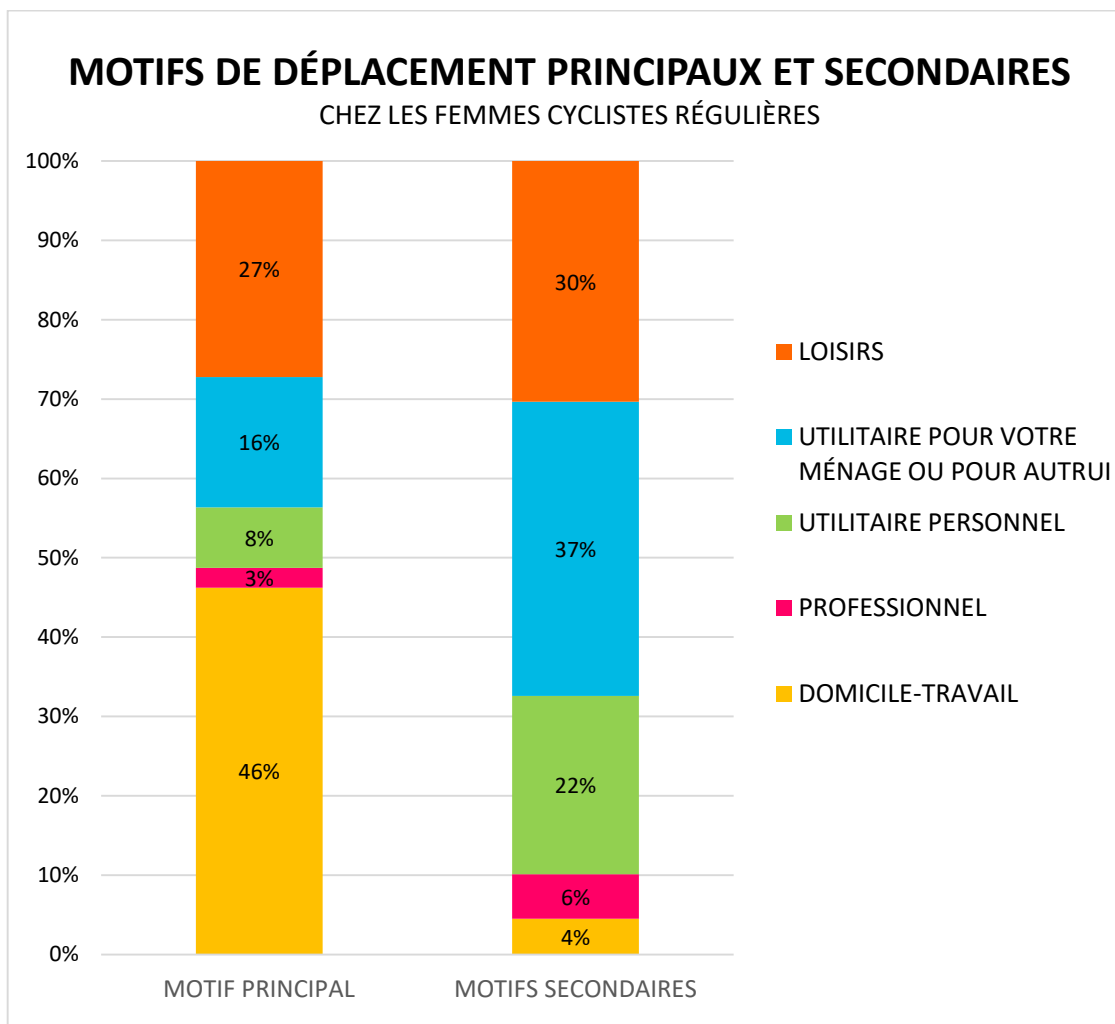


Figure 15. Motifs de déplacements principaux et secondaires chez les femmes cyclistes régulières

FACTEURS INFLUENÇANT LE CHOIX DU VELO CHEZ LES FEMMES

Les résultats quantitatifs issus de l'enquête en ligne et des journaux de bord ont ensuite été confrontés à un passage en revue de la littérature scientifique. Cela nous a permis de mettre en évidence, en dehors des facteurs de choix modaux classiques partagés par les hommes et les femmes (rapidité, efficacité, coût, distance, flexibilité...), plusieurs facteurs spécifiques qui jouent un rôle dans les perceptions, décisions et pratiques genrées des femmes cyclistes ou non-cyclistes et qui peuvent expliquer, en partie, les comportements différenciés observés entre les hommes et les femmes.

Nous nous pencherons ici sur quatre facteurs qui influencent la pratique du vélo chez les femmes, dont les trois premiers jouent en sa défaveur : (1) l'influence des représentations sociales, (2) la place des responsabilités familiales et (3) les effets de l'insécurité routière. À l'inverse, le dernier facteur, (4) le rapport des femmes à l'environnement et santé, semble jouer un rôle favorable à la pratique féminine du vélo.



L'influence des représentations sociales

Historiquement, l'apparition du vélo et ses premières appropriations féminines ont donné lieu à des questionnements sur la respectabilité de celles qui s'y adonnaient, ce qui a contribué à forger un imaginaire où la place de la femme n'est pas de prime abord sur un vélo (Simpson, 2001). À la fin du 19^e siècle, l'opinion publique voyait en la bicyclette une menace pour les femmes et la féminité, considérant même que cela pouvait être dommageable pour la santé des femmes, leur morale et leur réputation (Cyclonordsud, 2016 ; Lau, 2015). Ainsi, en 1888, le docteur Philippe Tissié préconisait dans son livre *L'hygiène du vélocipédiste* (1888) que « *la femme abandonne donc le vélocipède au sexe fort* ». Quelques années plus tard, le docteur O'Followell parlait de « *surexcitation lubrique* » et d'un « *accès de folie sensuelle* », tandis que le docteur Demeny comparait le vélo à « *une machine à stérilité* » (Bienvenu, 2019 ; Ville&Velo, 2012).

Au cours des années, les femmes ont dû conquérir le droit de pédaler. Le vélo fait partie de ces éléments qui ont participé à l'émancipation des femmes dans nos sociétés, comme l'affirmait en 1896 la militante américaine des droits des femmes Susan B. Anthony : « *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.* » Le vélo serait d'ailleurs à l'origine du port du pantalon par les femmes (Bergé, 2019 ; Lau, 2015).

De nos jours, la pratique du vélo reste peu admise dans de nombreux pays tant ce véhicule est toujours un symbole de liberté et d'émancipation de la femme. En Égypte, en Zambie, en Iran, en Inde, en Afghanistan... la pratique du vélo constitue un acte militant. En 2010, alors que le Hamas interdit encore aux femmes de rouler à vélo, une activiste féministe, Asma Al-Ghoul, brave l'interdit et enfourche son vélo pour traverser la bande de Gaza, accompagnée d'amis étrangers. « *Chaque coup de pédale retentit alors comme un poing levé* » (Ville&Vélo, 2012).

À Bruxelles, la pratique du vélo 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. L'image du vélo, mode de transport d'autant plus genré qu'il est minoritaire, conduit les proches de potentielles cyclistes à les décourager de se lancer : « *les angoisses de la famille, des amis et des collègues peuvent toutes jouer en défaveur d'une envie de faire du vélo* » (Horton, 2007). Les femmes qui roulent à vélo sont souvent considérées comme « courageuses », tandis que cette pratique est considérée comme banale lorsqu'elle concerne les hommes. Pour beaucoup, le vélo reste un moyen de transport essentiellement perçu comme masculin.

Par ailleurs, le rapport à la mécanique, aux réparations nécessaires à un vélo, paraît constitutif d'une double identité cycliste et masculine, alors que les femmes cyclistes sont peu nombreuses et peu enclines à réparer elles-mêmes leurs vélos (Skinner et Rosen, 2007).

Qu'il s'agisse de cyclisme sportif, de mécanique ou du vélo au quotidien, le monde du vélo est sous domination masculine, la femme y reste l'exception (Dumont, 2010). Pour de nombreuses femmes, le vélo n'est d'ailleurs pas du tout envisagé comme une option possible. Une étude par questionnaire auprès d'étudiants et de salariés d'une université états-unienne a mis en évidence le fait que les femmes sont nombreuses à ne pas juger le vélo comme une option possible dans leur situation. Pour différentes raisons, elles ne pensent pas être en mesure d'y recourir (que ce soit pour des questions de sécurité, de manque d'expérience, de manque de confort, d'une impossibilité de se changer à l'arrivée...) et écartent ce mode de transport de leur éventail de possibilités, ce qui réduit ce faisant les chances qu'elles y recourent (Akar *et al.*, 2013).



Notre enquête a d'ailleurs montré qu'une des raisons pour lesquelles les femmes n'envisageaient pas le vélo et ne se sentaient en mesure d'y recourir était le manque d'aisance identifié par une répondante sur deux (dans l'enquête en ligne). Néanmoins, ce manque d'aisance tout comme la plupart des autres raisons qu'elles soulèvent ne sont peu ou pas citées par les femmes qui se déplacent à vélo. Il s'agit en fait d'un ensemble d'*a priori*, de stéréotypes et de représentations sociales qui entourent la pratique du vélo et qui font que les femmes ont souvent une perception négative de leur propre capacité à faire du vélo. Ce manque de confiance a pour effet de dissuader de nombreuses femmes de rouler à vélo. Cependant, ces réserves semblent très rapidement se dissiper chez celles qui décident malgré tout de se mettre à rouler régulièrement à vélo.

Les femmes qui roulent à vélo semblent donc avoir dépassé l'obstacle que peut constituer l'identification du vélo comme un mode de déplacement masculin. Mais une fois en selle dans les rues de Bruxelles, elles restent soumises à de nombreuses normes et représentations sociales qui influencent leur pratique. Lorsqu'elles roulent à vélo, elles sont plus susceptibles d'adopter une série de mesures de précaution, particulièrement marquées, pour préserver leur intégrité physique autant que morale, et ceci dès l'adolescence. Une étude réalisée à Montpellier et à Strasbourg montre ainsi « *qu'en proportion, les femmes sont en outre plus nombreuses à pratiquer exclusivement accompagnées, uniquement en journée, à éviter à tout prix la cohabitation vélo-voitures, voire à pratiquer quasi exclusivement sur des pistes cyclables en site propre. Aussi, plus fréquemment que les garçons, elles adoptent une position "dos droit", descendent de leur vélo pour traverser une rue ou franchir un trottoir, ou encore, attendent que le feu soit vert pour traverser.* » (Sayagh, 2017). Les femmes auraient aussi davantage tendance à s'excuser et à opter pour une attitude plus conciliante en cas de conflit avec d'autres usagers de la route. Globalement, les hommes seraient plus sûrs d'eux sur la route et prendraient plus facilement leur place dans la circulation.

Un autre aspect qui influence la pratique du vélo chez les femmes relève de la question de l'apparence féminine. La peur de paraître bizarre, de ne pas faire bonne figure, de transpirer abondamment, mais aussi de peiner face à des efforts physiques jugés trop difficiles à accomplir, voire impossibles, touche tendanciellement plus les femmes que les hommes (Horton, 2007). Outre un besoin de se doucher et de se changer, les craintes associées à l'effet du port du casque de vélo sur la coiffure à l'issue du trajet, peut également restreindre le recours à ce mode de transport, notamment pour se rendre au travail (Twaddle, Hall, Bracic, 2010). Notre enquête a d'ailleurs 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.

Enfin, là où le cycliste masculin est représenté au moyen d'hommes musclés et sportifs, les images de femmes en général, et de femmes cyclistes en particulier, renvoient plus souvent à la féminité et à l'élégance (Aldred, Jungnickel, 2014), ce qui peut accroître la pression sociale pour les femmes concernant leur image et réduire leur propension à fournir des efforts physiques soutenus sur le chemin du travail et les conduire à préférer un autre moyen de transport. L'effort physique comme accomplissement de soi reste par ailleurs peu valorisé chez les femmes.

Au final, il semble que l'influence des représentations sociales sur la pratique féminine du vélo se marque à plusieurs niveaux. D'une part, les normes et les représentations sociales associées au vélo tendent à faire de celui-ci un moyen de transport principalement masculin. D'autre part, les inégalités de genre dans l'accès à l'espace public et le « droit à la ville » (Lefebvre, 1968) ont tendance à faire de la pratique féminine du vélo un moyen pour les femmes de s'approprier ou de se réapproprier un espace public essentiellement masculin (de Smet *et al.*, à paraître ; Gilow, 2015 ; Sirilma, 2011 ; Van Enis, 2016). Le vélo permet par ailleurs à la femme d'affirmer sa place dans



l'espace public. Il peut donc clairement jouer un rôle de « libérateur d'accès » à la ville (Sayagh, 2017). À cet égard, la présence des femmes parmi les cyclistes bruxellois représente un réel enjeu d'égalité des genres dans l'usage de l'espace public (de Smet *et al.*, à paraître).

Les femmes cyclistes subiraient ainsi une double marginalisation dans l'espace public : 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.

UN ESPACE PUBLIC SOUS DOMINATION MASCULINE

De nombreuses recherches récentes convergent vers un constat commun : l'espace urbain est profondément masculin. Parmi celles-ci, citons le livre « La ville faite par et pour les hommes » dans lequel Yves Raibaud (2015) invite à prendre conscience de la construction et de l'usage masculin de la ville. Il décrit comment la ville crée et renforce les inégalités entre les femmes et les hommes.

Cette domination masculine de l'espace public peut s'exprimer au travers de plusieurs preuves concrètes. Les villes sont conçues et pensées par des décideurs politiques, des aménageurs, des architectes, des directeurs de service... qui sont pour la majorité des hommes. Que ce soit dans l'offre en équipements sportifs ou dans le mobilier urbain, les inégalités se marquent et ce sont généralement les hommes qui en sont les grands bénéficiaires. Les terrains de foot, de basket, les skate-parks, ... sont souvent occupés et accaparés par les hommes (Raibaud, 2015). Un homme peut occuper un banc pendant un laps de temps plus ou moins long, alors qu'une femme serait moins encline à faire de même. « Le mobilier urbain apparaît ainsi comme tenu par la population masculine, de même que les hommes verrouillent des espaces comme les sorties de métro ou les entrées d'immeubles » (Blache et Lapalud, 2018 in Albert, 2018).

A Bruxelles, des données collectées par Open Knowledge Belgium, le collectif féministe Noms Peut-Etre et une soixantaine de citoyens ont révélé que parmi les noms de rues attribués à une personne, seulement 6,4 % des noms de rues portent le nom d'une femme (Open Knowledge Belgium, Noms Peut-Etre, 2020). Bien que cette inégalité de la signalétique puisse paraître anecdotique, elle alimente une croyance selon laquelle les grandes avancées politiques, techniques scientifiques, etc. ont été menées essentiellement par des hommes (Perséphone, 2017).

La domination masculine dans l'espace public peut aussi se traduire dans la problématique du harcèlement de rue et s'exprimer dans les peurs et l'appréhension que peuvent ressentir les femmes lorsqu'elles se déplacent dans l'espace public à certaines heures (Perséphone, 2017).

Face à ces inégalités, un collectif féministe, « Les Déchainé-es » s'est créé à Bruxelles pour revendiquer la place des femmes, mais aussi des personnes trans, non-binaires et au genre fluide, sur la route et dans l'espace public. Le collectif entend utiliser le vélo comme outil d'émancipation, d'autonomie individuelle, de lutte et de rassemblement contre les violences sexistes et patriarcales subies dans l'espace public. Une fois par mois, le collectif organise une ride à vélo en mixité choisie (sans hommes cis) (Wernaers, 2019).



Le partage genré des responsabilités ménagères et familiales

La pratique du vélo chez les femmes est également influencée par le partage genré des responsabilités ménagères et familiales. Bien qu'une évolution puisse être observée dans la répartition traditionnelle des tâches domestiques entre genres, force est de constater qu'il existe toujours un grand déséquilibre entre les tâches prises en charge par les femmes et celles prises en charge par les hommes (Krizek *et al.*, 2005 ; La Ligue des familles, 2018).

Alors que les femmes travaillent généralement moins loin de leur domicile que les hommes et font plus souvent de courts trajets, on pourrait s'attendre à ce qu'elles soient plus nombreuses à faire du vélo. Cependant, tendanciellement, elles endossent plus de responsabilités et prennent en charge plus d'activités ménagères, ce qui les pousse à effectuer des trajets souvent plus complexes que les hommes pour assurer, par exemple, le ramassage scolaire ou aller faire les courses (de Smet *et al.*, à paraître). Cette enquête a d'ailleurs confirmé que les femmes ont tendance à effectuer davantage de déplacements utilitaires pour les autres que pour elles-mêmes.

La complexité des trajets effectués par les femmes, auxquels s'ajoutent souvent des contraintes liées au transport de charges ou à l'accompagnement des enfants, a généralement un impact négatif sur la pratique du vélo chez les femmes. Notre enquête a permis d'identifier le transport de charges et le transport d'enfants comme des freins marqués à la pratique féminine du vélo. Les résultats montrent également que les femmes ont tendance à délaissier le vélo pour un autre mode de déplacement lorsqu'elles doivent effectuer plusieurs arrêts sur leur trajet. Cette tendance à délaissier le vélo pour un autre mode se marque particulièrement lorsque les arrêts sont d'ordre utilitaire « pour autrui ».

À Amsterdam, dans un contexte où les politiques et les aménagements cyclistes sont volontaristes, une étude a montré que les mères et les femmes sans enfants font globalement autant de vélo, ont des expériences similaires et n'ont pas d'inquiétudes particulières, malgré que les raisons de leurs déplacements, leurs trajets, leurs horaires ou leurs difficultés varient. Les mères apprécient le fait que le vélo leur permette de partager du temps avec leurs enfants et de se déplacer facilement. Cependant, les besoins de leurs enfants déterminent la plupart de leurs trajets et les obligent à s'adapter. De même, leurs déplacements sont également amenés à évoluer fortement au fur et à mesure que l'enfant grandit. Par ailleurs, si les femmes sans enfants voient peu d'obstacles au fait de recourir au vélo en toute situation, les mères relèvent plusieurs types de déplacements pour lesquels elles recourent plus facilement aux transports en commun qu'au vélo, par exemple pour faire de grosses courses (Eyer et Ferreira, 2015).

L'insécurité routière et le sentiment d'insécurité

Le troisième grand facteur qui semble freiner la pratique du vélo chez les femmes est le sentiment d'insécurité et une perception plus prononcée du danger (Garrard *et al.*, 2008). Notre enquête a montré que les femmes qui ne roulent pas à vélo sont particulièrement sensibles à l'insécurité routière et à ses dangers. Ce constat est conforté par l'enquête menée par Pro Velo en 2017 auprès des nouveaux cyclistes qui a montré que ces freins sont davantage cités par les femmes que par les hommes (Pro Velo, 2018). Les femmes semblent donc plus préoccupées par l'insécurité routière et les risques encourus à vélo.

Là où la voiture met son usager à distance du monde qui l'entoure, ce qui tend à rassurer, le vélo met le cycliste au cœur de l'espace public et de ses dangers potentiels, tout en exposant le ou la cycliste au regard (et au jugement) de toutes et tous, et particulièrement au « regard masculin » (Horton,



2007). Si la peur de faire du vélo a ses ressorts individuels, elle découle aussi de constructions sociales et culturelles qui en font une « pratique dangereuse » (Horton, 2007).

Pour comprendre pourquoi les femmes ont une perception du danger plus prononcée que les hommes, il faut s'intéresser à l'influence de fondamentaux anthropologiques, à « *des choses intégrées par les femmes comme la prise de risque* » ou le devoir « *d'être sage en permanence* ». Marie-Axelle Granié a montré dans ses recherches que l'éducation des femmes et des hommes étaient encore très différente (Collart, 2019). « *Les stéréotypes de genre poseraient la prise de risque comme un comportement typiquement masculin* » (Bem, 1981 ; Kellong *et al.*, 1976 ; Morrongiello et Hogg, 2004 in Granié, 2013). La prise de risque chez les petits garçons serait en effet plus acceptée que chez les petites filles. Cette différenciation sexuée « *s'observe dans la prise de risque mais aussi dans l'évaluation du risque chez les enfants, les adolescents et les adultes. Les filles auraient ainsi un seuil de jugement du danger plus bas que les garçons.* » (Deloy, 1992 ; Harré *et al.*, 2000 ; Hill *et al.*, 2000 ; Peterson *et al.*, 1997 ; Rosenbloom et Wolf, 2002 in Granié, 2013). D'après Chris Blache (2012), consultante en socio-ethnographie et co-fondatrice de la plateforme « Genre et ville », « *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.* »

Par ailleurs, l'aménagement des routes joue un rôle important dans les peurs et perceptions de l'insécurité à vélo, puisque les femmes cyclistes tendent à préférer les pistes cyclables séparées du trafic automobile à l'absence de piste ou à la présence d'une piste sur la route même (Garrard *et al.*, 2008).

Une étude australienne a mis en évidence le fait que, alors que les hommes cyclistes étaient plus souvent victimes de « harcèlement délibéré » de la part d'automobilistes (non-respect des distances de sécurité, coups de klaxons, gestes, cris...), les femmes paraissent « plus inquiètes », « *particulièrement sensibles au comportement de l'automobiliste qui est perçu comme dangereux ou menaçant* » (Garrard *et al.*, 2006). Notons tout de même que la perception du risque a tendance à diminuer avec la pratique, comme le montrent les résultats de notre enquête.

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) : contrairement à la marche, le vélo, par la rapidité qu'il offre, permet à certaines femmes de se rendre inaccessibles, d'échapper au harcèlement – même si chaque arrêt les expose de nouveau à un risque d'agression (Van Brussel *et al.*, 2018).

Le rapport des femmes à l'environnement et la notion du « care »

Enfin, l'enquête a permis d'identifier un quatrième facteur qui influence le choix des femmes de se mettre à rouler à vélo, qui trouve soit son origine dans le rapport des femmes à l'environnement ou dans leur rapport à la santé, au « care ».

D'après plusieurs enquêtes et études, les femmes seraient plus préoccupées par le changement climatique que les hommes, elles se sentiraient plus préoccupées par celui-ci (Bouazzouni, 2019 ; Ortega Hortelano *et al.*, 2019 ; Teret, 2013). C'est d'ailleurs la position que défend l'écoféminisme, qui lie l'écologie et le féminisme en tissant des liens entre la destruction de la nature et les dominations que subissent les femmes, « *toutes deux exploitées et soumises par le patriarcat et le capitalisme* » (Bouazzouni, 2019 ; Wernaers, 2019).



