

QUELS SONT LES IMPACTS DE LA PRATIQUE DU VÉLO SUR LES ÉMOTIONS ET LE VÉCU DES FEMMES CYCLISTES À BRUXELLES

Un mémoire de Roxane Degrez

Master Design d'Innovation Sociale
ESA Saint-Luc Bruxelles
Mai 2023

Sous la promotion de :
Valérie Lootvoet
Camille Wernaers
Pierre Echard

À Fanny Moreau,

Collègue rencontrée chez Pro Velo,
Décédée d'une collision avec un tram alors qu'elle se
rendait au travail à vélo, le 10/11/2022



RÉSUMÉ

À Bruxelles, même si le vélo comme moyen de déplacement connaît une évolution considérable, sa pratique demeure inégalitaire d'un point de vue du genre. Il y a moins de femmes parmi les cyclistes. À travers une approche moins rationnelle que les articles existants sur le sujet, ce mémoire questionne les émotions, sensations et pensées à vélo des femmes cyclistes à Bruxelles. Pour répondre à ces questions, des entretiens semi-directifs ont été réalisés avec dix femmes cyclistes. Les résultats de ces entretiens sont compilés sous la forme du premier épisode du podcast *Le Cœur à Vélo*, dans le but de visibiliser le vécu peu documenté de ces femmes. Les femmes interviewées associent majoritairement la liberté ainsi que des émotions et sensations positives au vélo. Elles font également état d'expériences à caractère dichotomique en fonction du contexte dans lequel elles roulent : elles ont tendance à faire plus attention et à anticiper les accidents lorsqu'elles sont mélangées au trafic tandis qu'elles font le vide et profitent de l'environnement sur des pistes cyclables protégées. Utiliser et visibiliser les facteurs émotionnels liés au vélo constitue une belle opportunité d'en faire la promotion à une échelle plus humaine plutôt que de miser sur les facteurs matériels et productifs.

Mots-clés : pratique du vélo, femmes cyclistes, déplacement, Bruxelles, émotions, sensations, pensées, expériences, visibiliser, podcast, liberté.

PRÉFACE

Je m'appelle Roxane, j'ai 27 ans, je suis née et j'habite à Bruxelles. Je suis diplômée ingénieure civile architecte de l'ULB, et je finis actuellement mon master en Design d'Innovation Sociale (DIS) à l'ESA Saint-Luc Bruxelles.

Ce mémoire de fin d'études réunit deux sujets qui font partie intégrante de ma vie : le vélo et la lutte pour l'égalité de genre. Je suis réellement devenue cycliste vers la fin de l'année 2020, lorsque je me suis achetée mon premier vélo d'occasion ; un MBK Racing Trainer mauve, avec les câbles de freins roses. J'ai fait mes premiers pas féministes parce que survivante d'un traumatisme il y a quelques années. Je ne saurais pourtant évaluer avec certitude si c'est ma pratique du vélo qui m'a initiée au féminisme ou bien l'inverse. Quoi qu'il en soit, je pense que les deux se sont nourris l'un de l'autre.

Lors de ma deuxième année de Master DIS, j'ai eu l'opportunité de faire un stage chez Pro Velo, une association pour le développement et l'accompagnement du vélo en Belgique. Pendant ces trois mois de stages dans le département Conseils et Études, j'ai pu contribuer à différents projets sur l'utilisation du vélo par des personnes défavorisées ou encore des aides ménagères. J'ai également pu participer à plusieurs formations de vélo pour adultes et enfants avec la cellule Éducation. Presque la totalité de ces adultes concerné·es et intéressé·es par les projets que j'ai suivis se sont avérées être des femmes

ou des personnes sexisées, qui subissent le patriarcat et les discriminations de genres.

À travers ce stage et ma lutte féministe, j'ai pu constater les inégalités dans la pratique du vélo et la difficulté pour certaines personnes de l'envisager comme une possibilité de se déplacer.

J'ai voulu, par ce travail, mettre en lumière ces problématiques, amener à se questionner et pourquoi pas, apporter une pierre à l'édifice de la restructuration de la ville comme elle est aujourd'hui, c'est-à-dire autocentrée et patriarcale.

Étant une femme cisgenre* hétérosexuelle et blanche, je considère faire partie d'une certaine classe privilégiée de la société. Cette position que j'ai, mon militantisme ainsi que ma conviction cycliste pèsent inévitablement dans la balance et peuvent amener à une subjectivité dans ma recherche. J'ai toutefois essayé de prendre le recul nécessaire et de réduire ce biais en m'appuyant sur de nombreux articles et études sur le sujet.

NB 1 : les photos et illustrations non référencées sont le résultat d'un travail personnel.

NB 2 : Les mots marqués d'un * sont définis et développés dans le lexique en complément de ce mémoire.

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer mes sincères remerciements à Valérie Lootvoet et Camille Wernaers de l'Université des Femmes. À Valérie, pour sa lecture féministe ainsi que son apport précieux sur la construction théorique de ce mémoire. À Camille, pour ses conseils et son partage d'expérience dans la réalisation de mon podcast.

Merci également à Pierre Echard d'avoir d'abord accepté d'être mon promoteur agréé par l'école pour que je puisse aussi travailler avec le binôme de co-promotrices de mon choix, Valérie et Camille, et de m'avoir proposé quelques suggestions d'améliorations.

Un grand merci à Caroline, Catherine, Céline, Fadoua, Manon, Martine, Natasha, les deux Noémie et Saida de m'avoir accueillie chez elles ou à leur bureau et de m'avoir chacune accordée de leur temps pour un entretien. Je suis vraiment reconnaissante de ces moments de partages profonds et authentiques qu'elles m'ont apportés.

J'aimerais également remercier Cassandra, Eva, Julon, Marguerite, Mathilde et Natasha d'avoir participé à mes ateliers sur la construction de l'identité de mon podcast. J'ai particulièrement apprécié ces temps d'intelligence collective et de créativité, dans un environnement bienveillant.

J'ai également une pensée vers Alice, Jasmina, John, Marik, Marine et Martin de l'équipe 'Solutions' de Pro Velo qui m'ont accueillie trois mois dans leur bureau, et m'ont apporté leurs connaissances avisées du monde cycliste. De manière générale, je remercie toutes les personnes chez Pro Velo qui m'ont très vite intégrée dans l'équipe de Bruxelles.

Merci à Dwayne, Julon, Anne et Marc d'avoir pris le temps de relire et de corriger mon travail.

Merci à Vivi et Nut, mes partenaires de bibliothèque, qui m'ont aidées à tenir un rythme de travail tout au long de l'année et avec qui j'ai pu partager des goûters.

Enfin, merci à toutes les personnes qui partagent ma vie, qui m'ont encouragée et conseillée dans la réalisation de ce mémoire.

SOMMAIRE

RÉSUMÉ	IV	RESULTATS DE RECHERCHE	47
PRÉFACE	V	PODCAST	49
REMERCIEMENTS	VI	COMMENTAIRES	49
SOMMAIRE	VII	CONCLUSION	51
INTRODUCTION	1	LIMITES ET RECOMMANDATIONS	54
CADRE THEORIQUE	5	BIBLIOGRAPHIE	57
CONTEXTE BRUXELLOIS	7		
FREINS À LA PRATIQUE	8		
CULTURES ET REPRÉSENTATIONS SOCIALES	9		
CHARGE DOMESTIQUE INÉGALE	16		
SENTIMENT D'INSÉCURITÉ	18		
FREINS LIÉS AU CONTEXTE BRUXELLOIS	21		
RÉSUMÉ DES FREINS	22		
HISTOIRE D'UN OUTIL DE LUTTE	23		
LUTTE POUR LE VÉLO	23		
LUTTE PAR LE VÉLO	25		
BÉNÉFICES ET APPORTS	31		
CONCLUSION	34		
PARTIE EMPIRIQUE	37		
CHOIX DU PODCAST	39		
PANEL D'INTERVIEW	40		
CANEVAS D'ENTRETIEN	41		
IDENTITÉ DU PODCAST	42		
MIXAGE ET RÉALISATION	44		
LIMITES	45		

INTRODUCTION

INTRODUCTION

À l'heure où la transition écologique se fait de plus en plus pressante, surtout pour les jeunes et futures générations, les pratiques de mobilités se doivent d'être questionnées. Plus de 20% des déplacements à l'intérieur de la Région de Bruxelles Capitale sont effectués en autosolisme* et la part du vélo reste marginale.¹ Les mobilités alternatives à la voiture personnelle sont donc réellement une piste pour une réduction des émissions de gaz à effet de serre, surtout les moyens de transports actifs (le vélo et la marche). Bien que le deux-roues connaisse un essor considérable dans la capitale belge depuis quelques années, cette évolution ne se traduit pas forcément par une égalité des profils cyclistes, le nombre de femmes qui roulent à vélo étant encore inférieur à celui des hommes.

Ce mémoire porte sur la pratique du vélo par les femmes à Bruxelles dans le cadre de leurs déplacements quotidiens et urbains, autrement dit, de la pratique utilitaire et du vélotaf (déplacement domicile-travail à vélo). Il ne sera donc pas question de cyclisme sportif, récréatif ou de voyage qui sont des pratiques différentes par leur contexte et motif et qui font aussi, de leur côté, l'objet de recherches ciblées par le prisme du genre.^{2,3,4}

¹ Bruxelles Mobilité et Philippe Barette, *Plan régional de mobilité 2020-2030 : plan stratégique et opérationnel*, Région de Bruxelles Capitale, Bruxelles Mobilité, 2020, p. 63.

² Alessandra Villa, *Les femmes ne sont pas faites pour courir le monde, seules et à vélo : une approche à la pratique du cyclotourisme dans la perspective du genre*, Université Grenoble Alpes, s.l., 2021, 100 p.

³ Ewa Malchrowicz-Moško et al., « Male and Female Motivations for Participating in a Mass Cycling Race for Amateurs. The Skoda Bike Challenge Case Study », *Sustainability*, janvier 2019, vol. 11, n° 23, p. 6635.

Le terme "femme" doit également être précisé ici, puisque les études existantes sur cette thématique sont totalement binaires. En effet, les observations des cyclistes en ville sont généralement basées sur des stéréotypes de genre (est-ce que cette personne à vélo 'ressemble' à un homme ou à une femme?) et ne reflètent donc pas la diversité des genres de la société. N'ayant pas non plus élargi ma recherche aux personnes intersexes, non-binaires, transgenres ou non genrées, ce travail porte sur les femmes cisgenres et prend plus généralement en compte les personnes sexisées, étant celles qui subissent les discriminations liées au genre dit "féminin" (sexisme, misogynie,...). Dans ce mémoire, le mot "femme" désignera donc ce groupe cible.

Il existe déjà des articles et recommandations d'experts sur des changements concrets à apporter à la ville pour augmenter le nombre de femmes cyclistes, comme le développement d'infrastructures cyclables séparées du trafic motorisé ou encore l'apaisement des quartiers par une réduction de limitation de vitesse à 30km/h^{5,6,7}, et Bruxelles est petit à petit en train de les mettre en place. Un aspect de la pratique du vélo fait pourtant défaut dans

⁴ Vicky Carbonneau, *En danseuse : ces femmes qui révolutionnent le cyclisme*, Barcelone, Amphora, 2022, 192 p.

⁵ Gabriele Prati et al., « Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists », *Journal of Transport Geography*, 1 juin 2019, vol. 78, p. 1-7.

⁶ Nick Grudgings et al., « Why don't more women cycle? An analysis of female and male commuter cycling mode-share in England and Wales », *Journal of Transport & Health*, 1 septembre 2018, vol. 10, p. 272-283.

⁷ Cécile d'Aubigny et al., *Les femmes et la pratique du vélo*, Lille, Copenhagenize France, 2020.

les études sur le sujet : celui des bénéfices personnels qu'elle peut engendrer, autres que l'amélioration de la santé physique.

C'est pourquoi j'ai voulu me pencher sur les émotions, les sensations, les expériences vécues par les femmes cyclistes régulières à Bruxelles, celles qui roulent minimum un jour par semaine ou de façon périodique.⁸ Je trouvais pertinent de comprendre et de mettre en lumière les impacts du vélo sur la réalité émotionnelle de ces femmes, de savoir ce qu'elles éprouvent dans leur pratique, ce qui les marque, ce à quoi elles pensent lorsqu'elles roulent à vélo. Parce que notre façon d'appréhender le monde fonctionne de manière imbriquée avec nos états affectifs et émotionnels, il est important de les prendre en considération.⁹

Afin de répondre à ces questionnements, je trouvais judicieux d'utiliser une méthode qualitative plutôt que quantitative. Ce travail se base donc sur dix entretiens semi-directifs avec des femmes cyclistes bruxelloises, ainsi que sur la lecture de nombreux articles et recherches sur la thématique.

L'objectif de ce travail est de visibiliser les réponses à mes questions de recherche par la création d'un podcast grâce à l'enregistrement des dix entretiens effectués. Ce mémoire comporte donc cette partie écrite, ainsi qu'un épisode de podcast à écouter de préférence après la

lecture de la partie théorique. Axer ce travail sur les émotions et les aspects moins tangibles de la pratique du vélo par les femmes me permet de proposer une piste moins étudiée qui pourrait agir comme catalyseur d'un changement de comportement des cyclistes et non-cyclistes. En effet, donner une place aux ressentis de femmes cyclistes régulières pourrait potentiellement amener d'autres femmes à se projeter dans la pratique ou même favoriser leur vélonomie*, c'est-à-dire, leur autonomie à vélo, mais pourrait aussi amener d'autres usagers à se mettre à leur place pour mieux comprendre leurs besoins.

Une première partie replace la thématique de recherche dans le contexte bruxellois et recense tous les facteurs qui peuvent entraver la pratique du vélo par les femmes. Elle montre également les luttes d'abord historiques puis contemporaines initiées par les femmes autour du deux-roues et termine par les bénéfices connus de sa pratique. Une seconde partie justifie le choix du podcast comme forme alternative pour ce mémoire et retrace les différentes étapes pour y arriver. Une troisième et dernière partie se penche sur les résultats de mes recherches.

⁸ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, Bruxelles, 2019.

⁹ Louise Knops, « Si vous n'êtes pas en colère, c'est que vous ne faites pas attention », *Revue Politique*, décembre 2021, vol. 118.

