

Lille (FR)

# LES FEMMES ET LA PRATIQUE DU VÉLO

– Copenhagenize France & Cécile d'Aubigny



# INTRODUCTION



Depuis plusieurs années, Copenhagenize France s'intéresse à la pratique du vélo chez les femmes. Nos questionnements à ce sujet sont justifiés par des chiffres tant liés à l'usage de l'espace public par les femmes, qu'aux harcèlements dans les transports (100 % des femmes déclarent avoir été victimes de harcèlement sexuel dans les transports en commun en France, HCEfh, 2015), qu'à la pratique du vélo en tant que telle, inférieure à celles des hommes, sauf dans les villes les plus cyclables.

Notre motivation vient aussi des constats réalisés lors des projets auxquels nous participons, et des formations que nous organisons. Les femmes sont en général largement sous-représentées et certaines décisions de conception prises s'en ressentent. S'il serait malvenu et erroné d'affirmer que les hommes ne sont pas en mesure de concevoir des villes qui conviennent à tous, une sensibilisation à l'approche des femmes de l'espace public et des explications sur leurs attentes semblent, toutefois, nécessaires pour bâtir des villes plus inclusives.



## RAPPEL HISTORIQUE

Peu après son invention au XIX<sup>ème</sup> siècle, lors de sa démocratisation, le vélo s'est révélé être l'un des outils les plus efficaces dans l'émancipation des femmes. Il leur a offert une liberté de déplacement supplémentaire et leur a ainsi ouvert de nouveaux horizons. Mais déjà des croyances sont venues limiter le développement de la pratique des femmes. Celles-ci furent l'invention de la gente masculine. Les hommes craignaient, par exemple, que le vélo remette en cause l'ordre établi : « Il permet de circuler sans contrainte dans tout un territoire proche, c'est dire s'il paraît dangereux pour le système patriarcal et incroyablement libérateur pour les femmes », explique Thierry Paquot dans son article « La bicyclette urbaine : histoire et représentations ». Enfin, à cette époque, certains médecins vont jusqu'à affirmer que l'usage de la bicyclette amèneraient les femmes à des pratiques sexuelles inappropriées.

## DES DONNÉES POUR CONSTRUIRE LE MONDE DE DEMAIN

Aujourd'hui, à la suite de décennies de revendications et protestations, les relations hommes-femmes s'équilibrent. L'histoire et les traditions laissent, toutefois, encore des marques et une considération plus genrée de l'espace public permettrait d'accompagner ce rééquilibrage. En effet, les femmes portent une attention particulière à l'environnement qui les entoure et cela impacte leurs usages de l'espace public et, par conséquent, leur mobilité.

Afin de mieux comprendre les habitudes de transport des femmes et plus spécifiquement

les différents obstacles à la mobilité à vélo qu'elles rencontrent, Copenhagenize France et des étudiantes ont lancé une série d'études dans différentes villes dans le monde. A travers ces recherches, notre équipe spécialisée dans l'urbanisme cyclable cherche à mieux intégrer, très concrètement, dans ses projets l'approche féminine de l'espace public et de sensibiliser nos clients à ce sujet.

## UNE APPROCHE GENRÉE ET PARTICIPATIVE

Avec cette étude, nous souhaitons aller plus loin que certaines études existantes dont les conclusions sont trop centrées sur l'importance de la construction d'infrastructures cyclables sécurisées. D'autres facteurs de conception de la voirie s'ajoutent à cela. Notre motivation est de comprendre l'influence de l'espace urbain sur le choix de la pratique du vélo, comprendre quand les circonstances extérieures se rejoignent pour atteindre un point de basculement vers l'usage du vélo comme moyen de transport du quotidien.



## L'EUROMÉTROPOLE DE LILLE

Les résultats de l'étude présentés ici ont porté sur un travail de recherches réalisé en 2019 et 2020 dans la métropole lilloise. Les autorités locales y sont actives dans la mise en œuvre d'une politique cyclable. Mais, si une augmentation de la pratique dans le cœur lillois est notable, à l'échelle de la métropole la part modale vélo reste faible (1,5 %) et le réseau est loin d'être continu et sécurisé. Selon l'ADAV, l'association locale d'usagers, environ un tiers des cyclistes de Lille sont des femmes.

Copenhagenize France est donc partie à la recherche du point de basculement vers la pratique du vélo comme moyen de déplacement ; du ressenti des femmes face aux infrastructures cyclables de la ville ; de leur opinion sur les services qui pourraient faciliter la mobilité cyclable ; de chiffres traduisant les principales tendances mais aussi d'histoires et de témoignages.

L'étude a été réalisée par Cécile d'Aubigny, étudiante à Sciences Po Lille, et l'équipe de Copenhagenize France. Lors du projet, ont été réalisés : des recherches sur le contexte local, un sondage auprès de 950 Lilloises et un entretien collectif regroupant une vingtaine de femmes.

L'enquête a connu un taux de réponses important et les témoignages ont été nombreux. Ils ont confirmé certaines de nos observations réalisées dans d'autres villes et conforté des hypothèses. A Lille, outre les éternelles - et justifiées - remarques sur le manque d'infrastructures cyclables, le faible éclairage de nuit, le harcèlement de rue et l'agressivité des automobilistes ont été particulièrement évoqués. Les femmes lilloises à vélo bravent ces conditions urbaines complexes et perdent ainsi le plaisir et la liberté qui devraient toujours rester associés au vélo.

Je me suis faite agressée verbalement et physiquement deux fois en quatre mois, alors que j'étais dans mes droits. Mon vélo a été abîmé et le moral avec... Il manque une prise de conscience de notre vulnérabilité lorsque l'on se trouve à vélo sur la chaussée. Ce n'est pas toujours une partie de plaisir que de rouler à vélo en ville.

**CYCLISTE DEPUIS  
PLUS DE TROIS ANS,  
TRENTENAIRE**

**CYCLISTE DEPUIS UN AN,  
TRENTENAIRE**

Je me sens plus à l'aise en vélo qu'à pied pour traverser la ville de nuit, ou de jour pour certains endroits. Si j'étais à pied, je risquerais de me faire interpellé. La rapidité avec laquelle je me déplace à vélo fait que je me sens plus sereine pour me déplacer à tout heure et dans n'importe quel endroit de la MEL.