Mais si les femmes semblent plus sensibles que les hommes aux problématiques environnementales, ce n'est pas parce qu'elles sont naturellement plus proches de la nature, mais bien parce qu'elles ont été éduquées et socialisées différemment dès la petite enfance, ce qui les a amenées à développer des caractéristiques telles que l'empathie et le « *care* » (Bouazzouni, 2019).

Les femmes seraient donc plus « écologiques » et auraient tendance à adopter des comportements plus sains, tant pour leur santé que pour leur environnement (Teret, 2013), ce qui favorise les modes de déplacement durables et la pratique du vélo (Ortega Hortelano *et al.*, 2019).

D'après Isabelle Lesens (2010), experte en politiques cyclables, « 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. »

PARTIE 2 – CONSTRUIRE SON ITINERAIRE

La deuxième partie de ce rapport tente d’apporter un éclairage sur les choix que posent les femmes lorsqu’elles préparent leurs itinéraires. Plusieurs enquêtes et comptages menés par Pro Velo ces dernières années ont mis en évidence que les itinéraires empruntés à vélo par les femmes sont différents de ceux des hommes. Les femmes auraient ainsi tendance à emprunter de préférence les voiries locales à l’écart du trafic.

Pour approfondir cette question, nous avons demandé à 10 **femmes cyclistes quotidiennes** (roulant à vélo 3 à 7 fois par semaine) d’enregistrer puis de commenter plusieurs de leurs itinéraires réalisés à vélo au cours d’une journée. Au total, nous avons ainsi pu analyser 31 itinéraires.

Lors des entretiens, les participantes ont pu nous expliquer les raisons pour lesquelles elles passaient par tel ou tel endroit et exprimer comment elles vivaient, percevaient et se représentaient les espaces traversés. La plupart d’entre elles n’avaient jamais fait l’exercice de lister les différents éléments qui influençaient leurs choix d’itinéraires. Les entretiens ont donc été l’occasion pour les répondantes de prendre conscience de ces éléments et de s’essayer à un exercice d’explicitation et de justification de leurs itinéraires.

Pour la plupart des participantes, le premier critère de choix pour aller d’un point A à un point B est **l’aspect direct du trajet et sa rapidité**.

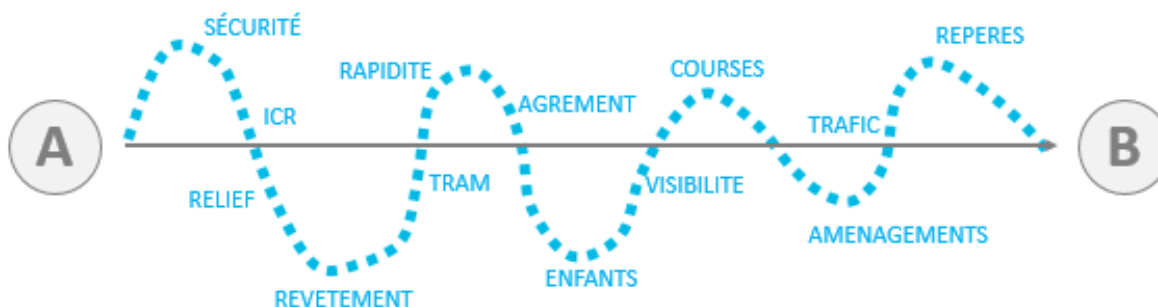
« Ce qui compte toujours le plus, c’est d’aller au plus direct et de ne pas s’arrêter. »

« On a déjà dans le temps changé de parcours, mais on revient toujours à celui-là parce que c’est le plus direct. »

« Je passe par Porte de Hal parce que c’est beaucoup plus rapide que n’importe quel autre trajet. »



L’itinéraire est ensuite modifié à la marge en fonction d’une série d’autres critères. Les itinéraires pratiqués par les femmes cyclistes quotidiennes sont en effet le résultat d’une combinaison, d’un équilibre, entre différents facteurs qui interviennent et modulent les trajets réalisés entre un point A et un point B. Les critères évoqués par les participantes sont multiples et variés. Sans prétendre à l’exhaustivité, nous décrivons ici ces différents critères.





CRITERES DE CHOIX D'ITINERAIRES

Agrément, confort et relief

La plupart des participantes identifient le **relief** comme un critère déterminant dans leurs choix d'itinéraires et disent essayer, dans la mesure du possible, de « limiter les dénivelés » et de « rester un maximum dans les vallées ». Les raisons évoquées sont la plupart du temps l'effort physique à fournir et la transpiration.

« Le Mont des Arts, c'est dur ! Je compte les coups de pédale pour me donner du courage. »

« J'évite le relief car je n'aime pas arriver à une réunion en transpirant. »

Pour d'autres femmes sportives ou habituées à ces efforts, les montées ne sont pas un problème.

« Je ne cherche pas spécialement à éviter les pentes, je suis assez sportive donc ça ne me dérange pas. »

« Les montées, c'est dur les premières fois puis, petit à petit, on s'habitue. »

La morphologie bruxelloise ne permet pas toujours d'éviter les montées. Certaines favorisent alors les dénivelés doux, d'autres préfèrent enchaîner la montée d'une seule traite « comme ça, c'est fait » ou encore monter par paliers car « ça permet de faire des pauses et de souffler ». D'autres trouvent des astuces pour éviter en partie les montées.

« Je me suis rappelée qu'il y avait en ascenseur près du Palais de Justice. Je le prends pour rentrer, ça coupe un peu la montée. »

« Parfois quand je suis fatiguée, je mets mon vélo dans les transports en commun juste pour les montées. »

Les participantes identifient aussi certains facteurs aggravants qui rendent les montées encore plus pénibles : les priorités de droite qui les forcent à « devoir s'arrêter et redémarrer à chaque fois » et la pollution sur les grands axes qui est « plus pénible en montée car on hyper-ventile beaucoup plus ».

En plus du relief, plusieurs participantes choisissent leurs itinéraires en fonction du **caractère plus ou moins agréable** des lieux traversés. Et cet aspect semble se marquer davantage les jours de beaux temps.

« Parfois, même si c'est plus long, je bifurque pour passer par le Square Ambiorix et par le Parc du Cinquantenaire. C'est agréable de passer par là en été. »

« Quand il fait beau et ensoleillé, j'aime bien passer par les étangs d'Ixelles. Mais je ne le fais que quand je suis en forme parce que ça monte ! »

« J'aime bien passer par le Parc Royal, ça me fait une pause verdure et oxygène sur mon parcours. »

« J'ai changé d'itinéraire pour une rue super agréable, large avec de grands arbres au milieu. »



Cohabitation avec le trafic motorisé

Un autre critère qui revient systématiquement est la cohabitation avec le trafic motorisé. Cette cohabitation est mentionnée par les femmes cyclistes comme problématique et à éviter dans plusieurs situations.

« Je cherche à prendre un maximum de voiries sans voitures ».

« Le trafic motorisé représente une source de stress que j'essaye d'éviter. »

Lorsqu'il y a des **embouteillages** et que le trafic est à l'arrêt, les cyclistes restent coincées dans le trafic et ne parviennent pas toujours à remonter les files. Elles choisissent alors d'éviter les rues où il y a trop de congestion, surtout lorsqu'il s'agit de rues étroites où il est presque impossible de dépasser les voitures sans devoir monter sur le trottoir.

« Il y a trop de trafic en heures de pointe, c'est l'enfer. Je dois zigzaguer entre les voitures ou rouler sur les trottoirs et passages pour piétons pour réussir à avancer et ne pas rester coincée. »

« Le rond-point est totalement bloqué, du coup je suis obligée de traverser sur le passage pour piétons, ce qui normalement n'est pas autorisé. »

« C'est plus agréable de prendre les rues où il y a moins de circulation et de congestion. »

« Ça bouchonne toujours entre Louise et Stéphanie, du coup je préfère emprunter la rue parallèle, c'est plus tranquille. »

« La rue de l'Hôtel des Monnaies, c'est trop étroit ! C'est très dense, avec une bande de circulation dans chaque sens. C'est impossible de remonter les files. »

Dans les **rues étroites** où le dépassement et le croisement vélo-voiture ne sont pas possibles et où le trafic est relativement dense, les cyclistes peuvent soit décider de se mettre sur le côté pour laisser passer les voitures, soit décider de rester au milieu et de bloquer les voitures. Les deux cas sont vécus comme désagréables voire anxigènes par les participantes. Dans le premier cas, le croisement ou le dépassement peut être mal vécu à cause de la proximité vélo-voiture et le fait de s'arrêter pour laisser passer des voitures peut être lassant si cela se reproduit de façon répétée. Dans le second cas, le fait de rester au milieu de la rue peut être soit totalement assumé soit vécu comme stressant lorsque les voitures exercent une pression à l'arrière.

« La rue est étroite du coup quand les voitures souhaitent dépasser, elles nous frôlent et ce n'est pas très agréable. »

« Ce tronçon-là est trop étroit du coup quand je suis sur la route, je bloque les voitures. Soit je me fais klaxonner, soit j'anticipe le fait que je vais me faire klaxonner donc je suis tendue, je ne suis pas à l'aise, ce n'est pas agréable. Avant je laissais passer les voitures, mais alors elles voulaient toutes passer puis de toute façon je les rattrapais un peu plus loin... Maintenant je préfère éviter ce tronçon. »

« Cette rue-là, elle est chouette parce qu'elle est large. Les voitures peuvent te dépasser sans te klaxonner parce que tu les embêtes. »

Sur les grands axes, c'est la **vitesse** du trafic motorisé et la **pollution** qui posent problème et qui encouragent certaines femmes cyclistes à choisir un autre itinéraire.

« Sur les grands axes, les voitures roulent trop vite. »

« À certains endroits, les voitures arrivent comme des folles, ça fait peur ! »

« Dans cette rue, il n'y a peu de trafic, j'aime bien. »

« Je suis sensible aux pots d'échappement, je les sens. Je dois toujours faire la balance entre me protéger des zones polluées et aller vite à destination. »

« Comme il y a beaucoup de circulation, j'ai l'impression que c'est très pollué. »



Figure 16. Extrait d'un itinéraire annoté

Infrastructures et aménagements pour les vélos

La présence d'aménagements cyclables rentre également dans les critères de choix des femmes cyclistes régulières. La majorité des répondantes emprunte de préférence les axes équipés de **pistes cyclables marquées ou séparées**, puis dans une moindre mesure les sens uniques limités (**SUL**) ou les **zones 30**.

« Je passe par là parce qu'il y a une piste cyclable séparée du trafic, c'est ultraconfortable. »

« Le top niveau confort, c'est clairement les pistes cyclables séparées. »

« Les zones protégées, c'est un énorme plus pour moi. »

« J'aime bien prendre le canal pour avoir ma propre voie, sauf quand il y a trop de vent. »

« Quand les aménagements de la petite ceinture seront terminés, j'envisage de repasser par là. »

Elles émettent cependant certaines réserves : il faut que **l'aménagement soit qualitatif, adapté** au contexte et, surtout, il faut qu'il soit **respecté**. Si ce n'est pas le cas, certaines participantes changent alors leur itinéraire.

« Le seul endroit où il y a une piste cyclable, elle est trop étroite. Du coup je n'aime pas passer par là. »

« Au début, je passais par là parce qu'il y a une piste cyclable mais après elle s'arrête brusquement et je ne sais pas où aller. »

« Il y a toujours des voitures stationnées en double en file sur les pistes cyclables de toute façon. »

« J'aime bien emprunter les SUL sauf quand il y a trop de circulation. »

« Les zones 30, c'est super, mais il faudrait que ce soit respecté. »

La plupart des répondantes ont également expliqué qu'elles essayaient de choisir des itinéraires avec **le moins de feux de circulation possible**, en particulier lorsqu'il y a plusieurs feux d'affilée et qu'ils ne sont pas synchronisés pour les cyclistes.

« Les nouveaux aménagements sur la petite ceinture, c'est super. Mais il y a beaucoup trop de feux ! Ça ralentit le trajet, du coup je ne passe plus par là. C'est frustrant. »

« Je dois attendre 10 minutes par feu, c'est dingue. »

« Sur l'avenue de la Couronne, il y a beaucoup de panneaux B22 et B23. J'aime bien passer par là parce que je ne dois plus attendre aux feux. »

« Le trajet peut vraiment est rendu long à cause des feux, du coup je cherche à les éviter. »

« Cet itinéraire-là est plus rapide car il n'y a pas de feux. »

« Si les feux le long de la petite ceinture étaient adaptés aux cyclistes, ça changerait tout ! »

« Je fais un petit crochet pour éviter un feu rouge. »

« Pour passer de l'autre côté de la petite ceinture à Arts-Loi, il y a un endroit où il faut attendre trois phases de deux différentes. »

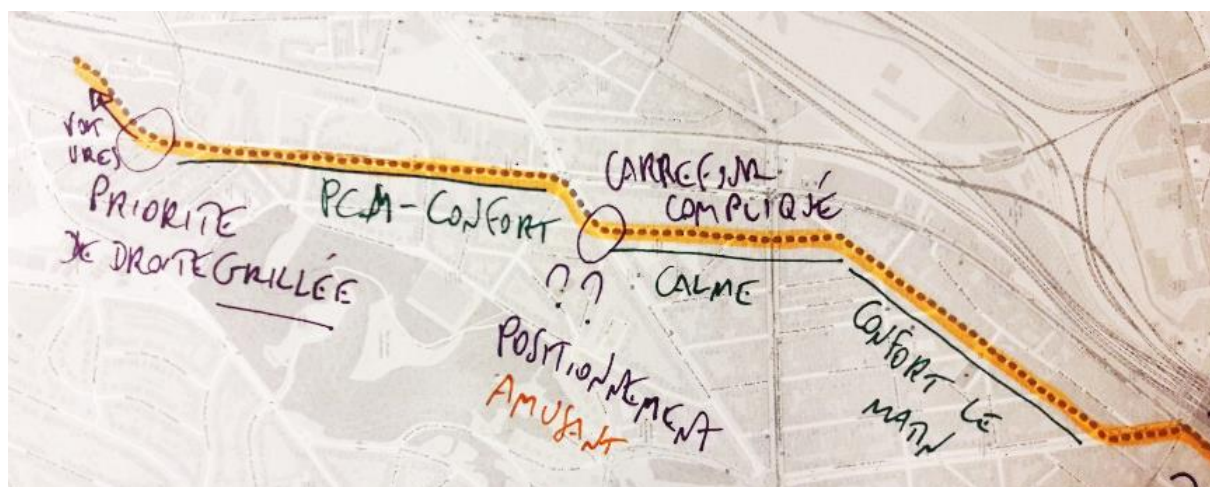


Figure 17. Extrait d'un itinéraire annoté

Les **pavés** sont également jugés comme pénibles et sont évités dans la mesure du possible.

« Toute la partie autour du Sablon, c'est pavé et les pavés sont en très mauvais état. Au début, je passais par là mais en fait ça secoue dans tous les sens et ce n'est pas très agréable. Du coup, même si ça me prend 2 min de plus, je passe par ailleurs. »

« Au début je prenais au plus court mais en fait ce n'est pas du tout confortable avec tous ces pavés. »

« Le quartier des Marolles, ce n'est pas génial à vélo parce que les pavés sont abîmés. »

« J'évite les rues pavées dans la mesure du possible car je trouve ça hyper pénible. »

Enfin, il semblerait que les **itinéraires cyclables régionaux** (ICR) soient relativement méconnus. Seules deux participantes ont indiqué les utiliser de temps en temps, mais la plupart n'en avaient pas connaissance.

« Parfois je prends la peine de chercher s'il y a un ICR. »

« Je ne fais pas vraiment attention. Parfois je me rends compte par hasard que je suis sur un ICR. »

« Parfois, quand je suis dans des quartiers que je ne connais pas, il m'arrive de suivre les panneaux ICR pour rejoindre le centre. »

Cohabitation avec les transports en commun

Le partage de l'espace avec les transports en commun, particulièrement **les bus**, est perçu par certaines participantes comme quelque chose de positif car il leur permet de rouler à l'écart des voitures, de « remonter plus facilement les files » ou encore d'éviter de devoir « s'arrêter à chaque priorité de droite ».

« Je préfère être avec un bus ou un tram de temps en temps plutôt qu'avec les voitures tout le temps. »

« À la fin, il y a une voie de bus qui soulage. »



Figure 18. Extrait d'un itinéraire annoté

La cohabitation avec le tram, par contre, fait moins l'unanimité. Certaines la voient comme quelque chose de positif, pour les mêmes raisons que les bandes bus-vélo, tandis que d'autres trouvent cette cohabitation stressante à cause des **rails de tram**.

« Je ne veux pas faire de trajet avec les rails de tram. Croiser les rails n'est pas un souci mais par contre rouler parallèlement aux rails, je n'apprécie pas du tout. »

« J'évite les rails de tram, surtout les carrefours où plein de rails se croisent. »

« Je déteste les rails de tram, ça me stresse, surtout quand c'est mouillé. J'ai toujours peur de glisser. »

Cohabitation avec les piétons

La cohabitation avec les piétons a également un impact sur les choix d'itinéraires des femmes cyclistes. Même si partager l'espace avec les piétons n'est pas une solution optimale, certaines préfèrent cette cohabitation à celle vécue ailleurs avec des automobilistes.

« Les espaces partagés avec les piétons, ce n'est pas l'idéal mais je préfère ça que de partager l'espace avec les voitures. »

« Là, il y a beaucoup de piétons, il faut être vigilant. Je ne change pas d'itinéraires pour autant mais je suis juste beaucoup plus au taquet. »

D'autres, au contraire, essaient d'éviter ces zones car cela manque de clarté et elles ne savent pas où rouler.

« J'évite la chaussée d'Ixelles pendant la journée car il y a trop de piétons. »

« Je n'aime pas traverser le boulevard Anspach. C'est une zone grise, pas claire. On ne sait pas où se mettre au milieu de tous les piétons. »

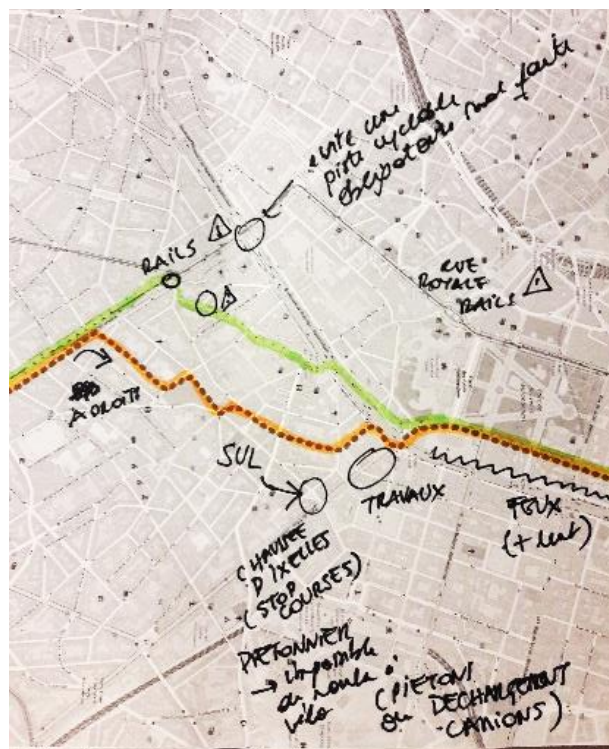


Figure 19. Extrait d'un itinéraire annoté



Insécurité et harcèlement de rue

Certaines femmes évitent également certains endroits où elles se sentent plus vulnérables en tant que femmes : les endroits **mal éclairés** et les **zones isolées**.

« Ma seule peur en tant que femme à vélo, c'est quand je dois traverser la forêt de Soignes à vélo le soir en hiver. Il fait noir et je me sens vraiment seule et vulnérable. »

« Le manque d'éclairage et le fait d'être seule le long du canal m'a déjà fait changer de trajet. Il y a vraiment des zones sombres. »

« J'ai un peu peur dans les zones isolées seule sur mon vélo, surtout la nuit. »

La problématique du harcèlement de rue semble néanmoins avoir moins d'impact sur les choix d'itinéraires à vélo qu'à pied ou en transports en commun, les femmes indiquant se sentir moins vulnérable grâce au vélo.

« Au contraire, je trouve que ça me donne une position de force par rapport aux piétons si je dois rentrer le soir par des petites ruelles. Le fait que j'avance vite, c'est vachement rassurant parce que les gens n'ont pas le temps de m'apostropher, de me parler, de m'embêter. »

« En tant que femme on est plus en sécurité à vélo : on est plus rapide, on s'échappe plus vite, on a moins de réflexions, on peut rentrer à 4h du matin, on est totalement indépendante. »

« C'est pour ça aussi que je suis plus confiante à vélo qu'en tant que piéton. Je me sens mieux dans la ville en tant que cycliste car je sais que même si on m'insulte, on est vite à 100 m de cette personne. Je n'ai même plus besoin de répondre. »

Chaines de déplacement

Pour certaines cyclistes, la construction d'un itinéraire peut être très largement influencée par les besoins et obligations du quotidien, celles-ci organisant souvent leur trajet en fonction des différentes tâches qu'elles doivent réaliser, qui nécessitent des trajets à étapes.

« En général, j'adapte mon itinéraire en fonction des courses que je dois faire. »

À l'inverse, d'autres participantes ont expliqué qu'elles avaient davantage tendance à adapter leurs arrêts à leurs itinéraires.

« J'ai plus tendance à adapter mes courses à mon itinéraire que l'inverse. Je vais m'arrêter dans le magasin qui est sur mon chemin plutôt qu'ailleurs. »

Flux cyclistes

Enfin, il semblerait que les flux cyclistes influencent également les choix d'itinéraires. Plusieurs femmes ont ainsi indiqué qu'elles aimeraient bien emprunter les axes avec beaucoup de cyclistes car elles avaient l'impression *« d'appartenir à une communauté de cyclistes »* et *« de renverser le rapport de force avec les automobilistes »*.