CADRE THEORIQUE

CONTEXTE BRUXELLOIS

Quatre fois par an à Bruxelles, des comptages vélos* sont effectués à plusieurs carrefours de la ville. Ces comptages permettent de suivre l'évolution du nombre de personnes à vélo en heure de pointe (8h-9h) ainsi que leur genre¹⁰. Les résultats montrent que le nombre de cyclistes à Bruxelles suit une courbe croissante depuis les années 2000, avec un taux de croissance annuel moyen estimé à 11% depuis 2010.¹¹ Cette rapide progression est d'abord apparue en 2016, entraînée par plusieurs facteurs, comme la peur des transports publics à la suite des attaques terroristes, la fermeture de certains tunnels, la mise en place de la zone piétonne dans le centre-ville ainsi que des conditions météorologiques particulièrement favorables cette année-là.¹²

Pourtant, même si le nombre global de cyclistes augmente, le pourcentage de femmes qui roulent à vélo dans les rues de Bruxelles peine à décoller. En 2019, elles représentaient 36% des cyclistes bruxellois-es. Cette répartition genrée des cyclistes (appelée "cycling gender gap" en anglais) d'environ un tiers femmes - deux tiers

hommes reste relativement importante, même si l'écart tend petit à petit à diminuer. Deux nouvelles augmentations de 3% de femmes cyclistes ont d'ailleurs été observées en 2020 et 2021, faisant franchir la barre des 42% pour la première fois depuis le début des comptages (1988).¹³ En 2022, la proportion de femmes roulant à vélo à Bruxelles était de 40%, soit en légère diminution par rapport à 2021.¹⁴

Ces fortes augmentations du nombre de femmes cyclistes ont été observées après la mise en place des *coronapistes*. Ces pistes cyclables temporaires, surnommées *coronapistes* puisqu'elles ont été créées lors de la crise sanitaire du coronavirus, avaient pour but d'encourager un report modal vers le vélo plutôt que la voiture individuelle, et aussi de permettre le désencombrement des transports en commun. À Bruxelles, ce ne sont pas moins de 40 kilomètres de pistes qui ont émergés pendant l'année 2020.¹⁵ Compte tenu de leur succès, ces aménagements qualifiés de temporaires vont finalement perdurer dans beaucoup de villes où ils

¹⁰ Les comptages sont réalisés par des bénévoles qui doivent 'distinguer' si le ou la cycliste est un homme, une femme ou un enfant. Les résultats sont dès lors totalement binaires et ne sont pas représentatifs de la diversité des genres de la population.

¹¹ Pro Velo, Marik Lahon et Marine De Mey, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : comptages et analyse de données 2021*, Bruxelles, 2021.

¹² Pro Velo, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : Enquête de mobilité*, Bruxelles, 2017.

¹³ Pro Velo, M. Lahon et M. De Mey, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : comptages et analyse de données 2021*, op. cit.

¹⁴ Pro Velo, Marik Lahon et Marine De Mey, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : comptages et analyse de données 2022*, Bruxelles, 2022, p. 21.

¹⁵ Florine Cuignet, *40 km de pistes cyclables supplémentaires en région bruxelloise*, <https://www.gracq.org/actualites-du-velo/40-km-de-pistes-cyclables-supplementaires-en-region-bruxelloise>, 9 mai 2020, (consulté le 7 avril 2022).

ont été mis en place.^{16,17} En effet, alors que le trafic motorisé était réduit par le confinement, le télétravail et la fermeture des écoles, les coronapistes offraient des espaces larges et protégés des autres véhicules, rendant plus agréables et surtout plus sûrs les trajets à vélo. Une recherche a ainsi révélé que dans les villes qui ont instauré ces aménagements d'urgence, le nombre de cyclistes (sans distinction de genre) a augmenté jusqu'à 48% de plus que dans les villes qui n'ont pas ajouté de kilomètres de pistes cyclables.¹⁸

Aujourd'hui à Bruxelles, même avec l'augmentation récente du nombre de femmes cyclistes, il reste encore de la marge avant d'atteindre la parité. Ce constat pose question. D'où vient cet écart genré de la pratique du vélo ? Y a-t-il des éléments qui empêchent les femmes de se mettre en selle ?

FREINS À LA PRATIQUE

Il existe évidemment des obstacles à la pratique du vélo dans le contexte bruxellois, comme le danger et la peur du trafic, le manque d'infrastructures, le relief, la pollution, le manque de place de stationnement/rangement, la peur du vol de vélo, la météo...¹⁹ Cette liste d'obstacles est non seulement loin d'être exhaustive mais n'est surtout pas partagée équitablement en fonction du genre des (futur-es) cyclistes.

Quelques études récentes se sont penchées sur les facteurs qui entravent la pratique du vélo par les femmes. *Sustrans*²⁰, un bureau d'études britannique, a publié un rapport en 2018 traitant de l'écart genré dans les modes de transports actifs.²¹ En 2019, Pro Velo a aussi mené une enquête intitulée *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles* dans l'objectif de "saisir la dimension genrée de la pratique du vélo à Bruxelles et de comprendre dans quelle mesure le fait d'être femme cycliste à Bruxelles module les expériences et les pratiques du vélo."²² Ces deux rapports ainsi que d'autres articles permettent de

¹⁶ Emilie Defay, *Paris, la pérennisation des coronapistes commencera cet été*, <https://www.francebleu.fr/infos/transports/paris-la-perennisation-des-coronapistes-commencera-cet-ete-1617791034>, 7 avril 2021, (consulté le 7 avril 2022).

¹⁷ Adam Vaccaro, *Boston to make new downtown bike network permanent*, <https://www.bostonglobe.com/2020/09/15/metro/boston-make-new-downtown-bike-network-permanent/>, 15 septembre 2020, (consulté le 7 avril 2022).

¹⁸ Sebastian Kraus et Nicolas Koch, « Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling », *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 13 avril 2021, vol. 118, n° 15.

¹⁹ Pro Velo, *Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015*, Bruxelles, 2017.

²⁰ Sustrans est une organisation caritative qui œuvre en faveur des modes de déplacements actifs (marche et vélo) au Royaume-Uni. Elle a permis de constituer le 'National Cycle Network' qui compte plus de 20 000 km d'itinéraires cyclables balisés à travers le pays.

²¹ Suzanne Motherwell, *Are we nearly there yet? Exploring gender and active travel*, s.l., Sustrans, 2018.

²² Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

CADRE THEORIQUE

mieux comprendre les freins à la pratique du vélo par les femmes en milieu urbain. Ces facteurs peuvent être regroupés en trois catégories : les cultures et représentations sociales, le partage domestique genré et le sentiment d'insécurité. À ces facteurs-là s'ajoutent ceux qui sont propres au contexte bruxellois et qui sont explicités à la fin de ce point.

CULTURES ET REPRÉSENTATIONS SOCIALES

STÉRÉOTYPES

L'écart genré de la pratique du vélo utilitaire est observé de façon assez générale dans les pays occidentalisés (Belgique, France, États-Unis, Canada, Grande-Bretagne...), sauf dans des pays comme le Danemark et les Pays-Bas qui sont considérés comme les pays les plus cyclables* du monde (26% de part modale* pour le vélo à Copenhague en 2020²³). En effet, ils peuvent se vanter de comptabiliser respectivement 55% et 56% de femmes parmi les personnes qui se déplacent à vélo.²⁴ De manière générale, une plus grande proportion de femmes cyclistes, voire une majorité, est observée dans les zones géographiques où le vélo atteint une part modale supérieure à 7% (ce qui veut dire que plus de 7% des

trajets dans ces zones sont effectués à vélo).²⁵ En guise de comparaison, la part modale du vélo à Bruxelles était estimée à 4,7% en 2017, mais il n'existe pas de données ou d'études plus récentes.²⁶

À l'inverse des Pays-Bas ou du Danemark, dans notre culture (la culture occidentale des pays où le vélo est encore peu développé), le vélo est toujours perçu comme une activité sportive plutôt que comme moyen de transport, et donc majoritairement utilisé par les hommes.²⁷ Il est possible de constater cette différence culturelle via les moteurs de recherche : lorsqu'on tape "cycliste" dans la barre de recherche de Google image, on tombe sur des photos de sportifs en lycra, en très grande majorité des hommes, prêts à dépasser leurs limites sur un vélo de course. Lorsqu'on tape "fietser", qui signifie cycliste en Néerlandais, on se retrouve face à une représentation beaucoup plus inclusive de personnes à vélo, des hommes, des femmes, des enfants, des personnes plus âgées etc. On peut remarquer qu'ils et elles sont aussi habillé·es pour la vie de tous les jours, et que leur vélo est souvent équipé pour le transport de charges (enfants, courses...). Là où les Néerlandais·ses voient le vélo comme un outil de déplacement dédié à

²³ *Mobility facts and figures*, Copenhague, 2021.

²⁴ John Pucher et Ralph Buehler (eds.), *City Cycling*, Cambridge, MA, USA, MIT Press, 2012, 416 p.

²⁵ Rahul Goel et al., « Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? », *Transport Reviews*, 2 janvier 2022, vol. 42, n° 1, p. 58-81.

²⁶ Amandine Henry, Thomas Ermans et Fanny de Smet d'Olbecke, « Un retour de la bicyclette, aussi à Bruxelles? », *Brussels Studies. La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles / Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The Journal of Research on Brussels*, 1 juin 2020.

²⁷ Jan Garrard, « Women and Cycling : Addressing the Gender Gap » dans *Cycling for sustainable cities*, s.l., The MIT Press, 2021, p. 197-217.

n'importe quelle tranche de la population²⁸, notre imaginaire collectif le place dans la catégorie des sports, plus socialement admis à la pratique des hommes.²⁹ Dès lors, les Pays-Bas et le Danemark font culturellement la différence entre le *cyclisme* (c.-à-d. le fait de pratiquer le vélo comme activité sportive) et le *vélo utilitaire* (c.-à-d. se déplacer à vélo pour se rendre au travail, faire les courses, déposer son enfant, aller pratiquer un loisir...). La proportion des cyclistes récréationnel·les est d'ailleurs la même au Pays-Bas et au Danemark que dans d'autres pays et villes moins cyclables. En effet, lorsqu'il s'agit du vélo comme pratique sportive, l'écart genré est présent de manière universelle ; il y a plus d'hommes cyclistes sportifs que de femmes cyclistes sportives, que ce soit à Copenhague, à Amsterdam, à Bruxelles ou ailleurs.³¹

Les stéréotypes genrés et la représentation du vélo dans nos imaginaires collectifs sont donc des barrières conséquentes pour les femmes. Rouler à vélo est perçu comme banal pour un homme mais courageux pour une femme.³² Beaucoup de femmes se sentent illégitimes d'accéder à ce milieu voir même ne se considèrent

pas capables d'utiliser le vélo dans leur quotidien. Elles écartent alors ce moyen de transport directement de leur champ des possibles.³³

VISIBILITÉ ET RÔLES MODÈLES

Une des causes de ce sentiment d'illégitimité des femmes face au vélo est leur manque de représentation dans le milieu. En effet, il existe une presque absence de visibilité des femmes sur les vélos, que ce soit en ville, dans les médias sportifs pour le cyclisme ou dans les métiers de mécaniciennes et/ou de vélocistes. Ce manque de représentations à tous les niveaux de pratique ou de carrière a pour répercussion qu'en bout de chaîne, les femmes ont du mal à se projeter dans ces positions.³⁴ Pourtant, "dans tous les groupes de population, voir des gens comme vous faire du vélo est un facteur important

pour pouvoir se considérer comme une cycliste potentielle."³⁵ Le manque de visibilité et l'absence de rôles modèles de femmes à vélo empêchent ces dernières de s'identifier comme telles, à l'instar de la citation "You can't be what you can't see" de Marian Wright

*"Jamais auparavant je n'avais eu l'occasion de croiser un peloton féminin sur la route, encore moins de le voir à l'écran. Dans mes représentations mentales, le cyclisme était alors exclusivement masculin."³⁰
Claire Floret, coureuse cycliste française*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

³⁰ Claire Floret, « À vélo, il nous reste des sommets à gravir pour une réelle égalité hommes-femmes », *Le Monde*, 11 août 2020p. 22p.

³¹ J. Garrard, « Women and Cycling : Addressing the Gender Gap », art cit.

³² Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

³³ Gulsah Akar, Nicholas Fischer et Mi Namgung, « Bicycling Choice and Gender Case Study: The Ohio State University », *International Journal of Sustainable Transportation*, 1 septembre 2013, vol. 7, n° 5, p. 347-365.

³⁴ Camille Boiardi-Franchi, *Les femmes à vélo en 2022*, en ligne sur Spotify, 2022.

³⁵ Patricia Meeremans, *L'apprentissage du vélo comme levier d'émancipation : Les Hirond'Elles de Molenbeek*, Bruxelles, 2021, 67 p.

CADRE THEORIQUE

Edelman.³⁶ Ce manque de représentation est d'ailleurs encore plus conséquent pour les personnes et femmes non blanches, qui sont totalement invisibles dans le monde du vélo.³⁷

ESPACE PUBLIC DOMINÉ PAR LES HOMMES

En plus de l'obstacle de l'image masculine du vélo, les femmes sont confrontées à une difficulté supplémentaire : celle de circuler dans un espace public pensé par les hommes.³⁸ En effet, la planification urbaine n'est pas neutre d'un point de vue du genre, donc les espaces publics non plus. Les dynamiques sociales y sont reproduites, comme les relations de pouvoirs, les privilèges et oppressions.³⁹ Une étude a ainsi montré que le secteur du transport à travers l'Europe est dominé par les hommes. La plupart des commissions politiques et bureaux de conseils ont moins de 15% de membres féminins, et aucun n'atteint une représentation égalitaire.⁴⁰ En Belgique, bien qu'il existe une loi sur la parité des instances décisives, elle ne garantit pas la parité des différents pouvoirs. Les hommes sont toujours en

majorité responsables de mandats dans le domaine des finances, des affaires économiques, de la sécurité, des travaux publics et de la mobilité, tandis que les femmes se retrouvent dans des échelons dits "plus doux" comme la culture, les ressources humaines, les services d'action sociales...⁴¹ Aujourd'hui, la planification de la ville et des transports reste limitée par des points de vue de comités, experts et décisionnaires presque exclusivement blancs et masculins.⁴² Cette absence de diversité provoque un manque de considération des besoins et usages de la majorité des citoyen·nes (femmes, enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, personnes non blanches...). La ville est donc en réalité pensée par et pour les hommes. L'autocentrisme* est une des conséquences de ce schéma institutionnel⁴³, puisque la voiture est majoritairement conduite par des hommes.⁴⁴ Un tel contexte du *tout au masculin et à la voiture* constitue une barrière non négligeable pour les femmes à vélo.

³⁶ Women In Cycling, « Meet the experts - transport and city infrastructure ».

³⁷ Jools Walker, *Back in the Frame: Cycling, belonging and finding joy on a bike*, 2^e éd., London, Sphere, 2021, 384 p.

³⁸ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

³⁹ Marina Kohler Harkot, Leticia Lindenberg Lemos et Paula Freire Santoro, « Can a Safe Cycling City be an Inclusive Cycling City? Findings on Gendered Cycling from São Paulo, Brazil » dans Dennis Zuev, Katerina Psarikidou et Cosmin Popan (eds.), *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*, s.l., Routledge, 2021, p. 103-118.

⁴⁰ Transgen, *Gender Mainstreaming: European Transport Research and Policies. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*, s.l., University of Copenhagen, 2007.

⁴¹ Cellule égalité des chances de Bruxelles, *Plan d'action pour l'égalité des femmes et des hommes*, Bruxelles, 2020, p. 24.

⁴² Janna Aljets, « Occupons l'espace ! La mobilité pour tou·tes au lieu de l'auto-centrisme et de la masculinité hégémonique ».

⁴³ J. Aljets, « Occupons l'espace ! La mobilité pour tou·tes au lieu de l'auto-centrisme et de la masculinité hégémonique », art cit.

⁴⁴ Simon Derauw, Sabine Gelaes et Christophe Pauwels, *Enquête monitor sur la mobilité des belges*, Belgique, Service Public Fédéral Mobilité et Transports, 2019, p. 33-36.

