

8 MARS 2023



FRANÇOISE ROSSIGNOL



VALÉRIE FAUCHEUX



ARMELLE REVEL-FOURCADE



KARIMA DELLI

Femmes et mobilités actives

Françoise Rossignol

Maire de Dainville (62), vice-présidente de la CU d'Arras et présidente du Club

« Il faut changer l'image du vélo qui reste aujourd'hui peu féminine. Au Club, nous avons pris de l'avance, avec le choix d'un bureau paritaire malgré une répartition souvent genrée des délégations dans les collectivités. Nos actions de communication doivent cibler les adolescentes en travaillant sur le Savoir rouler à vélo qui doit se poursuivre au collège. Et, on le sait, développer les services de location permet de faire venir plus de femmes au vélo. Ce dossier l'affirme : les femmes sont l'avenir de l'augmentation de la part modale du vélo ! »

Valérie Fauchoux

Adjointe à la maire de Rennes (35) et trésorière du Club

« La multiplication d'aménagements sécurisés et les actions visant à réduire le trafic sont des leviers décisifs pour rassurer les femmes qui hésitent à faire du vélo ou à se déplacer à pied. Nous le constatons. Il nous faut sans doute davantage objectiver et inclure la question du genre dans nos comptages. Plus l'usage du vélo augmente, plus il se féminise. Le vélo est un allié pour l'autonomie des femmes et la sororité ! »

Armelle Revel-Fourcade

Maire de Le Soler (66), vice-Présidente de Perpignan Méditerranée Métropole et membre du bureau du Club

« Nous préparons l'ouverture d'une maison du vélo dans le cadre de la rénovation urbaine du quartier St Jacques de Perpignan. La moitié des femmes n'ont pas le permis et nous leur proposerons des cours de mise en selle pour qu'elles puissent gagner en autonomie et s'insérer professionnellement. Et nous devons former plus de filles aux métiers du vélo. Nous proposerons des formations à la réparation vélo, en lien avec le CFA et l'association Casa bicycleta qui accompagne tous les publics vers le vélo. »

Karima Delli

Eurodéputée, présidente de la commission transports et tourisme

« Neuf femmes sur dix ont déjà vécu une situation de harcèlement dans les transports en commun. Cette préoccupation, qui ne peut laisser personne indifférent, est encore plus forte pour les mobilités actives. À pied ou à vélo, les femmes sont souvent seules face à tous types de danger. Notre défi, c'est de sensibiliser les usagers, les autorités locales et les opérateurs à cet écueil, et d'établir de bonnes pratiques, pour ne pas priver les femmes d'un accès sécurisé aux mobilités actives. »

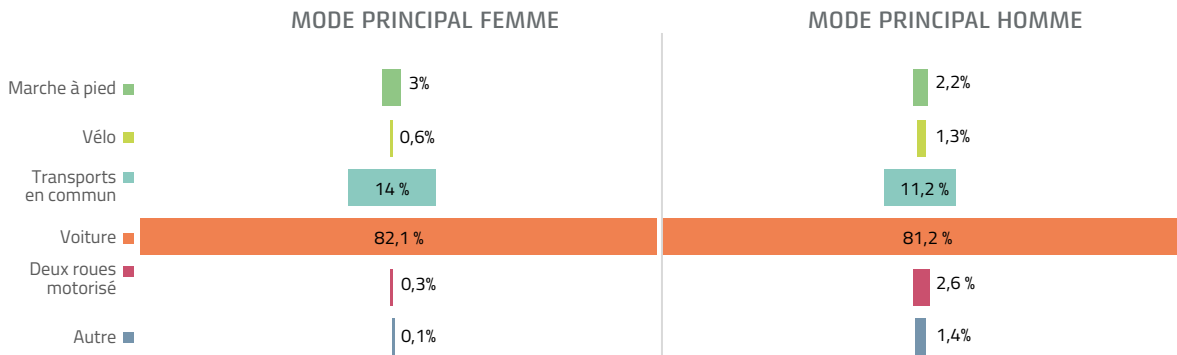


Constat

Moins de femmes cyclistes, plus de piétonnes

Les femmes marchent plus que les hommes mais font moins de vélo. Les parts modales de la marche et du vélo sont respectivement de 25,8 % et de 1,5 % pour les femmes, contre 21,5 % et 4 % pour les hommes selon l'enquête mobilité des personnes de 2019 (EMP 2019). Elles sont également plus utilisatrices des transports en commun, 14 % pour les femmes contre 11 % pour les hommes.