« J'aime bien passer par la rue de l'Arbre Bénit parce qu'il y a toujours plein de cyclistes. Ça me donne le sentiment d'appartenir à une communauté. »



« Même si je trouve que l'aménagement est mal fait, j'aime bien passer par la rue cyclable de l'avenue Louise car il y a beaucoup de cyclistes. Le rapport de force s'inverse avec les automobilistes et c'est nous qui faisons la loi. »

« Depuis qu'il y a un nouvel aménagement sur le boulevard Simon Bolivar, il y a plein de cyclistes. C'est chouette de passer par là parce qu'on ressent vraiment un sentiment d'appartenance. »

COMBINAISON DES CRITERES

Ces témoignages mettent en évidence le fait que les critères à partir desquels les femmes cyclistes construisent leurs itinéraires varient sensiblement d'une personne à une autre. Même si les choix d'itinéraires s'appuient sur une même palette de critères, un critère peut être vu comme un atout pour certaines femmes et comme un désavantage pour d'autres. Le poids joué par un même élément dans une décision de passer par tel ou tel endroit variera également en fonction des femmes. Chez la plupart des participantes, même si certains critères ont plus d'influence que d'autres, il n'est pas possible de définir clairement un ordre de priorité entre eux. Il semble plutôt que les choix d'itinéraires pratiqués par ces femmes résultent plutôt de la recherche d'un compromis entre ces différents critères.

Chaque participante lorsqu'elle construit son itinéraire tente donc de trouver un équilibre entre :

- le caractère direct et rapide ;
- le caractère agréable, la verdure ;
- le relief ;
- le trafic et la congestion ;
- la pollution ;
- la vitesse de circulation ;
- la largeur de la voirie ;
- la présence, la qualité, la continuité et le respect des aménagements cyclables ;
- le revêtement pavé ;
- le partage de l'espace avec les transports en commun ;
- les rails de tram ;
- le partage de l'espace avec les piétons ;
- les arrêts à effectuer ;
- les flux cyclistes.

La somme de ces critères encourage les femmes cyclistes à choisir certains trajets et à en éviter d'autres. Les femmes cyclistes identifient d'ailleurs certains **points noirs** qu'elles évitent à tout prix en adaptant leurs itinéraires. Ces points noirs correspondent à des zones qui cumulent de nombreuses contraintes : tram, trafic, congestion, carrefour...

« La combinaison rond-point, circulation, nœud de trams... me pousse clairement à éviter ce secteur. »

« J'évite les zones qui génèrent trop de stress, comme la barrière de Saint-Gilles. L'infrastructure n'est pas claire, on ne sait pas où se positionner. Il y a les voitures, les rails de trams, les pavés... ça fait beaucoup ! »

Notons également que lorsque les femmes roulent avec leurs **enfants**, certains critères ont alors beaucoup plus de poids : éviter la pollution, éviter le relayer et rester à l'écart des voitures.



« Avec mes enfants, j'essaye de passer par des endroits moins pollués et avec peu de voitures à proximité. »

« L'absence de relief est un critère important quand je roule avec mon fils car il roule sur son propre vélo. »

« Je ne me sentais pas à l'aise de faire ce trajet avec ma fille à l'arrière. Il y avait trop de circulation. »

Par conséquent, il semble relativement réducteur de prétendre que les femmes cyclistes favorisent les axes parallèles plutôt que les grands axes. Les femmes semblent en réalité favoriser les itinéraires où :

- elles se sentent visibles, où leur **place leur semble légitime**, où elles n'ont pas l'impression de « déranger » ;
- elles peuvent **avancer sans se retrouver bloquées** dans le trafic ou aux feux ;
- elles se sentent **en sécurité** soit à l'écart des voitures soit dans un espace où il y a peu de voitures et elles roulent lentement.

Cela peut se matérialiser dans des axes parallèles plus ou moins étroits mais également dans des grands axes correctement aménagés.

OUTILS DE CONSTRUCTION D'ITINERAIRES

Les femmes cyclistes interrogées ont presque toutes fait la distinction entre leurs trajets réguliers et leurs trajets occasionnels.

Trajets réguliers

Pour les trajets réguliers de ces cyclistes, la construction de l'itinéraire s'est faite **au fur et à mesure**. Souvent, l'itinéraire a d'abord été choisi en regardant sur une carte papier ou sur une application (Google Maps, Bike Citizens) puis, petit à petit, trajet après trajet, l'itinéraire s'est affiné en fonction des nombreux critères évoqués ci-dessus.

« Mon itinéraire actuel est le résultat d'un long travail d'ajustement, de peaufinage. »

« C'est clairement grâce à la pratique que j'ai pu améliorer mon trajet. »

« J'ai fait plein de tests, comme tout le monde je pense. »

Trajets occasionnels

Pour les trajets occasionnels, la façon de choisir son itinéraire varie d'une femme à l'autre. Certaines utilisent systématiquement **une application** pour regarder le trajet à l'avance ou en cours de route.

« Dès que je ne connais pas un trajet, je consulte Google Maps. »

« J'utilise Bike Citizens pour choisir un itinéraire qui évite le relief. »

« Je regarde à l'avance, je retiens la direction générale puis de temps en temps je m'arrête pour checker. »

D'autres se basent sur leur **connaissance de la ville** et de sa morphologie ou sur de **grands repères urbains** qu'elles essaient de relier entre eux.



« J'avais quelques gros points connus sur ce trajet. Je savais qu'en allant de point en point j'arriverais jusque chez moi. »

« Je ne savais pas s'il y avait des aménagements ou pas. C'est plutôt la position des différents repères qui a prévalu. »

« Généralement, je fais mes itinéraires au feeling sur base de ma connaissance de la ville. Je regarde parfois une carte avant de partir mais après je suis mon sens de l'orientation. »

« Je fais mes itinéraires au "vogelpik". »

Les **grands axes** sont également souvent utilisés comme repères pour éviter de se perdre et de devoir chercher son chemin.

« En général, je prends les grands axes parce qu'au moins je vois où je suis et je ne dois pas m'arrêter pour regarder mon téléphone. Je peux plus facilement mémoriser le trajet. »

« Souvent Google Maps va me proposer le trajet le plus court mais vu que je ne connais pas, je vais devoir m'arrêter plusieurs fois pour regarder mon téléphone. Du coup, je préfère prendre les grands axes. Au moins je connais. »

Plutôt que de suivre les grands axes, certaines femmes se repèrent plus facilement grâce au **réseau de transports en commun**. Elles suivent les lignes empruntées par les bus et les trams pour aller d'un d'endroit à l'autre.

« J'ai suivi le trajet du bus 59 car je le connaissais et je n'avais plus de batterie pour regarder après un autre itinéraire. »

« Avant je me déplaçais en transports en commun, du coup j'ai une bonne vision du réseau. Parfois je me base sur les lignes de transports en commun pour faire mes trajets à vélo. »

« Je sais que le 81 y va donc j'ai suivi le trajet du tram. »

Le choix de l'itinéraire varie donc fortement en fonction de la connaissance de la ville. Les applications sont surtout utilisées par les femmes qui ne connaissent que peu la ville (ou certaines parties de celle-ci) ou par celles qui souhaitent optimiser leurs trajets. Les femmes cyclistes qui ont une meilleure connaissance de la ville ou qui préfèrent « essayer de s'en sortir sans GPS » ont plus tendance à suivre leurs instincts et leur sens de l'orientation. Elles se basent alors sur ce qu'elles connaissent de la ville : des itinéraires connus auxquels elles se rattachent, de grands repères urbains qu'elles parviennent à relier entre eux, de grands axes routiers ou encore le réseau de transports en commun.



PARTIE 3 – PRATIQUER ET EXPERIMENTER LE VELO A BRUXELLES

Les deux premières parties de ce rapport ont permis d'explorer les raisons qui encouragent ou freinent les femmes à faire du vélo puis, pour celles qui choisissent d'en faire, les manières dont elles construisent leurs itinéraires. Cette troisième partie se penche quant à elle principalement sur les expériences vécues par les femmes cyclistes dans le cadre de leur pratique du vélo.

Pour ce faire, nous avons organisé 6 focus groups rassemblant de 3 à 13 participantes chacun. Au total, 46 femmes ont pu s'exprimer sur leurs pratiques parmi lesquelles 31 roulent à vélo régulièrement, voire quotidiennement, 11 n'ont appris à rouler à vélo que récemment via un programme d'apprentissage et 4 s'identifient comme non-cyclistes.

Soulignons tout d'abord que les femmes cyclistes qui ont témoigné dans le cadre de cette enquête, qu'elles soient débutantes, ou cyclistes affirmées, voire aguerries, partagent un certain enthousiasme pour le vélo.

Dans leurs discours, se retrouvent les mêmes avantages associés au vélo que ceux relevés via les journaux de bord :

- des facteurs pragmatiques, notamment relatifs à la rapidité et à la prévisibilité du vélo ;
- des facteurs liés aux effets bénéfiques du vélo sur la santé et l'environnement ;
- des facteurs liés au plaisir et au sentiment de liberté que procure le vélo, à l'opportunité que cela leur donne de découvrir la ville et à l'image de femme indépendante qu'elles associent au vélo.

Cependant, en témoignant de leurs expériences, les cyclistes soulignent aussi combien faire du vélo à Bruxelles représente un véritable défi. Incohérences et insuffisances du réseau cyclable, conflits avec des automobilistes quand elles sont mêlées au trafic, pollution de l'air, vols de vélos et manque d'opportunité de stationnement... Il s'agit aussi d'un mode qui oblige à physiquement affronter le relief du territoire bruxellois ainsi que ses aléas météorologiques.

Être cycliste à Bruxelles est donc un défi. Ces expériences de cyclistes, sont-elles pour autant neutres en termes de genre ? Dans quelle mesure sont-elles façonnées par les identités et les rapports de genre ? Comment les femmes rencontrées expérimentent-elles ou réagissent-elles à ces défis et difficultés, et que cela nous apprend-il sur les problématiques particulières rencontrées par les femmes cyclistes à Bruxelles ? À travers les témoignages recueillis dans le cadre de ces 6 focus groups, nous essayons ici de comprendre dans quelle mesure le fait d'être une femme cycliste module les expériences et pratiques à vélo. À y regarder de plus près, les enquêtées nous laissent entrevoir que, si les cyclistes dans leur ensemble n'ont pas la vie facile à Bruxelles, pour les femmes cyclistes ces difficultés s'imbriquent avec leur statut de femmes.

Pour cela, nous allons tour à tour examiner quelques défis majeurs qui ont été évoqués lors des focus groups. Chaque défi est analysé sous deux angles. D'une part, nous interrogeons les manières dont les enquêtées parlent de ces défis et dont elles les expérimentent. D'autre part, nous observons leurs façons d'y réagir et les stratégies qu'elles adoptent pour les surmonter (ou pour les éviter). La dimension genrée de leurs expériences peut être soulignée par les enquêtées elles-mêmes (lorsqu'elles établissent un lien avec leur vécu et leur identité féminine, par exemple quand elle se sentent ciblées par des insultes sexistes) et elle peut être analysée à la lumière des études de mobilité et de genre qui ont problématisé les différences entre les sexes dans la mobilité quotidienne.



Les défis que nous allons analyser sont les suivants :

- gérer sa peur et trouver sa place en tant que cycliste dans le trafic motorisé ;
- les conflits avec les autres usagers de l'espace public : trouver sa place en tant que femme cycliste, un double enjeu ;
- le vélo et le corps, ou le défi de concilier la pratique du vélo avec l'apparence féminine ;
- le vélo et l'accompagnement d'enfants ;
- le transport de charges et les chaînes de déplacement à vélo.

DEFI 1 : GERER SA PEUR ET TROUVER SA PLACE EN TANT QUE FEMME CYCLISTE DANS LE TRAFIC MOTORISE

Un défi majeur soulevé par les cyclistes est la difficulté de devoir à la fois affronter les insuffisances de l'infrastructure cyclable, l'incohérence du réseau et la circulation à proximité des voitures – que les enquêtées décrivent comme anxiogène. Cette proximité des voitures et les situations insécurisantes qui en résultent sont source de craintes importantes. Si les enquêtes de Pro Velo ont d'ores et déjà mis en lumière que les femmes sont plus concernées par un sentiment d'insécurité à vélo que les hommes à Bruxelles, les entretiens nous apprennent en quoi consistent leurs craintes, quelles situations sont vécues comme anxiogènes ainsi que les manières dont elles affectent leur pratique du vélo.

Expériences

Bien que les focus groups soient principalement composés de cyclistes enthousiastes, ils révèlent que le stress et l'angoisse font partie intégrante de l'expérience quotidienne de la plupart des cyclistes. Les sentiments de peur et d'insécurité sont liés au danger perçu que représente le trafic automobile. De nombreuses participantes décrivent le trafic automobile comme anxiogène et mettent en exergue le fait que ce sont bien les moments et endroits où elles sont amenées à circuler à proximité du trafic automobile qui leur inspirent de la peur.

« Un point négatif c'est de rouler dans le trafic ça reste quand même euh... ouais, anxiogène quelque part, c'est compliqué encore ». (FG 35-50 ans)

« Ce qui me rebute parfois, surtout maintenant je vais dire... C'est la peur de la circulation. » (FG sans diplôme sup.)

« Voilà comme certains le disent, y a vraiment des endroits d'insécurité forte parce que le trafic est dense. Typiquement dans le centre de Bruxelles ou vers Saint-Josse, Schaerbeek où les gens roulent comme des fous, surtout dans les rues à contre-sens où c'est "excepté vélo" et là, c'est horrible. » (FG-35)



L'ampleur du sentiment d'insécurité : le trafic, un danger de mort

S'il s'agit d'une expérience « horrible », c'est que, pour certaines, la peur d'un accident suscite une véritable angoisse pour leur intégrité physique. Ces enquêtées expliquent que cette crainte s'apparente à une peur pour leur vie.

« Enfin, j'avais l'impression d'être à deux doigts de mourir à chaque fois que je montais sur mon vélo ici. » (FG -35)

« Parfois, j'ai pas trop envie de rouler à vélo parce que je me dis "Je suis folle, qu'est-ce que je suis en train de faire ! Si quelqu'un me crie dessus..." » (FG NL – traduit)

Ces termes révèlent l'ampleur du stress provoqué par ces situations. Ce stress est lié à l'intimidation qui émane du trafic automobile : plus rapide, plus volumineux, plus puissant, en comparaison aux cyclistes. Une enquêtée dit ainsi qu'elle a l'impression de « *ne pas faire le poids* » (FG 35-50) face à un bus sur la route. Le sentiment de sa propre vulnérabilité apparaît, en effet, comme le pendant de la peur de la voiture. C'est ainsi un véritable rapport de force, dans lequel elles sont la partie en position de faiblesse, qu'expérimentent les cyclistes.

« Il y a des règles qui sont pensées pour faire en sorte que ça se passe à peu près bien. Mais en fait, y a toujours la zone grise où celui qui a la plus grosse bagnole ou qui est plus grand que toi ou qui a le plus grand poste, ou je n'en sais rien... qui va te dire "euh en fait ma petite t'es gentille, mais c'est moi qui commande". Et t'es juste là "euh ok" parce que sinon t'es en position de faiblesse quoi. » (FG -35)

Ce rapport de force peut être mis en scène par les automobilistes eux-mêmes, comme le raconte une autre enquêtée du même focus group :

« Mais, des fois, j'ai l'impression que les voitures accélèrent exprès juste pour montrer comment ils ont le pouvoir ou montrer la frustration, l'impatience et ça, ça fait partie de l'expérience quotidienne malheureusement. » (FG -35)

« *Ne pas faire le poids* » dans ce rapport de force avec les autres usagers de la route donne un sentiment de marginalité, d'être « *citoyenne de seconde zone* », qui peut susciter un sentiment d'injustice.

« J'ai un peu l'impression d'être une citoyenne de seconde zone, quoi. Parce qu'on est sur un vélo et que d'autres sont dans des grosses bagnoles, et que c'est le plus fort qui passe quoi. Et on ne peut rien dire parce que sinon ça peut toujours dégénérer. Donc c'est un peu une espèce de frustration et un sentiment d'injustice sur les trajets. » (FG 35-50)

Des difficultés à s'affirmer dans le trafic en tant que femme

Certaines enquêtées indiquent que leur statut de femme n'aide pas à prendre confiance en sa propre capacité à « *faire le poids* ». Ainsi, une participante suggère que les femmes sont plus susceptibles que les hommes, d'autant plus si ces derniers sont « *baraqués* » d'avoir un accident. Elle suggère ainsi que le fait qu'un cycliste homme, « *baraqué* » de surcroît, soit pris dans un accident est indicateur du danger de la route.

« On nous encourage, nous les femmes, à faire du vélo, mais mon collègue qui fait du vélo, il se fait renverser une fois par semaine. Alors c'est un costaud, c'est un baraqué » (FG sans diplôme sup.)



Ce témoignage rejoint celui d'une autre enquêtée. Elle parle de son conjoint cycliste qui, contrairement à elle, « passe partout » sans craintes, ce qu'elle associe à sa carrure.

« En plus, il est très grand, très costaud donc il n'a pas peur à vélo. » (FG 35-50)

Elles laissent entendre que ces traits de masculinité (être « *baraqué* » et « *costaud* ») sont censés offrir une protection par rapport au trafic automobile, protection qui leur ferait défaut. Une autre, encore, déclare qu'elle rencontre plus de difficultés à prendre sa place dans le trafic, du fait qu'elle est une femme.

« J'ai l'impression qu'en tant que femmes, sans doute, je roule aussi un peu plus lentement et que j'ai parfois un peu plus de mal à prendre mon espace. » (FG -35)

Or, surtout à Bruxelles, une attitude de « *je suis là* » serait nécessaire pour se frayer son chemin entre les voitures, une attitude encouragée chez les hommes plus que chez les femmes, selon cette enquêtée.

« Si tu me demandes pourquoi les hommes roulent plus que les femmes, j'ai vraiment le sentiment que c'est parce que quand tu veux rouler à vélo à Bruxelles, t'as besoin d'être en mode "Je suis là !" (elle tape sur la table), et sinon tu te fais renverser sur la route. Et ce comportement "Je suis là !", pour moi ce sont les hommes qui ont appris ça, qui ont été encouragés. Par contre chez les femmes, dans leur enfance, il n'y a pas eu ce même encouragement. » (FG NL – traduit)

Des réseaux cyclables peu rassurants

Ces sentiments de stress et d'angoisse permettent de comprendre la frustration qui est ressentie par rapport à des infrastructures cyclables qui contraignent à une proximité avec le trafic automobile ainsi qu'à des manœuvres dangereuses. Mauvais état du réseau, manque de cohérence des routes cyclables... Les pistes qui impliquent des passages à risque, se trouvent à proximité des rails de trams ou sont ornées de nids de poule sont d'autant plus pénibles qu'elles mettent encore plus en danger les cyclistes par rapport à ce trafic automobile anxigène. Cette cycliste exprime bien les liens entre ces manquements de l'infrastructure et le sentiment de vulnérabilité ressenti par rapport au trafic automobile.

« Sur les points négatifs, je pense ce que l'on a oublié de rajouter c'est l'état des routes en fait qui joue sur les problèmes de vulnérabilité. Avec le nombre de nids de poule sur la voie où on devrait être, on est obligés d'éviter et les voitures derrière ne comprennent pas pourquoi on doit se mettre en milieu de chaussée parce que sinon on n'a pas la place. » (FG 35-50)

« Même sur l'avenue de la Couronne, quand moi, je dois tourner pour aller à l'hôpital d'Ixelles, bah je dois me rabattre tout à fait à gauche et j'ai peur. Donc qu'est-ce que je fais ? Je dois aller sur la rue et attendre le prochain feu et tourner. Mais je n'ose pas tourner aux feux directement. » (FG sans diplôme sup., coordinatrice)

La tombée de la nuit accentue ce sentiment d'insécurité, dans la mesure où une mauvaise visibilité se conjugue avec les défaillances de l'infrastructure cyclable et une conduite désinhibée des automobilistes, comme l'expliquent ces trois cyclistes.

« Quand on roule le soir, il y a aussi une vulnérabilité, le fait de ne pas être visible dans le trafic parce que des fois, on roule, il y a un chemin pour les vélos mais il est barré... » (FG 35-50)



« Ouais, à vélo je me sens moins visible la nuit potentiellement. Je dois traverser des carrefours, je trouve que les carrefours sont souvent mal éclairés donc je me sens moins en sécurité en vélo finalement la nuit que en tant que piétonne. Mais ce n'est peut-être pas par rapport à la peur de l'agression, mais plus à la peur de l'accident. La circulation qui la nuit peut être assez différente de celle du jour. » (FG 35-50)

« Je me pose plus de questions quand je dois prendre le vélo le soir que la journée mais aussi pour une question de visibilité, penser éventuellement l'accident, alors l'avantage c'est qu'il y a moins de trafic donc ça c'est chouette mais effectivement les gens roulent plus vite ou prennent des feux rouges, des choses comme ça, donc je suis extrêmement prudente. » (FG 35-50)

Apprendre que « ma place est là », sur la route : l'importance de la pratique

Si les enquêtées partagent généralement un certain sentiment d'insécurité, du moins à certains moments et à certains endroits, les focus groups montrent aussi combien ce sentiment d'insécurité varie entre femmes. Les cyclistes et non-cyclistes mettent en exergue que le degré de crainte qu'elles ressentent par rapport au trafic automobile évolue avec leur expérience à vélo. Ainsi, des cyclistes novices, ayant appris le vélo à l'âge adulte, expriment bien plus de craintes et que les cyclistes expérimentées.

« J'ai encore peur de rouler dehors, avec les voitures, les bus, c'est un peu difficile. Et pour avoir un bon équilibre, je pense qu'il faut absolument pratiquer souvent. » (FG sans diplôme sup.)

« J'ai appris à rouler à vélo avec Pro Velo il y a une dizaine d'années, mais je suis toujours restée très crispée dans la circulation. » (FG 35-50)

Leurs témoignages contrastent avec celui de cette cycliste qui fait du vélo à Bruxelles depuis de longues années et se définit comme une « cycliste lièvre ».

« Je me sens assez sécurisée, je ne porte pas de casque et je ne vais pas en porter. Je suis tellement aguerrie et donc, à Bruxelles Mobilité, ou chez Pro Velo, on parle des cyclistes "tortues", moi je suis une vraie "lièvre". » (FG +50)

Finalement, prendre sa place face au trafic motorisé et s'affirmer aux côtés des voitures, bus et camions, potentiellement intimidants, c'est un processus, comme le mettent en lumière ces trois enquêtées.