# 01 | RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

# 950

femmes vivant dans la métropole lilloise ont répondu à ce sondage

## THÈMES DU QUESTIONNAIRE

01

vos modes de déplacement dans la métropole lilloise

02

votre relation aux transports

03

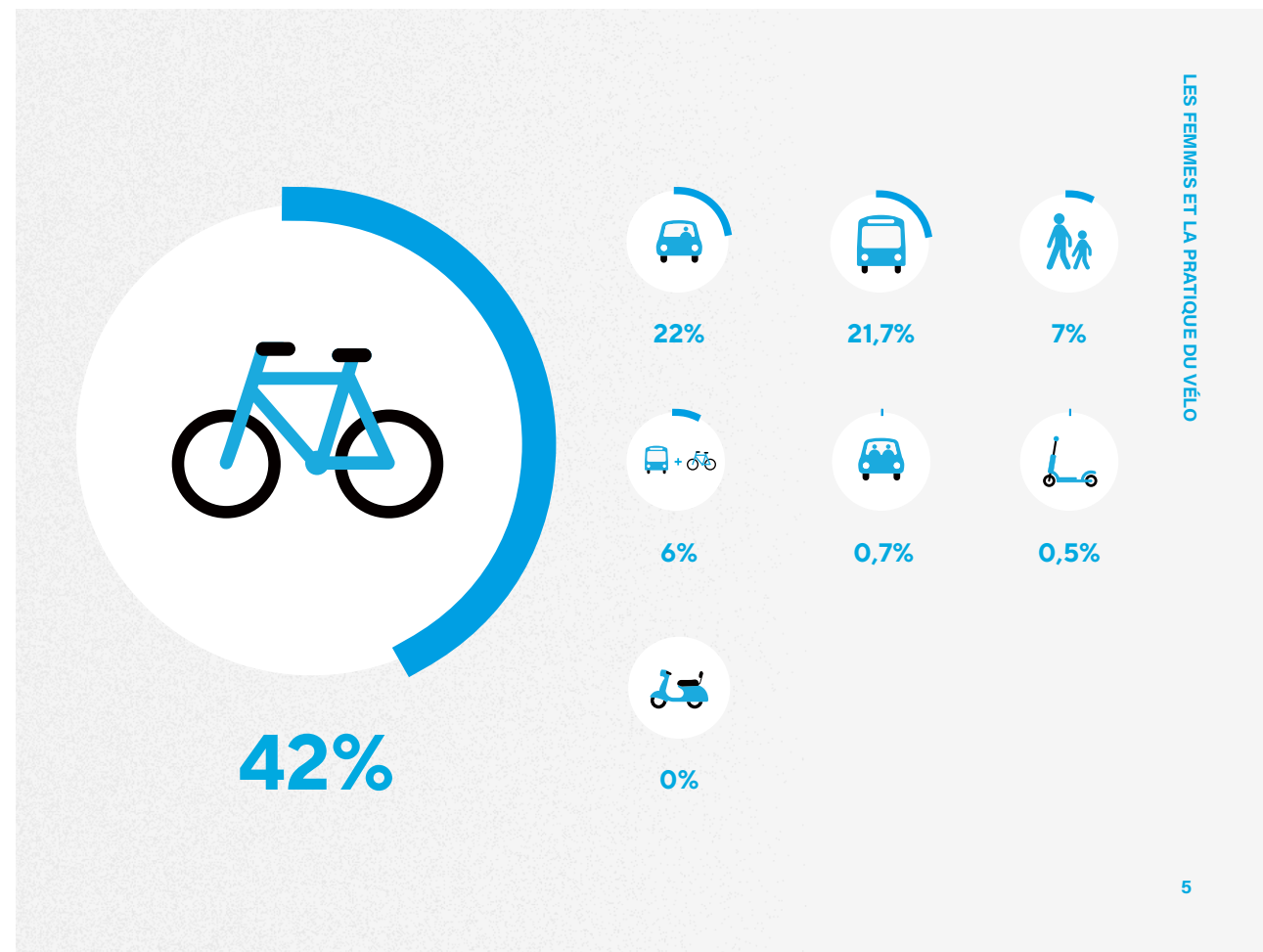
vos ressentis à vélo

En décembre 2019, un questionnaire en ligne a été publié sur les réseaux sociaux et adressé à de nombreuses associations de la métropole de Lille. En six semaines, 950 femmes ont répondu à ce sondage, montrant un intérêt considérable pour le sujet. Les graphiques dans les pages suivantes présentent les résultats les plus intéressants de cette enquête.

## UNE SURREPRÉSENTATION DES FEMMES UTILISANT LE VÉLO COMME MOYEN PRINCIPAL DE DÉPLACEMENT

Le graphique ci-dessous présente la part modale des femmes interrogées. Malgré la diffusion du sondage auprès de nombreuses associations n'étant pas liées à la thématique du vélo spécifiquement, les résultats du sondage montrent une forte représentation des cyclistes.

Un biais statistique est donc présent dans cette étude puisque plus de 40 % des femmes interrogées s'avèrent utiliser le vélo comme mode principal de déplacement, hors la part modale vélo de la métropole de Lille se révèle beaucoup plus faible, de l'ordre de 1,6 %. Toutefois, les autres modes de déplacements sont aussi représentés et le grand nombre de réponses a permis d'obtenir des pourcentages significatifs lors d'analyse de profils particuliers d'usagers.



# Comment les femmes projettent-elles leurs déplacements à vélo?

## PRINCIPAUX RISQUES PROJETÉS PAR LES FEMMES AVANT UN TRAJET À VÉLO

James Byrnes, dans une étude sur les différences de genre dans la prise de risque publiée en 1999, présente que les femmes ont une plus grande aversion à prendre des risques que les hommes. Il est démontré dans l'étude que les femmes sont plus réticentes à avoir un comportement risqué lorsque les conséquences de ce comportement sont graves et dangereuses pour leur santé. Partant de ce constat, nous avons demandé aux participantes si elles imaginaient des situations à risque qui pourraient les impacter lors des trajets à vélo. Nous avons cherché à comprendre les types de risques, mais aussi les types de déplacements qui y étaient associés.

## L'INSÉCURITÉ PHYSIQUE FACTEUR N°1 DES RISQUES PROJETÉS

Il ressort de ces résultats que l'insécurité physique est le premier facteur de situations à risque associées aux trajets à vélo. Ce manque de sécurité est lié à une trop forte circulation, un manque d'infrastructures sécurisantes, ou encore un trop faible éclairage. Les femmes se déplaçant à vélo affirment craindre pour leur sécurité physique quel que soit le trajet.

Elles sont 61 % à « toujours / souvent » craindre un risque d'accident, tous types de trajets confondus. 26 % associent ce risque même pour un trajet habituel. Toutefois, cette crainte chute drastiquement lors des trajets réalisés en groupe (4 %).

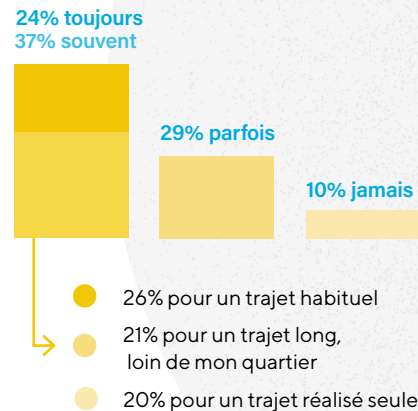
## UNE CRAINTE D'INTERACTIONS NÉGATIVES AVEC D'AUTRES USAGERS MÊME SUR LES TRAJETS QUOTIDIENS

La crainte d'interactions négatives avec les autres utilisateurs de la route ou la peur d'un harcèlement quelconque lorsque la personne se déplace à vélo se fait majoritairement ressentir sur les trajets habituels (26 %) et ceux réalisés seule (26 %). Les femmes craignent même davantage un risque de harcèlement sur leurs trajets habituels que lors de longs trajets loin de leurs lieux d'habitations (19 %).

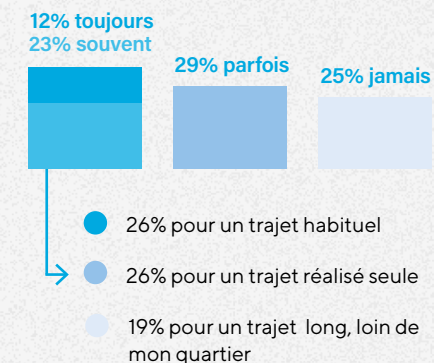
Dans les commentaires faisant suite à la question, certaines femmes évoquent le vélo comme un mode de déplacement plus sécurisant que la

## PRÉSENTATION DES TROIS TAUX DE RÉPONSES LES PLUS ÉLEVÉS PAR TYPE DE RISQUE

### CRAINTE D'INSÉCURITÉ PHYSIQUE



### CRAINTE D'INSÉCURITÉ SOCIALE

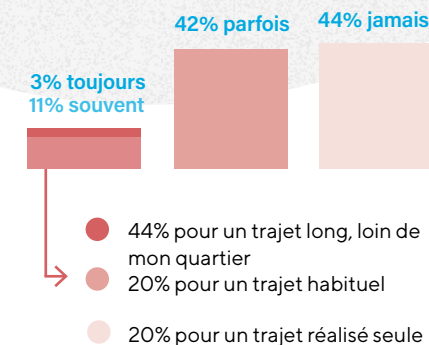


marche à pied face aux agressions physiques et aux mauvaises rencontres.

## UNE CRAINTE DE PANNE MÉCANIQUE PLUS ASSOCIÉE AUX LONGS TRAJETS

La crainte de la panne mécanique, laquelle prend la forme d'une crevaison ou d'un déraillement de chaîne, est moins prégnante. Elle est citée pour les trajets de longue distance. Elles sont 44 % des femmes à avoir répondu « toujours / souvent » à expliquer imaginer une panne mécanique avant un déplacement loin de chez elles. Cette crainte disparaît presque totalement lors de trajets réalisés en groupe (3 %).

### CRAINTE DE PANNE MÉCANIQUE



#### RISQUE D'INSÉCURITÉ PHYSIQUE

(forte circulation, manque d'aménagement, faible éclairage, etc.)



#### RISQUE D'INSÉCURITÉ SOCIALE

(interaction négative avec les autres usagers, harcèlement, etc.)