Ces résultats se basent sur les statistiques de l'année 2019. On peut estimer que la progression de l'usage du vélo au quotidien, observée depuis la crise sanitaire du Covid-19, profite aux femmes et les conforte de plus en plus dans leur pratique. Aussi, plus la pratique du vélo est importante dans un territoire, plus l'écart se réduit.



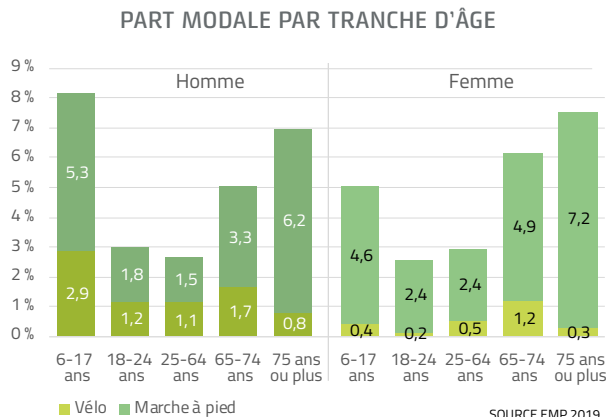
SOURCE EMP 2019

Des pratiques de déplacement différentes

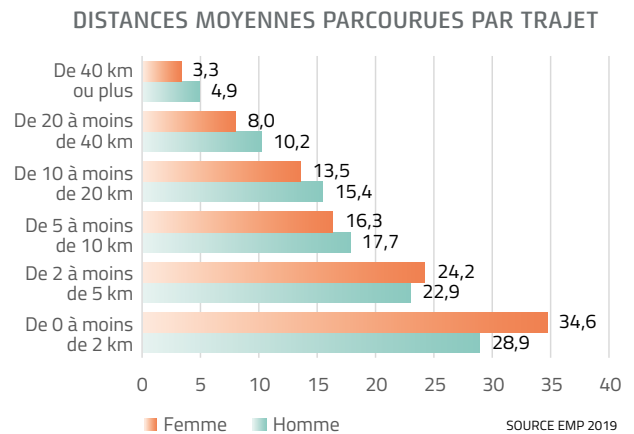
La pratique du vélo est plus faible pour les femmes, surtout pour les jeunes filles. À l'enfance et l'adolescence, les garçons pratiquent presque 6 fois plus le vélo que les filles, un écart qui se réduit au fil du temps mais qui reste toujours marqué.

Tous âges confondus, les hommes se déplacent presque trois fois plus à vélo que les femmes. Une différence importante qui s'accroît aussi chez les personnes âgées. Les femmes marchent plus que les hommes, et ce quel que soit l'âge, avec une différence marquée chez les 75 ans ou plus où la part est de 1 point plus élevée (6,2% pour les hommes et 7,2% chez les femmes).

La chaîne de déplacement des femmes est plus courte et plus complexe. Des déplacements moins longs et sectionnés dus à la lourdeur des tâches familiales qui reposent sur elles. Les femmes font encore les trois quarts des tâches domestiques, accompagnent les enfants, les personnes âgées et font les courses. Selon l'INSEE, **25 % des femmes en couple avec enfant consacrent quatre heures ou plus aux tâches domestiques, contre 10 % des hommes**¹. Parmi les couples sans enfant, le constat est accentué. Les hommes participent moins aux tâches courantes : 3 % et consacrent quatre heures ou plus, contre 22 % des femmes.



SOURCE EMP 2019



SOURCE EMP 2019

¹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6208969>

Des stratégies d'évitement pour les femmes

L'occupation de l'espace public est différente entre les femmes et les hommes. Dans la rue ou dans les transports, une femme sur deux dit avoir peur. Dès lors, nombreuses sont celles qui ont des stratégies d'évitement.

Selon une étude menée par « Yougov » réalisée auprès de 1 004 femmes², 76 % des Françaises déclarent qu'il leur arrive (parfois ou souvent) de se sentir en insécurité dans un parking seule le soir, 73 % dans une rue déserte et 52 % dans les transports en commun. Les femmes de 18 à 24 ans sont les plus touchées.

Neuf femmes sur dix adoptent des « conduites d'évitement » pour éviter des actes sexistes.

Selon le « Baromètre Sexisme », réalisé par l'institut Viavoice³ pour le Haut Conseil à l'Égalité, neuf femmes interrogées sur dix affirment « anticiper » les actes et propos sexistes et donc adopter des « conduites d'évitement ». 55 % d'entre elles renoncent ainsi à sortir et faire des activités seules et 52 % à s'habiller comme elles le souhaitent. De fait, huit femmes sur dix craignent de rentrer seules chez elles le soir. La voiture – et le vélo pour certaines – peuvent ainsi être perçus comme un sas de protection pour se déplacer, surtout la nuit.