« Moi, volontairement, je me décale de plus en plus. Plus je fais du vélo, plus je prends vraiment ma place vers le milieu de la route en fait. Plus je vais vers la gauche du vélo dessiné par terre. Je me dis que comme ça les gens me doubleront moins n'importe comment car je prends de la place donc ils sont obligés de me doubler correctement. Et puis je suis aussi du coup plus loin des portières. J'ai l'impression que plus ça va, et plus je me mets au milieu. » (FG -35)

« Peut-être que parce que j'ai fait du vélo étant enfant, j'avais l'habitude de dire "ma place est là aussi", ce qui pose souvent beaucoup de problème à des nouveaux cyclistes. Parce que j'ai fait accompagnante une fois ou deux pour des nouveaux cyclistes et je vois que l'idée, c'est de raser les portières, et c'est ce que les automobilistes voudraient. » (FG +50)



« Au début, j'avais peur de rouler entre les voitures et maintenant je zigzague entre elles. Au début, je ne roulais jamais à côté d'une voiture, je restais toujours dans la file. Alors que c'est très pratique quand t'es cycliste de pouvoir se mettre devant une voiture, j'ai vraiment dû apprendre à oser faire ça ! » (FG NL – traduit)

Ainsi, c'est pour les non-cyclistes que cette proximité vélo-traffic motorisé paraît la plus dangereuse. L'idée d'être mêlée au trafic leur semble rédhitoire, comme le dit cette non-cycliste.

« Je me sens très en insécurité totale à Bruxelles. Les voitures me font très peur. Donc ça, c'est vraiment une grosse raison pour ne pas faire du vélo. » (FG non-cyclistes)

L'expérience indirecte alimente l'imaginaire du danger de la route. Une deuxième non-cycliste est ainsi convaincue qu'il y aurait bien plus de décès à vélo que ce qui apparaît dans les statistiques, étant donné qu'elle a des connaissances personnelles qui ont subi des accidents. Une troisième non-cycliste décrit les situations « atroces » auxquelles elle assiste en tant que passagère de bus ou en tant que piétonne, quand un cycliste à côté d'un bus risque de rester coincé quand celui-ci tourne.

« Vous voyez le bus qui tourne, et vous voyez le cycliste... C'est atroce parce qu'il est coincé comme ça et on voit vraiment que le cycliste est obligé de mettre un pied à terre et de reculer vite fait sinon il se prend l'arrière du bus quand ça tourne. Moi, j'ai déjà vu cette situation plein de fois. » (FG non-cyclistes)

C'est ainsi que cette enquête associe l'attention permanente que demanderait le danger émanant du trafic à une « fatigue morale ». Il est donc « beaucoup plus reposant » pour elle de prendre les transports en commun. Une autre a l'impression que, à vélo, elle « risque de se faire écraser » à toute intersection, alors que « sur le trottoir je me sens en sécurité » (FG non-cyclistes).

Il arrive que des non-cyclistes communiquent cette peur du vélo à leur entourage cycliste, comme le raconte cette cycliste.

« Je ne suis pas entourée d'amis cyclistes, enfin mes amis ne font pas de vélo et c'est un peu bizarre parce qu'ils disent "comment est-ce que tu oses, comment..." ». » (FG +50)

Pour les « non-pratiquantes », la pratique du vélo apparaît tellement dangereuse qu'elle en devient irraisonnable, inconcevable.

En somme, tant les cyclistes que les non-cyclistes nous en apprennent plus sur l'ampleur du sentiment d'insécurité par rapport au trafic automobile. Faire du vélo à Bruxelles, cela signifie bien souvent pour elles de mettre sa vie en péril, ne serait-ce qu'à des endroits et des moments bien spécifiques : ceux où l'infrastructure mêle les cyclistes au trafic automobile ou oblige à des manœuvres dangereuses (du fait de l'état du revêtement ou de l'incohérence du réseau cyclable, par exemple), mais aussi de nuit, quand la visibilité est mauvaise (à cause d'un éclairage insuffisant). Ce sentiment d'insécurité dévoile ainsi l'idée qu'elles se font de leur propre vulnérabilité en tant qu'usagères faibles prises dans le rapport de force qui se joue sur la route. Or, elles nous apprennent aussi que, s'affirmer dans ce rapport de force, cela s'apprend avec la pratique. Ainsi, selon leurs degrés d'expérience et leurs parcours personnels sur les routes bruxelloises, le sentiment d'insécurité des cyclistes prend des formes bien différentes.



Stratégies

Les cyclistes adoptent diverses stratégies pour gérer l'insécurité vécue dans la rencontre du trafic automobile. Les mesures de précaution qu'elles prennent contrastent souvent – mais pas toujours – avec les comportements qu'elles observent dans leur entourage masculin.

Le choix des trajets

Une première mesure de précaution consiste à se renseigner sur les trajets qu'elles vont parcourir. Avant de s'aventurer sur un nouvel itinéraire à vélo, ces deux enquêtées font des recherches au préalable, en parcourant le chemin à pied ou via Internet.

« La plupart du temps, je ne prends pas les routes que je ne connais pas.... Souvent, je fais d'abord le trajet en marchant et je regarde comment c'est pour le vélo. Et là je vois "Ah oui, il y a une piste cyclable ici..." Du coup la prochaine fois je sais que je peux prendre le vélo. » (FG NL – traduit)

« Je vais toujours bien réfléchir quand je vais dans un endroit que je ne connais pas, vérifier sur Google Maps, vérifier visuellement, prendre les images, pour voir comment sont les rues, si les rues sont pas trop étroites. Je planifie toujours quand je vais dans un endroit que je ne connais pas. » (FG 35-50)

Ensuite, certaines adaptent leurs trajets en choisissant le plus sécurisant. Cette cycliste se dit ainsi prête à faire des détours pour éviter une route sur laquelle, autrement, elle aurait l'impression de « mourir ».

« Après, moi, la chaussée de Haecht, je peux faire plus de kilomètres pour ne pas la prendre quoi à cause du tram et des automobilistes sur cette rue-là. J'ai l'impression qu'à n'importe quelle heure, je vais mourir sur cette rue. » (FG -35)

Elles privilégient alors les routes et chemins plus « tranquilles », à l'écart du trafic dense et rapide.

« Oui mais quand je roule à Bruxelles, j'évite évidemment les rues où il n'y a pas de pistes cyclables. C'est très dangereux. Les gens klaxonnent et ils t'insultent même. Et donc je vais souvent dans les parcs et tout. » (FG sans diplôme sup.)

« Je regarde toujours s'il y a une piste cyclable séparée, et s'il n'y'en a pas alors je fais un détour. Comme ça je peux rouler en sécurité. Peu importe si le trajet dure plus longtemps. » (FG NL – traduit)

Enfin, une attitude précautionneuse pendant le trajet est également mise en avant. Cette enquêtée dit même démarrer son trajet en avance, pour se donner de la marge et pouvoir être prudente sur la route.

« Moi, ma stratégie pour gérer ça, c'est de ne pas partir trop tard, comme ça je peux mieux anticiper. Et lorsque que je roule, je me demande toujours si on me voit dans le rétroviseur. Il faut toujours rouler avec beaucoup de précaution. » (FG NL – traduit)

La communication non-verbale pour s'assurer d'être vue

Le contact visuel qu'évoque cette dernière enquêtée, via le rétroviseur, est également souligné par d'autres enquêtées. Le contact visuel est en une première forme de communication non-verbale



avec les automobilistes. Dans cette situation de vulnérabilité pour les cyclistes, il sert à garantir d'être vue et traitée avec attention par les automobilistes dont elles ont capté le regard.

« Moi, je cherche toujours à établir le contact visuel avec le chauffeur pour voir s'il me voit et s'il va me laisser passer. » (FG 35-50)

« Ce qui est très important, c'est de prendre le contact visuel, ça permet vraiment d'éviter un tas de situations qui dérapent, en fait. Parce qu'avec le contact visuel, que ce soit les piétons, les automobilistes ou les autres usagers, on rentre en contact et on peut s'accorder et je trouve ça vraiment très, très efficace. » (FG 35-50)

« Je remarque aussi qu'une communication très claire, ça aide. » (FG NL – traduit)

Une autre forme de communication passe par le fait de s'imposer visuellement, notamment de nuit :

« Mon conjoint, il passe partout. La nuit, je ne peux pas lui faire porter un gilet réfléchissant. Il a ses petites loupiotes. Alors que moi, qui au quotidien ne porte pas de gilet réfléchissant, contrairement à mes enfants, quand je pars la nuit je mets un gilet réfléchissant, j'ai des petites loupiotes partout. » (FG 35-50)

Une autre enquêtée confie qu'elle met sa vulnérabilité quelque peu en scène pour mettre en garde les automobilistes et invoquer leur prudence :

« Je roule assez lentement. Et puis, bon, si tu prends bien ta place dans les sens uniques limités et que tu te mets un peu au milieu pour être sûre que la voiture, elle te voit bien, et que tu fais des zigzags parce que tu ne sais pas trop où tu vas et donc tu ralentis... Et bon je n'ai pas de casque non plus et donc les gens ont peut-être peur de me rouler dessus, je ne sais pas. » (FG -35)

Le contact visuel, un équipement lumineux ou encore une conduite du vélo intentionnellement peu assurée sont autant d'appels à la prudence adressés aux automobilistes, afin de leur signaler sa propre vulnérabilité. Nous verrons dans la partie suivante que les cyclistes ont également fortement recours à la communication verbale pour affronter les conflits avec les automobilistes.

Respect et non-respect stratégiques du code de la route

Les cyclistes témoignent d'un rapport ambivalent au code de la route. Si certaines enquêtées insistent sur l'importance de respecter le code de la route au pied de la lettre pour « être en sécurité », d'autres optent pour le non-respect des règles pour... « être en sécurité » elles aussi. Les stratégies sont opposées – respect des règles, ou son exact opposé – mais le but reste le même : se protéger contre le danger automobile.

Celles qui s'en tiennent rigoureusement aux règles opposent cette attitude à la conduite des hommes de leur entourage ou l'identifient comme une « conduite de femmes » typique :

« Je sais que j'ai une conduite, entre guillemets, de femmes et que, ouais, je ne vais pas vite, je ne fonce pas à l'orange, je n'ai pas ce côté un peu "prise de risques" comme ça parce que je me dis que le seul moyen d'être en sécurité, en plus d'appliquer les règles, c'est de les respecter à 200 %. Et c'est une contrainte que je me mets consciemment pour être en sécurité. » (FG -35)

« J'ai l'impression qu'en tant que femmes on respecte plus là où on est censée être et qu'il y a plus de prudence, alors que les mecs vont plus rouler entre les voitures... » (FG-35)



« Combien de fois, à de rares exceptions près, tous mes copains, potes, mecs, sont oui beaucoup plus euh... Ils roulent plus vite, ils ont une notion du code de la route qui est beaucoup plus souple que moi quand ils sont à vélo. Oui, ils font moins attention alors que je crois que en tant que femme on est beaucoup socialisées à faire attention à soi, aux autres. » (FG 35-50)

Cette enquêtée décrit ses expériences sa vélo quand elle roule en compagnie de son mari. C'est bien cette peur du trafic qui la freine à suivre le même rythme que son conjoint :

« Je roule des fois avec mon mari et dès qu'il peut passer, il passe, le feu rouge ou pas rouge, il passe dans la circulation. Moi, je respecte énormément le code de la route parce que je me sens plus en sécurité par rapport à ça. » (FG 35-50)

Cela ne signifie pourtant pas que les cyclistes sont toutes aussi respectueuses des règles. D'autres participantes « avouent » qu'elles grillent les feux rouges ou qu'elles roulent occasionnellement sur le trottoir. Néanmoins, elles justifient ces entorses au code de la route suivant une même logique que celles qui le respectent, à savoir la sécurité avant tout. Le non-respect des règles leur permet de contourner les défaillances de l'infrastructure cyclables, lorsque celle-ci expose trop au trafic automobile, notamment au niveau des carrefours, où le fait de griller un feu rouge permet de prendre de l'avance sur les voitures.

« Je brûle les feux sinon je serais morte depuis longtemps. Donc j'avance sur le feu rouge pour être devant parce que les voitures veulent absolument être devant moi, enfin, devant n'importe quel vélo. À la place Vanderkindere, j'ai au moins fait 5-6 infractions probables parce que je ne veux pas me mettre en insécurité. » (FG +50)

« Et sur la question des feux rouges, j'avoue faire partie, parfois, des gens qui grillent le feu rouge et, en fait, parfois, dans certains cas, ça me sécurise plus que de ne pas le faire parce que parfois les voitures ne laissent pas de place réservée aux vélos devant le feu rouge. Et donc je me mets hyper devant et j'essaye de partir limite avant que ça démarre pour prendre un peu d'avance parce que je sais que derrière moi les cocos, ils vont foncer, ils vont tracer. » (FG -35)

« C'est vrai qu'il y a deux, trois endroits comme ça où je peux ne pas respecter le feu et ce pour une question de sécurité. » (FG -35)

Pour certaines, le non-respect du code de la route devient même un acte militant, la contestation d'un ordre de la route qui favorise, selon elle, les automobilistes, en mettant ces derniers en position de force.

« Moi, c'est avec beaucoup de souplesse sur le code de la route. Je pense qu'il n'a pas été fait pour les cyclistes du tout, et donc si on le respecte trop, enfin c'est mon avis, je le dis, ils ne vont pas se rendre compte que ce n'est pas comme ça que ça doit être. » (FG 35-50)

« Pour moi, la ville, les routes n'ont pas été conçues pour les cyclistes. Et les feux n'ont pas été conçus pour les cyclistes. Et du coup, moi c'est rare que je brûle des feux. Ça dépend où, ça dépend quand, comment... Mais je le fais aussi. Et je trouve ça tout à fait normal parce qu'en effet je trouve que les signalisations routières ne sont pas adaptées à ce mode de transport. » (FG sans diplôme sup., coordinatrice)



Nous avons vu que le trafic automobile est source de stress et d'insécurité forte. Nombreuses sont les cyclistes qui évoquent l'impression d'être, par moments, en danger de mort. Ce frein peut d'ailleurs paraître insurmontable pour les non-cyclistes.

Mais l'expérience négative avec les autres usagers de la route ne se limite pas aux dangers qu'ils représentent. À ces craintes se rajoutent la tension et les crispations liées au conflit avec les automobilistes et à l'agressivité.

DEFI 2 : LES CONFLITS AVEC LES AUTRES USAGERS DE L'ESPACE PUBLIC : ENTRE AGRESSIVITE ET DIALOGUE

À la lutte très physique pour réclamer son espace sur la route se mêle un conflit très humain entre la personne qui conduit la voiture et celle qui roule à vélo, ce qui est source de tensions susceptibles, parfois, de se décharger des deux côtés sous la forme d'insultes verbales et gestuelles. Les enquêtées soulignent combien elles sont sensibles à la conflictualité sur la route, tant à l'agressivité qu'elles subissent qu'à celle qu'elles développent elles-mêmes. Certaines révèlent, en outre, que les insultes et remarques qui les ciblent, bien qu'elles soient visées en tant que cyclistes, sont dirigées plus particulièrement envers elles en tant que *femmes*. Autant leur sensibilité à l'agressivité que les agressions qui les visent laissent entrevoir des vécus genrés du vélo. Les stratégies par lesquelles elles répondent à ces situations sont tout aussi variées.

Expériences

La sensibilité aux interactions agressives : des situations « oppressantes »

Soulignons dans un premier temps que l'agressivité elle-même est vécue comme pesante. Les interactions conflictuelles avec les automobilistes génèrent un stress et une anxiété propre, voire même un sentiment d'oppression.

« L'hostilité, c'est ça qui est pénible je trouve. » (FG +50)

« Ça arrive vraiment souvent que les gens s'excitent parce que je ne vais pas assez vite et ça, ça c'est tous les jours une situation très oppressante où je sais que je vais la vivre et où là chaque fois je fais face à l'impatience, l'agressivité, la nervosité des gens. » (FG -35)

Cette agressivité qui émane des automobilistes suscite en retour une agressivité chez les cyclistes elles-mêmes, qui est tout aussi désagréable.

« Et puis au niveau des points négatifs, je dirais un sentiment de vulnérabilité et alors aussi l'agressivité. En fait l'agressivité des autres personnes... Moi aussi, parfois je deviens agressive à vélo, c'est comme ça, je sais pas, il y a des interactions qui sont difficiles par une incompréhension et ça monte vite, parce qu'on ne se sent pas en sécurité, les voitures, les gens qui nous insultent, enfin voilà. Et parfois je regrette d'avoir été aussi agressive. » (FG 35-50)

« L'agressivité, c'est une chose, mais je remarque que moi-même parfois je deviens agressive. Et ça, je n'aime pas du tout. Je me dis souvent "Qui est-ce que je suis pour... ?" En fait, la plupart du temps, c'est juste "la survie du plus fort" » (FG NL – traduit)

Pour ces enquêtées, les interactions chargées d'agressivité sont doublement désagréables, dans la mesure où elles se sentent simultanément agressées et poussées dans un rôle agressif dans lequel



elles ne se reconnaissent pas. Ces témoignages invitent à se demander si cette sensibilité au conflit est plus grande du côté des femmes cyclistes que du côté des hommes cyclistes. De plus, quel rôle joue-t-elle parmi les différentes facettes de leur sentiment d'insécurité plus marqué ? Retenons simplement ici que, dans les focus groups, cette sensibilité à l'hostilité avec les autres usagers de la route est ressortie comme une expérience négative largement partagée.

Des agressions sexistes venant des automobilistes, cyclistes et passants

En outre, l'agressivité qu'expérimentent les femmes cyclistes à Bruxelles peut prendre la forme de « commentaires sexistes » qui les ciblent spécifiquement en tant que femmes.

« Je crois que j'ai eu un de mes plus beaux commentaires sexistes à vélo, un de ceux qui m'ont vraiment complètement estomaquée. » (FG 35-50)

« Ça part quand même souvent en insultes, on se fait traiter de salopes alors qu'on était seulement en train de rouler sur la route. » (FG -35)

« Je me fais siffler tous les jours, sauf quand je suis en pantalon où je ne me fais pas siffler. Mais bon, je ne mets que des jupes. » (FG -35)

Si l'origine de l'hostilité se trouve dans le conflit automobiliste-cycliste, la forme dans laquelle il s'exprime est genrée et s'appuie sur la dévalorisation ciblée des femmes que poursuit l'insulte sexiste. Cette enquêtée exprime cette imbrication en affirmant que « c'est en tant que cycliste » qu'elle se fait insulter, avant de rajouter :

« Alors, si, évidemment les insultes, elles sont sexistes. Une fois devant mes enfants, je pense que mes enfants ont appris tout un tas de gros mots ou, en tous les cas, ils ont entendu très clairement, et ils ont été choqués, eux, que l'on traite leur mère comme ça. » (FG 35-50)

« Et pour les commentaires, là, je rejoins aussi les propos, c'est pas... je pense pas qu'on est visées en tant que femmes mais plutôt cyclistes, et c'est facile alors parce qu'on est une femme de faire l'insulte sexiste à ce moment-là. » (FG 35-50)

À cela se rajoutent des regards et des remarques de la part d'hommes qui renvoient les femmes cyclistes au statut d'objet sexuel...

« Y a même des hommes qui s'arrêtent pour me voir monter une colline... » (FG -35)

« Je suis à un carrefour, et là je vois un groupe de cyclistes hommes en tenue de cycliste, machin, voilà les biscotos avec des supers vélos à je ne sais pas combien de milliers d'euros. Je passe presque devant eux, et je me fais siffler. Parce que forcément un groupe d'hommes n'a rien de mieux à faire que de siffler une femme. Et en plus, cyclistes hommes, cyclistes femmes, clairement j'étais en petite robe, voilà je leur ai fait un doigt. Ça les a fait rire parce qu'évidemment ils attendaient vraisemblablement que ça m'énerve. » (FG sans diplôme sup.)

...ou à la sphère domestique :

« Une fois j'étais en train de rouler et un homme m'a interpellée et m'a dit "arrête, laisse le vélo, ta place c'est à la maison". C'est grave ça hein. » (FG sans diplôme sup.)

« C'est parce qu'il m'a vu voilée sur un vélo, il m'a dit "rentre chez toi". On a continué à faire du vélo. » (FG sans diplôme sup.)



Ces sifflements ou l'injonction à « rentrer chez soi » laissent entrevoir que les femmes, durant leurs déplacements à vélo dans l'espace public, courent toujours le risque de faire l'objet de « rappels à l'ordre » de la part d'hommes, cyclistes, automobilistes ou piétons qui les renvoient à des rôles au service de la gente masculine : en tant qu'objet sexuel pour le désir masculin ou en tant que femme au foyer s'occupant des charges domestiques. Comme nous le verrons plus loin, les femmes ne sont néanmoins pas plus exposées à ces interpellations lorsqu'elles se déplacent à vélo que lorsqu'elles se déplacent à pied.

Enfin, certaines enquêtées ont l'impression de ne pas être prises au sérieux parce qu'elles sont des femmes, surtout dans le focus group des cyclistes de moins de 35 ans. Elles soutiennent d'ailleurs qu'il s'agit d'une problématique qui les concerne tout particulièrement parce qu'elles sont à la fois des femmes cyclistes et des jeunes femmes.

« J'ai l'impression que les automobilistes se permettent des choses parce qu'on est des femmes et qu'on est jeunes et donc ils se permettent tellement plus de choses. » (FG -35)

« Y a plein de réflexions qu'on m'a faites, qu'on n'aurait jamais fait à un homme. Par exemple, un jour je me grattais le nez et un homme est passé et m'a demandé : "Tu veux mon doigt ?" Jamais on n'aurait dit ça à un homme. Non mais les trucs comme ça, moi, ça me met dans une colère mais pas possible. » (FG -35)

« Moi, j'ai toujours l'impression qu'ils feraient pas ça à d'autres hommes. Je pense qu'on me prend pour une stupide qui sait pas ce qu'elle fait. Pour prendre un exemple très précis, une fois je double deux cyclistes. Y a un cycliste devant moi sur une piste cyclable, c'était chaussée de Gand. Et donc je double le cycliste mais pour ça je dois sortir de la piste cyclable car elle n'est pas très large. Et là je me fais mais klaxonner, insulter, "Non mais ça ne va pas ou quoi !"... Et donc là je retrouve le mec au feu et j'essaie de lui expliquer que j'ai le droit, comme tout le monde, de doubler. Et voilà on ne m'écoute même pas. Je me retrouve donc assez souvent pas vraiment écoutée quand j'ai la force de prendre sur moi et d'expliquer aux gens que voilà ce qu'il fait là c'est dangereux. » (FG -35)

En revanche, certaines estiment que, en tant que femmes à vélo, elles bénéficient d'un traitement différencié, notamment marqué par des attentions qui leur seraient réservées.