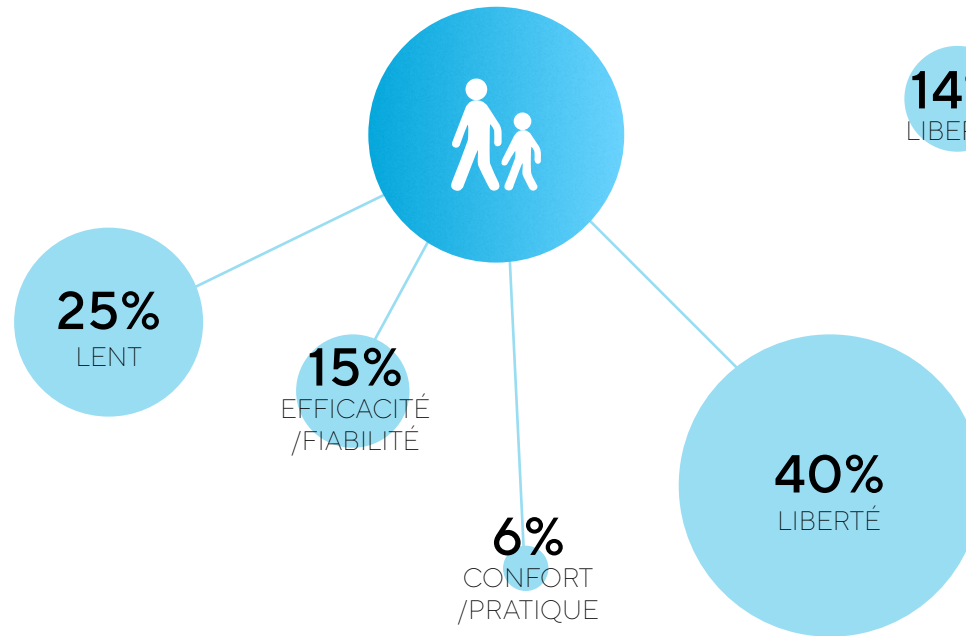
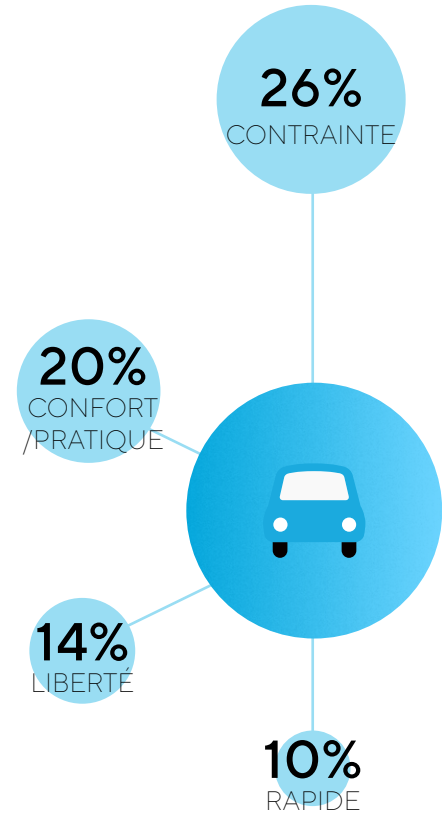
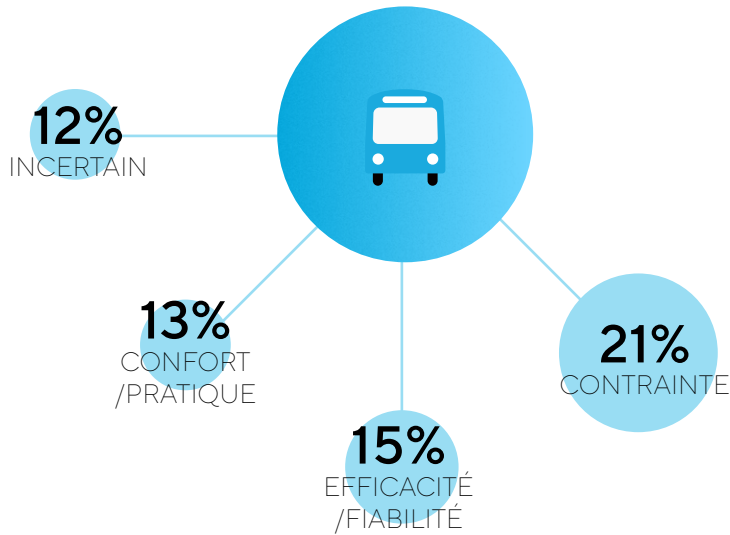
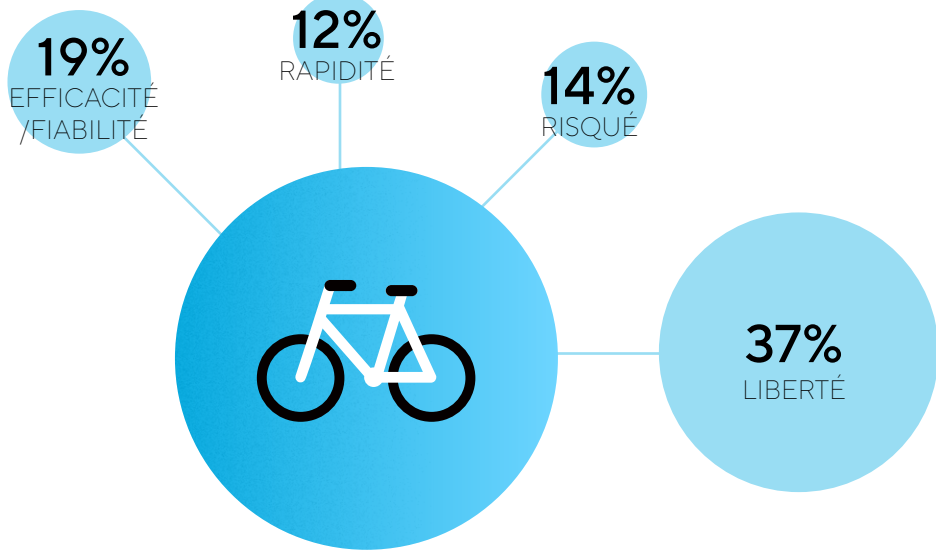


#### RISQUE DE PROBLÈMES MÉCANIQUES

**Quelles perceptions limitent ou incitent les femmes à utiliser tel ou tel moyen de déplacement ?**



**PRÉSENTATION DES 4 TAUX DE RÉPONSE LES PLUS ÉLEVÉS POUR CHAQUE TYPE DE MOYENS DE TRANSPORT**



**LA VOITURE PLUS CONTRAIGNANTE QUE LE VÉLO**

Mots clés associés aux modes de transports

Afin d'évaluer la perception des différentes formes de mobilité, nous avons demandé aux participantes d'associer 10 mots-clés à quatre modes de transport différents. Les résultats montrent qu'elles associent principalement le vélo à la liberté, et ce, presque 3 fois plus qu'à la voiture qui reste majoritairement contraignante, comme sont perçus les transports en commun.

**LE VÉLO PERÇU COMME PLUS RAPIDE QUE LA VOITURE**

Le vélo apparaît comme un mode de déplacement tout autant associé à la rapidité que la voiture. Cette dernière est néanmoins assez largement considérée comme confortable.

## FREINS À LA PRATIQUE DU VÉLO COMME MODE DE TRANSPORT

Les résultats suivants considèrent les répondantes au sondage n'utilisant pas le vélo comme mode de déplacement principal ou secondaire.