2 <https://fr.yougov.com/topics/health/articles-reports/2022/03/17/les-femmes-se-sentent-elles-en-securite-en-france>

3 <https://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/stereotypes-et-roles-sociaux/actualites/article/rapport-2023-sur-l-etat-du-sexisme-en-france-le-sexisme-perdure-et-ses>

4 <https://www.standard.co.uk/lifestyle/london-life/why-women-seem-to-be-more-vulnerable-around-traffic-blackspots-in-london-10341420.html>

Les femmes cyclistes, trop respectueuses du code de la route ?

Quand elles sont à vélo, les femmes sont plus vulnérables que les hommes. Elles se retrouvent gravement accidentées par des poids lourds tournant à droite. La base de données des accidents corporels de la circulation de 2005 à 2017 montre que presque toutes les femmes cyclistes tuées à Paris et petite couronne l'ont été par un poids lourd. Les femmes cyclistes sont donc deux fois plus nombreuses à avoir été tuées par des poids lourds que les hommes (16 contre 8). Lorsque l'on prend en compte les blessés graves, les femmes sont encore près de deux fois plus nombreuses à être victimes de poids lourds (60 contre 34).

Un rapport des transports en commun londoniens⁴ émettait l'hypothèse que les femmes sont surreprésentées dans les cyclistes tués par des poids lourds parce qu'elles sont moins susceptibles d'utiliser les sas cyclistes et de griller les feux rouges que les hommes. Dans certains cas, le respect strict du code de la route force à rester dans un angle mort. Par ailleurs, indique le rapport, le cycliste est plus en sécurité dans le flux de circulation s'il se déplace à la même vitesse que les motorisés.

Solutions

Des aménagements pour réduire la peur de faire du vélo et de se déplacer à pied

L'espace public est non neutre. Il est souvent pensé par des hommes et en leur faveur. Afin de lutter contre cette situation, et en attendant la féminisation de ces métiers, plusieurs dispositions permettent de mieux répondre à leurs besoins : une politique d'éclairage à détection automatique, davantage de toilettes publiques, de bancs, l'amélioration des cheminements en désencombrant et élargissant les trottoirs, la sécurisation des zones d'attente (comme les arrêts de bus), etc. Les marches exploratoires sont des outils utiles pour établir un diagnostic concerté et proposer ce type de solutions.

Pour sécuriser et encourager la pratique du vélo, les territoires peuvent aménager des pistes cyclables sécurisées, plutôt que de simples bandes cyclables, et plus larges, permettant à tous les publics de pouvoir se déplacer. La présence et le contrôle des sas vélo permet d'améliorer la visibilité et la sécurité des cyclistes mais aussi des piétons.

L'apprentissage pour gommer les inégalités de genre dès le plus jeune âge

Parmi le public des vélos écoles, huit élèves sur dix sont des femmes, avec une part importante de femmes issues de l'immigration, n'ayant pas appris à faire du vélo et encore moins en ville. La socialisation des femmes, notamment au cours de l'adolescence, freine leur pratique du vélo, notamment parce qu'elles ne se retrouvent pas dans une vision du vélo très sportive et compétitive. Une image incompatible avec les représentations véhiculées sur le corps des femmes avec un sentiment partagé, par certaines jeunes filles, d'être moins aptes à la pratique d'activités physiques et sportives.

Un processus sexué dans le rapport au vélo s'observe dès le plus jeune âge à travers des injonctions véhiculées par les parents, le milieu scolaire, les médias, et les vélos eux-mêmes. Ce processus se trouve considérablement renforcé durant l'adolescence comme le montre la récente étude de l'ADEME sur la mobilité à vélo des collégiens et lycéens⁵. D'où l'importance d'aller vers le public féminin, pour s'assurer d'une mixité de la pratique.

Afin de supprimer ces inégalités, le Club souhaite que le programme « Savoir rouler à vélo » soit poursuivi au collège, en favorisant l'accès de toutes à un vélo, à des équipements sécurisés ainsi qu'au développement de compétences mécaniques.