ENTRETIEN DU VÉLO

En outre, pour s'approprier le vélo de façon quotidienne, les femmes sont aussi dépendantes de la maintenance et de la réparation de leur deux-roues. Or, la mécanique est également un secteur sous domination masculine où les femmes ressentent qu'elles n'ont pas leur place.⁴⁵ Elles se retrouvent alors une fois de plus dans un environnement patriarcal et se heurtent à de nombreuses discriminations (être regardées elles plutôt que leur vélo, être draguées, essuyer des remarques sexistes, se faire retirer les outils des mains, être décrédibilisées en tant que femmes mécaniciennes...). Elles vont avoir tendance à manquer de confiance en elles devant un problème mécanique, craindre ou même s'excuser de mal faire. Devoir réparer/faire réparer son vélo dans ces conditions devient alors une contrainte supplémentaire à la pratique et une entrave à la vélonomie des femmes.⁴⁶ Le chemin vers le métier de mécanicienne vélo est d'ailleurs difficile à vivre pour certaines, comme l'illustre ce témoignage de Manon, une mécanicienne française, au début de sa formation : "Je me souviens des moments de rage, d'humiliation et de frustrations (...). Les hommes me retiraient les outils des mains et me parlaient de façon condescendante sans

⁴⁵ Camille Wernaers, « La petite reine des femmes », *axelle*, avril 2016, n° 188, avr. 2016p. 23-25p.

⁴⁶ Margot Abord de Chatillon, « Feminine Velonomy: Women's experiences of bicycle repair and maintenance in France and Australia » dans Dennis Zuev, Katerina Psarikidou et Cosmin Popan (eds.), *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*, s.l., Routledge, 2021, p. 137-155.

⁴⁷ Mathilde Bienvenu, *Le vélo, c'est l'outil par excellence des féministes*, <https://www.liberation.fr/sports/2019/07/21/le-velo-c-est-l-outil-par->

m'expliquer ce qu'ils faisaient. Je me suis souvent sentie conne."⁴⁷

APPARENCE PHYSIQUE

L'apparence physique constitue un obstacle supplémentaire que rencontrent les femmes face au vélo et sa représentation sociale. Dans son mémoire sur l'apprentissage du vélo comme levier d'émancipation, Meeremans écrit que "la gestion de l'apparence, la question de l'effort physique ainsi que la pression sociale peuvent remettre en question l'utilisation du vélo [par les femmes]."⁴⁸ Pour les femmes particulièrement, faire du vélo signifie être exposées aux regards, être *regardées en mouvement* dans l'espace public. De plus, dans l'imaginaire collectif, les hommes cyclistes sont représentés comme étant sportifs et musclés tandis que "les représentations sexistes des femmes à vélo dans les films et les publicités évoquent, à contre sens de cette imagerie sportive, des vols de jupettes et arrangements sexy entre la machine et sa cavalière".⁴⁹ Il y a donc, avec le manque de visibilité et de rôles modèles évoqué plus tôt, un manque de diversité dans la représentation des corps à vélo. L'image de la femme cycliste représente un corps dit 'parfait' et un certain esthétisme féminin.⁵⁰

excellence-des-feministes_1740710/ , 21 juillet 2019, (consulté le 30 mars 2022).

⁴⁸ P. Meeremans, *L'apprentissage du vélo comme levier d'émancipation : Les Hirond'Elles de Molenbeek*, op. cit.

⁴⁹ Yves Raibaud, *La ville faite par et pour les hommes: dans l'espace urbain, une mixité en trompe-l'oeil*, Paris, Belin, 2015, p. 31.

⁵⁰ C. Boiardi-Franchi, *Les femmes à vélo en 2022*, op. cit.

CADRE THEORIQUE

Plus globalement, la société attend des femmes une certaine apparence : qu'elles soient apprêtées, maquillées, pas transpirantes, vêtues d'habits 'féminins' comme des jupes ou des robes.⁵¹ Rendre compatible "apparence féminine" et pratique du vélo représente donc un défi en plus pour les femmes, surtout lorsque leur lieu de destination n'est pas équipé en conséquence (de quoi prendre une douche ou se changer par exemple).⁵²

APPARENCE DU VÉLO

L'apparence du vélo en lui-même ouvre également une question sur les représentations genrées. Dans le langage familier, il n'est pas rare d'entendre des termes comme "vélo pour homme" et "vélo pour femme". À ces termes sont associés les vélos au cadre "diamant" et au profil élancé pour les hommes et les vélos au cadre "col de cygne" et au profil citadin, souvent avec un panier, pour les femmes. Y sont associés également des imaginaires de vitesses différentes. Les cadres diamants et fins renvoient l'idée de rapidité et de performance, tandis que les cadres bas et plus robustes renvoient l'idée de lenteur et de confort. Ces caractéristiques sont exacerbées dans les vélos commercialisés pour les enfants, avec l'usage quasi systématique de la couleur rose et d'un panier voire un siège pour poupée à l'arrière des "vélos pour filles".⁵³ Certes, ces différences de géométrie trouvaient un sens au moment de l'invention de la bicyclette, parce qu'elles



CADRE DIAMANT



CADRE COL DE CYGNE



"VÉLO POUR GARÇON"



"VÉLO POUR FILLE"

1 - différentes géométries et apparences de vélos

⁵¹ S. Motherwell, *Are we nearly there yet? Exploring gender and active travel*, op. cit.

⁵² Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

⁵³ Margot Abord de Chatillon, Nathalie Ortar et David Sayagh, « Le vélo : un objet qui révèle, renforce et perturbe l'ordre du genre », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 1 décembre 2021, n° 52-2, p. 25-51.

correspondaient à la tenue vestimentaire traditionnelle des femmes de l'époque (et des curés)⁵⁴. Mais aujourd'hui, il n'existe pas de vélos différents pour les genres, mais de vélos différents pour les usages.

Au Pays-Bas, le vélo de ville avec panier et/ou porte-bagage est le plus utilisé par les femmes et les hommes parce qu'il est le plus pratique et confortable pour se déplacer en ville et transporter des affaires.⁵⁵ Cependant, bien que les vélos soient majoritairement conçus par les hommes pour les hommes, certaines marques commencent à adapter leurs modèles à la morphologie féminine (en réajustant la taille des éléments pour mieux convenir aux bustes plus petits et épaules moins larges par exemple, et en adaptant la selle avec un dégagement du périnée). Ce sont donc des adaptations au sein des différents modèles qui apparaissent, contrairement à l'idée véhiculée dans l'imaginaire collectif qu'il existe des types de vélos dédiés aux hommes et aux femmes.^{56,57}

PRATIQUE À L'ADOLESCENCE

David Sayagh, chercheur en sociologie, met en lumière que la pratique du vélo chez les adolescent·es présente des disparités significatives, les filles faisant beaucoup

moins de vélo que les garçons, voir même abandonneraient totalement sa pratique pendant l'adolescence.⁵⁸ Dans ses études, il souligne plusieurs facteurs responsables de ce clivage de pratique, notamment l'utilisation de vélos de types différents. Les garçons vont favoriser des vélos de couleurs sombres et plutôt sportifs comme les cadres diamants et suspendus, les VTT, les vélos de route, les BMX, tandis que les filles vont priser les cadres à col de cygne ou les cadres mixtes, avec des teintes rosées ou pastel, et qui permettent une position avec le dos droit.⁵⁹ Ces différences de vélos font échos aux différents types de pratiques des adolescent·es. Les garçons sont plus disposés à s'adonner à des jeux à vélos, à faire des figures, des concours de vitesse et de performance ainsi qu'à 'trainer' dans l'espace public, et donc, d'utiliser le vélo de manière régulière. À l'inverse, les jeunes filles préfèrent avoir une utilisation du vélo pour le loisir surtout pour faire des balades en groupe. Le comportement des adolescentes par rapport au vélo tend alors à suivre des normes sexuées, d'autant plus que l'éducation des parents va différer en fonction du genre de leur(s) enfant(s), les jeunes filles subissant généralement une limitation de leur mobilité à partir de la puberté à cause de la peur de prise de risques et de leur

⁵⁴ Jessica Dooryhée, *Pourquoi le cadre du vélo femme est-il incliné?*, <https://ellesfontduvelo.com/2014/09/cadre-velo-femme/>, 30 septembre 2014, (consulté le 10 janvier 2023).

⁵⁵ Guillaume Novello, *A Paris, « plus on a de pistes cyclables, plus il y a de femmes à vélo »*, <https://www.20minutes.fr/paris/3257635-20220323-insecurite-frein-pratique-feminine-velo-plus-pistes-cyclables-plus-femmes>, 23 mars 2022, (consulté le 31 mars 2022).

⁵⁶ Louise Roussel, *À vos cycles! Le guide du vélo au féminin*, Tana Editions., Paris, 2021, p. 19.

⁵⁷ Alain Dalouche, « Femmes et vélo : un espace public à partager », *Ville & Vélo*, avril 2016, n° 71, avr. 2016p. 6-15 et 20p. 8.

⁵⁸ David Sayagh, *Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique*, Thèse de Doctorat, Université Paris Est, France, 2018, p. 20-21.

⁵⁹ David Sayagh, « Construction sociospatiale de capacités sexuées aux pratiques urbaines du vélo », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1 mai 2017, vol. 112, p. 129.

CADRE THEORIQUE

potentiel statut de proies. Elles sont alors "restreintes dans les formes de pratiques du vélo solitaires, aventurières, improvisées ou encore d'occupation de l'espace public".⁶⁰ Le clivage des pratiques du vélo chez les adolescent·es est encore plus présent chez les jeunes des familles précarisées et d'origines étrangères, où la mobilité des filles est souvent restreinte mais également surveillée et où il existe une plus forte utilisation et appropriation masculine de l'espace public.⁶¹

AUTRE CULTURE

Tous ces différents freins liés à la représentation sociale du vélo sont inhérents à notre propre culture. Au sein de cultures différentes de la nôtre, telles que celles de pays d'Afrique et du Moyen-Orient, la pratique du vélo par les femmes est encore moins normalisée voire parfois interdite. Beaucoup de femmes originaires de ces pays n'ont pas l'occasion d'apprendre le vélo, sa pratique étant jugée inacceptable pour les femmes, surtout d'un point de vue moral et religieux.⁶² À noter que les avis divergent quant à la dimension religieuse de cette interdiction, comme l'illustre ce témoignage d'une réfugiée palestinienne : "Lorsqu'elles font du vélo, les femmes attireraient l'attention et le regard de l'homme. Cela pourrait les empêcher de se marier, d'avoir des enfants et

⁶⁰ David Sayagh, « Les adolescentes font-elles moins de vélo en raison de moindres possibilités réelles d'investir l'espace public ? », *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, 17 août 2018, n° 30, p. 20.

⁶¹ David Sayagh, « Socialisations cyclistes variées d'adolescentes de Quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) « très sociaux » »,

de mener une vie normale de femme dans une société arabe. Ce n'est pas Dieu qui les empêche de rouler".⁶³

À Bruxelles, c'est probablement la raison pour laquelle la grande majorité des personnes qui suivent les formations d'apprentissage du vélo pour adultes débutant·es sont des femmes issues de l'immigration. En effet, presque l'entièreté des apprenant·es rencontré·es en formation chez Pro Velo étaient des femmes originaires d'Afrique qui, pour la plupart, n'étaient jamais montées sur un vélo de leur vie. Certaines ont mentionné avoir essayé de rouler sur le vélo de leur frère quand elles étaient petites, sans ne plus jamais y toucher pendant une ou plusieurs dizaines d'années. Lors de ces formations, le seul homme rencontré, originaire du Maroc, était déjà capable de rouler à vélo, mais n'avait plus roulé depuis 30 ans, et venait surtout pour apprendre à rouler dans la circulation et gagner en confiance dans le trafic.

Une étude menée en Suisse sur les impacts des cours de vélo pour adultes fait état des mêmes observations concernant le public majoritaire qui y participe, et met en lumière les facteurs de non-apprentissage du vélo

Sociétés et jeunesse en difficulté. Revue pluridisciplinaire de recherche, 1 décembre 2021, n° 26.

⁶² Marie Mundler et Patrick Rérat, « Le vélo comme outil d'empowerment. Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2018, n° 73, p. 63.

⁶³ *En vélo, Simone !*, France, ARTE, 2022.

pendant l'enfance.⁶⁴ La culture d'origine des femmes est dès lors un élément non négligeable qui peut entraver la mise en selle. Bruxelles étant la deuxième ville la plus cosmopolite du monde⁶⁵, ce facteur est sans doute fortement déterminant dans l'écart genré de la pratique du vélo au sein de la capitale. Toutefois, une récente étude menée à Bruxelles révèle qu'en comparaison avec le pays d'origine, la culture vélo du pays d'accueil, en l'occurrence celle en pleine évolution de la capitale belge, pourrait inciter les femmes issues de l'immigration à se mettre en selle.⁶⁶

CHARGE DOMESTIQUE INÉGALE

En 2018, la Ligue des familles constatait dans son baromètre des parents que "les hommes belges passent moins de temps que les femmes aux tâches ménagères et familiales".⁶⁸ Selon les statistiques, les femmes passent bien plus de temps à laver et repasser, nettoyer et ranger, cuisiner et faire les courses que les hommes. En effet, en

"Presque 3/4 des femmes ayant un ou plusieurs enfants déclarent avoir un trajet d'accompagnement à effectuer dans leur chaîne quotidienne de déplacements."⁶⁷

Belgique, "81 % des femmes effectuent quotidiennement des tâches domestiques, contre 33 % des hommes".⁶⁹ En plus de cette division sexuée du travail, les femmes sont nombreuses à ressentir fortement le poids de la charge mentale dans leur vie de famille, définie par Monique Haicault, sociologue française, comme l'articulation de l'organisation entre le travail professionnel et les tâches du foyer, de manière simultanée (les femmes emmenant sur leur lieu de travail les tâches domestiques à gérer).⁷⁰

En outre, l'enquête de Pro Velo sur les femmes cyclistes à Bruxelles révèle que "les femmes effectuent davantage de déplacements utilitaires pour les autres que pour elles-mêmes" (24% de leurs trajets ont lieu pour rendre service à leurs familles et proches).⁷¹ Les femmes doivent donc

s'organiser pour assurer cette addition de tâches et de déplacements. Alors que les hommes se déplacent plus pour des raisons professionnelles, les femmes assurent l'accompagnement d'autres personnes, l'approvisionnement du

⁶⁴ M. Mundler et P. Rérat, « Le vélo comme outil d'empowerment. Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales », art cit.

⁶⁵ Thomas Bagnoli, *Bruxelles, deuxième ville la plus cosmopolite du monde*, <https://www.levif.be/actualite/belgique/bruxelles-deuxieme-ville-la-plus-cosmopolite-du-monde/article-normal-1128561.html>, 26 avril 2019, (consulté le 9 avril 2022).

⁶⁶ Juliana Betancur Arenas, *Women's participation in urban cycling beyond the Brussels canal: A study on motivators and deterrents*, Université Libre de Bruxelles & Vrije Universiteit Brussel, Bruxelles, 2022, 116 p.