### UN FORT BESOIN D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES POUR CONVAINCRE DE NOUVEAUX USAGERS DU VÉLO

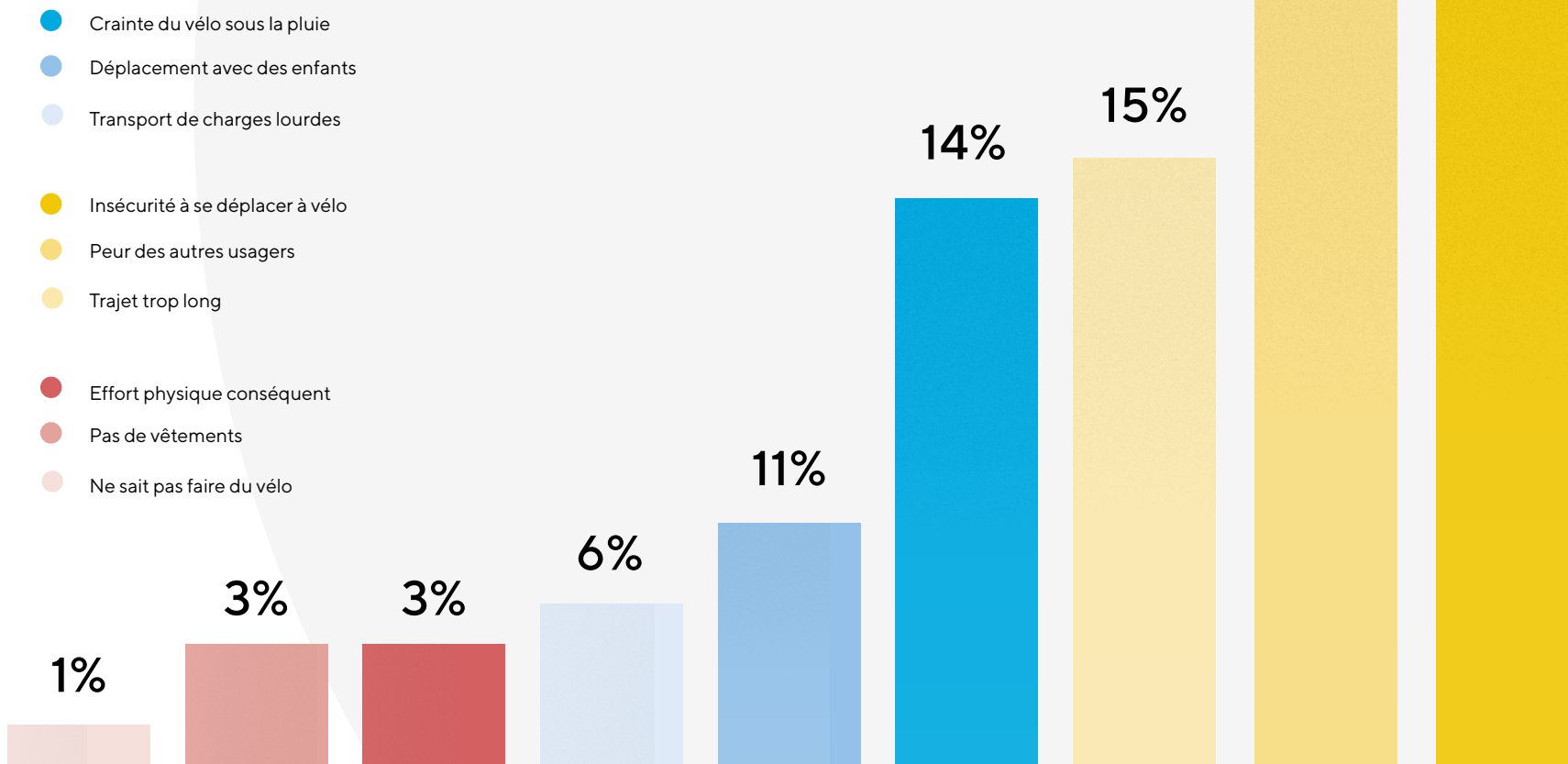
Les freins principaux à un usage du vélo comme mode de déplacement principal ou secondaire restent liés à un manque de confiance dans les infrastructures cyclables existantes. **43 % des femmes ne se déplaçant pas à vélo évoquent la dangerosité de ce mode de transport et la peur des conflits avec les autres usagers.** Le nombre de personnes pouvant potentiellement changer de mode de déplacement et utiliser le vélo lorsque des infrastructures cyclables seront aménagées est donc conséquent.

Les caractéristiques intrinsèques au trajet (trop long, avec des enfants, avec des charges lourdes) constituent également des freins récurrents quant à la pratique du vélo pour 32 % des femmes interrogées. Ils sont liés à la distance à parcourir, ou dans moindre une mesure, au transport de charges à porter ou à l'accompagnement d'enfants.

Dans le panel de répondantes à cette enquête, très peu de femmes ne se déplacent pas à vélo car elles ne savent pas en faire ou ne disposent pas facilement d'accès à un vélo.

### AUTOMOBILISTE ET CYCLISTE, QUARANTENAIRE

Il suffit d'une zone isolée, mal éclairée ou mal aménagée pour me faire hésiter à prendre mon vélo...



Quelle perception les automobilistes  
et les cyclistes portent-elles sur le vélo?

PERCEPTION DES AUTOMOBILISTES



7X

Les automobilistes sont **7 fois** plus nombreuses que les cyclistes à trouver le vélo contraignant

4X

Les automobilistes sont **4 fois** plus nombreuses que les cyclistes à associer le vélo à un mode de déplacement risqué

11%

des automobilistes interrogées associent la voiture à la **contrainte**

PERCEPTION DES CYCLISTES



4X

Les cyclistes sont **4 fois** plus nombreuses que les automobilistes à associer le vélo à la liberté

2X

Les cyclistes sont **2 fois** plus nombreuses que les automobilistes à associer le vélo à la rapidité

27%

des cyclistes interrogées associent le vélo à **l'efficacité** et **la fiabilité**

PERCEPTION DE LA VOITURE ET DU VÉLO PAR LES AUTOMOBILISTES ET LES CYCLISTES

Cette comparaison porte sur la perception des mobilités cyclable et motorisée par les femmes se déplaçant principalement à vélo et par celles se déplaçant principalement en voiture. Cet échantillon du sondage regroupe 396 cyclistes et 206 automobilistes.

Outre le fait que le vélo soit considéré par les deux profils de femmes comme un moyen de déplacement symbole de liberté, **le vélo est perçu comme bien plus efficace par les cyclistes que par les automobilistes**. Ces dernières sont pourtant nombreuses à associer davantage le mot « lenteur » à la voiture qu'au vélo, alors que les cyclistes associent beaucoup plus fortement le mot « contrainte » à la voiture que ne le font les automobilistes.

Les femmes automobilistes ont une vision plus négative du vélo, en l'associant notamment à un moyen de déplacement moins sécurisé. Elles sont 7 fois plus nombreuses, que les cyclistes pratiquant elles-mêmes cette mobilité au quotidien, a perçoir la mobilité cyclable comme inconfortable et 4 fois plus comme risquée. **Les automobilistes auraient une vision biaisée de la mobilité cyclable par manque de pratique, surestimant sa dangerosité et son inconfort**. Ces chiffres démontrent que de meilleures infrastructures et des opportunités d'essayer le vélo permettraient de faire baisser cette crainte et, par conséquent, de convertir des automobilistes à la pratique du vélo.

# Les mamans sont-elles plus limitées dans leur pratique du vélo?

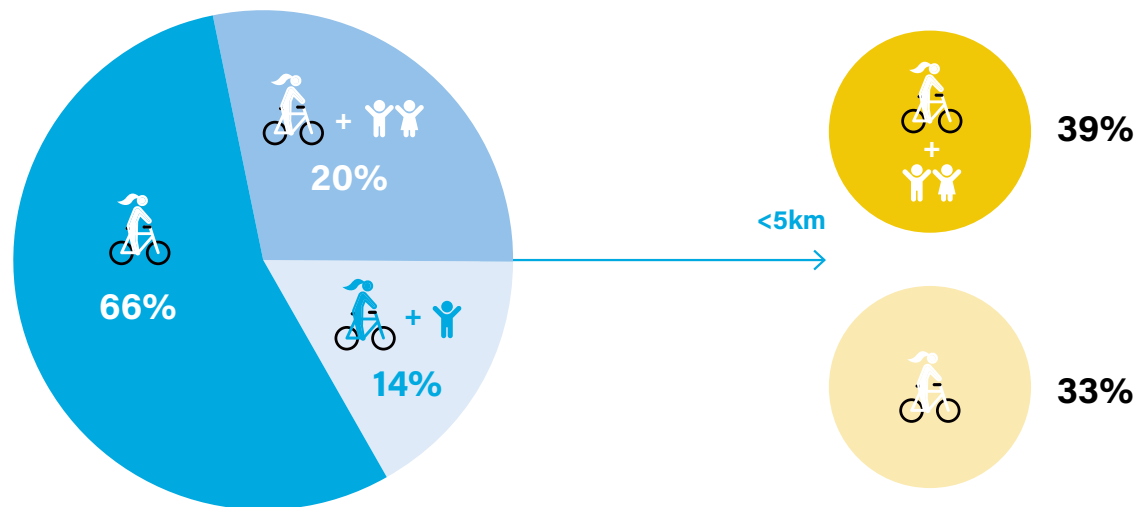
## CYCLISTES AYANT UN OU PLUSIEURS ENFANTS DE MOINS DE 12 ANS VS. CYCLISTES SANS ENFANTS

Cette comparaison des participantes au sondage se concentre sur les femmes se déplaçant à vélo comme moyen de transport principal pour la totalité du trajet quotidien et ayant un enfant de moins de 12 ans, ou deux enfants ou plus de moins de 12 ans, ou n'ayant aucun enfant. L'échantillon total représente 396 répondantes dont 136 avec enfants. Dans ce sondage, les femmes se déplaçant à vélo tous les jours n'ayant pas d'enfant sont largement plus représentées (66 %) que celles ayant au moins un enfant (34 %).