« J'ai l'impression qu'en étant une fille, les automobilistes sont plus gentils. » (FG -35)

Cependant, lorsqu'il s'agit d'attentions motivées par la galanterie, elles peuvent se retourner contre la cycliste qui en bénéficie si elle ne manifeste pas la reconnaissance attendue. Une autre cycliste raconte ainsi :

« Et plusieurs fois je me suis faite interpellé par des gars me disant que je n'ai pas été polie parce que je ne l'avais pas remercié car il avait serré à droite. Alors que moi aussi j'ai serré à droite et comme si je devais absolument être reconnaissante. » (FG -35)

Dans ce cas, l'attention ne serait pas gratuite, mais conditionnée par des preuves de reconnaissance, par la cycliste, du pouvoir que l'automobiliste a sur elle. Dans de telles interactions s'imbriquent et se combinent tant des rapports automobiliste-cycliste que des rapports homme-femme.

« Je vois un peu une espèce de parallèle avec les questions hommes/femmes parfois, où tu dois compter sur la bienveillance des autres automobilistes pour être sympa et t'es censée être gentille et dire merci parce qu'ils ont été bien aimables alors qu'ils auraient pu t'écraser et ils l'ont pas fait. » (FG -35)



Ces expériences nous laissent entrevoir que, pour ces femmes cyclistes, la crispation, la tension et le stress vécus lorsqu'elles roulent à vélo ne sont pas uniquement causées par la peur du trafic automobile. Les conflits avec les différents usagers, les agressions de la part de conducteurs automobiles et les insultes qui les ciblent en tant que femmes viennent se mêler à cette peur et la renforcer.

Stratégies

Confrontées aux conflits avec les autres usagers de la route, les enquêtées adoptent différentes attitudes pour y faire face, soit via la communication verbale qui peut passer par la confrontation (parfois dans une visée d'éducation des automobilistes) ou par une tentative de réconciliation, soit par l'évasion, la fuite.

La communication verbale

En cas de tension avec des automobilistes, certaines cherchent à établir les bases d'un dialogue pédagogique ou réconciliateur pour réduire la pression en cas de conflit potentiel. Une enquêtée du focus group +50 raconte ainsi avoir suivi des cours de communication non-violente et chercher le dialogue avec des automobilistes lorsqu'ils ou elles ont eu un comportement dangereux à l'égard de cyclistes. Une autre enquêtée explique que, en cas de problème, elle est continuellement à la recherche de contacts, et veille même à adopter une attitude et des comportements spécifiques afin de parvenir à résoudre le conflit :

« Quand je me sens parfois intimidée ou qu'une voiture a roulé trop près ou qu'elle klaxonne tout ça, c'est pas que je la rattrape, mais dans les circonstances où c'est possible de rejoindre le chauffeur je... Vraiment je suis dans de la technique des : "monsieur voilà ce qui s'est passé, je suis surprise" je parle de ce que je ressens "vous m'avez fait peur ou j'ai eu super peur monsieur", dans un calme mais je m'étonne moi-même. » (FG 35-50)

Lorsqu'elle reconnaît sa propre erreur, la même enquêtée n'hésite pas à s'excuser, ce qui est soulevé par plusieurs autres participantes. Or, certaines se sentent piégées dans une attitude excessivement conciliante, qui prend par exemple la forme d'excuses et de remerciements adressés aux automobilistes, qu'elles ressentent comme autant d'aveux de faiblesse qui prennent place dans ce le rapport de force qui existe sur la route.

« Parfois je me vois remercier quelqu'un et je me dis après "mais pourquoi est-ce que je viens de remercier cette personne... ?". C'était normal en fait, c'est les règles de la route. Et puis on n'est pas des victimes non plus. » (FG -35)

Une des enquêtées identifie cette attitude comme typiquement féminine.

« Un homme, il dira peut-être moins "merci" parce qu'il se dit "bah c'est ma place, j'ai pris ma place, je suis passé et c'est mon droit". Alors que nous on est un peu "mmh" [exprime la gêne]. En tous cas, moi je suis très comme ça, à me dire "mieux vaut prévenir que guérir", je vais faire un petit sourire et puis voilà. » (FG -35)

Bien qu'elle soit parfois regrettée rétrospectivement, cette attitude conciliante, voire réconciliatrice, permet, en situation, d'écarter l'agressivité tant redoutée.



D'autres, en revanche, engagent le dialogue pour éduquer les automobilistes sur la place légitime que peuvent occuper les cyclistes sur la route et n'hésitent pas à aller vers la confrontation si nécessaire.

« Et, par contre, sur les conflits, sur les choses où je peux réagir comme, par exemple, quelqu'un qui ouvre une portière sans regarder et j'ai failli me la prendre ou quelqu'un qui tourne à droite sans mettre son clignotant, déboîte et te rentre presque dedans parce qu'il n'y a pas de pistes cyclables ou quoi... Alors là je réagis et j'ai l'impression, qu'en général, ils disent tout de suite "ok excusez-moi". » (FG -35)

« Parfois certaines personnes te font remarquer ce que tu ne peux pas faire et ça, ça me met en colère. J'ai déjà suivi des automobilistes juste pour leur dire "Vous n'avez pas vu le panneau qui dit que je peux passer au feu rouge ? " Après, il faut toujours bien regarder avant pour être sûr de soi. » (FG NL – traduit)

De nombreuses enquêtes soulignent l'importance de la communication (y compris non-verbale) avec les autres usagers de la route. Sans que cette enquête puisse vérifier cette hypothèse, elle invite à se demander si les femmes cyclistes se reposent davantage que les hommes cyclistes sur la communication pour résoudre des situations potentiellement conflictuelles sur la route. Néanmoins, cela ne doit pas faire oublier que d'autres préfèrent s'affirmer avec des gestes et des exclamations, bien qu'elles regrettent parfois cette agressivité, comme nous l'avons déjà relevé plus haut.

« Oui mais moi je m'en fous, même si je leur montre un doigt en disant "cause toujours tu m'intéresses". » (FG +50)

« Je fais souvent des doigts d'honneur. Et après je pense aussi comme toi tout à l'heure "Mais je ne suis pas comme ça !" » (FG NL – traduit)

« On devient plus agressive. Je suis quelqu'un très calme qui ne se fâche pas vite. Mais à vélo, je remarque que je deviens plus agressive et que je fais des gestes au gens, que je leur crie dessus. » (FG NL – traduit)

Le cas des insultes sexistes : le vélo comme outil d'évasion

Dans le cas des insultes sexistes, plus particulièrement, qui peuvent aussi bien être énoncées par des automobilistes que par des passants ou encore par d'autres cyclistes, l'évasion est souvent la seule issue envisagée. Dans cette optique, le vélo devient alors un outil d'évasion qui permet de rassurer et facile la fuite.

« Les commentaires, c'est : on passe. Et j'ai l'impression que comme je passe plus vite, ils glissent sur moi plus vite aussi, même si je sais que ça ne les évite pas. » (FG 35-50)

Ce témoignage rejoint celui d'autres enquêtes qui relèvent les possibilités qu'offre le vélo face aux agressions sexistes. Les enquêtes s'accordent pour dire que le vélo offre une sorte de refuge contre le harcèlement de rue, un outil pour s'en prémunir, pour y limiter son exposition.

« Je trouve justement que le vélo, bah moi, ça m'a apporté beaucoup plus de sécurité, parce que si je croise un con dans la rue, bah je vais pouvoir partir super vite alors qu'à pied j'ai ce sentiment que je ne vais pas pouvoir courir assez vite. Et du coup, le vélo m'a beaucoup rassurée sur ça. » (FG -35)

« Moi je fais beaucoup abstraction, enfin je pense que je ne vois pas trop toute cette action parce que je fais très vite abstraction. Je suis concentrée et puis je ne trouve pas ça si



important. Je crois que je deviens sourde et que je ne suis pas réceptive à ce genre de choses et donc je n'en souffre pas. » (FG -35)

« J'ai commencé à rouler à vélo pour cette raison, parce que comme ça, les mecs ne peuvent plus t'interpeller. Tu ne dois pas attendre à un arrêt de bus, là où certaines personnes voient ça comme une invitation pour venir te parler. » (FG NL – traduit)

Dans les interactions avec les autres usagers de la route, les femmes cyclistes se retrouvent donc prises dans différents types de conflits. L'agressivité et l'hostilité entre usagers sont perçues comme pénibles et sont à mettre en lien avec le sentiment d'insécurité exprimé par les femmes cyclistes. Si ces interactions débouchent parfois sur des insultes sexistes, les cyclistes des FG ne se sentent cependant pas plus ciblées par des agressions et des faits de harcèlement de rue à vélo que lorsqu'elles se déplacent à pied ou en transports en commun. Au contraire, le vélo permet parfois de fuir plus rapidement de telles interactions.

DEFI 3 : LE DEFI CORPOREL DU VELO : DES DECISIONS A PRENDRE POUR RENDRE APPARENCE « FEMININE » ET PRATIQUE DU VELO COMPATIBLES

La pratique du vélo met en jeu le mouvement du corps plus que n'importe quel autre mode de transport. C'est un argument que valorisent justement les cyclistes enthousiastes des différents focus groups : le vélo permet de faire du sport, de bien entamer la journée, de garder la santé... Cet aspect physique du vélo représente cependant aussi un défi physique, dans la mesure où il demande à être en forme. Ainsi, une participante potentielle du focus group +50 s'est désistée en précisant que des problèmes de genou l'empêchaient de faire du vélo plus régulièrement et la poussaient à faire des déplacements beaucoup plus « multimodaux ». Une autre cycliste du même focus group s'est questionnée sur la possibilité, pour elle, de faire du vélo dans les 20 ans à venir, compte tenu de sa lenteur par rapport aux voitures. Une autre participante explique également qu'elle est rapidement essouffée dans les montées et qu'elle est donc limitée dans les itinéraires qu'elle peut emprunter.

« Je pense qu'il y a quelque chose toujours chez moi qui est lié à l'effort, c'est à dire que les jours où on est fatigués, pas en forme, suivant comment on est habillée, je ne suis pas encore dans un truc, par défaut, quoique ce soit, je le fais. Quand il y a des bonnes alternatives en transports en commun, facilement suivant les conditions... voilà. Il y a une décision sur quoi faire. » (FG 35-50)

Cette dernière enquêtée indique que le défi physique n'est pas seulement une question de forme mais qu'il rencontre des considérations sur l'apparence, la tenue. Pour les femmes cyclistes en particulier, cet aspect physique du vélo entre potentiellement en tension avec certaines normes vestimentaires féminines socialement attendues (jupes, robes, talons, maquillage, fraîcheur dans l'apparence...). Cette tension explique que, pour leurs déplacements, « il y a une décision à faire » sur quand et comment faire du vélo.

Expériences

Des robes et jupes peu « vélo-compatibles »

Les normes vestimentaires féminines posent différentes difficultés dans la pratique du vélo. Le port de jupes et de robes à vélo, tout d'abord, donne parfois lieu à un véritable casse-tête pour les enquêtées, notamment parce que ces vêtements peuvent contraindre les mouvements des jambes, en limiter l'amplitude :



« Ce qui m'embête, c'est plus pour les jupes serrantes parce que j'en ai flinguées quelques-unes et donc au final au lieu d'être droites, elles étaient évasées à la fin. » (FG -35)

« Une jupe je trouve que ça limite les mouvements si elle est trop serrée. » (FG 35-50)

« J'ai eu des moments hyper difficiles parce ma jupe était en-dessous de la selle et donc ça fait un peu mal. » (FG -35)

Même quand ces jupes courtes ne gênent pas physiquement le mouvement des jambes, elles semblent tout de même incompatibles avec la pratique du vélo, du fait qu'elles les mettent mal à l'aise par rapport au regard des autres.

« J'adore ma mini-jupe en jeans, je l'adore ! Mais à vélo elle me pose problème. Parce qu'elle remonte et que j'ai des remarques sur le fait qu'on voyait le bout de ma selle. » (FG 35-50)

« Il y a des jours où j'ai envie de me mettre en robe et donc c'est une robe moyennement vélo-compatible et donc suivant mon humeur, soit finalement je prends le métro, soit je vais en vélo et je trouve que, là, il y a une question de regard des autres, parce qu'en gros c'est des trucs aux genoux, pas très larges et qui remontent un peu et moi ça ne me gêne pas mais j'ai peur que les gens se disent, euh, tu vois, c'est vraiment trop court et c'est pas très, tu vois... » (FG 35-50)

« Avant, quand je roulais à vélo et qu'il faisait chaud, je mettais une jupe. Parfois j'oubliais que j'étais en jupe puis je roulais à vélo et je me disais "Mais ça va pas du tout !" Je ne me sentais pas à l'aise. Je parle d'une robe au-dessus des genoux. En fait c'est très inconfortable à vélo. » (FG NL – traduit)

Ces réflexions sur le risque de potentiellement devoir essayer des remarques désobligeantes indiquent que le malaise que ces cyclistes ressentent lorsqu'elles font du vélo en portant une jupe est aussi lié au regard spécifique porté sur leurs corps de femmes dans l'espace public. En effet, elles ont intégré que leur corps et la manière dont elles le présentent (selon ce que la jupe suggère ou dévoile) seront constamment soumis au jugement de l'entourage social. Pour elles, le défi consiste donc à porter des vêtements féminins tout en préservant une apparence jugée décente. Cet équilibre n'est pas évident à trouver et dépend en grande partie du fait que la cycliste parvienne ou pas à ne pas s'en préoccuper outre mesure et à se détacher de cette charge mentale intériorisée.

« Parfois je me sens "ouf là c'est trop court", en été. En hiver ça m'est égal parce que j'ai des collants. En été, je me sens quand même... "oui, là, j'exagère". » (FG 35-50)

« L'attention en jupe à vélo, je l'ai, mais je n'en ai rien à foutre. Si, si, je l'ai, tous les jours. J'ai un carnet au boulot et je le note, hein. Tous les jours, mes collègues me demandent "Combien ?", "33 signes d'attention aujourd'hui". » (FG -35)

Et celle qui avait des remarques sur le fait que l'on voyait le bout de la selle quand elle était en jupe courte conclut en disant :

« J'aimerais tellement m'en foutre, mais complètement ! » (FG 35-50)

Elle révèle ainsi combien la crainte du regard des autres, principalement masculin, agit comme un inhibiteur puissant. Les jupes longues à vélo sont davantage liées à un enjeu technique, puisqu'elles risquent plus facilement d'être salies ou d'être prises dans la mécanique du vélo.

« J'ai mes bas de jupes mais vraiment ils sont tout sales quoi. » (FG 35-50)



« J'ai de temps en temps essayé des jupes mais elles se prennent dans le dérailleur, dans les freins, parce que je n'y pense pas. » (FG +50)

Le malaise lié à la transpiration

La difficulté de combiner un effort physique avec une apparence décente et féminine se traduit aussi dans une préoccupation pour la transpiration et dans une crainte que son aspect physique ou olfactif puisse être jugé repoussant par son entourage. Les situations dans lesquelles la transpiration devient gênante concernent surtout l'arrivée sur le lieu de travail, notamment à son bureau ou en réunion.

« Oui, la perception des autres, c'est ça, la question de "Est-ce que je sens mauvais ?", "Est-ce que je sens la transpiration à 8h du matin ?" » (FG -35)

« Oui, il y a aussi les cheveux collés sur le visage à cause du casque. » (FG -35)

« Moi, je fais partie de l'administration, donc on a parfois des réunions avec des grands directeurs. Donc, bon, quand vous arrivez et qu'il pleut et que vous arrivez avec les cheveux tout dégoulinants et que vous devez être présentable en petit chemisier et en petite jupe, bon... » (FG sans diplôme sup.)

Cette enquêtée souligne ainsi le problème que rencontrent les femmes quand elles ne peuvent pas « se recoiffer, se changer » en arrivant au travail, suggérant que l'absence d'infrastructures pour cyclistes sur le lieu de travail pose des difficultés plus importantes aux femmes cyclistes.

Les risques encourus par les femmes lorsqu'elles se déplacent à vélo peuvent avoir un impact négatif sur le choix de ce mode de transport, comme le raconte cette participante du focus group +50 :

« 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". Mais j'étais en jupe, avec des bottes et tout mais je dis "depuis quand est-ce que j'ai l'air crade". » (FG +50)

Les enquêtées soulignent encore d'autres difficultés qu'elles rencontrent lorsqu'elles cherchent à concilier une apparence féminine et la pratique du vélo, comme l'impossibilité de porter un sac à main (« pour moi, c'est toujours sac à dos ou en bandoulière mais jamais sac à main », FG -35) ou le risque de coincer un talon dans la pédale. Cependant, à nouveau, c'est pour les non-cyclistes que ces difficultés semblent le plus rédhibitoires.

« Si tout d'un coup il pleut on est trempées du début à la fin, et pour peu qu'il fasse un peu chaud, on arrive transpirant du début à la fin, euh et puis après faut toujours avoir sur soi ses clés de sac, ses cadenas, son casque... » (FG non-cyclistes)

En somme, la combinaison de certains vêtements, de certaines situations codifiées en termes d'apparence et du vélo deviennent des arguments mobilisés pour expliquer un refus ou une répugnance à pratiquer le vélo régulièrement.

« Le côté parfois "pas pratique" quand on est une fille et que si je veux mettre une longue jupe par exemple, c'est un peu compliqué de prendre le vélo. Ou si je dois être dans un endroit où je ne dois pas trop transpirer comme pour un entretien, par exemple. Je sais que ce n'est parfois pas pratique au niveau vêtements, ou bien en fonction de la situation. » (FG -35)

Face à ce défi, les enquêtées adaptent leur pratique du vélo et déploient une multitude d'astuces et de stratégies afin d'intégrer plus facilement le vélo à leur quotidien et de le rendre plus praticable.



Stratégies

Les soucis relatifs à l'apparence physique affectent la pratique du vélo de deux manières : soit les femmes cyclistes adaptent et limitent leur pratique du vélo, soit elles adaptent et limitent leurs choix vestimentaires.

Adapter le choix du mode de transport aux choix vestimentaires

Les extraits d'entretiens précédents l'ont déjà laissé entendre : pour certains trajets, avec certaines tenues, le vélo n'est plus le mode de déplacement retenu.

« Si j'ai une jupe c'est que je ne fais pas de vélo en jupe, c'est clair et net voilà. Et effectivement si je veux mettre ma super jupe parce qu'il fait beau bah ce jour-là je sais que je vais en métro. » (FG 35-50)

« Et ça, c'est un facteur pour les déplacements pour moi pendant la journée de travail, c'est-à-dire, si je me déplace au début de la journée de travail pour une réunion ou un truc comme ça, je vais assez peu prendre le vélo, en fait, plus pour le fait que j'ai pas envie d'arriver transpirante et puis si je suis un peu stressée par la réunion, il y a un peu de pression etc., marcher à pied ou les transports en commun c'est plus "safe" quoi, je ne rajoute pas du stress au stress à me dire que j'arrive toute rouge, ou mouillée. » (FG 35-50)

« Moi, ça m'est arrivé cet été de ne pas faire des trajets parce que je voulais absolument mettre ma robe longue hyper évasée, et donc je me suis dit que je prendrai le tram aujourd'hui. C'est le choix robe ou vélo. » (FG -35)

Recourir au vélo électrique est une manière de rendre le vélo moins physique. Il permet en effet à la fois d'échapper à la fatigue causée par la pratique du vélo, mais aussi aux problèmes liés à la transpiration.

« Mais par contre, l'histoire de transpiration et tout, c'est pour ça que je fais du vélo électrique, c'est pour éviter tout ça. Donc moi, je ne ressens pas ça, je ne suis jamais fatiguée, je transpire à peine. » (FG -35)

« J'ai opté très consciemment pour un vélo électrique à cause du trajet pour aller au travail, pour ne pas arriver pas en transpirant. » (FG NL – traduit)

« J'ai mon propre vélo, mais de temps en temps je prends un vélo Uber (rigole) si je veux vraiment arriver quelque part très rapidement et que je ne veux pas transpirer. » (FG NL – traduit)

Cependant, un choix inverse, qui consiste à adapter ses choix vestimentaires à la pratique du vélo est également une possibilité.

Adapter le choix des vêtements au vélo : « avec le vélo, on devient naturelle »

Une partie des enquêtées confient que leur « style vestimentaire » ou même toute leur « garde-robe » sont passés au crible de la praticabilité du vélo. Elles les ont adaptés en fonction de leur mode de déplacement.