⁶⁷ C. d'Aubigny et al., *Les femmes et la pratique du vélo*, op. cit., p. 14.

⁶⁸ La Ligue des familles, *Le baromètre des parents 2018*, Région Wallonie-Bruxelles, 2018.

⁶⁹ Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, *La conciliation entre vie professionnelle et vie familiale encore fortement marquée par le genre*, Belgique, 2020.

⁷⁰ Monique Haicault, « La gestion ordinaire de la vie en deux », *Sociologie du Travail*, 1984, vol. 26, n° 3, Travail des femmes et famille, p. 268-277.

⁷¹ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

CADRE THEORIQUE

foyer et la route vers leur emploi, lorsqu'elles en ont un.⁷² Cela les amène à faire des trajets complexes avec des arrêts multiples et des transports d'enfants et/ou de charges⁷³, que l'on appelle "chaîne de déplacements".

Ces contraintes ont un impact dissuasif sur la pratique du vélo, les femmes ayant tendance à délaisser ce mode de déplacement dans ces conditions.⁷⁴ Encore aujourd'hui, c'est le travail rémunéré qui est valorisé par la société et considéré comme essentiel tandis que les tâches et corvées non payées ne sont, elles, ni reconnues ni valorisées. La mobilité qui compte est celle des trajets domicile-travail et c'est elle qui est considérée par les pouvoirs publics au détriment des chaînes de déplacements, majoritairement effectuées par les femmes, laissées de côté dans la planification des transports.⁷⁵ Il est donc à relever que les résultats des comptages vélos organisés par Pro Velo peuvent manquer d'exactitude puisqu'ils sont effectués de 8 à 9 heures les mardis ou jeudis de la semaine, typiquement sur un schéma classique de trajet domicile-travail, plus souvent réalisés par les hommes de manière générale.

⁷² Claudine Lienard, *Ça roule ma poule? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, Université des femmes, Bruxelles, 2010, 120 p.

⁷³ S. Motherwell, *Are we nearly there yet? Exploring gender and active travel*, op. cit.

⁷⁴ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

⁷⁵ M. Kohler Harkot, L. Lindenberg Lemos et P. Freire Santoro, « Can a Safe Cycling City be an Inclusive Cycling City? Findings on Gendered Cycling from São Paulo, Brazil », art cit.

Pour autant, l'enquête Femmes et mobilités urbaines à Bordeaux enregistre "un décrochage de la pratique cycliste chez les femmes à chaque naissance d'un nouvel enfant, non compensée par une reprise chez les femmes plus âgées".⁷⁶ L'étude Pro Vélo quant à elle, rapporte que 23% des femmes cyclistes estiment que les enfants sont un frein pour prendre le vélo⁷⁷. Pour d'autres, le vélo est devenu un moyen de faciliter les trajets familiaux comme en témoigne cette cycliste dans un article des Grenades (RTBF) : "dans le grand marathon du quotidien, savoir que je vais pouvoir me déplacer rapidement avec mes deux enfants en mettant toujours exactement le même temps, c'est un plus indéniable. Fini les embout's, les problèmes de correspondances STIB, les poussettes ou le porte-bébé à porter."⁷⁸ Ce choix de déplacement implique donc d'être équipé·e en conséquence. Toujours à Bordeaux, les observations de terrain dévoilent que les femmes sont trois fois plus nombreuses que les hommes à avoir un porte-bébé, à transporter des affaires et des sacs de courses. De manière générale, elles sont plus du double à posséder un vélo équipé pour le transport.⁷⁹

⁷⁶ Yves Raibaud, *Femmes et hommes sont-ils égaux à vélo?*, <https://lejournal.cnrs.fr/billets/femmes-et-hommes-sont-ils-egaux-a-velo>, 25 mai 2020, (consulté le 15 décembre 2022).

⁷⁷ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

⁷⁸ Jehanne Berge, *Femmes cyclistes, entre liberté et invisibilité*, <https://www.rtbef.be/article/femmes-cyclistes-entre-liberte-et-invisibilite-10364727>, 14 novembre 2019, (consulté le 7 avril 2022).

⁷⁹ Yves Raibaud, *Femmes et mobilités urbaines: Analyse des bonnes pratiques de la ville durable sous l'angle des inégalités entre les femmes et les hommes. Vélo, marche et covoiturage*, Bordeaux, Bordeaux Métropole, 2018.

Plusieurs exemples peuvent illustrer ces contraintes liées aux chaînes de déplacements pour les mères de famille. C'est le cas de la ville de São Paulo, qui a enregistré une augmentation de la part modale du vélo majoritairement chez les femmes de 23 à 30 ans, de classe moyenne et sans enfants. Cela montre que, dès lors qu'elles endossent moins de responsabilités familiales, les femmes sont plus susceptibles d'utiliser le vélo pour leurs propres déplacements.⁸⁰ À l'inverse, l'auteur néerlandais du blog 'Bicycle Dutch' justifie la plus grande proportion de femmes cyclistes au Pays-Bas (56%) parce qu'elles sont justement plus nombreuses à assurer les responsabilités et tâches domestiques que les hommes, mais qu'elles peuvent le faire à vélo grâce aux infrastructures et réseaux cyclables mis en place.⁸¹

SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

Dans son étude sur les déplacements des femmes et le sentiment d'insécurité à Bruxelles, Marie Gilow écrit que "le sentiment d'insécurité est le fruit d'un processus

⁸⁰ M. Kohler Harkot, L. Lindenberg Lemos et P. Freire Santoro, « Can a Safe Cycling City be an Inclusive Cycling City? Findings on Gendered Cycling from São Paulo, Brazil », art cit.

⁸¹ Mark Wagenbuur, *Women cycling: "Make it happen"*, <https://bicycledutch.wordpress.com/2015/03/08/women-cycling-make-it-happen/>, 7 mars 2015, (consulté le 6 avril 2022).

⁸² Marie Gilow, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles: perceptions et stratégies », *Brussels Studies. La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles / Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The Journal of Research on Brussels*, 1 juin 2015.

complexe : il est à la fois la conséquence d'agressions réelles envers les femmes qui échappent souvent aux statistiques lorsqu'elles ne sont pas déclarées à la police, et le résultat de l'intériorisation d'une supposée vulnérabilité propre aux femmes." ⁸² En effet, la peur d'être agressées constitue une réalité pour les femmes dans l'espace public.⁸³ "Les femmes n'ont pas besoin d'être battues ou violées pour savoir que c'est possible, la violence est toujours enfoncée dans un coin de leur conscience."⁸⁴ De fait, une étude menée par l'association Vie Féminine met en lumière que "98% des femmes interrogées déclarent avoir déjà subi, au moins une fois dans leur vie, une situation de harcèlement sexiste dans l'espace public".⁸⁵

Iris Marion Young, philosophe américaine, avance que dans la société, les femmes sont constamment rappelées à la possibilité d'être reluquées, touchées, ou même harcelées ou violées, et que cela entraîne des conséquences sur leurs intentions et mouvements. Cela les mène à une vigilance permanente qui impacte le caractère naturel et l'efficacité de leurs déplacements.⁸⁶

⁸³ Nicole Van Enis, « La Place des Femmes dans l'espace public », *Barricade - Culture d'Alternatives*, 14 décembre 2016.

⁸⁴ P. Meeremans, *L'apprentissage du vélo comme levier d'émancipation : Les Hirond'Elles de Molenbeek*, op. cit.

⁸⁵ Laetitia Genin, *Le sexisme dans l'espace public, c'est partout, tout le temps et sous toutes les formes! Analyse des résultats obtenus dans le cadre de l'appel à témoignages sur le sexisme vécu dans l'espace public*, Bruxelles, Vie Féminine, 2017.

⁸⁶ M. Abord de Chatillon, « Feminine Velonomy: Women's experiences of bicycle repair and maintenance in France and Australia », art cit.

CADRE THEORIQUE

C'est ce qu'elle appelle la théorie de motilité féminine*. En d'autres termes, de manière quotidienne, les femmes vont avoir tendance à "exercer une autocensure sur le déroulement de leurs trajets dans la ville"⁸⁷, à adopter des stratégies visant à atténuer le sentiment qu'elles courent un risque ou sont vulnérables.⁸⁸

Ce sentiment d'insécurité dans l'espace public, déjà pesant en lui-même, est exacerbé pour les femmes cyclistes, puisqu'elles sont également confrontées aux dangers que représentent le trafic motorisé. Être cycliste dans une ville pensée pour et dominée par la voiture représente déjà une forme de vulnérabilité sociale, doublée si l'on est une femme.⁸⁹

Dans son enquête, Pro Velo révèle que les 3 principaux freins cités par les femmes non cyclistes sont, par ordre d'importance, le danger et l'insécurité routière (citée à 54%), le manque d'aménagement (51%) et le manque d'aisance dans le trafic (47%).⁹⁰ Une autre enquête Pro Velo sur le profil de nouveaux·elles cyclistes à Bruxelles conforte l'idée que ces freins, bien qu'ils soient également cités par des hommes, sont davantage cités par les femmes.⁹¹ Cette tendance est vérifiée dans la nouvelle

enquête continue de Pro Velo, basée sur un échantillon de cyclistes interrogé·es depuis 2021. Les questions sur le sentiment de sécurité à vélo révèlent que "les hommes sont plus nombreux que les femmes à déclarer se sentir (tout à fait) en sécurité à vélo" (40,5% contre 34%) et parallèlement, que les femmes sont plus nombreuses à déclarer ne pas (du tout) se sentir en sécurité à vélo (42% contre 36,5% pour les hommes).⁹² Ces 3 enquêtes différentes montrent qu'indépendamment de leur profil cycliste (non-cycliste, débutante, cycliste régulière), les femmes sont plus disposées que les hommes à ressentir un sentiment d'insécurité par rapport au vélo.

Alors que les statistiques montrent que les femmes sont en général moins victimes d'accidents graves que les hommes dans l'espace public⁹³, elles perçoivent tout de même des risques beaucoup plus élevés qu'eux, et cela constitue une barrière plus forte à la pratique du vélo.^{94,95} Cette différence de perception des risques seraient due au rôle social traditionnel des femmes, c'est-à-dire, celui de nourricières et prodigueuses de soin, qui les rendrait plus alertes aux risques sur la santé comparé aux hommes.⁹⁶ "On apprend aux femmes qu'elles doivent se protéger et que beaucoup de personnes dépendent

⁸⁷ C. Lienard, *Ça roule ma poule? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, op. cit.

⁸⁸ S. Motherwell, *Are we nearly there yet? Exploring gender and active travel*, op. cit.

⁸⁹ J. Garrard, « Women and Cycling : Addressing the Gender Gap », art cit.

⁹⁰ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

⁹¹ Pro Velo, *Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015*, op. cit.

⁹² Pro Velo, M. Lahon et M. De Mey, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : comptages et analyse de données 2022*, op. cit., p. 40.

⁹³ M. Gilow, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », art cit.

⁹⁴ J. Garrard, « Women and Cycling : Addressing the Gender Gap », art cit.

⁹⁵ G. Prati et al., « Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists », art cit.

⁹⁶ *Ibid.*

d'elles. [...] Elles ont donc une conscience différente du risque" explique Carolyn Whitzman, chercheuse et professeure de planification urbaine à Melbourne et Ottawa.⁹⁷ "Fait édifiant : à vélo, les femmes auront plus tendance à emprunter les trottoirs, par crainte des voitures qui affluent sur la chaussée. Tandis que les hommes auront plus tendance à pédaler droit devant, sans dévier. L'adrénaline pour les hommes, la prudence pour les femmes..."⁹⁸ Cette prudence les amène parfois à des comportements inconsciemment dangereux pour elles, comme rouler trop près des voitures stationnées et risquer de se prendre une portière qui s'ouvre, ou se placer dans l'angle mort de gros véhicules.⁹⁹ Dans l'enquête réalisée à Bordeaux, les premiers facteurs d'abandon du vélo par les femmes sont la peur de l'accident et les grossesses.¹⁰⁰ On parle de notion de triple fardeau: le premier étant celui d'être cycliste, le deuxième, d'être une femme et le troisième celui de la contrainte ressentie par les mères d'être

"Le "sexe" du vélo, c'est aussi la virilité de la chute, du risque, de la performance."¹⁰¹

responsable du bien-être de leurs enfants, et d'avoir peur de les faire souffrir si elles se blessent en roulant à vélo.¹⁰² À noter que ces fardeaux peuvent encore s'alourdir pour les femmes moins privilégiées de la société (femmes précarisées, porteuses de handicap, racisées*,...).¹⁰³

En plus de la peur d'être confrontées au trafic motorisé, les femmes rapportent également une crainte de l'agressivité et du potentiel conflit avec les automobilistes ou d'autres usager·ères de la route.¹⁰⁴ Mais là où tout cycliste, homme ou femme, rapporte différentes agressions de la part des automobilistes, presque toutes les femmes cyclistes ajoutent être sujettes à des violences sexistes (être sifflées, harcelées, insultées de ' salope', suivies par une voiture...)¹⁰⁵ Néanmoins, rappelons que ces violences sont vécues par les femmes dans l'espace public, peu importe le mode de transport qu'elles utilisent (marche, transport en commun, vélo), sauf si elles sont accompagnées d'enfants ou d'un homme.¹⁰⁶ Une cycliste

⁹⁷ Rose St-Pierre, *Pourquoi les femmes font-elles moins de vélo que les hommes?*, <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1198874/genre-cyclisme-bicyclette-infrastructures-cyclistes-diversite>, 26 juin 2019, (consulté le 8 novembre 2022).

⁹⁸ Léa Drouelle, *On veut plus de femmes sur les pistes!*, <https://sorocite.com/2021/01/29/on-veut-plus-de-femmes-sur-les-pistes/>, 29 janvier 2021, (consulté le 21 mars 2023).

⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰ Y. Raibaud, *Femmes et mobilités urbaines: Analyse des bonnes pratiques de la ville durable sous l'angle des inégalités entre les femmes et les hommes. Vélo, marche et covoiturage*, op. cit., p. 18.

¹⁰¹ Y. Raibaud, « Femmes et hommes sont-ils égaux à vélo ? », art cit.

¹⁰² Marie Russell et al., « Pedalling towards equity: Exploring women's cycling in a New Zealand city », *Journal of Transport Geography*, 1 février 2021, vol. 91, p. 102987.

¹⁰³ J. Betancur Arenas, *Women's participation in urban cycling beyond the Brussels canal: A study on motivators and deterrents*, op. cit.

¹⁰⁴ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

¹⁰⁵ M. Kohler Harkot, L. Lindenberg Lemos et P. Freire Santoro, « Can a Safe Cycling City be an Inclusive Cycling City? Findings on Gendered Cycling from São Paulo, Brazil », art cit.

¹⁰⁶ C. Lienard, *Ça roule ma poule? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, op. cit.