Par contre, les résultats montrent qu'être la maman de plusieurs enfants n'est pas un facteur limitant dans le choix de se déplacer à vélo. Les cyclistes ayant deux enfants ou plus sont

légèrement plus nombreuses (20 %) que celles ayant qu'un seul enfant de moins de 12 ans (14 %). Les résultats de ce croisement de données montrent aussi qu'être maman ne remet pas en cause la réalisation de longs trajets à vélo. En effet, 33 % des femmes sans enfant contre 39 % des femmes avec enfants réalisent des trajets de longue distance (+ de 5 km).

La principale différence observée dans les résultats du sondage revient à la notion de chaîne de déplacements (ex : domicile - travail - domicile ; domicile - accompagnement - travail - accompagnement - domicile). Les mamans ont, sans surprise, une chaîne de déplacements plus complexe que les autres et ajoutent au moins un arrêt (école, crèche) le matin et le soir entre le domicile et le travail. Presque 3/4 des femmes ayant un ou plusieurs enfants déclarent avoir un trajet « accompagnement » à effectuer dans leur chaîne de déplacements quotidienne.



Presque **3/4** des femmes ayant un ou plusieurs enfants déclarent avoir un trajet « accompagnement » à effectuer dans leur chaîne de déplacements quotidienne.



**Les utilisatrices débutantes ont-elles un rapport différent à la pratique du vélo que les utilisatrices expérimentées?**

## UTILISATRICES DU VÉLO DÉBUTANTES VS. EXPÉRIMENTÉES

Cette comparaison de profil d'usagers se concentre sur les personnes utilisant le vélo depuis moins de six mois, par rapport à celles l'utilisant depuis plus de trois ans. Elles ne l'utilisent pas forcément comme mode de déplacement principal. L'échantillon total représente 518 répondantes.

### MOYEN DE DÉPLACEMENT PRINCIPAL DES UTILISATRICES DU VÉLO DÉBUTANTES ET EXPÉRIMENTÉES

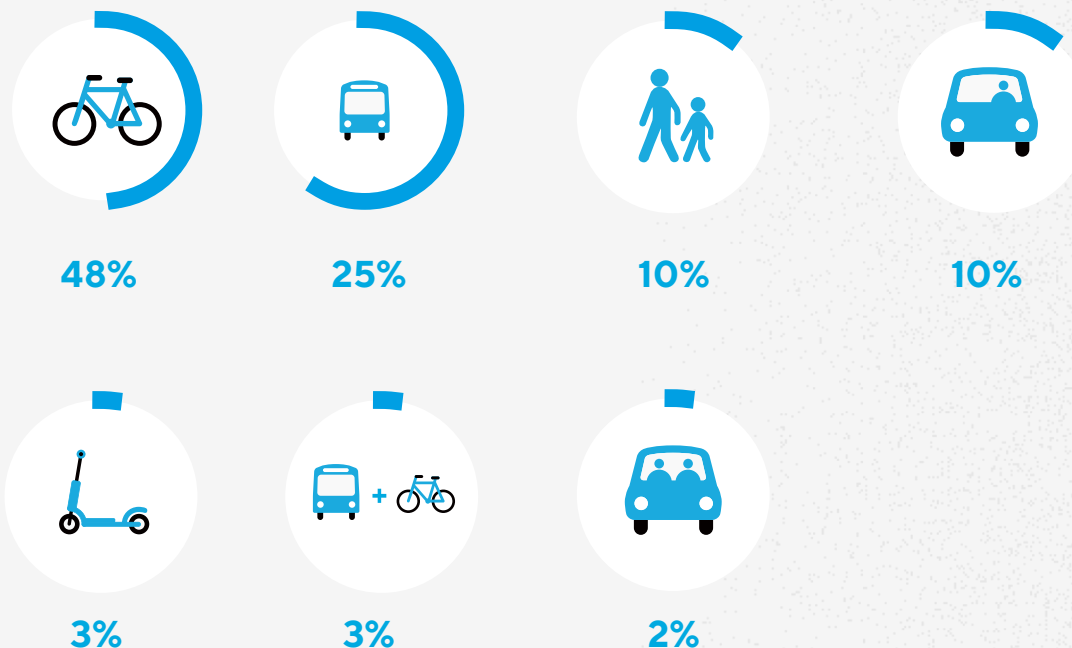
Les utilisatrices du vélo qui débutent ne sont que légèrement moins nombreuses à ne pas avoir opté pour le vélo comme mode de déplacement principal et à encore utiliser d'autres moyens de déplacement comme la marche, la voiture et, surtout, les transports en commun.

### UNE MOINDRE DÉPENDANCE À UN CONDUCTEUR DE VOITURE POUR LES CYCLISTES EXPÉRIMENTÉES

Les femmes utilisant le vélo comme moyen de déplacement depuis plus de 3 ans n'affirment plus du tout que leur moyen de transport principal est la voiture en tant que passager, alors que le taux est de 2 % chez les cyclistes ayant débuté le vélo il y a moins de 6 mois. **Le vélo leur permet d'être moins dépendantes d'une autre personne pour leurs déplacements.**

### MODE DE DÉPLACEMENT PRINCIPAL DES UTILISATRICES DU VÉLO DÎTES « DÉBUTANTES »

utilisent le vélo depuis - de 6 mois

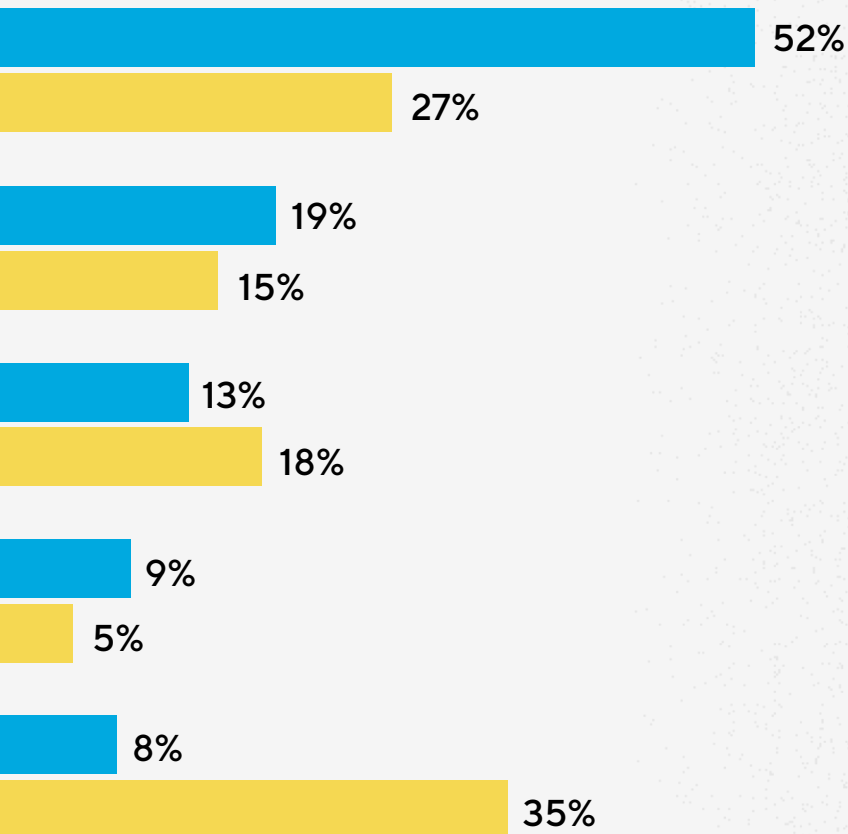


### MODE DE DÉPLACEMENT PRINCIPAL DES UTILISATRICES DU VÉLO DÎTES « EXPÉRIMENTÉES »

utilisent le vélo depuis + de 3 ans







● Cycliste depuis plus de 3 ans

● Cycliste depuis moins de 6 mois

**LE VÉLO VOUS PERMET-IL DE VOUS RENDRE À PRESQUE TOUS VOS RENDEZ-VOUS OU DESTINATIONS À VÉLO AU SEIN DE LA MÉTROPOLE LILLOISE? SI NON, POURQUOI?**

Le trajet n'est pas sécurisé pour les cyclistes

Le trajet est trop long

Je transporte des charges importantes (courses, instruments de musique...)