« Oui ! Je roule tous les jours, donc il y a certaines choses que je n'achète pas, par ce que je trouve que ce n'est pas approprié pour le vélo. Moi je trouve que les vêtements pour femmes, il faut toujours choisir entre, soit c'est joli, soit c'est approprié pour le vélo. » (FG NL – traduit)

« Moi, je trouve qu'il vaut mieux être habillée urbaine chic quoi. Y a moyen de trouver des vêtements, j'ai d'ailleurs adapté toute ma garde-robe, je n'ai plus de jupes étroites, j'ai des jupes où il y a toujours un pli, je fais en sorte d'acheter mes jupes et mes pantalons en fonction de... » (FG +50)

« Moi, je pense que mon style vestimentaire évolue avec ma pratique du vélo en fait parce que quand j'achète des vêtements, je lève les mains et si, avec des chemises ou des vestes, je ne peux pas me mettre comme ça sur mon guidon et bien c'est rédhibitoire, je n'achèterai pas ça, par exemple. Et effectivement, la longueur des jupes aussi, trop long, trop court... Donc oui, ça a une influence mais je n'en souffre pas non plus ni rien, mais oui, ça a une influence, c'est clair. » (FG -35)

Cette dernière enquêtée insiste sur le fait qu'elle ressent cette adaptation non pas comme une limitation mais bien comme un simple changement, une évolution. Cela rejoint le témoignage d'une autre enquêtée qui dit même se sentir « libérée » de certains accessoires féminins qu'elle portait avant de faire du vélo régulièrement :

« Je me rends compte que j'ai arrêté de me maquiller depuis que je fais du vélo parce que, soit il pleut et ça coule, soit il fait chaud et ça fond. Donc je me demandais toujours quelle tête j'avais dans l'ascenseur, avant d'arriver. Ou même me lisser les cheveux ou quoi, je me dis qu'en arrivant, j'aurai plus la tête que j'ai maintenant donc, ouais, c'est un peu libérateur. Donc je suis un peu plus nature maintenant, le vélo développe le naturel aussi. » (FG -35)

Celles qui ne sont pas prêtes à renoncer aux vêtements peu confortables à vélo (parce qu'ils restreignent leurs mouvements, risquent d'attirer les regards, ou parce qu'elles ne souhaitent pas transpirer en les portant) peuvent également contourner le problème en changeant de tenue une fois arrivées à destination :

« J'ai fait ça aussi pendant un moment où je bossais dans un endroit où je ressentais le besoin d'être habillée relativement chic en permanence, et en plus qui m'obligeait à traverser tout Bruxelles parce que j'habite Molenbeek et je travaille à Schuman. Donc là, t'as pas le choix tu montes. Je faisais pareil, j'arrivais je filais aux toilettes du rez-de-chaussée où il y avait une toilette pour handicapés avec un petit évier, je faisais ma toilette, je me changeais et puis je montais. Parce que là aussi je me voyais mal arriver à l'étage, même bien habillée mais en sueur et tout. » (FG 35-50)

« Je me change au boulot. Je porte un jeans à vélo et au boulot je mets une robe. » (FG NL – traduit)

« Moi je me mets carrément en tenue de vélo pour aller au travail et puis au travail je me change car il y a des vestiaires là-bas, ce qui est vraiment super car ça me permet de mettre mon short de cycliste avec le truc sur les fesses-là. Je mets un grand t-shirt et puis je me sens bien parce que je sais que les gens ne vont pas forcément prêter attention à moi. Et puis au travail, je mets ma robe, ma jupe ou ce que je veux. Mais c'est vrai que j'y pense, donc oui, c'est un problème pour moi aussi. » (FG -35)

Enfin, les cyclistes plus expérimentées racontent qu'elles ont recours à une panoplie d'astuces et de « trucs » pour contourner les difficultés que pose le vélo en robe ou en jupe, au point que les



discussions des focus groups ont parfois accueilli des moments d'échange d'astuces entre femmes cyclistes :

« Moi pour la jupe longue, j'ai trouvé le truc : je prends un élastique donc ça, ça va ! » (FG -35)

« Le coup de la pièce de monnaie que tu viens mettre par en-dessous ta jupe avec un élastique pour rouler si tu as une jupe un peu ample ou un peu souple. » (FG 35-50)

« Quand je porte une jupe je mets toujours un legging en-dessous comme ça s'il fait très chaud au travail, je l'enlève. » (FG -35)

« Je mets des robes mais je mets toujours un short par-dessous quand je roule à vélo. » (FG NL – traduit)

« Je trouve que ça limite les mouvements si elle est trop serrée [approbations autour], alors parfois je la retourne pour qu'elle remonte ici [à la taille], et puis je mets mon pantalon. Et là je suis super à l'aise. Ou une robe aussi tu peux la replier, enfin sauf si elle chiffonne trop, sinon il vaut mieux avoir un petit sac à côté et changer de vêtements ». (FG 35-50)

« Et puis le pare-jupe, sur la roue arrière. J'ai un pare-jupe sur mon vélo pour les jupes longues. » (FG 35-50)

Si les cyclistes expérimentées des focus groups ont trouvé des solutions à ces problèmes inhérents aux déplacements à vélo qui peuvent parfois être libératrices, elles soulignent également que cela demande de trouver des solutions et de faire preuve d'une certaine souplesse dans ses choix vestimentaires.

DEFI 4 : LE VELO AVEC ENFANTS ET LE DEFI DE L'ACCOMPAGNEMENT

L'accompagnement d'enfants constitue une problématique importante aux yeux des participantes qui en ont fait l'expérience. Celles qui se projettent dans l'avenir en tant que mères sont pleines de questionnements sur l'impact de la maternité sur leur pratique du vélo. Les enquêtes de mobilité montrent que les trajets d'accompagnement des enfants sont plus souvent pris en charge par des femmes que par des hommes. Mais qu'elles sont les conséquences pour leur pratique et pour leur appréhension du vélo ? Les enquêtées soulignent d'abord que la crainte du trafic, évoquée plus haut, s'accroît avec la présence d'enfants, en premier lieu lors des trajets qui sont faits avec eux.

« Quand on est avec deux enfants, une piste cyclable bouchée, c'est un danger pour soi, mais surtout pour mes deux enfants. » (FG 35-50)

Mais, plus généralement, la responsabilité d'un enfant rend plus sensible au danger de la route, même en se déplaçant seule, étant donné que la mise en jeu de sa propre sécurité n'est plus uniquement une affaire personnelle.

« Pour ma part ce qui a beaucoup changé, c'est d'avoir un enfant. Ça change très fort ta perception sur la question du vélo. Avant s'il m'arrivait quelque chose, c'était un problème pour moi mais aussi pour ma famille et mon partenaire. Mais maintenant je me sens très responsable et je pense que je suis devenu plus inquiète. » (FG NL – traduit)

Expériences

Les vécus des enquêtées nous montrent que la mobilité avec enfant est éprouvante à vélo et que leur présence nécessite un effort considérable, tant physique que mental. L'inquiétude pour les



enfants à vélo peut alors décourager de la pratique du vélo, ou impliquer un trajet à haut stress et en état d'alerte.

Quand rouler avec des enfants à Bruxelles paraît impossible

Plusieurs enquêtées racontent ainsi que le fait d'avoir eu de jeunes enfants a rendu pour elles la pratique du vélo impossible à Bruxelles.

« Et à Bruxelles, au début, j'ai peu fait de vélo parce que j'avais des petits enfants, et pour moi, ça allait pas, en fait, c'était compliqué d'embringer les enfants là-dedans. Et finalement je m'y suis remise maintenant que les enfants sont un peu plus grands. » (FG 35-50)

« Je suis arrivée ici et j'ai pris une voiture. Parce qu'à Bruxelles, se déplacer à vélo paraissait impossible. J'ai eu des enfants, j'en ai deux, des petits, donc oui, la voiture me paraissait tout à fait normale. » (FG 35-50)

« Pour moi, de rouler avec les enfants c'est juste impossible pour moi, je le vois vraiment comme un truc kamikaze et je vais perdre ma santé mentale, c'est tout. Je vais tellement crier, tellement être dans le stress que je suis incapable de faire ça. » (FG 35-50)

Si le vélo avec enfants est si inquiétant, c'est que, pour les enquêtées, la peur ressentie par rapport à leur intégrité physique est d'une autre nature que le sentiment d'insécurité pour leur propre personne. Une enquêtée dit avoir un « double standard » quand il s'agit d'assurer sa propre sécurité ou celle de son enfant.

« C'est comme si la sécurité pour moi, c'était pas la sécurité pour les enfants. Enfin j'ai un double standard, donc je trouve que pour les enfants, en tant que parent, je veux vraiment pas les exposer... » (FG 35-50)

Du fait que les enfants sont à la fois considérés comme plus vulnérables et plus susceptibles d'avoir des mouvements imprévisibles, elles jugent encore plus important de garder une distance par rapport au trafic automobile quand elles les accompagnent.

« Moi je suis stressée aussi quand je dois les conduire. Oui, toujours. En fait on a deux vies sous notre responsabilité, 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. » (FG 35-50)

« Et puis il y a des endroits où il n'y a pas de pistes cyclables. Moi, ma fille, elle m'a dit "Maman c'est mortel". Non, je ne vais jamais prendre de risques avec mes petits. » (FG sans diplôme sup.)

Deux enquêtées suggèrent que cette inquiétude pour l'enfant est ressentie de façon plus marquée par les mères que par les pères.

« Moi, j'ai une amie qui est maman depuis deux ans et elle, elle déposait son enfant en voiture à la crèche, et son copain la dépose en vélo avec le truc derrière quoi. Elle, elle a l'impression de... Qu'elle la livre à la mort parce que voilà "elle est derrière moi, elle est trop loin...". » (FG non-cyclistes)

« Il y a des choses que je ne me suis jamais permise avec ma fille, c'est de la prendre en porte-bébé à vélo. Ce n'est pas vraiment top niveau sécurité quoi. Mais voilà je sais que pour des petits trajets, mon compagnon m'a déjà dit qu'il le faisait avec ma fille quoi. Voilà sur des



petits trajets, soit pour aller à la crèche, soit pour... Mais voilà, moi, je ne me suis jamais permise ça. » (FG -35)

Bien que cette enquêtée admette que d'autres femmes cyclistes de son entourage osent des déplacements à vélo avec l'enfant en écharpe de portage, elle pointe aussi le fait que son conjoint ne se restreint pas de la même manière qu'elle dans sa pratique du vélo. Ces témoignages invitent à explorer davantage dans quelle mesure des craintes genrées vis-à-vis de l'accompagnement des enfants affectent la pratique du vélo des pères et des mères.

L'accompagnement d'enfants à vélo : « haut stress » et expérience « kamikaze »

Celles qui osent malgré tout affronter le trafic automobile avec leurs enfants ne le font pas le cœur léger, bien au contraire. Elles décrivent des trajets à « haut stress », un stress qui s'exprime dans des exclamations de mise en garde adressées aux enfants.

« Et alors, de me déplacer avec mes enfants donc 9 et 6 ans, bon là cette année cette rentrée scolaire je sens qu'ils ont grandi mais l'année passée je me disais "c'est kamikaze". C'était haut stress, haut stress. Et même si le trajet est court, à chaque fois que j'arrivais, c'était : "ouf, ok, on l'a fait". » (FG 35-50)

« Mais on m'entend régulièrement crier dans la rue "Reste à droite ! Ne fais pas l'imbécile sur ton vélo ! Non, c'est pas le moment de faire des acrobaties !" C'est vrai que j'ai l'impression d'être la maman qui essaye d'avoir des yeux partout. » (FG 35-50)

« La première fois, j'ai été la maman derrière où je lui donnais toutes les instructions à chaque carrefour et je pense que j'étais tellement stressée que, elle, ça l'a stressée, ça l'a dégoûtée et elle me dit "je veux plus en entendre parler". Bon maintenant ça change un peu mais il y a vraiment des années où elle a dit "non j'arrête", parce que, bon, je lui transmettrais mon stress. » (FG 35-50)

De plus, l'effort physique inhérent au transport d'enfants rajoute une difficulté à la pratique du vélo. Le poids de l'enfant doit être pris en compte : s'il est transporté sur un siège enfant ses mouvements peuvent déstabiliser le vélo et son transport dans une remorque fait s'accroître les dimensions du vélo.

« Quand j'étais jeune fille au pair, l'idée de mettre le gamin sur le siège et que ça déstabilise le vélo, monter dessus et tout ça me stresse, et maintenant je ne sais pas si je le ferai avec d'autres enfants même en étant plus à l'aise. » (FG 35-50)

« J'ai un enfant de trois ans, un petit enfant modèle (le groupe rigole). On avait une remorque, une très bonne, mais avec la remorque, on occupait un espace plus large et c'était très lourd dans les montées. Je trouve qu'un un siège enfant, c'est plus pratique. Mais à un certain moment l'enfant devient trop lourd... donc je ne sais pas trop ce qu'il va se passer. » (FG NL – traduit)

Les regards fascinés et réprobateurs portés sur les parents pionniers à vélo

Lorsque ces difficultés sont surmontées, elles attirent tantôt des regards admiratifs, tantôt des regards accusateurs. Deux enquêtées témoignant ainsi de la véritable admiration qu'elles portent vis-à-vis des parents qui surmontent ces craintes et osent s'engager dans le trafic.



« Lorsque je vois des parents avec leurs enfants dans le trafic, des fois je m'arrête et je suis en admiration parce que j'en ai à côté de moi, y a vraiment donc deux parents, chacun s'occupe d'un enfant avec leur propre vélo à tenir le petit sur la draisienne, à être sur le trottoir, sur la route, donc c'est vraiment, pfiou, c'est top ! Mais en l'état comme ça, c'est juste inimaginable pour moi. » (FG 35-50)

« Moi, quand je vois une femme derrière un enfant en plus, je m'arrête et je commence à regarder. » (FG sans diplôme sup.)

Ces regards fascinés indiquent que l'accompagnement d'enfants à vélo reste aujourd'hui encore considéré comme un acte pionnier à Bruxelles. D'autres cyclistes qui accompagnent des enfants se voient jeter des regards bien moins bienveillants, les sanctionnant pour le risque qu'il ou elle semble faire courir un enfant :

« À ce moment-là, j'étais parfois avec le bébé dans l'écharpe pour faire des petits trajets, je me faisais un peu incendier du regard par tout le monde, mais maintenant je vois qu'il y a de plus en plus de gens qui font ça. » (FG 35-50)

« Moi, en voiture, parfois je vois des choses où je me dis "comment est-ce que des parents osent mettre leurs enfants là-dedans ?" Parce que la petite bagnole là derrière, ça dévie un peu et, enfin... Chez moi ça ne fait qu'un tour. J'avoue que je n'ai jamais vu vraiment un accident comme je l'ai craint, quand je suis derrière ou... Mais quand même, c'est horriblement dangereux. » (FG non-cyclistes)

Ces regards réprobateurs peuvent décourager les parents à accompagner leurs enfants à vélo, tout autant que le sentiment d'insécurité qu'éprouvent les cyclistes elles-mêmes, comme l'indique cette enquêtée :

« Je me suis mariée en Flandre, puis j'ai eu mes enfants. Et qu'est-ce que je faisais, je mettais un enfant devant, un enfant derrière et un enfant dans le ventre. Et j'avais en plus deux sacs à côté et j'allais au marché. Jusqu'à un moment où mon mari a entendu tout le village parler "T'as vu la femme de l'africain" (parce que mon mari était africain), "elle fait n'importe quoi avec son vélo". Et donc mon mari m'a interdit de rouler à vélo et m'a dit " À partir de maintenant tu apprends à rouler en voiture et tu vas te déplacer en voiture". Donc ça c'était une période où je ne prenais plus du tout le vélo vu que j'avais trois enfants et qu'on ne pouvait pas prendre le vélo. » (FG sans diplôme sup.)

Les doutes des futures mamans cyclistes

Les difficultés redoutées et observées en matière d'accompagnement d'enfants à vélo deviennent, pour les cyclistes qui prévoient d'avoir des enfants, sources d'un grand nombre de questionnements et de remises en question.

« En fait, moi, maintenant, je suis enceinte et ça me questionne beaucoup sur comment ma pratique va changer car je sais qu'aller à la crèche, bah voilà c'est pas possible dès le départ à vélo avec un petit bout. Et puis, voilà, le transport d'un enfant c'est quelque chose qui... Et puis voilà rien que maintenant le fait d'être enceinte, et bien je continue le vélo sans trop de problèmes, mais c'est vrai qu'à un moment j'aurais de plus en plus peur de la chute ou à un moment je sais que je vais être limitée. Et donc ça je sais que ça va changer totalement mon rapport au vélo. » (FG -35)



« C'est comme ça, les femmes se chargent d'une grande partie des tâches ménagères : amener les enfants à l'école, mais aussi faire les courses, aller voir le docteur. Ce sont toutes des tâches où il faut transporter l'enfant avec soi. Cela me semble être une grande étape. Je n'ai pas encore d'enfants mais je réfléchis déjà beaucoup à ce que je vais faire quand j'en aurai. » (FG NL – traduit)

La même enquêtée qui se faisait « *incendier du regard* » en portant son enfant en écharpe à vélo met en avant le fait que, avant d'avoir son premier enfant, ses questionnements portaient sur ce qu'il faudrait mettre en place pour continuer à rouler en vélo plutôt sur la possibilité même de pouvoir le faire.

« Quand on a eu notre petite fille, on s'est tout de suite dit "peut-être qu'il va falloir revoir mes trajets". Mais c'est marrant parce qu'on s'est pas du tout dit "il va falloir que j'arrête le vélo, que je trouve autre chose...". C'était plus "mais il va falloir que j'achète un vélo cargo ou un truc". » (FG -35)

Les craintes qui entourent le vélo avec enfants varient, encore une fois, fortement avec l'expérience et la pratique des femmes cyclistes.

Stratégies

Lors des trajets à vélo réalisés avec des enfants, la gestion de leur transport et la crainte pour leur sécurité demandent de mettre en place une série de mesures particulières.

L'accompagnement d'enfants : une question d'équipement

Selon l'âge qu'ont les enfants, les cyclistes s'équipent pour que l'enfant puisse rouler avec elles : un siège enfant à l'avant ou à l'arrière du vélo, éventuellement un vélo cargo puis, lorsque les enfants apprennent à rouler seuls, leurs propres vélos. Cette enquête retrace les différentes étapes par lesquelles elle est passée, en matière d'équipement vélo, avec ses enfants qui ont maintenant 6 et 9 ans :

« Depuis qu'ils vont à la crèche ils vont à vélo puisqu'on les prenait sur le porte bébé ou alors, puis après on les a mis sur le siège avant et sur le siège arrière quand on avait un système à deux sièges, pour l'école aussi, et puis en première primaire mon fils a commencé à aller à vélo avec nous et à ce moment-là on s'est aussi équipés d'un électrique, parce que c'était plus possible à partir du moment où on en avait deux. En tout cas moi je pouvais plus les prendre sur un vélo normal, et puis en fait ça monte fort pour aller de chez nous jusqu'à l'école, on profite de l'électrique pour pousser et ma fille vient encore derrière. Des fois elle prend son vélo aussi. » (FG 35-50)

Chaque nouvelle acquisition, chaque extension du simple vélo demande de trouver un « nouvel équilibre », comme le souligne cette enquêtée, avec enthousiasme :

« Là avec le vélo cargo on a acheté le moins cher du marché mais qui est quand même un gros vélo cargo, et ça demande aussi quelques jours, pour le manier. J'aime bien voir que l'on traverse des apprentissages aussi, de se dire que d'ici deux jours ça ira. » (FG 35-50)

Dans tous les cas, certaines mesures de sécurité s'imposent.



Mise à l'écart du trafic

Une première stratégie de mise en sécurité des enfants à vélo consiste à les maintenir à l'écart du trafic automobile.

« Je mets régulièrement mes enfants sur le trottoir, même s'ils n'ont plus l'âge d'être sur le trottoir. C'est plus sécurisant pour eux, je n'ai aucune envie qu'ils se fassent happer par un bus ou par une voiture. » (FG 35-50)

Sur les tronçons où les enfants roulent à proximité du trafic, cette enquêtée met les enfants physiquement à l'abri en s'interposant entre les enfants à vélo et le trafic :

« Donc quand on est deux parents on en prend chacun un à côté à droite, et nous on se met côté voiture pour sécuriser, et quand on est un seul parent, là, ça met dans la difficulté. Je me mets derrière et les enfants vont devant, et là ils se battent pour savoir qui arrivera le premier, mais là je me mets en plein milieu de la chaussée et de toute façon les voitures ne peuvent pas passer. » (FG 35-50)

Se placer de cette manière sur la route demande d'avoir une certaine assurance pour arriver à s'affirmer dans le trafic automobile, une assurance qui ne va pas de soi comme nous l'avons vu dans la première partie de ce rapport. Une autre enquêtée préfère conserver des distances de sécurité marquées avec les voitures :

« Quand je suis avec ma fille, c'est vraiment, "ok on va prendre 5 m de recul par rapport aux voitures, les voitures passent si elles veulent, pas de soucis." Et peut-être que je changerais mes trajets. » (FG -35)

En effet, le fait que ces cyclistes évitent encore plus la prise de risque que lorsqu'elles sont seules explique des choix d'itinéraires spécifiques pour les trajets faits avec un ou plusieurs enfants.

« Mais c'est vrai que déjà moi, le trajet que je vais faire toute seule et le trajet que je vais faire avec mes enfants va être aussi différent, tu vois, on disait tout à l'heure que les femmes faisaient des trajets des fois plus... mais avec les enfants c'est encore un cran au-dessus et potentiellement on fait des détours. Parce qu'il y a des endroits où moi, je passe, mais je passe pas avec mes enfants parce que je sais que là faut trop tourner à gauche, il y a trop... J'ai privilégié la piste cyclable en site propre, la traversée d'un parc, ce genre de choses quoi. » (FG 35-50)

Encadrement et apprentissage

Les enquêtées l'ont déjà laissé entendre, dès lors que les enfants se déplacent sur leur propre vélo, des rappels à l'ordre constants deviennent indispensables pour les protéger mais aussi pour les former à une conduite précautionneuse.

« Mais malgré tout, même si on les sensibilise aux règles, je me rends compte qu'il faut tout le temps répéter, tout le temps répéter, parce que ce sont des enfants ils pensent à un truc, ou même nous on peut être distraits mais les enfants ils sont encore plus vite distraits je pense. » (FG 35-50)

« Je les ai drillés sur le Puky là, la draisienne, la première, la deuxième puis le premier vélo, 2, 3, 4 fin maintenant on est à 24 pouces donc chaque fois les coins, les stops, les sorties de



garage, comment monter sur une bordure, ne pas prendre les rails... Enfin tout, tout, tout, tout le temps, tout le temps. » (FG +50)

Les trajets où les bandes cyclables sont peu visibles et lisibles rendent les indications à donner à l'enfant plus floues et plus complexes. Ces routes sont ainsi particulièrement difficiles à parcourir avec un enfant qui roule sur son vélo, comme l'indique cette enquêtée, qui commente plus particulièrement les dangers rencontrés en empruntant le rond-point Schumann :

« Il a son propre vélo, et je le laisse toujours rouler devant comme ça je peux lui dire où il doit aller. Pendant les vacances il a fait un stage chez Actimax et on devait passer par Schuman, et ça c'est ... Mais heureusement c'était pendant les vacances et il n'y avait pas beaucoup de circulation, donc c'était pas si terrible que ça. Mais Schuman est vraiment très difficile, surtout pour savoir où tu dois rouler et quand tu dois tourner. Et s'il y a encore une file de voitures qui roulent devant, parfois on roule tout à coup sur la bande de stationnement. » (FG NL – traduit)

Par rapport à l'encadrement des enfants sur la route, certaines enquêtées suggèrent qu'elles sont plus exigeantes quant à la mise en sécurité de l'enfant que leur entourage masculin, comme si la conduite prudente qu'elles adoptent pour elles-mêmes se traduisait aussi par un encadrement plus serré vis-à-vis des enfants.