CADRE THEORIQUE

témoignait d'ailleurs qu'elle se faisait bien plus respectée sur la route depuis qu'elle avait des sièges enfants sur son vélo, le fait visible d'être mère la rendant plus responsable et donc respectable, même lorsque les sièges étaient vides.¹⁰⁷

La question de la nuit, ou de la pénombre, constitue également un facteur important dans le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public. Le fait d'être seul·e dans un espace fermé (station de métro, véhicule de transport en commun) ou d'être dans une position statique (attente aux arrêts de tram/bus) peut exacerber ce sentiment d'insécurité.¹⁰⁸ Pour certaines femmes, le vélo constitue alors une échappatoire à cette vulnérabilité, car il offre la possibilité de fuir plus vite et d'avoir le contrôle sur la situation¹⁰⁹. Le vélo peut parfois même constituer un choix de préférence par rapport au taxi, pour ne pas être cloisonnée dans une voiture avec un chauffeur. Beaucoup de femmes cyclistes témoignent d'une réelle libération par rapport au harcèlement de rue qu'elles pouvaient subir en tant que piétonnes auparavant.¹¹⁰ D'autres femmes, à l'inverse, se sentent plus exposées aux regards insistants et aux insultes lorsqu'elles sont à vélo, arrêtées aux feux rouges par

exemple.¹¹¹ Elles se sentent aussi plus restreintes dans le type de vêtements qu'elles vont pouvoir porter (ou s'autoriser à porter), en fonction de l'heure et des zones qu'elles vont traverser.¹¹² Ce constat montre l'importance d'une infrastructure cyclable de qualité, en majorité séparée du trafic automobile et bien éclairée. Une étude réalisée à Lille sur la pratique du vélo par les femmes révèle qu'un itinéraire mal éclairé et passant par des lieux non sûrs (comme un parc la nuit) est un facteur majeur de contournement pour les femmes cyclistes lors de leurs trajets nocturnes.¹¹³

FREINS LIÉS AU CONTEXTE BRUXELLOIS

Le relief représente le quatrième frein le plus cité par les femmes non cyclistes dans l'enquête Pro Velo. Bruxelles est effectivement vallonnée, avec des variations d'altitude d'environ 100 mètres, surtout depuis le canal vers le Sud-Est de la ville.¹¹⁴ Ce paramètre ne peut évidemment pas être changé, mais il est intéressant de constater que les femmes ont tendance à croire qu'elles n'arriveront pas à grimper une côte, et sont plus nombreuses que les hommes à penser qu'elles manquent de condition

¹⁰⁷ J. Berge, « Femmes cyclistes, entre liberté et invisibilité », art cit.

¹⁰⁸ C. Boiardi-Franchi, *Les femmes à vélo en 2022*, op. cit.

¹⁰⁹ Léa Foucart, *Expérience de femmes cyclistes à Bruxelles : Pratique du vélo, interactions et harcèlement de rue*, Université catholique de Louvain, s.l., 2022, 65 p.

¹¹⁰ Kate Jelly, *Want to make the streets safer for women? Start with cycling*, [https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2021/mar/26/want-](https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2021/mar/26/want-to-make-the-streets-safer-for-women-start-with-cycling)

[to-make-the-streets-safer-for-women-start-with-cycling](https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2021/mar/26/want-to-make-the-streets-safer-for-women-start-with-cycling) , 26 mars 2021, (consulté le 5 avril 2023).

¹¹¹ L. Drouelle, « On veut plus de femmes sur les pistes ! », art cit.

¹¹² L. Foucart, *Expérience de femmes cyclistes à Bruxelles : Pratique du vélo, interactions et harcèlement de rue*, op. cit.

¹¹³ C. d'Aubigny et al., *Les femmes et la pratique du vélo*, op. cit., p. 21.

¹¹⁴ *Couche topographique de la Région Bruxelles Capitale*, <https://gis.urban.brussels/brugis/#/>, (consulté le 5 avril 2023).

physique pour rouler à vélo.¹¹⁵ Le vélo à assistance électrique peut alors les aider à se lancer sur les routes pentues de la ville. La proportion de femmes roulant à vélo électrique est d'ailleurs supérieure à la moyenne observée pour l'ensemble des cyclistes bruxellois-es.¹¹⁶ Mais le vélo électrique, ayant un coût non négligeable, peut ne pas convenir aux capacités financières de tout·e usager·ère qui en aurait besoin.

À Bruxelles, la météo pluvieuse représente un frein largement cité par les femmes qui sont déjà cyclistes, ainsi que celles qui aimeraient se lancer. C'est d'ailleurs un des seuls facteurs partagé presque de la même manière entre les cyclistes et non cyclistes.¹¹⁷ Des comptages et observations dans la ville de Bordeaux ont montré que les femmes cyclistes sont moins nombreuses sur les routes que les hommes cyclistes par temps pluvieux.¹¹⁸ À Bruxelles, il n'existe pas de chiffres précis quant à la pratique du vélo en fonction du genre et de la météo puisque les comptages organisés par Pro Velo sont reportés en cas d'intempéries.¹¹⁹ Cette disparité peut s'expliquer par la peur d'un risque plus élevé dû au sol glissant à cause de la pluie, mais aussi par un manque d'équipement. En effet, le fait d'être cycliste aguerri·e et de connaître ou de posséder l'équipement adapté à la

pluie permet parfois de lever cette barrière de l'intempérie.¹²⁰

RÉSUMÉ DES FREINS

"Un constat s'impose : il faut de l'audace pour oser faire du vélo quand on est une femme".¹²¹

Les facteurs de prudence, de peur et d'évitement des risques contraignent les femmes cyclistes à penser leurs déplacements différemment. Elles vont plus facilement changer d'itinéraire, faire des détours pour contourner des zones mal éclairées ou des carrefours dangereux,...^{122,123} Ces stratégies sont certes un moyen de réduire leur sentiment d'insécurité mais pèsent à nouveau lourdement sur leur charge mentale, déjà conséquente. Finalement, le vélo n'est que révélateur du fonctionnement de la société de manière générale ainsi que du fait que les femmes ont tendance à manquer de confiance en elles.¹²⁴

La combinaison de tous les freins développés plus haut conduit à un environnement cyclable peu qualitatif. Alors que les femmes ont tendance à faire du vélo par choix plutôt que par nécessité, elles ont pourtant besoin d'un

¹¹⁵ Pro Velo, *Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015*, op. cit.

¹¹⁶ Pro Velo, M. Lahon et M. De Mey, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : comptages et analyse de données 2022*, op. cit.

¹¹⁷ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

¹¹⁸ Y. Raibaud, « Femmes et hommes sont-ils égaux à vélo ? », art cit.

¹¹⁹ Pro Velo, M. Lahon et M. De Mey, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : comptages et analyse de données 2022*, op. cit.

¹²⁰ Michel De Muelenaere, « Femmes à vélo: démystifier les craintes », *Le Soir*, 15 sept. 2020p.

¹²¹ *Velodacieuse*, <https://www.femvt.fr/velodacieuse>, (consulté le 20 mars 2023).

¹²² Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

¹²³ C. d'Aubigny et al., *Les femmes et la pratique du vélo*, op. cit.

¹²⁴ C. Boiardi-Franchi, *Les femmes à vélo en 2022*, op. cit.

CADRE THEORIQUE

plus grand niveau d'attractivité que les hommes pour s'y mettre.¹²⁵

Cependant, l'étude Pro Velo "Être une femme et cycliste dans les rues de Bruxelles" révèle que les freins cités par les femmes cyclistes régulières se rapportent beaucoup plus souvent aux caractéristiques inhérentes au déplacement (relief, distance) ainsi qu'aux contraintes liées au trajet (transport de charges, accompagnement, parking sécurisé) et à la météo. Là où les femmes non cyclistes citent le danger et l'insécurité routière (54%), le manque d'aménagements (51%) et le manque d'aisance (47%) comme premiers freins à leur pratique, les femmes cyclistes régulières sont quant à elles, respectivement 6%, 3% et 5% à les citer.¹²⁶ Il semblerait donc que la pratique du vélo permette de surmonter certaines barrières ou en tous cas de diminuer la crainte liée à celles-ci. D'après des témoignages de femmes cyclistes, l'expérience les amène à mieux s'équiper et à trouver des stratégies pour améliorer leurs trajets : "il n'y a pas d'obstacles, il y a des techniques".¹²⁷

Si aujourd'hui, le vélo révèle des inégalités de genre, il est intéressant de se pencher sur l'origine de l'inégalité de la pratique, qui remonte au XIXe siècle.

¹²⁵ N. Grudgings et al., « Why don't more women cycle? An analysis of female and male commuter cycling mode-share in England and Wales », art cit.

¹²⁶ Pro Velo, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, op. cit.

¹²⁷ M. De Muelenaere, « Femmes à vélo », art cit.

¹²⁸ Claire Morissette, « Cyclofeminisme: la pédale douce », *Canadian Woman Studies*, 2002, vol. 21, n° 3, p. 29-31.

¹²⁹ C. Floret, « À vélo, il nous reste des sommets à gravir pour une réelle égalité hommes-femmes », art cit.

HISTOIRE D'UN OUTIL DE LUTTE

LUTTE POUR LE VÉLO

Dès son apparition, la bicyclette fait l'objet de controverse, jugée inappropriée voire dangereuse pour les femmes pour toutes sortes de raisons : menace pour la santé, la morale et la réputation.¹²⁸ Inventé par un homme au début du XIXe siècle, le vélo inquiète certains médecins de l'époque vis-à-vis des femmes.¹²⁹ L'impact de la bicyclette sur leur santé et leur sexualité provoque même des débats : il est question de savoir si le vélo aurait des conséquences sur leur capacité à enfanter ou s'il pourrait engendrer une perte de virginité.¹³⁰ Certains vont jusqu'à s'insurger contre les potentiels orgasmes que pourraient leur procurer ce nouvel engin.¹³¹ Un docteur ordonne même "que la femme abandonne le vélocipède au sexe fort".¹³² Ces vives réactions masculines seraient en réalité le signe d'une crainte profonde de perdre le contrôle face à cette nouvelle liberté féminine.¹³³ En effet, alors que "les femmes restaient largement confinées dans la sphère privée, à l'écart d'activités telles que l'éducation, le travail

¹³⁰ Zack Furness, *Culture on Two Wheels: The Bicycle in Literature and Film*, Nebraska, University of Nebraska Press, 2016.

¹³¹ C. Lienard, *Ça roule ma poule? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, op. cit.

¹³² Leïla Marchand, *Le vélo, l'invention qui émancipa les femmes*, <http://www.slate.fr/story/104509/velo-outil-emanicipation-femmes>, 28 juillet 2015, (consulté le 14 octobre 2021).

¹³³ C. Floret, « À vélo, il nous reste des sommets à gravir pour une réelle égalité hommes-femmes », art cit.

ou la politique"¹³⁴, le vélo leur offrait un réel moyen d'échapper aux limites physiques de la maison.¹³⁵ Jusqu'au boom de la bicyclette (vers les années 1890), une femme qui roulait à vélo représentait une menace pour la masculinité et les capacités physiques des hommes.¹³⁶

À cette époque, la mode vestimentaire compresse les femmes dans des vêtements trop serrés et encombrants (combinaison de longs corsets, plusieurs jupons, longues jupes trainantes et larges chapeaux), les rendant presque inapte à pratiquer une activité physique.¹³⁷ Enfourcher un vélo était donc rendu compliqué. Pour être plus à l'aise et éviter que le tissu ne se prenne dans les roues, les femmes raccourcissent leurs jupes et finissent par porter le *bloomer* : un pantalon bouffant resserré au niveau des chevilles.¹³⁹ Les "femmes à roulettes" de la fin du XIX^{ème} siècle ont imaginé et créé des vêtements et accessoires (parapluies, chapeaux, sièges) spécialement conçus pour elles. Les modifications apportées à leur garde-robe étaient déjà une lutte en soi, qu'elles ont poursuivie en brevetant leurs

"le vélo est individuel et échappe au contrôle. 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 [...]"¹³⁸

inventions, dans le milieu des brevets très largement dominé par les hommes. Toutes ces avancées ont contribué à l'acceptation croissante de l'usage de la bicyclette par les femmes dans les années 1880-1890.¹⁴⁰ Le nouveau style vestimentaire que les femmes cyclistes arboraient était cependant perçu au départ comme une atteinte à l'apparence publique, et les centimètres de peau visibles de leurs jambes les rendaient sujettes à une nouvelle forme de voyeurisme.¹⁴¹

Finalement, l'acceptation de ce nouveau code vestimentaire s'est vue inscrite dans la loi puisqu'en 1892 et en 1909, deux circulaires vont autoriser les femmes à porter le pantalon "si [elles] tien[nent] par la main un guidon de bicyclette ou les rênes d'un cheval".¹⁴² Ces deux circulaires découlent de l'ordonnance du 17 novembre 1800 qui interdisait les femmes de "se travestir" (c-à-d. de porter le pantalon). Elle précise que "Toute femme désirant s'habiller en homme doit se présenter à la Préfecture de police pour en obtenir

¹³⁴ Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette: une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, p. 31.

¹³⁵ Jan Garrard, Susan Handy et Jennifer Dill, « Women and Cycling » dans John Pucher et Ralph Buehler (eds.), *City Cycling*, s.l., The MIT Press, 2012, p. 211-234.

¹³⁶ Z. Furness, *Culture on Two Wheels: The Bicycle in Literature and Film*, op. cit.

¹³⁷ C. Morissette, « Cyclofeminisme: la pédale douce », art cit.

¹³⁸ Thierry Paquot, « La bicyclette urbaine: histoire et représentations », *Urbanisme*, juin 2009, n° 366, p. 45-50.

¹³⁹ Anouk Lebel, *La liberté sur deux roues*, <https://gazettedesfemmes.ca/6854/la-liberte-sur-deux-roues/>, 12 juin 2013, (consulté le 30 mars 2022).

¹⁴⁰ Lori Ostergaard, « Claiming the Bicycle: Women, Rhetoric, and Technology in Nineteenth-Century America, Sarah Hallenbeck », *Rhetoric Review*, 1 octobre 2016, vol. 35, n° 4, p. 382-385.

¹⁴¹ Stijn Knuts et Pascal Delheye, « Cycling in the City? Belgian Cyclists Conquering Urban Spaces, 1860–1900 », *The International Journal of the History of Sport*, 1 septembre 2012, vol. 29, n° 14, p. 1942-1962.

¹⁴² L. Marchand, « Le vélo, l'invention qui émancipa les femmes », art cit.

CADRE THEORIQUE

l'autorisation". Cette loi n'a été abrogée qu'en 2013, rendant enfin légal le port du pantalon en toutes circonstances par les Françaises.¹⁴³

Fin du XIX^{ème} siècle, il était désormais plus respectable pour les femmes d'une certaine classe de rouler à vélo pour le loisir et les déplacements. En revanche, il a fallu attendre plus de quarante ans pour qu'une femme puisse sérieusement accéder au milieu compétitif et sportif du vélo, restée jusque-là spectatrice de ces événements.¹⁴⁴ L'histoire des femmes dans le milieu compétitif et sportif du vélo, de son invention jusqu'à nos jours, est également un sujet en soi, que je ne traiterai pas dans ce mémoire sur le vélo utilitaire. Cependant, de l'interdiction de concourir dans les épreuves aux stratagèmes pour camoufler leur identité et participer à des courses, "l'expérience nous montre que les avancées du vélo féminin sont toujours le résultat des combats menés par des femmes, qui ont ainsi organisé leur propre intégration".¹⁴⁵ Ainsi, le tout premier club féminin qui voit le jour est un club de

¹⁴³ Abrogation de l'interdiction du port du pantalon pour les femmes, <http://www.senat.fr/questions/base/2012/qSEQ120700692.html>, (consulté le 31 janvier 2023).