Je suis accompagnée par un enfant ou membre de ma famille

Le trajet traverse des endroits où je me sens dans une situation inconfortable

**40%**

des utilisatrices du vélo débutantes & expérimentées affirment utiliser parfois un autre moyen de déplacement que le vélo

**LE VÉLO VOUS PERMET-IL DE VOUS RENDRE À PRESQUE TOUS VOS RENDEZ-VOUS OU DESTINATIONS À VÉLO AU SEIN DE LA MÉTROPOLE LILLOISE? SI NON, POURQUOI?**

Exactement dans les mêmes proportions, les deux catégories de cyclistes affirment ne pas pouvoir se rendre partout à vélo. Elles sont 40 % à avoir répondu « non, j'utilise parfois un autre mode de déplacement » et 60 % « oui, j'utilise presque toujours mon vélo »

**L'ENVIRONNEMENT URBAIN PLUS IMPORTANT QUE LES CONTRAINTES DU TRAJET**

Pour les deux catégories d'usagers, l'environnement urbain (insécurité et inconfort) prime sur des raisons liées au déplacement en lui-même (distance, charges, accompagnement) pour ne pas utiliser le vélo pour se déplacer. Ces chiffres minimisent les freins liés aux distances et aux charges et montrent tout le potentiel de développement de la mobilité cyclable si la voirie était plus favorable à ce mode de déplacement et minimisent les éternels arguments utilisés à l'encontre du vélo : « la destination est trop loin » « je suis chargée », etc.

**« INSÉCURITÉ » POUR LES EXPÉRIMENTÉS ET « INCONFORT » POUR LES DÉBUTANTES**

Les raisons invoquées pour expliquer l'impossibilité d'utiliser son vélo pour certains déplacements diffèrent légèrement entre les deux profils. Paradoxalement, deux fois plus de cyclistes expérimentées affirment ne pas toujours prendre leur vélo car le trajet n'est pas assez sécurisé. Les cyclistes débutantes affirment en plus grand nombre utiliser un autre moyen de transport car le trajet traverse des endroits inconfortables. Ces résultats montrent donc que les expérimentées ont trouvé leur propre itinéraire et savent éviter les environnements qu'elles perçoivent comme inconfortables, mais que le manque d'infrastructures cyclables sécurisées restent le frein majeur à la pratique du vélo, même après des années d'expérience.

## ÉVITEZ-VOUS CERTAINS ITINÉRAIRES CAR ILS SONT TROP PEU ACCESSIBLES À VÉLO À VOS YEUX?

Afin de comprendre la perception des itinéraires cyclables par les cyclistes débutantes et expérimentées, nous avons demandé si elles évitaient certains itinéraires car ils seraient trop peu accessibles à vélo selon elles.

### LES CYCLISTES EXPÉRIMENTÉES PLUS À MÊME DE CONCEVOIR L'ITINÉRAIRE QUI CONVIENT À LEURS EXIGENCES DE SÉCURITÉ ET DE CONFORT

Les cyclistes expérimentées se montrent plus sensibles à la présence de routes endommagées, de potentiels harcèlements et du manque d'éclairage, et expliquent changer leur itinéraire dans des proportions plus grandes que les débutantes. Cela peut être dû à une meilleure connaissance des différents itinéraires cyclables des personnes se déplaçant à vélo depuis plusieurs années. Elle connaissent les rues à éviter et ont testé des alternatives.

### 1 & 2. LE MANQUE D'ÉCLAIRAGE PLUS IMPORTANT ENCORE QUE CELUI DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Quelles soient débutantes (14 % de « toujours ») ou expérimentées 29 % de « toujours »), la raison première qui fera changer d'itinéraire une femme est le manque d'éclairage. Cette raison arrive

même avant le manque d'infrastructures cyclables, pourtant frein important à la pratique. D'ailleurs, les résultats montrent que l'absence d'infrastructures cyclables impacte dans les mêmes proportions les cyclistes débutantes (10% de « toujours», 47 % de « souvent ») et expérimentées (15% de « toujours », 44 % de « souvent »).

### 3. LE HARCÈLEMENT IMPACTE DURABLEMENT LES HABITUDES DE MOBILITÉ

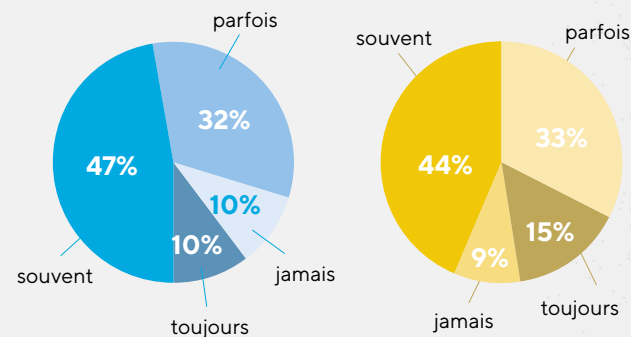
En ce qui concernant le harcèlement, la grande différence de pourcentage peut être dû au fait que la cycliste expérimentée (59 % de « toujours » vs. 9 % de « toujours » pour les débutantes) a déjà vécu une situation désagréable et ne souhaite surtout pas traverser de nouveau certains quartiers. Cela montre qu'une seule agression peut fortement marquer la personne et impacter durablement ses habitudes de mobilité.

### 4. LE TRAFIC MOTORISÉ IMPACTE LE TRAJET DES DÉBUTANTES

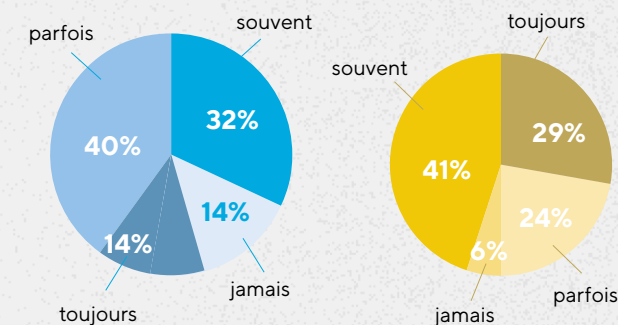
Les cyclistes débutantes disent plus souvent éviter la circulation motorisée dense (11 % de « toujours » et 52 % de « souvent »), ce qui peut s'expliquer par leur préférence pour les voiries qui ont été adaptées à la mobilité cyclable.

## ÉVITEZ-VOUS CERTAINS ITINÉRAIRES CAR ILS SONT TROP PEU ACCESSIBLES À VÉLO À VOS YEUX?

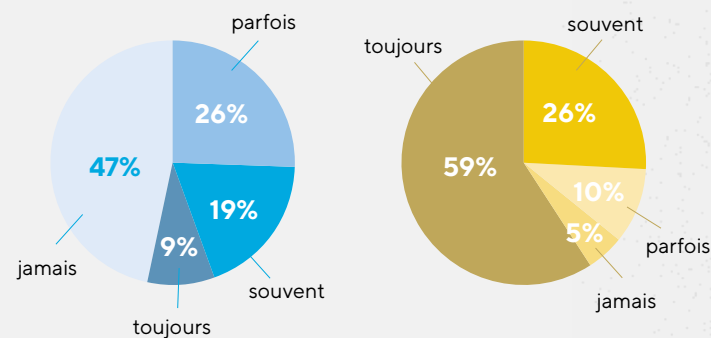
1. Oui, car : pas d'infrastructures cyclables



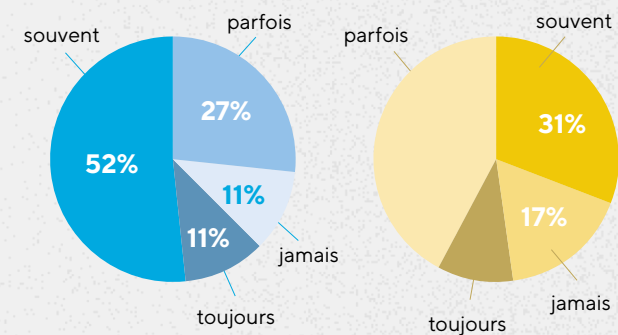
2. Oui, car : routes mal éclairées



3. Oui, car : harcèlements physiques et/ou verbaux fréquents



4. Oui, car : circulation automobile dense



CYCLISTE  
DÉBUTANTE

CYCLISTE  
EXPÉRIMENTÉE

CYCLISTE  
DÉBUTANTE

CYCLISTE  
EXPÉRIMENTÉE

# 02 | RÉSULTATS DE L'ENTRETIEN COLLECTIF

## VINGT FEMMES PARTAGENT LEUR EXPÉRIENCE DE LA MOBILITÉ À LILLE

Un entretien collectif a été mené durant une demi-journée auprès de vingt femmes en février 2020. Une majorité des participantes se déplace à vélo régulièrement, mais leur mode de déplacement varie toutefois selon les contextes. Ce sont les caractéristiques de ce contexte que nous avons essayé de définir avec elles à travers différents exercices.