5 <https://presse.ademe.fr/2022/09/semaine-europeenne-de-la-mobilite-etude-sur-la-mobilite-a-velo-des-collegiens-et-des-lyceens.html>

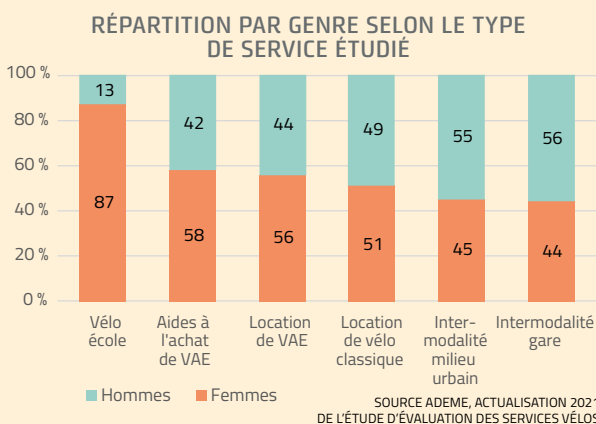
Les services vélo mettent plus de femmes dans les rues

Les collectivités, par les services qu'elles mettent en place, permettent d'augmenter le nombre de femmes cyclistes.

Ainsi, 87 % des élèves de vélo-écoles sont des femmes. De même, l'utilisation d'un vélo à assistance électrique (VAE), que ce soit par l'intermédiaire d'un service de location ou d'une aide à l'achat, attire un public plutôt féminin : 58 % des bénéficiaires d'aides à l'achat de VAE et 56 % des abonnés à un service de location de VAE sont des femmes⁶.

L'offre de stationnement est aussi un enjeu, afin de faciliter les arrêts lors des déplacements sectionnés et en évitant d'avoir à porter les vélos dans les étages. En revanche, l'intermodalité vélo – transports collectifs est une pratique qui reste encore majoritairement masculine : 56 % des abonnés à une consigne en gare et 55 % des abonnés à une consigne en milieu urbain sont des hommes.

Développer les services de location et d'aides à l'achat à destination des femmes peut permettre de simplifier leurs trajets. L'enjeu est de faire connaître des solutions (vélo cargo, VAE, triporteur) plus adaptées aux trajets des femmes.



Deux associations ont fait de la mixité des métiers du vélo leur raison d'être

- **Femmes en mouvement** est une association française, créée en 2015, visant à constituer un réseau professionnel féminin de la mobilité et du transport de personnes.
- L'association **Les femmes à vélo**, créée en 2023, se donne pour objectif de revendiquer la place pleine et entière de toutes les femmes dans l'économie du vélo et à vélo dans les rues.

6 <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/4934-diagnostic-d-evaluation-des-services-velos.html>

La féminisation des métiers pour affirmer la mixité du vélo

La grande majorité des métiers du vélo sont aujourd'hui occupés par des hommes, que ce soit dans les métiers de l'industrie, de l'ingénierie et de l'aménagement de la vente ou de la réparation.

Dans les métiers de l'apprentissage du vélo, le taux de féminisation est plus élevé, y compris avec des femmes qui passent du statut d'élève à formatrice bénévole. À la **Maison du vélo de Toulouse**, qui dispense une formation pour apprendre à rouler à vélo, 30 % des personnes formées en 2022 étaient des femmes. Des données semblables à celles de l'**Institut de Formation du Vélo (IFV)**, pour qui le taux de féminisation est de 25 %, une statistique stable depuis 2015. Progressivement, on note une féminisation des métiers techniques. Des femmes se forment aux métiers de la réparation et de la vente du cycle. Sur la formation mécanicien cycle dispensée à l'**Institut National du Cycle et du Motocycle (INCM)** elles sont 18 % en 2022 contre 9 % en 2013. Sur les métiers de la vente, le taux reste stable autour de 15 %. Certaines femmes ouvrent leur propre atelier de réparation de vélos, y compris dans le domaine de l'insertion. Cela contribue à changer l'image de ces métiers, et à attirer des femmes vers le vélo.

Mais l'écart reste important et, pour le réduire, il est nécessaire de communiquer et de promouvoir les métiers du vélo, variés et porteurs de sens, des métiers qui n'ont pas de genre.

Dossier réalisé par Thibault Hardy, CVTCM

LE CLUB DES VILLES ET DES TERRITOIRES CYCLABLES ET MARCHABLES

Représentant près de 2 500 territoires à travers ses 240 collectivités adhérentes, de toutes tailles et échelles territoriales, il est depuis plus de trente ans un porte-parole de leurs engagements en faveur du vélo et de la marche et favorise les échanges d'expériences et de bonnes pratiques.

Partenaire des services de l'État, des associations cyclistes, des acteurs économiques du vélo, des chercheurs et experts, le Club est un acteur historique de la promotion des mobilités actives en France. La collection des dossiers du Club fait l'objet d'un soutien de l'Agence de la transition écologique (ADEME).

Soutenu par



CLUB DES villes & territoires cyclables et marchables