¹⁴⁴ Justin Spinney, *Understanding Urban Cycling: Exploring the Relationship Between Mobility, Sustainability and Capital*, 1st edition., London, Routledge, 2020, 234 p.

¹⁴⁵ C. Floret, « À vélo, il nous reste des sommets à gravir pour une réelle égalité hommes-femmes », art cit.

¹⁴⁶ Clotilde Boudet, *Il était une fois le cyclisme...féminin*, <https://ablock.fr/il-etait-une-fois-le-cyclismefeminin/>, 5 avril 2022, (consulté le 18 janvier 2023).

¹⁴⁷ A. Villa, *Les femmes ne sont pas faites pour courir le monde, seules et à vélo : une approche à la pratique du cyclotourisme dans la perspective du genre, op. cit.*

cyclisme, en 1892 : le Coventry Lady Cyclists, en Angleterre. Son rapide succès donnera naissance à d'autres clubs de cyclisme ailleurs dans le monde.¹⁴⁶

LUTTE PAR LE VÉLO

Le vélo, devenu plus accessible, permettait aux femmes de visibiliser leur place et leurs luttes dans l'espace public.¹⁴⁷ Les suffragettes l'ont d'ailleurs utilisé pour faire campagne dans les rues, brandissant des pancartes avec des slogans de leurs revendications, ainsi que pour se déplacer et accomplir des actes de résistance.^{148,149} Dans ce combat pour gagner le droit de vote, le vélo n'était plus simplement un outil mais était devenu un symbole d'émancipation des femmes.¹⁵⁰ À travers le monde, de nombreux groupes de femmes et minorités de genres se sont attribués le vélo pour se rendre visibles et concrétiser leurs combats. En voici quelques exemples, non exhaustifs :

¹⁴⁸ Bonnie Friend, *The Role of the Bicycle in the Suffragette Movement*, <https://www.welovecycling.com/wide/2018/03/26/role-bicycle-suffragette-movement/>, 26 mars 2018, (consulté le 30 mars 2022).

¹⁴⁹ Hannah Ross, *Bicycle bombers: Two-wheeled Suffragettes and thwarting Adolf Hitler in the Second World War*, <https://www.telegraph.co.uk/womens-sport/2021/03/30/bicycle-bombers-two-wheeled-suffragettes-thwarting-adolf-hitler/>, 30 mars 2021, (consulté le 8 avril 2023).

¹⁵⁰ Louise Dawson, *How the bicycle became a symbol of women's emancipation*, <https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2011/nov/04/bicycle-symbol-womens-emancipation>, 4 novembre 2011, (consulté le 28 janvier 2023).

OVARIAN PSYCOS – LOS ANGELES

Fondée en 2010 à Los Angeles, la brigade cycliste des Ovarian Psychos réunit des personnes agacées par la misogynie omniprésente et le harcèlement sexiste qu'elles subissent dans la rue.¹⁵¹ La plupart de ces personnes, surnommées O.V.A.S (One Very Angry Squad), portent des traumatismes de violences et agressions qu'elles ont vécues, de par leur condition de minorité de genre et de personne d'origine étrangère. Le collectif organise des rides* à vélo les soirs de pleine lune pour se réapproprier la ville et militer contre l'injustice sociale et les inégalités de genres.¹⁵² Pour les O.V.A.S, la brigade représente une sorte de refuge, une safe place, une famille.¹⁵³ Lorsqu'elles se réunissent, elles portent des t-shirts customisés de leur devise : "Ovaries so big we don't need balls" (les ovaires tellement gros qu'on n'a pas besoin de couilles).¹⁵⁴

LES DÉCHAINÉ·ES – BRUXELLES

Les Déchainé·es est une collective féministe qui utilise le vélo comme outil d'expression et d'émancipation des femmes et minorités de genre. La collective s'est très fortement inspirée du documentaire sur les Ovarian Psychos pour débiter sa propre création dans un contexte Bruxellois¹⁵⁵. Le nom "Déchainé·es" fait référence à la chaîne du vélo mais également à toutes les chaînes brisées en allant à contre-courant de ce que l'espace public renvoie comme image. En autogestion et en mixité

¹⁵¹ Jessica P. Ogilvie, *6 Things You Need to Know About East L.A.'s Ovarian Psychos*, <https://www.lamag.com/culturefiles/7-reasons-need-see-ovarian-psychos-comes-l/>, 27 mai 2016, (consulté le 5 avril 2023).

¹⁵² *One Very Angry Squad*, <https://ovarianpsychos.com/>, (consulté le 5 avril 2023).



2 - OVAS Brigade (source : PBS – the independent Lens)



3 - Les Déchainé·es (source : @vos_diana sur instagram)

¹⁵³ *Ovarian Psychos*, Los Angeles, *Women Make Movies*, 2016.

¹⁵⁴ M. Bienvenu, « Le vélo, c'est l'outil par excellence des féministes », art cit.

¹⁵⁵ *Autrement : ces « nouvelles guérillères » qui luttent contre le patriarcat*, Bruxelles, bx1, 2021.

CADRE THEORIQUE



4 - Les Déchainé-es (source : @vos_diana sur instagram)



5 - Girls On Wheels (source : groupe Facebook des GOW)

choisie* sans hommes cisgenres, les Déchainé-es organisent des rides à thèmes et des ateliers de réparation de vélo, dans le but de lutter contre les violences sexistes et patriarcales et l'oppression de l'espace public.¹⁵⁶ La lutte collective et "en nombre" constitue une dimension chère aux Déchainé-es et leur permet de se sentir plus fort-es, plus puissant-es et plus en sécurité pendant leurs actions. La notion de joie est également importante dans leur combat. Leurs slogans phares sont notamment : "À qui la rue? À nous la rue!" et "On roule, sur quoi? Sur le patriarcat!"¹⁵⁷

GIRLS ON WHEELS – PARIS

Les Girls On Wheel (GOW) sont un groupe de femmes qui se réunissent tous les mercredis soir pour rouler à vélo dans Paris la nuit. Les parcours des rides sont préparées par une personne qui se désigne à l'avance et sont communiqués la veille avec une indication du niveau de difficulté. Les personnes qui participent aux rides ont au préalable signé la charte des GOW qui permet de garantir un cadre bienveillant et sans jugement.¹⁵⁸ Ces rides hebdomadaires invitent les femmes à se sentir légitimes et en confiance pour pouvoir se lancer dans des balades cyclistes, même si elles n'en ont jamais fait auparavant.¹⁵⁹ Le groupe a maintenant dépassé les 4000 membres sur le

¹⁵⁶ Pour l'usage du vélo comme outil d'émancipation et de lutte collective, <https://dechainees.noblogs.org/>, (consulté le 7 avril 2023).

¹⁵⁷ *Les Nouvelles Guérillères*, Bruxelles, Elisa Vdk, 2020.

¹⁵⁸ Albert Marie, *Girls on Wheels, quand les femmes prennent la route*, <https://fr.cyclingheroes.com/fr/blog/girls-on-wheels-quand-les-femmes-prennent-la-route>, 3 février 2022, (consulté le 7 avril 2023).

¹⁵⁹ Corentin Parbaud, « *Girls on Wheels* » : les filles s'emparent du vélo, <https://www.lequipe.fr/Velo-mag/Stories/Actualites/-girls-on-wheels-les-filles-s-emparent-du-velo/1120634>, 18 mars 2020, (consulté le 8 avril 2023).

réseau social Facebook, où sont communiquées les informations des sorties.

BLACK GIRLS DO BIKE – USA

Créée en 2013 par Monica Garrison, Black Girls Do Bike (BGBD) est une communauté de femmes noires qui encourage la pratique du vélo par les femmes et jeunes filles de couleur. Avec pour devise "fellowship, fitness and freedom" (que l'on pourrait traduire par "convivialité, forme physique et liberté"), la force de ce groupe réside dans la création de liens, de soutiens et de conseils entre femmes cyclistes, peu importe leur niveau. Elles organisent des rides ainsi que d'autres activités pour démystifier les stéréotypes du vélo et lever des barrières qui empêchent les femmes noires de se lancer à vélo et d'intégrer la communauté cycliste.¹⁶⁰ L'objectif de BGBD est de partager des expériences avec des femmes qui font déjà du vélo mais surtout de partager les bénéfices du vélo avec celles qui n'en font pas encore. Les volontaires du groupe sont surnommées les 'Sheroes' (she + heroes).¹⁶¹ Ces Sheroes sont aujourd'hui plus de 180 à travers les États-Unis, et contribuent à l'expansion de la communauté, aujourd'hui suivie par plus de 30 000 personnes. Cet engouement montre le bénéfice d'une telle lutte et permet également de prendre en compte l'impact que le vélo peut avoir sur ces femmes. Dans un épisode de Trained Podcast, une Shero témoigne: "Prendre soin de soi est l'une de ces choses que personne d'autre ne peut faire pour vous, et vous ne pouvez pas

¹⁶⁰ Official Site of BGBD, <https://www.blackgirlsdobike.org/purpose>, (consulté le 7 avril 2023).



7 - Black Girls Do Bike (source : Monica Garrison - Dropbox officielle)



6 - Illustrations promotionnelles des BGDB (source : Dropbox officielle)

tricher parce que vous finirez par le payer plus tard. Quand je prends le vélo, c'est ma façon de me détacher du monde, de me détacher des appareils (téléphone). J'ai besoin de ce temps; il me permet d'être une meilleure

¹⁶¹ Nike et Jaclyn Byrer, Monica Garrison - *Opening doors to sport and community*, en ligne sur Spotify, 2022.

CADRE THEORIQUE



8 - Les Hirond'Elles (source : groupe What's App des Hirond'Elles)

mère, une meilleure leadeuse, une meilleure collègue. Et ça, c'est inestimable pour moi."¹⁶²

LES HIROND'ELLES DE MOLENBEEK – BRUXELLES

Depuis 2017, Riet Naessens donne des cours d'initiation au vélo pour des femmes adultes vivant aux alentours de Molenbeek et en grande majorité issues de l'immigration. Ces femmes qui apprennent le vélo avec elle sont surnommées les Hirond'Elles, en clin d'œil à l'image de l'oiseau qui prend son envol. Riet, ancienne institutrice, consacre désormais sa vie de retraitée à partager ses connaissances techniques du vélo mais également sa connaissance de Bruxelles via des tours guidés, et organise toutes les activités des Hirond'Elles (cours pour débutantes, coaching dans le trafic et sorties diverses).¹⁶³

Alors qu'elle peinait à trouver des femmes prêtes à apprendre le vélo au début de son projet, Riet observe maintenant que les Hirond'Elles ont véritablement explosé en nombre par la force du bouche à oreille. Elle est d'ailleurs passée d'une liste de contacts d'environ cinquante personnes à plus de 800 cette année. Certaines des Hirond'Elles ont un passé difficile, souvent ancré de violence. Le vélo fait alors partie des choses qu'elles veulent apprendre pour se challenger et reprendre le contrôle de leur corps.¹⁶⁴ Les femmes sont invitées à venir avec leur(s) enfant(s) pendant les activités, ce qui leur permet de pouvoir être présentes même si elles doivent s'en occuper. Riet en profite alors pour transmettre les

¹⁶² Ibid.

¹⁶³ Monde d'après et Malika Hamza, *Les Hirond'Elles, celles qui volent de leurs propres ailes*, en ligne sur Spotify, 2023.

¹⁶⁴ Les Grenades et Safia Kessas, *Femmes à vélo : elles prennent leur place*, en ligne sur Spotify, 2022.

bonnes pratiques aux enfants également, pour qu'ils et elles puissent rouler avec les Hirond'Elles en toute sécurité.

FANCY WOMEN BIKE RIDE – INTERNATIONALE

La Fancy Women Bike Ride est un événement cycliste qui a lieu chaque année dans plusieurs villes du monde. Lancé par une femme turque en 2013 à Izmir, l'événement consiste en une balade à vélo pour les femmes sur le thème des couleurs et de la festivité : le seul mot d'ordre est "fancy".¹⁶⁵ Les vélos sont décorés de fleurs et de rubans et les cyclistes sont encouragées à porter leurs tenues les plus extravagantes. Le but de ces rides est de contraster la vision du cyclisme de la performance en lycra par une pratique du vélo plus légère et joviale. Au départ d'une seule ville, l'événement s'est désormais étendu à plus de 150 fancy women bike rides dans 24 pays différents.¹⁶⁶ Les rides sont organisées de manière bénévole par des cyclistes locales et sont ouvertes aux femmes de tous niveaux, justement pour promouvoir et encourager la pratique du vélo.

WOMEN IN CYCLING – EUROPE

Women in Cycling (WIC) est un réseau créé en 2021 par plusieurs associations actives dans le domaine du vélo en



9 - Fancy Women Bike Ride (source : site officiel)

Europe. WIC est une sorte de plateforme qui a pour but de visibiliser et donner la parole aux femmes expertes du secteur, et d'ainsi leur permettre d'accéder à des places au premier plan.¹⁶⁷ Le réseau organise des conférences en ligne avec des panels d'intervenantes exclusivement féminins. Il existe un portail qui regroupe les ambassadrices de WIC ainsi que toutes les expertes, leurs domaines d'expertise et leur ville d'influence.¹⁶⁸ WIC vise plus largement à accompagner une transition vers des villes mieux adaptées à la diversité de leurs usager·ères.

¹⁶⁵ *Fancy Women Bike Ride*, <https://www.suslukadinlarbisikletturu.com/en/>, (consulté le 8 avril 2023).

¹⁶⁶ Ron Johnson, *Fancy Women Bike Ride celebrates 10 glorious years*, <https://momentummag.com/fancy-women-bike-ride-celebrates-10-glorious-years/>, 15 septembre 2022, (consulté le 8 avril 2023).

¹⁶⁷ Sarah Lohisse, « *Women In Cycling* », une initiative pour visibiliser les femmes qui travaillent dans le secteur du vélo,

<https://www.rtb.be/article/women-in-cycling-une-initiative-pour-visibiliser-les-femmes-qui-travaillent-dans-le-secteur-du-velo-10936467>, 16 mars 2022, (consulté le 7 février 2023).

¹⁶⁸ *Women in Cycling*, <https://cyclingindustries.com/wic>, (consulté le 8 avril 2023).

CADRE THEORIQUE

Ces quelques initiatives présentées précédemment ont en commun qu'elles regroupent des femmes et minorités de genre qui utilisent le vélo comme outil pour mettre en avant leurs luttes. Il est intéressant de constater qu'après avoir dû se battre pour accéder au vélo, les femmes continuent de se battre pour leurs droits au sens large, avec ce nouvel outil qu'elles se sont appropriées. Mais ce n'est peut-être pas si étonnant, car "se battre pour le droit de pédaler, c'est surtout défendre le droit de sortir de chez soi, d'être mobile."¹⁶⁹ Et sortir de chez soi, c'est apparaître dans l'espace public, c'est *exister*.