« J'ai l'impression qu'on n'a vraiment pas la même approche sur les dangers potentiels, et alors moi, à vélo je suis devant, avec mes enfants derrière, pour sécuriser les trottoirs. Lui, mon conjoint, il se met derrière pour avoir une vue d'ensemble et pour laisser les enfants gérer eux-mêmes. Il est beaucoup plus dans le "mais ils ont la capacité de", il met le grand devant. » (FG 35-50)

« J'ai fait une fois un tour avec mon fils et ses enfants, "mais maman arrête de crier". "Mais tu ne te rends pas compte, quand", je dis, "toi, tu passes le coin parce que tu roules sur la route, nous on est à 3 sur le trottoir, moi je suis sur le trottoir derrière deux gosses", je dis, "le premier qui arrive au coin, si toi t'as pas bloqué la rue, il ne va pas s'arrêter..." Enfin, il n'a aucune logique de formation, d'encadrement donc j'ai vraiment peur de la façon dont il va... Il dit "non, ils roulent sur la route". Je dis, "à 8 ans, rouler sur la route, les portières, n'importe, enfin, tu ne sais pas regarder derrière toi, t'as en plus ton deuxième...". Enfin, je veux dire, c'est stressant. » (FG +50)

L'accompagnement d'enfants pose question à vélo parce qu'il soulève des inquiétudes et accentue des craintes par rapport au trafic automobile qui sont déjà bien présentes lorsque les femmes cyclistes réalisent des trajets seules. Les enquêtées qui osent malgré tout affronter le trafic en compagnie de leurs enfants décrivent elles-mêmes ces trajets comme stressants, à la limite d'un acte « kamikaze », à tout le moins une prouesse. Les infrastructures cyclables peu lisibles et peu sécurisantes par rapport au trafic automobile augmentent ce stress et sont évitées dans la mesure du possible. Cependant, un équipement approprié combiné avec la mise en place de certaines mesures de sécurité permet de rendre ces trajets avec enfants envisageables pour la plupart des enquêtées.

DEFI 5 : LE TRANSPORT DE CHARGES ET LES CHAINES DE DEPLACEMENT A VELO

Lors des entretiens, la question du transport de charges et la pratique des chaînes de déplacement ont également été abordés. L'enquête a permis de mettre en évidence que les chaînes de déplacement sont plus complexes pour les femmes que pour les hommes, en particulier pour celles qui vivent avec de jeunes enfants. Elles combinent généralement plusieurs destinations (par



exemple : le lieu de travail, le supermarché, l'école, la crèche...) sur un même trajet en boucle, au lieu de mouvements pendulaires entre le domicile et une seule destination. Une des enquêtées désigne cette organisation du quotidien comme une « journée en étapes ». Il s'agit, en effet, d'une problématique de mobilité bien connue par plusieurs enquêtées. C'est lorsque les chaînes de déplacement doivent se combiner avec un transport de charges que les trajets à vélo deviennent de vrais défis :

« Je vais au magasin bio, à la bibliothèque ou à la librairie, puis je vais faire une autre petite course, puis j'arrive près de chez moi, j'ai ce dernier truc qui se rajoute, et là : sacoche pleine, porte-bagage chargé. Le nombre de fois où ce truc a fini... bon, quand c'est petit ça va encore, ça reste accroché dans un sac au guidon, c'est dangereux mais je le fais quand même. Mais sinon, posé sur la selle et le vélo qu'on pousse pour les quelques derniers mètres, c'est l'ultime étape du "Ah, j'aurai peut-être dû prévoir autre chose, faire différemment". » (FG 35-50)

Comment le vélo est-il utilisé pour ce genre de trajet ? Dans quels cas n'est-il pas utilisé ? Quelles difficultés particulières ces trajets posent-ils pour la pratique du vélo ? Quelles solutions les enquêtées mettent-elles en place ?

Expériences

Transport de charges

Tout comme l'appréhension du danger de la route, la difficulté du transport de charges semble principalement toucher celles qui n'ont pas (encore) une grande assurance à vélo, comme le raconte cette enquêtée qui a appris à rouler à vélo à l'âge adulte, il y a une dizaine d'années :

« Moi, je ne mets pas tellement de choses dans les sacoques du vélo, enfin, je fais attention justement pour, euh, une idée irrationnelle, je sais, mais mettre beaucoup de choses sur le vélo et moi sur le vélo et être peut-être déstabilisée... et donc j'ai mes sacoques, je réparties mais je dépasse vraiment pas... je fais attention à ce que je porte. Donc le pack de 6 laits, je le ferais pas. Je sais que c'est irrationnel ! Cette idée que ça va être déstabilisé, qu'au moindre truc je pourrais pencher, mais peut-être je suis pas encore suffisamment assurée etc. donc peut-être, ce que je vais dire c'est que je sais que ça peut changer dans le futur parce que j'avais plein d'idées irrationnelles comme ça. » (FG 35-50)

Les enquêtées qui ont fait du vélo avec des enfants soulignent l'enjeu du transport de charges qui s'accroît dans les trajets qui sont faits avec et pour les enfants.

« Moi, j'ai d'abord pensé aux sacoques, et puis je les ai adaptées par rapport aux cartables des enfants. Je les emmenais le matin donc j'avais deux cartables sur mon vélo, parce qu'en fait je trouve que c'est aussi une difficulté quand tu portes ton cartable, les enfants ils sont moins à l'aise donc potentiellement ils font plus d'erreurs, de bêtises et tout, donc c'est moi qui prends les cartables et donc il fallait un panier assez grand pour mettre un cartable, et une sacoche assez grande pour mettre le deuxième cartable. Donc voilà, c'est parti de là, et ensuite finalement c'était assez grand pour mettre plein de course. » (FG 35-50)

« Maintenant, en plus j'ai une petite fille, je dois parfois faire les courses le soir en rentrant et donc parfois il faudrait presque que j'ai une fonte en plus pour faire les courses parce que ce n'est pas assez, quoi. » (FG -35)



Entre courses et cartables à transporter, la charge peut apparaître trop grande ou trop lourde pour le vélo. Cette enquêtée, approvisionnant un ménage de cinq personnes a ainsi dû renoncer à faire ses courses à vélo :

« Voilà, pour aller faire les courses, moi il faudrait aller jusqu'à Schaerbeek, donc c'est une trotte et je ne peux pas prendre toutes mes courses sur le vélo... Et je ne suis pas seule hein, on est cinq à la maison. » (FG sans diplôme sup.)

La juste estimation de ce qui est transportable et supportable à vélo est, en fait, un processus de tâtonnements et d'apprentissage qui, une fois maîtrisé, permet une assez grande flexibilité.

« Au départ j'avais même pas conscience que je me baladais toujours avec deux sacoches et je répartissais toujours le poids, j'avais super peur d'être déséquilibrée, et assez rapidement un copain m'a dit "mais pourquoi tu te balades avec les deux ? Ce que tu as là ça tient dans une", "oui mais le poids d'un côté puis de l'autre...". C'est venu petit à petit, c'est vraiment un apprentissage. Est-ce que je peux revenir avec six cartons de lait sur mon vélo, et en fait bah oui je mets un élastique sur le porte-bagage et c'est hyper facile mais ça a été de l'apprentissage clairement. » (FG 35-50)

« Oui, moi, j'ai un peu ce problème-là c'est-à-dire que j'ai toujours un peu du mal à évaluer ce que contient mon sac de vélo que je laisse sur le vélo donc j'achète et au moment de remplir ça déborde alors je finis par rentrer avec... Alors ça va, parce que c'est que des petits trajets, mais c'est pas agréable, mais c'est plutôt à moi de m'adapter, je pense que le seul truc qui me pose... où je prends Cambio, c'est le pressing. Je dois y aller deux fois par an mais voilà, quand on revient avec les manteaux longs et les belles vestes machin, voilà, à vélo j'ai pas trouvé comment les transporter. Mais sinon... » (FG 35-50)

« Moi j'ai l'impression que je ne me projette pas très bien et du coup je me retrouve bien souvent devant ce vélo avec trop de choses. Mais j'y arrive quand même toujours, mais le coup des X livres à la bibliothèque plus les cartables... Mais ouais et quand je vais faire courses aussi j'y arrive mais on trouve toujours des solutions, ça peut être le sac à dos... mais j'ai un peu du mal à bien gérer la capacité de transport. » (FG 35-50)

Les chaînes de déplacement

Les chaînes de déplacement rajoutent une difficulté supplémentaire au transport de charges. Quand des courses et autres objets sont transportés entre plusieurs destinations, se pose la question du stockage des affaires, lors des arrêts entre deux destinations.

« Ce n'est pas le poids le problème, mais le fait de circuler à vélo quand tu fais des courses ou que tu as une journée un peu à étapes, où tu fais un truc puis l'autre. Il y a aussi le cas "ah oui je vais faire des courses mais après ma fonte sera pleine et après je dois m'arrêter là, est-ce que je suis confortable de laisser en gros mes courses dans ma fonte le temps de faire autre chose ?", et donc parfois, moi, je finis par faire des trucs en transports en commun ou à pied à cause de ce côté "je fais ma tournée". Ok j'ai 12 livres de la bibliothèque c'est sympa, je les laisse, voilà donc il y a un côté sécurité des biens quoi. » (FG 35-50)

« C'est aussi, fin, c'est quand même un attirail quoi. En général t'as ton casque, ton gilet, ton sac, tes fontes, machin. Voilà si c'est ton boulot, si tu sais que t'as un espace où tu sais caser tout ça, ça va. Mais si, par exemple, je dois faire des courses et trimballer beaucoup de trucs de l'un à l'autre, alors ça risque de plus m'embêter quoi. » (FG -35)



Ces craintes pour la sécurité des biens peuvent également concerner le vélo lui-même. Les chaînes de déplacement des enquêtées impliquent de s'arrêter auprès de plusieurs petits commerces et services de proximité. Or, ceux-ci ne sont pas toujours équipés ou entourés d'une infrastructure permettant de garer le vélo en sécurité :

« Ce que je trouve négatif, outre l'infrastructure, c'est 1 : le manque de parkings. Je crois que les gens disent "il faut que vous rouliez à vélo". Moi, je veux bien rouler à vélo tout le temps. Mais, quand je vais faire mes courses, j'ai un vélo Kokamiata, qui coûte cher et auquel je tiens beaucoup et il y a qu'un endroit où je ne sais pas où je peux attacher mon vélo... Ils ont refait les trottoirs à Schaarbeek, ils avaient promis un tas de choses et devant la banque, devant la pharmacie, devant la poste, il n'y a toujours rien. » (FG +50)

« Si tu fais des courses dans des petites boutiques, il n'y a jamais de parking pour les vélos (le groupe encourage). Donc pour moi le problème c'est toujours qu'après le boulot je n'irai pas à la petite boutique par ce que je ne sais pas où stationner mon vélo. Je travaille dans le centre et j'aurais bien aimé aller au supermarché dans le centre, mais... il n'y pas de parking de vélo et donc je m'arrête pas et je continue. » (FG NL – traduit)

« Alors je pourrais acheter un vélo, il y a deux trois choses que je ferais volontiers, qui sont à une distance raisonnable mais à l'arrivée je... C'est-à-dire à mes cours de yoga, chez ma kiné etc., il n'y a rien pour mettre mon vélo donc je pense qu'on va me le voler euh, vite fait bien fait. » (FG non-cyclistes)

Si une chaîne de déplacement implique d'accompagner un enfant sur un tronçon de la chaîne, le trajet à vélo devient un véritable « puzzle », car il faut tenir compte du mode de déplacement qui leur convient, comme l'explique cette enquêtée :

« Si mes enfants sont à pied et que je dois aller les chercher quelque part, c'est souvent un vrai puzzle. Parfois je prends mon vélo avec parce que je me dis "Mon enfant a trottinette, du coup c'est plus pratique, non ?" Mais parfois mes enfants sont à pied. Avant, je pouvais les prendre sur mon porte bagage mais maintenant ils deviennent trop grands. C'est toujours un puzzle pour s'organiser. » (FG NL – traduit)

L'accompagnement d'enfants accrochés à son vélo demande d'être équipée d'un siège enfant ou d'une remorque, même si ce trajet ne constitue qu'une petite partie de l'ensemble des déplacements effectués sur la journée. Cette enquêtée contourne cette difficulté, en marchant avec son enfant à côté de son vélo entre son domicile et la crèche, un morceau de sa chaîne de déplacement pendant lequel elle cesse donc d'être cycliste.

« Même si ma petite fille va dans son siège vélo, dans mes trajets quotidiens, je ne trouve pas ça très pratique de me balader toujours avec ce petit siège enfant. Et donc quand je vais la chercher à la crèche, je pose mon vélo à la crèche, je la prends dans le porte-bébé, je reprends mon vélo à la main pour le mettre chez moi parce que c'est à 10 minutes même pas. J'ai réussi, quand j'ai repris le travail, à lier mon trajet quotidien à vélo et à aller chercher ma fille à pieds en fait. Finalement, à pieds avec mon vélo à côté quoi. » (FG -35)

Comme le vélo n'est pas employé sans souci par les enquêtées et que l'accompagnement d'enfants fait l'objet d'inquiétudes particulières, une complication du trajet quotidien (parce qu'il faut enchaîner une destination nouvelle, par exemple) a tendance à rendre les transports en commun plus rassurants que le vélo. Dans le cas que décrit cette enquêtée, habituellement cycliste, c'est dans



cette constellation de destinations successives que les transports en commun sont finalement devenus le mode de transport pour l'ensemble de sa journée :

« Si je dois aller au travail puis aller chez le médecin avant ou après avec ma fille... euh... si c'est des trajets que je connais, ça ne va pas du tout me déranger de le faire à vélo maintenant. En plus, elle aime bien maintenant, elle s'endort sur son petit siège. Par contre, pour prendre un exemple très actuel : voilà, ce matin je dois aller à Dilbeek pour aller à un rendez-vous avec elle chez la kiné respiratoire et, en fait, bah, du coup j'ai pris le bus pour aller avec elle chez la kiné et puis à la crèche... Pourtant, la crèche est vraiment juste à côté en vélo. Mais voilà, on était déjà hyper pressées dans le timing, donc voilà j'ai pris les transports aujourd'hui parce que dans la dynamique qui se met en place dans cette organisation-là, c'était beaucoup plus simple pour moi quoi. » (FG -35)

Enfin, mentionnons que le défi des chaînes de déplacement ne se pose pas uniquement pour les femmes qui vivent avec de jeunes enfants. Cette non-cycliste explique qu'elle s'occupe de sa mère âgée tous les jours, ce qui contribue à expliquer son non-recours au vélo :

« Parce que par exemple pour conduire les petits-enfants à l'école, moi, j'ai une vieille mère chez qui je passe tous les jours, donc il y a un avant et un après du trajet vers l'école. » (FG non-cyclistes)

Cette diversité de trajets liés aux soins (courses alimentaires, accompagnement d'enfants, visites chez un membre de la famille malade...) complexifie le rapport que les femmes concernées entretiennent avec le vélo.

Stratégies

Malgré le défi que peut représenter le transport de charges à vélo, à fortiori lorsqu'il s'insère dans des chaînes de déplacement, les cyclistes des focus groups exposent les solutions qu'elles ont trouvées et soulignent que le vélo est un outil qui s'avère utile et adapté pour leurs trajets.

Transformer son vélo en porte-charges

Ainsi, les cyclistes dévoilent leur enthousiasme pour le vélo lorsqu'elles font des courses et que celui-ci peut alors se transformer en véritable porte-charges.

« Moi, j'avoue que, quand les filles étaient petites, il y en avait une derrière dans le siège enfant qui avait le grand paquet de Pampers, j'avais deux fontes, devant, derrière, y avait la petite sur son vélo, on transportait tout, quoi. Ça n'a jamais posé le moindre problème. » (FG+50)

Un vélo bien chargé permet de transporter des courses qui ne seraient autrement pas supportables à pied.

« Moi, je fais des courses que je ne ferais pas en tant que piétonne, parce que je n'arriverai pas à rentrer chez moi, mon vélo des fois il est tellement chargé que... » (FG 35-50)

« Euh j'allais dire que ouais c'est plutôt un avantage tout ce qu'on peut transporter à vélo et qu'on ne pourrait pas faire à pieds. Ou bien quand on doit transporter des trucs dans les transports en commun à l'heure de pointe. Avoir le vélo et les fontes c'est hyper pratique. » (FG -35)

Les cyclistes qui voient dans le vélo un porte-charges idéal expliquent cependant qu'elles acquièrent l'équipement nécessaire pour étendre, selon les besoins, les capacités de transport d'une simple



bicyclette. Fontes, sacoches, panier verrouillable, remorque ou encore vélo cargo, elles multiplient les accessoires et types de vélo pour trouver une solution adaptée à leurs besoins en matière de transport.

« Parfois j'ai des fontes mais ça c'est surtout pour aller faire les courses. Euh... Sinon j'ai un panier avec des clés, pour ne pas me faire voler. Et ça c'est très pratique parce que justement quand je n'ai pas prévu que j'allais faire une course ou quoi, bah j'ai toujours ça. Et donc j'ai vraiment l'impression qu'on peut transporter beaucoup de choses sur un vélo et d'ailleurs je n'ai pas de voiture. Et parfois ça sert un peu de diable comme ça, parce que j'ai ramené mes rideaux une fois comme ça, j'ai ramené mes stores que j'avais achetés comme ça. Et puis là, j'ai découvert un endroit où ils prêtaient des remorques à vélo. Mais donc ça je trouve ça chouette aussi. C'est tout récent mais y a maintenant plusieurs endroits où ils prêtent comme ça des remorques à vélo pour un trajet. » (FG -35)

Inversement, elles adaptent les charges à transporter aux capacités de transport du vélo. Cette enquête, par exemple, a pris l'habitude de réduire la quantité de ses achats alimentaires pour pouvoir faire ces trajets à vélo :

« Pour finir j'achète le minimum tous les deux jours et ça, dans une fonte de vélo, ça ne prend pas des tonnes de place quoi et ça permet de faire... En fait moi je vois des gens qui stockent des caddys comme ça ou qui achètent de l'eau en bouteille, ce que j'ai jamais compris mais bon... Et je me dis que finalement, y a pas besoin d'avoir tant de place pour faire ses courses quoi. On peut tout faire. » (FG +50)

Organisation, planification et adaptation des chaînes de déplacement

De la même manière, le vélo offre des facilités pour assurer la « journée en étapes », surtout lorsqu'il s'agit de parcourir plusieurs endroits dans un périmètre réduit.

« Avec le vélo, j'organise ma journée en étapes justement pour certaines choses. J'ai des petites choses dans la sacoche je me dis je vais passer à la mutuelle, je vais passer chez le cordonnier, faire une petite course, et alors j'organise ma journée en étapes à vélo. Mais parce que c'est chouette et sympa et que ça va être facile de faire tout dans le même périmètre, quoi. » (FG 35-50)

En ce qui concerne l'accompagnement d'enfants aux différentes activités qui s'enchaînent, tel que les activités extra-scolaires après l'école, le vélo permet d'assurer cet enchaînement de manière fiable par rapport aux horaires :

« C'est aussi très pratique. J'ai deux enfants qui ont des activités après l'école. Et à vélo je sais que si je pars maintenant, je vais arriver à cette heure-là. Donc c'est beaucoup plus pratique que les transports en commun qui sont souvent en retard. » (FG NL – traduit)

Et puis, les chaînes de déplacement, en lien avec la problématique du transport des courses et affaires, sont aussi simplement adaptées, selon ce qui est faisable à vélo.

« Il y a des choses que je vais faire en même temps que d'autres, et d'autres que je ne vais pas faire. Si je dois aller chercher les enfants, qu'il y a les cartables et tout ça, je ne vais pas faire des courses avant parce qu'il n'y a pas la place pour les mettre, donc les courses c'est un autre moment. Donc oui, je pense qu'il y a aussi une autre façon de voir que quand j'avais une voiture et que de toute façon tout rentre dans la voiture ou presque, et que ce n'est pas grave



on peut s'arrêter. Là, il y a des fois "bah non, aujourd'hui on ne fera pas ça". Il y a une adaptation par rapport à ce que peut porter le vélo, de que l'on peut faire. » (FG 35-50)

Le transport de charges et les chaînes de déplacement ne vont donc pas de soi à vélo : cela demande de trouver de nouvelles pratiques, de nouveaux équilibres mais aussi de développer une expertise pour estimer les charges transportables à vélo. De plus, des arrêts sur la journée « en étapes » posent la question de la sécurité des biens, tant du vélo que des affaires transportées. Si des enfants sont accompagnés sur un trajet, cela peut affecter le choix modal pour l'ensemble des trajets réalisés durant la journée. Les cyclistes expérimentées soulignent comment, avec l'équipement nécessaire, le vélo peut néanmoins se transformer en véritable porte-charges, autant des courses que des enfants. Les craintes et doutes des enquêtées moins expérimentées, en revanche, mettent en lumière que les exigences de trajets chargés et enchaînés ont tendance à les faire choisir d'autres modes de transport.



CONCLUSIONS & RECOMMANDATIONS

Alors que les femmes cyclistes sont doublement marginalisées dans l'espace public, en tant que femmes et en tant que cyclistes, « *de plus en plus de chercheurs suggèrent qu'une meilleure stratégie pour augmenter la pratique du vélo sera de se poser la question suivante : de quoi est-ce que les femmes ont besoin ?* » Sachant que les femmes jouent un rôle central dans l'adoption du vélo comme mode de transport par leurs enfants (Ville&Vélo, 2012), il semble essentiel que leur recours à ce mode de déplacement ne soit plus relégué à « *une note de bas de page* » (Ngabirano, 2016).

Consacré d'abord et avant tout à des cyclistes, mais focalisé sur l'expérience des femmes, ce rapport a fait apparaître de manière détaillée l'influence du genre sur leurs pratiques et leurs préoccupations. Les résultats de cette recherche confirment des observations et des constats préalables, ce qui les renforce tout en permettant d'affiner la compréhension des expériences et pratiques des femmes cyclistes. Par ailleurs, ils mettent en avant, au fil des nuances qui apparaissent entre les témoignages, la pluralité des expériences de ce mode de transport en tant que femme 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. La prise en compte de cette variété permet de sortir d'une image monolithique du (ou de la) cycliste ordinaire et a un rôle à jouer dans le développement des politiques de promotion du vélo et des infrastructures cyclables à Bruxelles.

Choix modal, itinéraires et expériences de femmes cyclistes

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 la réalisation d'une enquête par questionnaire en ligne (1126 répondantes, dont 223 déclarent pratiquer peu ou pas le vélo) et de journaux de bord complétés par 23 femmes cyclistes. Le croisement de ces données a permis d'identifier quatre facteurs clés qui facilitent ou entravent la mise au vélo.