Un premier exercice s'est concentré sur les modes de déplacement utilisés actuellement et ceux qui pourraient être utilisés dans un monde idéal. Ensuite, une discussion sur les itinéraires empruntés à vélo par les participantes s'est organisée autour de la carte de Lille, suivie d'une évaluation de types d'aménagements cyclables utilisés. Enfin, des solutions pour améliorer la mobilité cyclable ont été soumises à l'appréciation des participantes.



## «... FERMEZ LES YEUX... DANS CE CONTEXTE, QUEL MODE DE DÉPLACEMENT UTILISERIEZ-VOUS? »

Dans un premier temps, les participantes ont décrit leur mode de transport actuel lors de différentes chaînes de déplacement. Puis lors d'un travail de visualisation, elles ont décrit leurs modes de transport idéaux. **Dans ce monde imaginé, la voiture et les transports en commun disparaissent totalement** pour les trajets liés aux courses et à l'accompagnement des enfants, au profit de la marche et du vélo. Tous déplacements confondus, seule une personne conserve l'usage de la voiture pour un trajet combinant déplacement au travail et des courses. Lors de l'exercice de visualisation collectif de la ville idéale, **trois mots reviennent comme un cri du cœur pour une majorité des participantes : la ville idéale est apaisée, calme et arborée.** Les tensions entre usagers y sont réduites, notamment grâce à une vitesse de déplacement qui a été diminuée. Il n'y a plus de feux rouges, ni de rond-point et les voitures ont perdu leur place dominante.



## QUEL EST VOTRE RESENTI PAR RAPPORT À CES VOIRIES ET INFRASTRUCTURES CYCLABLES?

Suite à une discussion précise sur les routes utilisées par les participantes lorsqu'elles se déplacent à vélo dans la métropole lilloise, une évaluation de huit types d'infrastructures cyclables différentes a été réalisée. Ci-contre sont présentés les résultats de six d'entre elles, allant des infrastructures les plus au moins appréciées.

Si la piste cyclable séparée est unanimement un aménagement jugé confortable, le contresens cyclable dans une rue étroite où aucune bande cyclable ne délimite l'emplacement pour le cycliste est jugé comme inconfortable et nombreuses participantes expliquent rouler sur le trottoir dans ce genre de situation.

Le jugement du confort des bandes cyclables dépend moins de la présence ou non de stationnement latéral mais de la densité de trafic motorisé. Dans tous les cas, même dans les rues où le trafic a été pacifié, des aménagements cyclables sont tout de même appréciés.

## DES ITINÉRAIRES DE JOUR ET DES ITINÉRAIRES DE NUIT

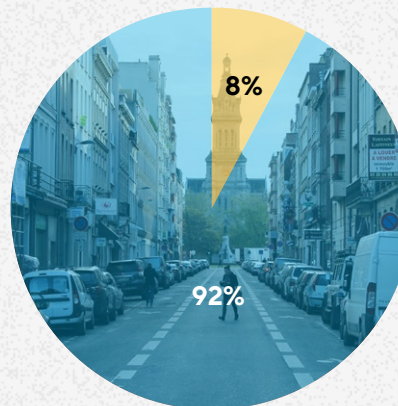
Lors des discussions, il s'avère clair que les routes cyclables les plus appréciées sont celles où les participantes se trouvent le plus en sécurité, mais aussi celles où l'environnement qui les entoure est calme et arboré, comme cette route qui traverse la citadelle. Cet itinéraire est prisé, du moins pour les trajets réalisés dans la journée. En soirée, c'est une autre histoire. Si pour certaines femmes, le vélo est un moyen de déplacement privilégié à la marche ou aux transports en commun pour les sorties en soirée, elles porteront une attention particulière à l'environnement traversé. **Des rues peu fréquentées, mal éclairées, où il est difficile de changer rapidement de trajet, vont être complètement exclues de l'itinéraire, même si elles sont habituées à les utiliser de jour.** La création d'une piste cyclable dans un espace vert doit donc par exemple être doublée d'un itinéraire alternatif cyclable sécurisé sur la chaussée.

## RESENTI FACE AUX DIFFÉRENTES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

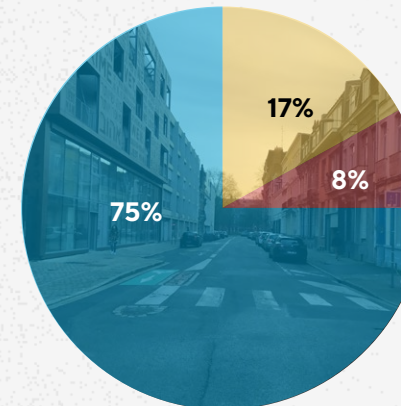
Piste cyclable unidirectionnelle



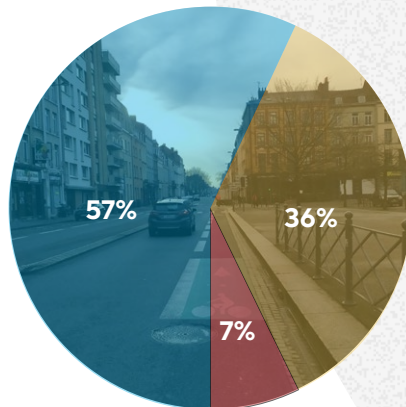
Bandes cyclables dans une rue au trafic apaisé



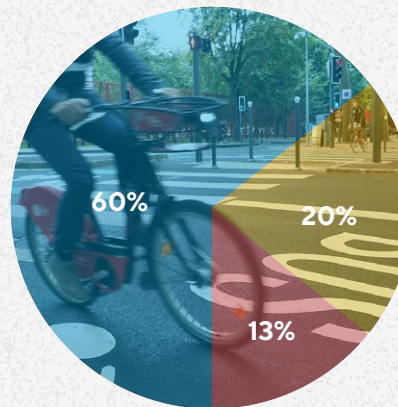
Bande cyclable dans une rue au trafic apaisé



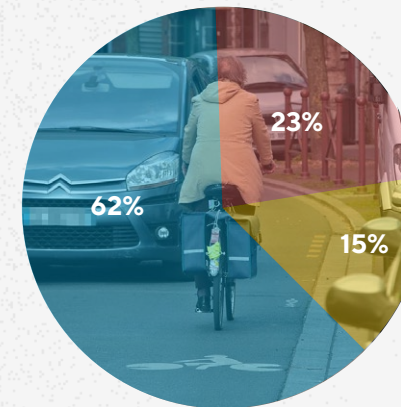
Bande cyclable sur un axe circulé



Couloir de bus ouvert aux cyclistes



Contresens cyclable dans une rue au trafic apaisé



● Confortable ● Inconfortable mais je roule quand même dessus ● Inconfortable et je ne roule pas dessus

# 03 | RECOMMANDATIONS POUR DES VILLES PLUS INCLUSIVES

## ADAPTER LES VILLES ET LEURS VOIRIES



### 1. LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES, UNE DEMANDE INCONDITIONNELLE

Suite à une discussion précise sur les routes utilisées par les participantes lorsqu'elles se déplacent à vélo dans la métropole lilloise, une évaluation de huit types d'infrastructures cyclables différentes a été réalisée. Ci-contre sont présentés les résultats de six d'entre elles en allant des infrastructures les plus au moins appréciées.