Ces projets en non-mixité ou en mixité choisie sans hommes cisgenre permettent de questionner les rapports de force qui existent dans l'espace public et dans la société de manière générale. À l'inverse, l'espace public s'interroge également de l'effet de groupe de ces femmes qui se réapproprient la rue. En effet, ces différentes collectives militantes sont presque chaque fois confrontées à des remarques d'hommes pendant leurs actions comme "allez, les nanas!", "oh c'est marrant ça, autant de femmes qui font du vélo",... Malheureusement, ces remarques peuvent également se transformer en insultes et en agression, ultime répétition de ce que les femmes vivent au quotidien dans la rue.¹⁷⁰

¹⁶⁹ Morgane Delaisse, *La femme à vélo: affranchie ou libératrice ?*, <https://ellesfontduvelo.com/2015/06/femme-a-velo-affranchie-liberatrice/>, 13 juin 2015, (consulté le 25 janvier 2023).

¹⁷⁰ *Les Nouvelles Guérillères*, *op. cit.*

¹⁷¹ Isobel Duxfield, « Female-only cycling initiatives: An avenue for gender equal mobility? », Dublin, Technological University Dublin, 2021.

Dans un article de colloque, une ambassadrice de WIC souligne l'intérêt des initiatives cyclistes en non-mixité, qu'elle définit comme des mécanismes pouvant encourager les femmes à faire du vélo et comme ayant des avantages sociaux plus larges que la pratique du vélo en elle-même.¹⁷¹ Le facteur de transmission et de changement des comportements est également important dans ces luttes féministes et de développement du vélo, comme en témoigne Gabi Cob, une initiatrice à vélo pour les femmes au Costa Rica : "quand on pratique le vélo, on est ensuite beaucoup plus conscient·e de la vulnérabilité des cyclistes sur la route, donc cela a un impact sur les comportements. Et puis les femmes, ce sont elles les vecteurs du changement dans les communautés, ce sont elles qui pourront convertir leur famille, leurs amis à l'utilisation du vélo."¹⁷²

BÉNÉFICES ET APPORTS

Les précédents chapitres ont montré que la pratique du vélo par les femmes comportait beaucoup de freins et de difficultés. Ils ont aussi montré la bataille gagnée par les femmes pour avoir le droit d'enfourcher une bicyclette, puis les différentes luttes féministes organisées avec le

¹⁷² Jessica Gourdon, *Au Costa Rica, le vélo comme outil d'émancipation des femmes en ville*, https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/07/10/au-costa-rica-le-velo-comme-outil-d-emanicipation-des-femmes-en-ville_5328845_4811534.html, 10 juillet 2018, (consulté le 2 décembre 2021).

deux-roues pour revendiquer des droits et combattre les violences patriarcales.

Cela peut paraître étonnant de se battre autant pour quelque chose de si difficile à obtenir. Pourquoi aujourd'hui, alors que beaucoup de facteurs le contraindient, des femmes sont de plus en plus nombreuses à vouloir apprendre le vélo à l'âge adulte? Pourquoi, malgré l'écart genré de l'utilisation du vélo dans nos pays, il y a cette volonté de sensibiliser et d'encourager les femmes à sa pratique?

Certes, l'usage régulier du vélo apporte certains bénéfices sur la qualité de vie, qui sont d'ailleurs communs aux différents genres et même généralisables à la société. Ayant déjà été prouvés et pour la plupart, assez évidents, ces bénéfices sont brièvement listés et explicités ci-dessous.

Le vélo est bon pour la santé. En effet, rouler à vélo quotidiennement améliore la santé de manière globale et réduit le risque de décès prématuré (risque d'obésité, risque de mourir de maladie cardiaque et de cancer).^{173,174,175} Des études ont également prouvé que même si la pratique du vélo peut entraîner des blessures ou la mort dans un accident de la route, les avantages de l'exercice pour la santé l'emportent toujours sur le risque d'accident.^{176,177} Par ailleurs, les bénéfices de l'effet du vélo sur la mortalité seraient aujourd'hui à Bruxelles déjà plus de 8 fois supérieurs aux coûts liés à son développement.¹⁷⁸

Le vélo est bon pour la planète. Il a un impact direct sur l'environnement, puisque c'est un moyen de transport qui ne dégage pratiquement pas de CO₂.¹⁷⁹ De plus, il permet d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer la pollution sonore.^{180,181}

¹⁷³ Jeroen Johan de Hartog et al., « Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? », *Environmental Health Perspectives*, août 2010, vol. 118, n° 8, p. 1109-1116.

¹⁷⁴ Organisation Mondiale de la Santé, *La pratique du vélo et de la marche peut contribuer à réduire la sédentarité et la pollution de l'air, ainsi qu'à sauver des vies et à atténuer le changement climatique*, <https://www.who.int/europe/fr/news/item/07-06-2022-cycling-and-walking-can-help-reduce-physical-inactivity-and-air-pollution--save-lives-and-mitigate-climate-change>, 7 juin 2022, (consulté le 11 avril 2023).

¹⁷⁵ Marion Gassiot et al., « Pratiques quotidiennes du vélo à Nantes : approche croisée de la santé et de la mobilité », *Santé Publique*, 2016, vol. S1, Hors Série, p. 75-82.

¹⁷⁶ Francis Papon et Clément Dusong, « Bilan positif de la pratique du vélo - santé et environnement », Puebla, 2016.

¹⁷⁷ Chris Rissel, « Health benefits of cycling » dans Jennifer Bonham et Marilyn Johnson (eds.), *Cycling Futures*, Australia, University of Adelaide Press, 2015, p. 43-62.

¹⁷⁸ Bruno Van Zeebroeck et Julie Charles, *Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020.*, Bruxelles, Pro Velo et Transport & Mobility Leuven, 2014.

¹⁷⁹ Fabian Küster et James Armstrong, *Getting into gear: cycling for the 2020s. The ECF Manifesto for the 2019 European Parliament Elections*, Bruxelles, European Cyclists Federation, 2019.

¹⁸⁰ Lucas Harms et Maarten Kansen, *Cycling facts*, The Hague, Ministry of Infrastructure and Water Management, 2018.

¹⁸¹ Kristine Farla et al., *Evaluating the economic and social impacts of cycling infrastructure: considerations for an evaluation framework*, Brighton, Technopolis Group, 2016.

CADRE THEORIQUE

Le vélo est bon pour la mobilité. Les modes de transports actifs comme le vélo ou la marche favorisent la capacité et fluidité du trafic général des villes. Un nombre important de piéton·nes et de cyclistes aide à diminuer les embouteillages et à augmenter l'efficacité des transports en commun.¹⁸² Le vélo prend également moins de place que la voiture pour circuler ou se garer, et permet de redistribuer de manière plus saine et égalitaire la place des différents moyens de transports dans l'espace public.¹⁸³

Le vélo est bon pour le portefeuille. C'est un moyen de transport économique puisqu'il coûte beaucoup moins cher que la voiture. En Belgique, le coût annuel d'un vélo est en moyenne de 300€ contre 6600€ pour une voiture (utilisation et entretien).¹⁸⁴ Le coût d'un abonnement aux transports publics bruxellois est quant à lui de 499€ par an. Le vélo est également économique d'un point de vue sociétal et ce, à plusieurs niveaux différents et de manières parfois indirectes (économie locale et stratégique, tourisme, transport et logistique, secteur de l'emploi...)¹⁸⁵

Il existe un certain nombre de ressources sur les bénéfices du vélo en ville, souvent axées sur le prisme de la productivité ou de gains matériels et tangibles. En effet, les rapports et articles sur le sujet ont tendance à traiter

les déplacements et les transports sur base de leur efficacité, du minimum de temps perdu et non de ce qu'ils peuvent apporter comme expériences, sensations, potentiel bien-être mental, etc. Dans le combat pour crédibiliser le vélo comme moyen de transport, il y a une volonté de lui donner une image sérieuse et rationnelle plutôt qu'agréable ou ludique.¹⁸⁶

Dans ces recherches sur les avantages que comporte le vélo comme moyen de transport, peu de place est laissée aux émotions, aux ressentis, aux expériences vécues des personnes qui ont choisi de se déplacer à vélo, et encore moins celles des femmes.

"Ce qui me marque lorsque je tends mon micro autour de moi c'est la diversité d'émotions que fait naître en nous la pratique du vélo."¹⁸⁷

Camille Boiardi-Franchi

¹⁸² Pasquale Cancellara et al., *Walking, cycling and congestion: 15 quick facts for cities*, s.l., Flow, 2017.

¹⁸³ Rachel Aldred, *Benefits of investing in cycling*, Manchester, British Cycling, 2014.

¹⁸⁴ Cécile Danjou, *Se déplacer à vélo, combien ça coûte?*, <https://www.lesoir.be/234865/article/2019-07-05/se-deplacer-velo-combien-ca-coute>, 5 juillet 2019, (consulté le 11 avril 2023).

¹⁸⁵ Fiona Rajé et Andrew Saffrey, *The value of cycling*, London, Department for Transport, 2016.

¹⁸⁶ Kirsty Wild et Alistair Woodward, « Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike », *Journal of Transport & Health*, septembre 2019, vol. 14, p. 100569.

¹⁸⁷ Camille Boiardi-Franchi, *Frisson - La découverte du vélo*, en ligne sur Spotify, 2022.

CONCLUSION

Malgré l'augmentation globale du nombre de cyclistes à Bruxelles ces dernières années, le pourcentage de femmes cyclistes reste inférieur à celui des hommes (40% - 60%). Cet écart genré est dû à un certain nombre de facteurs qui entravent la pratique du vélo par les femmes.

Il y a d'abord la culture et la représentation sociale, qui projettent le vélo comme un véhicule sportif et masculin, que les femmes écartent alors de facto de leurs options de mobilité, mêlés au fait qu'il n'existe pas ou très peu de rôle modèles féminins dans le milieu du vélo, alors que ce dernier est majoritairement dominé par les hommes à tous les niveaux (pratique utilitaire et sportive, carrière...). Cette représentation sociale du vélo cloisonne également les femmes par rapport à une certaine apparence athlétique et esthétique qui serait attendue d'elle lorsqu'elles roulent à vélo, ainsi qu'à un certain type de vélo qui leur serait réservé : le vélo au cadre ouvert, avec un panier et une selle confortable. L'écart genré des cyclistes est également dû à un clivage prononcé dans la pratique à la période de l'adolescence, les jeunes filles abandonnant souvent le vélo surtout à cause d'une limitation d'utilisation de l'espace public. Ces freins liés à la représentation sociale du vélo sont exacerbés pour les femmes et jeunes-filles issues de cultures non-occidentales, pour lesquelles la pratique du vélo est moins

normalisée et davantage perçue comme immorale. Ensuite, l'inégalité de la charge domestique penche fort dans la balance de l'écart genré à vélo. Les femmes produisant encore en énorme majorité le travail domestique et éducatif, leurs schémas de déplacements les empêchent d'envisager le vélo comme moyen de transport potentiel, puisqu'elles doivent très souvent accompagner d'autres personnes ou transporter des charges. Enfin, les femmes perçoivent un double voire triple sentiment d'insécurité par rapport à la pratique du vélo. Le fait d'être une femme dans l'espace public pensé par et pour les hommes premièrement, puis d'être une usagère vulnérable au milieu d'un trafic dominé par les véhicules motorisés et troisièmement, de ressentir une certaine culpabilité ou incapacité de prendre soin en cas d'accident ou de blessure vis-à-vis de leur(s) enfant(s) potentiel(s).

Tous ces freins causent une disparité dans la pratique du vélo (plus ou moins élevée en fonction des pays), et le catégorise comme un moyen de transport genré.¹⁸⁸ C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, les expert-es dans le domaine conseillent de s'intéresser aux besoins des femmes cyclistes car elles sont devenues un réel indicateur de cyclabilité* des villes.¹⁸⁹ La qualité des infrastructures et l'attractivité d'une ville par rapport au vélo peuvent déterminer l'écart genré de la pratique, et peuvent même l'éliminer comme au Danemark et aux Pays-Bas. Plus

¹⁸⁸ Katerina Psarikidou, « Researching Cycling Inequalities: Moving towards more sustainable cycling societies » dans Dennis Zuev, Katerina Psarikidou

et Cosmin Popan (eds.), *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*, s.l., Routledge, 2021, p. 119-136.

¹⁸⁹ J. Garrard, « Women and Cycling : Addressing the Gender Gap », art cit.

CADRE THEORIQUE

largement, plus un pays est égalitaire par rapport aux genres pour certains indicateurs (répartition du temps et des pouvoirs, violence directe et indirecte), plus le nombre de femmes cyclistes va être important.¹⁹⁰ Il y a donc une relation directe entre qualité et égalité de vie dans une ville et pratique du vélo.

Les femmes se sont pourtant battues pour accéder au vélo, puisque dès son invention, elles ont été écartées voire même interdites de sa pratique. Elles se sont pourtant petit à petit approprié l'outil, en adaptant leurs vêtements trop serrés et encombrants, pour pouvoir rouler et dépasser les limites de la maison. Le vélo est alors devenu symbole d'émancipation des femmes, et est aujourd'hui compagnon de nombreuses initiatives militantes féministes à vélo à travers le monde.

S'il est prouvé que le vélo apporte une série de bénéfices pour la santé, l'environnement, la mobilité et l'économie, les impacts de son utilisation par les individus sont très peu étudiés par d'autres prismes que ceux de l'efficacité et la productivité. En effet, les émotions, sensations et expériences vécues à vélo ne sont pas traitées dans ces recherches, alors qu'elles pourraient constituer des facteurs incitatifs ou au contraire dissuasifs dans la pratique du vélo par les femmes. C'est la raison pour laquelle la partie empirique de ce travail tente d'apporter des réponses à ces questionnement essentiels.

¹⁹⁰ Gabriele Prati, « Gender equality and women's participation in transport cycling », *Journal of Transport Geography*, 1 janvier 2018, vol. 66, p. 369-375.

PARTIE EMPIRIQUE

PARTIE EMPIRIQUE

Dans un livre intitulé "The Urban Cycling Survival Guide" (Guide de survie du vélo en ville), l'auteur développe les raisons qui à ses yeux, valent la peine de braver les rues à vélo. Parmi ces raisons, on retrouve, à l'instar des bénéfices cités précédemment : une meilleure santé, du crédit écologique, la facilité/efficacité de déplacement et de l'argent économisé. Mais elle cite également, avec la même importance que le reste, de l'autonomie, redécouvrir sa ville, un esprit plus sain et de l'amusement.¹⁹¹

En effet, les femmes rapportent souvent une perception positive du vélo, même si elles ont eu besoin d'une aide extérieure pour s'y mettre.¹⁹² Mais quel est l'apport ou l'impact du vélo sur la réalité, le quotidien des femmes qui s'y sont mises? Quels sont les émotions et sentiments qui surviennent quand les femmes roulent à vélo? Quelles sont leurs motivations? À quoi pensent-elles et à quoi ressemblent les expériences qu'elles vivent en selle?