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 féminine un moyen pour les femmes de réapproprié un espace public essentiellement masculin. Ensuite, au sein des couples, une majorité des tâches ménagères et familiales restent tendanciellement assumées par les femmes ce qui réduit l'éventail de leurs choix en matière de mobilité. Puis, 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. Enfin, les femmes plus que les hommes sont susceptibles d'adopter le vélo comme mode de déplacement sur base de ses effets positifs pour leur santé mais également pour l'environnement.

La **deuxième partie de ce rapport** a mis en évidence les critères sur base desquels les femmes cyclistes construisent au quotidien leurs itinéraires vélos. Les données mobilisées pour ce faire rassemblent les journaux de bords tenus par 23 femmes cyclistes où elles ont détaillé leurs trajets durant une semaine et expliqué chaque choix de recourir au vélo ou à un autre mode de transport, ainsi que des entretiens durant lesquels 10 femmes cyclistes ont commenté 31 itinéraires réalisés à vélo.

Un critère principal a pu être dégagé, à savoir l'accès 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, l'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 au harcèlement de rue, les difficultés inhérentes à des chaînes de déplacement dont les motifs et besoins ne sont pas toujours compatibles, l'existence de flux de 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. Elle 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. 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 et de sa morphologie.

Il ressort que les femmes semblent favoriser les itinéraires où elles se sentent visibles et où leur place leur semble légitime, où elles peuvent avancer sans entraves et où elles se sentent en sécurité soit à l'écart des voitures soit dans des rues au trafic apaisé. Cela peut se matérialiser dans des axes parallèles plus ou moins étroits mais également dans des grands axes correctement aménagés.

La **troisième partie de ce rapport** a approfondi les dimensions de l'expérience de la pratique du vélo par les femmes cyclistes à Bruxelles. La réalisation de 6 focus groups, auxquels ont participé 45 femmes (31 cyclistes régulières, 11 nouvelles cyclistes et 4 non-cyclistes), a permis de mettre en avant toute la variété et la pluralité des expériences du vélo de ces femmes. Lors de la composition des focus groups, l'accent a été mis sur la diversité des profils de femmes cyclistes et non-cyclistes à Bruxelles. Cette richesse d'expériences a permis de mettre en exergue combien la manière dont les femmes sont affectées par les différents défis identifiés varie, surtout 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. Ils donnent par ailleurs des clés de compréhension des barrières genrées qui se dressent face aux femmes cyclistes (ou face aux femmes qui souhaitent le devenir) dans la pratique du vélo. Pour les cyclistes convaincues et enthousiastes, ces défis sont surmontés avec inventivité et ingéniosité, un équipement spécifique, des stratégies en matière d'itinéraires... Pour les non-cyclistes par contre, ces défis deviennent des épouvantails du vélo, qui les effraient et les dissuadent de se mettre en selle.

Cinq défis à relever pour les femmes cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale

Cette recherche ne s'est pas donnée pour objectif de dresser une liste exhaustive de tous les défis genrés que rencontrent les femmes cyclistes dans les rues de Bruxelles. Elle ne prétend pas non plus être représentative de l'expérience de toutes les femmes cyclistes bruxelloises. Par contre, dans une démarche exploratoire, les participantes aux focus groups révèlent que des défis genrés existent autour du vélo à Bruxelles et que leurs récits couvrent une grande variété d'expériences. Ces défis génèrent une charge mentale importante spécifique à la pratique du vélo en tant que femme. Les témoignages récoltés permettent de rendre compte de ce que les constats chiffrés sur les différences



entre hommes et femmes face au vélo signifient concrètement, dans leurs pratiques et vécus quotidiens. À travers leurs témoignages, nous pouvons mieux comprendre comment l'identité de cycliste s'imbrique avec l'identité de genre, mais aussi comment cette dernière module les défis liés à la pratique du vélo à Bruxelles.

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. 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 stratégique du code de la route.

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, ce qui met en lumière une autre facette de leur sentiment d'insécurité. 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. 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. Les cyclistes se sentent d'ailleurs plutôt rassurées par leur vélo qui les y expose moins et leur permet d'y échapper plus rapidement si la situation se présente.

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. 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.

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. 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 sur 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 bonnement inimaginables. Malgré le stress et les difficultés, d'autres apprennent à trouver de nouveaux équilibres et à affirmer leur place et celle de leurs enfants.

Enfin, les enquêtées ont rendu compte des défis que représentent le **transport de charges** et la réalisation de **chaines de déplacement** 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 de ces chaînes de déplacement ? A nouveau, les enquêtes 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 de l'acquisition de nouveaux équipements, découvrent comment le vélo peut se transformer en véritable porte-charges.

RECOMMANDATIONS

Bien qu'évoluant lentement, la proportion de femmes roulant à vélo à Bruxelles n'est pas figée et peut évoluer. Dans certaines villes où la part modale du vélo est plus élevée, la proportion des femmes à vélo a tendance à dépasser celle des hommes. Les freins, barrières et défis qui empêchent certaines femmes de se mettre en selle à Bruxelles sont loin d'être figés. Diverses mesures peuvent être prises pour limiter ces freins et aider les femmes à surmonter les défis qu'elles rencontrent.

Dans cette dernière section, nous proposons, sur base des résultats de l'enquête, différentes mesures et recommandations susceptibles d'augmenter la pratique du vélo chez les femmes. Notons qu'en réalité, ces mesures et recommandations ne permettent pas seulement d'augmenter la pratique des femmes mais bien la pratique du vélo de façon générale à Bruxelles.

La part des femmes parmi les cyclistes est en effet souvent considérée comme un bon indicateur de cyclabilité d'une ville. Concevoir un espace où les femmes ont leur place en tant que cycliste, c'est concevoir un espace où tous les usagers ont leur place (Ville&Vélo, 2012). De plus en plus de chercheurs suggèrent d'ailleurs qu'une meilleure stratégie pour augmenter la pratique du vélo serait de se demander quelles sont les besoins des femmes en particulier (Baker, 2009). Plus la proportion de femmes parmi les cyclistes bruxellois sera élevée, plus le nombre de cyclistes dans les rues de Bruxelles sera élevé. 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.

Par ailleurs, la présence des femmes parmi les cyclistes bruxellois représente un réel enjeu d'égalité des genres dans l'espace public. Le vélo peut jouer un rôle de « libérateur d'accès » à la ville et permettre aux femmes de s'approprier ou se réapproprier 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 ». A cet égard, on peut considérer que la mobilité, en ce compris le vélo, est porteuse d'égalité (Ville à vélo, 2010).

On comprend donc tout l'intérêt d'encourager la pratique du vélo chez les femmes et d'identifier des mesures et des recommandations permettant de rendre plus inclusive la pratique du vélo à Bruxelles.

Des aménagements vélo de qualité

Encourager la pratique du vélo chez les femmes passe par une amélioration des infrastructures et des conditions de cyclabilité des rues bruxelloises. **Des infrastructures cyclables larges, sûres, continues, cohérentes et en bon état** prennent une toute autre signification si l'on tient compte des angoisses fortes que peut susciter une infrastructure qui ne répond pas à ces critères. L'importance de telles infrastructures devient encore plus flagrante lorsqu'on regarde de plus près la problématique du transport des enfants à vélo ou de leur accompagnement, et des inquiétudes que cela soulève, ainsi que la problématique du transport de charges et des contraintes qui y sont liées.



Des infrastructures séparées sont également recommandées **sur les grands axes** pour éviter aux femmes de devoir cohabiter avec le trafic automobile et de subir toutes les externalités négatives qui en découlent.

Rendre visible la place du vélo grâce à **des aménagements, des marquages et une signalisation clairs et lisibles** constitue également une mesure importante pour légitimer la place du vélo et aider les femmes cyclistes à se positionner correctement, à prendre leur place et à s'affirmer dans la circulation.

Au vu du manque de connaissance du réseau ICR (Itinéraires Cyclables Régionaux) parmi les femmes interrogées, il serait intéressant d'améliorer la communication sur ce réseau pouvant répondre aux besoins de certaines femmes qui préfèrent éviter les grands axes.

Lors de la définition d'itinéraires cyclables et de la réalisation d'aménagements, on conseille d'installer un **éclairage nocturne** et de s'assurer d'un **contrôle social** suffisant pour réduire le sentiment d'insécurité évoqué par de nombreuses femmes. Certains trajets au calme et à l'écart du trafic (passage sous pont, passerelle, RER vélo, etc.) sont favorisés la journée mais par contre, sont vécus comme anxiogènes la nuit à cause d'un manque de contrôle social. Il serait, par conséquent, judicieux de laisser la possibilité aux cyclistes d'emprunter un itinéraire alternatif avec un meilleur contrôle social s'ils le souhaitent.

Des parkings vélo, des casiers, des vestiaires et des douches

Une autre recommandation qui ressort de cette enquête est l'importance de prévoir des **parkings vélos sécurisés** et **des systèmes de casiers** ou **de consignes** à proximité des noyaux commerciaux afin de tenir compte des difficultés que l'absence de telles infrastructures représentent pour les femmes qui continuent à se charger des trajets en lien avec la sphère domestique.

Nous recommandons également d'encourager les entreprises à installer **des douches, des vestiaires et des casiers** pour permettre aux cyclistes de se changer et de doucher sur leur lieu de travail et lever ainsi des obstacles à la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail.

De la formation et de l'échange de bonnes pratiques

L'enquête a mis en avant l'importance de la **formation** et de la pratique pour surmonter certains freins comme le manque d'aisance et la perception accrue du danger. Plus les femmes roulent à vélo, plus elles se sentent à l'aise dans la circulation et moins le danger et l'insécurité routière sont cités comme freins à la pratique. L'enquête « Way Too Much » réalisée par Pro Velo en 2018 a d'ailleurs montré que la perception du danger et du stress diminuait de moitié chez les personnes ayant suivi une formation et ayant pratiqué le vélo pendant un mois. Les formations permettent également aux cyclistes de revoir le code de la route et d'apprendre à bien se positionner et à prendre sa place dans la circulation. Nous recommandons par conséquent de prévoir des formations pour les cyclistes débutants mais également pour les cyclistes réguliers.

Le besoin d'échanger et de partager des bonnes pratiques entre cyclistes est également ressorti de l'enquête. De nombreuses femmes ont apprécié le fait de pouvoir se rencontrer et échanger des astuces et des stratégies mises en place pour surmonter certains défis. Il serait dès lors intéressant de créer un **outil d'information** (fascicule, plateforme, groupe sur les réseaux sociaux, etc.) **avec des astuces** pour le transport d'enfants, le transport de charge, le choix d'itinéraires ou encore les choix vestimentaires, etc.).



De l'information, de la communication et de la sensibilisation

L'information, la communication et la sensibilisation nous semble également primordiale pour augmenter la pratique du vélo chez les femmes.

A cet égard, nous recommandons de mieux informer les cyclistes sur les **différents types de vélo** qui existent et sur les nombreux **équipements** qui peuvent être installés pour transporter des enfants et/ou des charges. Cela peut passer par une **sensibilisation des vélocistes** à ce sujet ; les vélocistes étant directement en contact avec les cyclistes. Nous recommandons aussi de communiquer davantage sur les itinéraires cyclables régionaux qui semblent encore relativement méconnus.

Nous conseillons également aux pouvoirs publics de prévoir des campagnes de communication et de sensibilisation visant à :

- légitimer la place des cyclistes dans la circulation ;
- encourager le respect, la courtoisie et la communication non-violente entre usagers de la route ;
- promouvoir le vélo comme mode de déplacement efficace, flexible, agréable et plaisant ;
- associer le vélo au sentiment de liberté et d'émancipation qu'il procure et au fait qu'il peut permettre aux femmes de se réapproprier l'espace public et se protéger du harcèlement de rue.

Dans ces différentes campagnes, nous recommandons de porter une attention particulière à l'image véhiculée de la femme cycliste. Il nous semble essentiel de présenter une large variété de femmes aux âges, origines et styles divers allant du style plus sportif au style plus apprêté.

PERSPECTIVES FUTURES

Si les expériences des femmes cyclistes ne sont pas radicalement différentes de celles des hommes cyclistes, elles présentent néanmoins une série de spécificités que ce rapport a mis en lumière. Le travail mené ces dernières années par l'Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale permet aujourd'hui de disposer de nombreuses données statistiques utiles pour mesurer et analyser l'évolution du nombre de cyclistes sur le territoire régional, mais aussi leur dispersion entre les différents axes et quartiers ou la proportion d'hommes et de femmes cyclistes.

Ce rapport, construit sur base de données quantitatives et qualitatives, permet de nourrir ces constats statistiques et d'étoffer les analyses sur l'expérience cycliste à Bruxelles à travers une attention soutenue aux récits et pratiques des femmes, encore fortement minoritaires aujourd'hui parmi les cyclistes, malgré une progression au fil des ans.

Ce rapport a mis en évidence les spécificités et le caractère genré de l'expérience des femmes à vélo. Ce faisant, il a également soulevé des questions similaires, en termes de genre, relatives aux pratiques et vécus des hommes cyclistes, bien que cette recherche ait fait le choix de ne pas comparer les témoignages de ces femmes à ceux d'hommes. En tant qu'outil de découverte et d'analyse, une approche des questions suivantes par le genre permettrait également d'affiner notre compréhension de la mobilité cycliste à Bruxelles et de ses enjeux. Si le sentiment d'insécurité est statistiquement plus faible chez les hommes, ses modalités diffèrent-elles de celles ressenties et exprimées par les femmes ? Des hommes cyclistes se diraient-ils aussi affectés par l'agressivité des automobilistes ou par une crainte pour leurs enfants dans le trafic ? Adoptent-ils les mêmes stratégies pour gérer le danger ? Le perçoivent-ils sur base des mêmes critères ? Alors que les femmes sont soumises à une série d'injonctions genrées (apparence féminine, discrétion dans les



espaces publics...) qui influencent leur pratique du vélo ou la restreignent, en existe-t-il d'équivalentes pour les hommes ?

Cette enquête, qui propose une première analyse exploratoire de ces questions, offre des pistes pour de futures recherches sur les liens entre genre et mobilité cycliste et, plus largement, sur les facteurs qui favorisent, ou qui freinent, le recours au vélo en Région de Bruxelles-Capitale.



BIBLIOGRAPHIE

- Alami S., Desjeux D., Garabuau-Moussaoui I. (2013). « *Les méthodes qualitatives* », Paris, Presses universitaires de France.
- 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*.
- Bakran M. (2018), “Travelling safely: the EU perspective in ITF, Women’s Safety and Security: A public transport priority”, *International Transport Forum*, Paris, France
- Bereni L., Chauvin S., Jaunait A., Revillard A. (2012), « Introduction aux études sur le genre », Bruxelles, De Boeck.
- Bergé 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.
- Blanchet A., Gotman A. (1992), « L’enquête et ses méthodes d’entretien », Paris, Nathan.
- Boterman W. R. (2018), Carrying class and gender: “Cargo bikes as symbolic markers of egalitarian gender roles of urban middle classes in Dutch inner cities”, *Social & Cultural Geography*.
- Bouazzouni N. (2019), « Comment l’impératif écologique aliène les femmes », *Slate*.
- Civitas (n.d.), “Gender equality and mobility: mind the gap!” Bruxelles, Civitas.
- Collart M.-N. (2019), « L’insécurité routière serait-elle genrée ? La roue en voudrait-elle aux femmes ? », *Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière*, n°54
- Cyclonordsud (2016), « La libération des femmes par le vélo », *Un Monde à vélo, Module 5 : Les femmes et le vélo à travers le monde*.
- de Geus B., Degraeuwe B., Vandenbulcke G., Int Panis L., Thomas I., Aertsens J., De Weerd Yv., Torfs R., Meeusen R. (2014), “Utilitarian Cycling in Belgium: A Cross-Sectional Study in a Sample of Regular Cyclists”, *Journal of Physical Activity and Health*, vol. 11, p. 884-894.
- de Geus B., Wuytens N., Deliens T., Keserü I., Macharis C., Meeusen R. (2019), “Psychosocial and environmental correlates of cycling for transportation in Brussels”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 123, p. 80-90.
- de Smet d’Olbecke F., Gerkens J.-P., Bastin S., Creten A., de Geus B., Fenton G., Henry A., Huynen P., Hubert M., Lannoy P. (à paraître), « Le vélo en Région de Bruxelles-Capitale », *Cahiers de l’Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°7.
- De Witte A. (2012), “In-depth analysis of modal choice and travel behaviour in, to and from Brussels – Final Report”, *Innoviris – Prospective Research for Brussels*.
- Duchene C. (2011), “Gender and Transport”, *International Transport Forum*, OECD, Paris.
- Dumont L. (2010), « L’inégalité des sexes au cœur de la mobilité spatiale », *Ville à vélo*, n°49, p.14-15.
- Emond C. R., Tang W., Handy S. L. (2009), “Explaining Gender Difference in Bicycling Behavior”, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2125, n° 1, p. 16–25.



- Ermans T., Brandeleer C., d'Andrimont C., Hubert M., Lebrun K., Marissal P., Vandermotten C., Wayens B. (2019), « Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale », *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*, n°6.
- Eyer A., Ferreira A. (2015), "Taking the Tyke on a Bike: Mothers' and Childless Women's Space-Time Geographies in Amsterdam Compared", *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 47, n° 3, p. 691-708.
- Fort-Jacques T. (2016), « La coprésence dans le déplacement saisie en situation : observation directe et parcours commentés », *ESO, travaux et documents*, n°41
- Garrard J., Rose G., Lo Sing K. (2008), "Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure", *Preventive Medicine*, vol. 46, p. 55–59.
- Garrard J., Crawford S., Hakman N. (2006), *Revolutions for Women: Increasing women's participation in cycling for recreation and transport. Summary of key findings*, research report for the Department for Victorian Communities, Sport and Recreation Victoria.
- 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
- Grigoli G. (2019), "Women on Wheels: unlocking cycling potential in Dublin", *Présentation Velo-City 2019*, Dublin.
- Grudgings N., Hagen-Zanker A., Hughes S., Batgersleben B., Woodall M., Bryans W. (2018), "Why don't more women cycle? An analysis of female and male commuter cycling mode-share in England and Wales." *Journal of Transport and Health*, n°10, p. 272-283.
- 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.
- Horton D., Cox P., Rosen P. (2007), "Introduction. Cycling and Society", in Dave Horton, Peter Cox, Paul Rosen (ed.), *Cycling and Society*, Aldershot, Ashgate, coll. Transport and society, p. 1-23.
- Krizek K. J., Johnson P. J., Tilahun N. (2005), « Gender Differences in Bicycling Behavior and Facility Preferences », in *Research on Women's Issues in Transportation. Report of a Conference – Volume 2: Technical Papers*, Washington, Transportation Research Board of the National Academies, coll. Conference Proceedings, p. 31-40.
- 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*.
- Law R. (1999), "Beyond Women and Transport: Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility", *Progress in Human Geography*, vol. 23, n° 4, p.567–588.
- 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.
- Lugen M. (s.d.), « Petit guide méthodologique de l'enquête », Bruxelles, Université Libre de Bruxelles.
- Mojica C. (s.d.), *Mobiella. Vervoersarmoede bij kansarme vrouwen met migratieachtergrond in Nieuw Gent*, Bruxelles, Ella vzw - Kenniscentrum Gender en Etniciteit.
- Ngabirano A.(2016), « Femmes et vélo : un espace public à partager », *Ville & Vélo*, n°71, p. 5.
- Open Knowledge Belgium, Noms Peut-Etre (2020). Cartographie en ligne "EqualStreetNames.Brussels"
- Ortega Hortelano A., Grosso M., Haq G., Tsakalidis A., Gkoumas K., van Balen M., Pekar F. (2019), "Women in European transport with focus on Research and Innovation – An overview of women's issues in transport based on the Transport Research and Innovation Monitoring and Information System", *Publications Office of the European Union*.
- Paillé P., Mucchielli A. (2009), « L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales », Paris, Armand Colin.



- Parkin J., Ryley T., Jones T. (2007), "Barriers to Cycling: An Exploration of Quantitative Analyses", in Dave Horton, Peter Cox, Paul Rosen (ed.), *Cycling and Society*, Aldershot, Ashgate, coll. Transport and society, p. 67-82.
- Pasaoglu, G., Forello, D., Martino, A., Alemanno, A., Zubaryeva, A. and Thiel, C. (2012), "Driving and parking patterns of European car drivers – a mobility survey". EC Joint Research Scientific Report, EUR 25627 EN
- Perspéhone (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.
- Pro Velo (à paraître), « Way too Much?! Fiesten en verkeersveiligheid in Brussels – Een multi-methode onderzoek naar verkeersveiligheid als barrière voor beginnende fietsers in Brussel », Bruxelles.
- Raibaud 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.
- Simpson C. S. (2001), "Respectable identities: New Zealand nineteenth-century 'new women' on bicycles!", *International Journal on the History of Sport*, vol. 18, n° 2, p. 54-77.
- Sirilma N. (2011), « Les femmes ont leur mot à dire ! », *Axelle Magazine*, n°138.
- Skinner D., Rosen P. (2007), "Hell is Other Cyclists: Rethinking Transport and Identity", in Dave Horton, Peter Cox, Paul Rosen (ed.), *Cycling and Society*, Aldershot, Ashgate, coll. Transport and society, p. 83-96.
- Slavin T. (2015), "If there aren't as many women cycling as men... you need better infrastructure", *The Guardian*.
- Solan A. G. (2016), "Constructing work travel inequalities: the role of household gender contracts", *Journal of Transport Geography*, n°53, p. 32-40.
- Steinbach R., Green J., Datta J., Edwards P., (2011), "Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices", *Social Science & Medicine*, vol. 72.
- Teret C. (2013), « Femmes et environnement... quel rapport ? », *Mondequibouge.be*.
- Tissié P. (1888), « L'hygiène du vélocipédiste », Paris, O. Doin.
- Twaddle H., Hall F., Bracic B. (2010), "Latent Bicycle Commuting Demand and Effects of Gender on Commuter Cycling and Accident Rates", *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2190, n° 1, p. 28-36.
- Van Brussel L., Carlier L., Berger M., Printz A., Francou L., De Cleen B. (2018), « BruVoices. La cohésion sociale à Bruxelles selon ses habitants. Analyse de discours de 500 citoyens », Bruxelles, Fondation Roi Baudouin.
- 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.
- Viola P. (2019), "Gender, Cycling and urban contexts. Towards a conceptual and methodological framework for comparative international studies", *Présentation Velo-City 2019*, Dublin.
- Wernaers C. (2019), « Ecoféminisme, un champ à défricher », *Axelle magazine*, hors-série, p. 29-31.