Si la piste cyclable séparée est unanimement un aménagement jugé confortable, le contresens cyclable dans une rue étroite où aucune bande cyclable ne délimite l'emplacement pour le cycliste est jugé comme inconfortable et nombreuses participantes expliquent rouler sur le trottoir dans ce genre de situation.

### 2. UNE VILLE APAISÉE, UN CRI DU CŒUR

Suite à une discussion précise sur les routes utilisées par les participantes lorsqu'elles se déplacent à vélo dans la métropole lilloise, une évaluation de huit types d'infrastructures cyclables différentes a été réalisée. Ci-contre sont présentés les résultats de six d'entre elles en allant des infrastructures les plus au moins appréciées.

Si la piste cyclable séparée est unanimement un aménagement jugé confortable, le contresens cyclable dans une rue étroite où aucune bande cyclable ne délimite l'emplacement pour le cycliste est jugé comme inconfortable et nombreuses participantes expliquent rouler sur le trottoir dans ce genre de situation.

### 3. DES ITINÉRAIRES ÉCLAIRÉS ET DES PARCOURS IDÉAUX POUR LES TRAJETS DE NUIT

Les répondantes à cette étude se sont montrées particulièrement sensibles aux routes cyclables traversant les parcs, pourtant ces mêmes itinéraires sont contournés lors des trajets réalisés de nuit. Des itinéraires cyclables arborés, tout à fait agréables de jour, doivent donc être doublés d'itinéraires cyclables où la présence humaine dans l'espace public est important de nuit, et où l'usager a des possibilités de changement de direction en cas de problèmes et où l'éclairage sécurise la voirie. Un faible éclairage s'est révélé être une raison majeure au contournement d'un secteur.



4.

#### L'ENVIE D'APPRENDRE ENSEMBLE ET DANS LA CONVIVIALITÉ

Le panel de femmes interrogées s'est montré attaché au savoir-faire qu'implique un déplacement à vélo en ville. En ce sens, elles témoignent d'un intérêt particulier à se former ou à se perfectionner à la pratique du vélo pour être plus confiante et circuler de manière assurée. Ces séances permettent de mieux s'imposer sur la voirie et d'appréhender avec plus de sérénité le contact avec les autres usagers. L'organisation de séances d'apprentissage est donc à renforcer. Pour toucher un nouveau et plus grand public, ces cours devraient avoir lieu au sein même des organisations que les femmes ont l'habitude de fréquenter (associations, travail, clubs de sport, etc.). L'association sportive lilloise Passer'Elles organise des séances d'apprentissage du vélo, alors mêmes qu'elle est majoritairement dédiée au sport.

5.

#### SAVOIR ENTRETENIR ET RÉPARER SON VÉLO, UN ÉLÉMENT D'INDÉPENDANCE

Une fois la maîtrise de son vélo acquise, la capacité à le réparer et à l'entretenir apparaît comme un élément essentiel pour pérenniser la pratique. Un vélo bien entretenu réduit le risque de panne et une personne formée à gérer des petites réparations devient pleinement autonome dans la gestion de sa mobilité. Il est donc nécessaire d'attirer plus de femmes dans les ateliers d'auto-réparation. Pour cela, des événements tournés davantage vers le public féminin permettraient - lors d'une phase transitoire, utile pour rééquilibrer les genres - à plus de femmes d'apprendre à entretenir et

réparer leur vélo en autonomie au sein d'un atelier.

6.

#### PÉDALER ENSEMBLE POUR AFFRONTER LES RISQUES

Tous risques confondus, les craintes projetées par les femmes baissent fortement lors des trajets réalisés en groupe. Si la pratique à plusieurs est souvent associée aux loisirs, elle peut s'organiser pour les trajets domicile-travail. Des "vélobus" d'adultes rejoignant ensemble le travail ont déjà été vus dans des villes très hostiles aux cyclistes. Dans les secteurs les moins bien aménagés de Lille, afin d'encourager les femmes à faire des trajets quotidiens à vélo, des groupes de déplacement en commun, partant d'un même quartier ou passant à une heure fixe sur un itinéraire défini sont à organiser.



CULTIVER  
LE GOÛT DE LA  
MOBILITÉ  
CYCLABLE



## CONFORTER LE CHOIX DU VÉLO PAR LA MISE EN PLACE DE SERVICES



7.

### SAVOIR OÙ RÉPARER SON VÉLO, LA CLÉ POUR DES TRAJETS PLUS SEREINS

Parce qu'il arrive que des crevaisons ou pannes mécaniques aient lieu en plein milieu d'un trajet, parfois loin de son domicile, avoir accès rapidement à un point de réparation ou un service de dépannage mobile est plus que salvateur. Dès lors, communiquer sur l'emplacement des lieux de réparation (borne publique et vélociste) et sur les entreprises offrant des services mobiles rassure les usagers et peut les inciter à parcourir des trajets plus longs, hors de leur périmètre habituel.

8.

### DÉCHARGER LES MAMANS À VÉLO APRÈS LA DÉPOSE DE LEURS ENFANTS

Faciliter la vie des mamans qui accompagnent leurs enfants dans des remorques à vélo devrait être la norme. Pour cela, instaurer des places de stationnement dédiées à proximité ou dans les crèches pour stocker les remorques à vélo jusqu'au soir doit être envisagé. En plus d'alléger les femmes pour la suite de leur chaîne de déplacements, les mamans seraient certaines de retrouver leurs remorques en bon état lors de la reprise des enfants en fin de journée. Cette mesure faciliterait les déplacements domicile - crèche/école - travail.

9.

### FACILITER LES DÉPLACEMENTS AVEC DES ENFANTS GRÂCE AUX POUSETTES EN LIBRE-SERVICE

Les déplacements avec de jeunes enfants signifient de transporter une poussette. Pour

limiter l'usage de la voiture dans ce type de situation, un système de poussettes en libre-service dans les zones commerciales (centre-ville, centres commerciaux) gagnerait à être mis en place. Ce service permettrait aux cyclistes de venir avec leur enfant sur le vélo ou dans un vélo-cargo. Cet emprunt pourrait se faire dans les parkings pour les vélos. Il permet aux parents se déplaçant avec des enfants trop petits pour marcher longtemps de tout de même aller faire les magasins ou se promener en ville.

10.

### LOUER UN VÉLO FAMILIAL DÈS QUE NÉCESSAIRE

Le coût élevé d'un vélo-cargo peut freiner l'achat de ce véhicule familial (biporteur, triporteur, longtail). Néanmoins, parmi les femmes interrogées, certaines se sont montrées enthousiastes à l'idée d'augmenter leurs déplacements quotidiens en vélo-cargo dans leur vision "idéale" des déplacements. Une multiplication des possibilité de location ou de leasing de vélos-cargos est nécessaire pour démocratiser son usage. Une initiative existe déjà à Lille. Portée par Sira Keita, l'association "Velowomon" loue des vélos familiaux, mais surtout montre qu'il existe des alternatives viables à la voiture individuelle, même pour les familles.

## UNE APPROCHE DE L'URBANISME PAR LE DESIGN

11.

### **SENSIBILISER LES CONCEPTEURS URBAINS À DES AMÉNAGEMENTS INCLUSIFS**

La considération pour la sensibilité au genre dans l'urbanisme est récente et les concepteurs ont rarement été sensibilisés à cela. Il est nécessaire de rattraper le temps perdu. Une meilleure prise en compte des besoins des usagers dans leur ensemble, que ce soient les femmes, les enfants, les personnes se déplaçant à vélo sur de longue distance, ou tout autre profil est nécessaire. L'esprit de la conception doit changer, il est d'abord nécessaire de comprendre les usagers et ensuite de concevoir pour eux. Des études sur leurs besoins doivent être réalisées et des recommandations spécifiques incluses dans les guides de conception. En l'occurrence, une vraie prise en compte des attentes spécifiques des femmes se déplaçant à vélo dans la création de la voirie en France aurait permis de faciliter la mobilité cyclable et de leur offrir la liberté de mouvement dont elles ont besoin au quotidien.





## **ANALYSE & RÉDACTION**

Clotilde Imbert, Cécile d'Aubigny, Bastien Villain, Anouchka Strunden, Pauline Grieb

## **GRAPHISME**

Maria-Inès Chevallier

## **SITE INTERNET**

[copenhagenize.eu](http://copenhagenize.eu)

## **CONTACT**

[ci@copenhagenize.eu](mailto:ci@copenhagenize.eu)