CHOIX DU PODCAST

Étant donné que je m'intéresse aux émotions et expériences vécues des cyclistes bruxelloises, il m'a paru évident de réaliser un travail qualitatif plutôt que

quantitatif. En effet, j'ai préféré récolter les réponses authentiques et approfondies de quelques femmes plutôt que des centaines de réponses superficielles à la suite d'un questionnaire. J'ai alors réalisé des interviews avec des femmes cyclistes régulières afin d'en découvrir plus sur ma question de recherche. Puisque je leur ai donné la parole lors d'entretiens semi-directifs, j'ai trouvé pertinent de ne pas travestir ou retranscrire leurs récits mais surtout, j'ai eu envie de visibiliser leurs discours. Le contenu de ces entretiens enregistrés contribue donc à pallier le manque de visibilité et de rôle modèles des femmes cyclistes.

J'ai découvert le medium du podcast il y a quelques années via des émissions féministes (ex: *Les Couilles sur la Table* et *Le Cœur sur la Table* produits par Binge Audio, *Un Podcast à Soi* produit par Arte). Pour la première fois, j'entendais des femmes discuter de sujets profonds qui me touchaient, poser des questions à des expert·es, questionner les sources et conséquences des problèmes liés au patriarcat. Ces épisodes m'ont transportée et m'ont parfois remise en question jusqu'à changer ma façon de voir les choses et certains de mes comportements. Le podcast permet aussi d'avoir un espace safe, intime et sans interruptions, "un cadre bienveillant pas toujours bien en place au sein de nos médias traditionnels".¹⁹³

¹⁹¹ Yvonne Bambrick, *The Urban Cycling Survival Guide: Need-to-know skills and strategies for biking in the city*, Toronto, ECW Press, 2015, 224 p.

¹⁹² M. Kohler Harkot, L. Lindenberg Lemos et P. Freire Santoro, « Can a Safe Cycling City be an Inclusive Cycling City? Findings on Gendered Cycling from São Paulo, Brazil », art cit.

¹⁹³ Camille Loiseau, *Le podcast, eldorado féministe?*, <https://www.rtb.be/article/le-podcast-eldorado-feministe-10443791>, 28 février 2020, (consulté le 25 février 2022).

Traitant dans ce travail un sujet féministe et invisibilisé (très souvent cela va de pair...), le podcast m'est alors apparu comme une forme alternative au mémoire écrit que je pouvais utiliser à bon escient, en espérant qu'il serve dans un premier temps de tribune pour des femmes cyclistes à Bruxelles et dans un second peut-être, de tremplin vers un changement de mentalités.

Pour m'assurer de la voie que je m'apprêtais à prendre, j'ai parcouru les plateformes d'écoute en ligne à la recherche de podcasts sur le sujet. Constat n°1 : il n'existe pas beaucoup de podcasts francophones sur le vélo de manière générale. Constat n°2 : ces podcasts existants traitent soit du cyclisme sportif et professionnel, soit du voyage à vélo. Constat n°3 : il n'y a quasiment aucune femme parmi ces épisodes. Le Podcast "La Pampa à vélo" sur les aventures et voyages à vélo, est d'ailleurs un des seuls animés par une femme, mais 63% des épisodes restent articulés autour d'invités masculins. Constat n°4 : le peu de femmes visibilisées sont cyclistes sportives en quête de performance ou se sont lancées dans des voyages de milliers de kilomètres à vélo, ce qui restreint de nouveau la possibilité de se projeter lorsqu'on n'est pas soi-même cycliste (ou même lorsqu'on l'est déjà un petit peu). Conclusion: il y a donc une place à prendre pour un podcast qui donne la voix aux femmes "comme les autres" qui font du vélo pour se déplacer en ville, celles à qui il est plus facile de s'identifier dans un premier temps.

PANEL D'INTERVIEW

Je savais donc que je voulais mener des entretiens et que je voulais les enregistrer pour pouvoir diffuser fidèlement la parole de ces femmes. Pour respecter une certaine diversité et inclusivité dans le panel, je m'étais fixée un objectif de rencontrer dix femmes qui roulaient régulièrement à vélo à Bruxelles. Je tenais à ce que ces femmes aient le plus possible, dans la limite de la faisabilité, des profils socio-économiques différents. J'ai pris le parti de ne pas contacter de femmes qui travaillent dans le développement du vélo à Bruxelles, dans des associations comme Pro Velo ou le Gracq ou encore les cabinets politiques de mobilité, pour éviter de trop biaiser les réponses et de les emmener vers des recommandations plutôt que des ressentis individuels.

Pour identifier ces personnes, j'ai fait appel à certaines de mes amies directes, qui ont accepté de se prêter au jeu personnellement ou qui m'ont mise en relation avec d'autres femmes. J'ai également repris contact avec deux femmes que j'avais rencontrées aux Hirond'Elles de Molenbeek, ou d'autre que j'avais connue via un ancien projet dans le cadre de mes études. Parmi les personnes que j'ai voulu interviewer, seule une a émis des doutes quant à ses capacités à répondre à mes questions, me faisant part du fait qu'elle s'identifiait plutôt comme 'une cycliste du dimanche'. Ne trouvant pas de moment qui nous convenait à toutes les deux pour mener l'entretien, j'ai décidé de mettre mes efforts dans la recherche d'une dernière personne pour compléter le panel. Les autres

PARTIE EMPIRIQUE

femmes ont toutes accepté assez facilement de répondre à mes questions ainsi que d'être enregistrées. Les informations sur les différents profils des interviewées sont reprises dans le tableau ci-dessous :

Prénom	Age	Métier	Origine	Enfant(s)	Cycliste régulière depuis
Caroline	46	Ministre	Belgique	2	8 ans
Catherine	53	Enseignante	Belgique	2	1 an
Céline	31	Psychologue	France	0	3 ans
Fadoua	42	En formation	Maroc	2	5 ans
Manon	34	Auto entrepreneure	Belgique	0	13 ans
Martine	70	Pensionnée	Belgique	3	2,5 ans
Natasha	27	Étudiante	France & USA	0	2,5 ans
Noémie D	26	Réalisatrice	France	0	2 ans
Noémie R	33	Conseillère politique	Belgique	2	1 an
Saida	43	Inconnu	Maroc & Belgique	3	3 ans

Finalement, le panel est assez représentatif des profils des cyclistes à Bruxelles de manière générale. En effet, la grande majorité des cyclistes bruxellois-es sont employé-es (68%), ensuite indépendant-es (9%), puis étudiant-es (6%) et pensionné-es (5%). Les 12% restants sont à la recherche d'un emploi, ouvrier-ère ou autre. Au total, 87% déclarent détenir un diplôme de l'enseignement supérieur.¹⁹⁴ Ces chiffres sont toutefois à considérer avec précaution, puisqu'ils sont basés sur un échantillon de cyclistes bruxellois-es sans distinction de genres.

¹⁹⁴ Pro Velo, M. Lahon et M. De Mey, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : comptages et analyse de données 2022*, op. cit., p. 32.

CANEVAS D'ENTRETIEN

Toutes les femmes que j'ai rencontrées m'ont, pour la plupart, accueillies chez elle, dans leur maison ou appartement. Trois m'ont invitées à les rejoindre à leur bureau, sur leur lieu de travail. Elles m'ont toujours proposé quelque chose à boire ou à manger avant de commencer. Le pronom "tu" s'est naturellement imposé dans les rencontres, et cela m'aidait à me sentir la bienvenue. Je commençais l'entretien par me présenter moi puis le projet. Ensuite, je leur montrais le matériel avec lequel j'allais les enregistrer. Je débutais l'interview par la question

"quel est ton plat préféré" pour détendre l'atmosphère et tester le retour du micro. Après ce moment de préparation, les entretiens se déroulaient comme une discussion, de manière plus ou moins fluide, certaines étant plus à l'aise à l'expression orale que d'autres. La durée des entretiens a varié entre 40 minutes et 1h15 environ.

Comme j'ai rencontré ces dix femmes sur plusieurs mois, il m'est arrivé d'adapter le canevas des entretiens, de retirer, combiner ou ajouter des questions. En voici la dernière version :

Présentation :

- Ton prénom, ce que t'as envie de dire sur toi,...
- Ton statut de cycliste à Bruxelles, depuis quand tu fais du vélo, etc.

Questions :

- Peux-tu me dire les mots qui te viennent à l'esprit spontanément quand tu penses au vélo?
- Raconte-moi l'histoire du vélo avec lequel tu roules aujourd'hui en ville.
- Te rappelles-tu ta première fois à vélo? Raconte-moi.
- À quoi tu penses quand tu roules à vélo? Est-ce que tu pourrais décrire tes sensations aussi ?
- Comment en es-tu venue à utiliser le vélo pour te déplacer dans Bruxelles ?
- Quels sont les éléments concrets émotionnels que tu associes au vélo ? Des émotions, des ressentis ?
- As-tu perçu une différence en toi depuis que tu fais tes trajets à vélo ? (Plus par le prisme émotionnel que physique) et est-ce que le vélo t'as apporté quelque chose dans ta vie ?
- Qu'est-ce que tu pensais du vélo avant ? Tu te déplaçais comment ?
- (Y-a-t-il un lien entre ton travail et ton vélo ? Si oui, comment tu le définirais ?)
- Est-ce que tu aurais une anecdote à raconter par rapport à une fois où tu étais à vélo ? Quelque chose qui t'a marqué, un souvenir ancré en toi.
- Comment tu définirais tes interactions avec les autres cyclistes? Et les usagers de la route de manière générale ?
- Est-ce que tu fais parfois des sorties pour le loisir ? Si oui, est-ce que tu les vis différemment ?

- Qu'est-ce qui t'as convaincu dans le vélo ? C'est quoi la ou les raisons qui t'amènent à continuer aujourd'hui ?

Toutes les questions ne sont pas directement liées à mes questions de recherches mais m'ont permis d'ouvrir la discussion sur des choses parfois plus légères et plus faciles à aborder pour les interviewées, comme par exemple la question liée à l'apprentissage pendant l'enfance.

IDENTITÉ DU PODCAST

Après avoir fait le choix du podcast comme medium pour communiquer le résultat de mes recherches, je devais lui trouver un nom et une identité graphique. Pour m'aider dans cette tâche, j'ai décidé d'organiser un atelier d'intelligence collective avec quelques amies cyclistes de mon entourage. En effet, je trouvais plus pertinent d'y réfléchir en collectif afin de faire émerger un large éventail d'idée et de points de vue différents.

J'ai donc réuni 5 personnes dans ma salle à manger pour l'atelier et j'y ai défini le cadre de travail et les critères de mon projet. Au terme d'une idéation (processus de génération de nouvelles idées) sur le vocabulaire du vélo et d'une autre sur les termes associés aux personnes sexisées, les deux sujets qui s'entremêlent dans mon travail, la troisième idéation a généré des dizaines de propositions de nom pour le podcast. Étant arrivées au

PARTIE EMPIRIQUE

bout du timing sans arriver à une conclusion, les participant·es de mon atelier ont-elles-même demandé que j'en organise un deuxième pour poursuivre la recherche de l'identité du podcast.



10 - Idéation n°3 : propositions de nom de podcast

Quelques jours après ce premier atelier, un nom retenait mon attention plus que les autres et me donnait envie d'aller au bout de ce projet. C'est donc naturellement celui-là que j'ai choisi : "Le Cœur à Vélo".

Le deuxième atelier a réuni 4 personnes, avec pour objectif d'imaginer la couverture du podcast, soit sa vitrine graphique. Après une nouvelle idéation sur les principaux éléments, formes, visuels qui pourraient composer la couverture, j'ai proposé deux rounds de création de vignettes aux participantes. Il y avait un large choix de

matériel créatif sur la table qu'elles pouvaient utiliser sans limites, dans le bus de traduire en couleur et en dessin leurs visions de l'image du podcast *Le Cœur à Vélo*.



11 - Résultat du deuxième atelier

Fonctionnant comme un terreau pour faire germer les idées, ces deux ateliers m'ont permis de prendre du recul sur mon travail et de développer ma créativité dans un cadre bienveillant.



12 - Exemples de test de visuels pour la vignette du podcast



13 - Visuel Final (mélange de dessins à la main, gouache et retouche sur Adobe Illustrator)

MIXAGE ET RÉALISATION

N'ayant jamais réalisé de podcast auparavant, j'ai lu beaucoup d'articles de blog et regardé des vidéos sur le sujet. J'ai pu enregistrer mes entretiens avec du matériel généreusement prêté par Manon et Natasha de mon panel d'interviewées, et utiliser un logiciel intégré dans

PARTIE EMPIRIQUE

mon ordinateur pour faire la post-production (de manière autodidacte).

Avec presque dix heures d'enregistrement au total, j'ai dû faire des choix pour le découpage et triage des bandes sons. Ces choix étaient motivés par l'envie de représenter au maximum la diversité des témoignages, et donc à ne garder parfois qu'une seule réponse lorsque plusieurs se recoupaient, tout en veillant à la variété des voix.

LIMITES

Bien qu'étant un médium en vogue, le podcast reste encore peu accessible pour certaines personnes. Pas forcément d'un point de vue financier, puisque la majorité des podcasts sont hébergés sur des plateformes en libre accès (ou financées par de la publicité diffusée pendant les épisodes), mais plutôt d'un point de vue socio-culturel. En effet, bien qu'il n'existe pas encore d'étude approfondie sur le sujet en Belgique, les auditeur·rices des podcasts belges semblent être jeunes (18-34 ans) et posséder un diplôme.¹⁹⁵ Par conséquent et par hypothèse, la zone d'influence des podcasts est peut-être identique à celle du milieu cycliste bruxellois.

C'est la raison pour laquelle il me tenait à cœur de rencontrer des femmes issues d'un milieu différent, et

d'élargir le panel à des personnes encore plus invisibilisées que les femmes blanches à vélo, pour non seulement leur donner la parole mais également compter sur le bouche à oreille pour faire percoler le podcast vers un public plus large (à l'instar du projet des Hirond'Elles de Molenbeek).

En outre, je n'ai pas toujours réussi à atteindre un niveau de confiance suffisant avec les différentes femmes interviewées pour approfondir leurs réponses à mes questions, certaines femmes étant parfois restées plus en surface que d'autres. Cependant, ayant rencontré la moitié d'entre elles le jour-même de leur interview, je suis reconnaissante de l'ouverture dont elles ont fait preuve à mon égard et des discussions qu'elles ont pu m'offrir.

¹⁹⁵ Anthony Roberfroid, *Les podcasts considérés aussi fiables que les médias traditionnels par une majorité de Belges*, <https://www.rtbf.be/article/les-podcasts-consideres-aussi-fiables-que-les->

medias-traditionnels-par-une-majorite-de-belges-10995972 , 19 mai 2022, (consulté le 19 avril 2023).

RESULTATS DE RECHERCHE

PODCAST

Le podcast est disponible sur Spotify, en tapant "le cœur à vélo" dans la barre de recherche.

Épisode 1 : Dans la roue des émotions.

Bonne écoute !

COMMENTAIRES

Pour ce travail, j'ai assisté à beaucoup d'événements autour du vélo et à vélo, certains en mixité, d'autres en mixité choisie sans hommes cisgenre. Je suis allée voir des projections de films (*Women don't cycle*, *Les échappées*, le *Cyclist Film Festival*) avec et sans débat, j'ai pris part à des ateliers de mécanique vélo et j'ai participé à des rides. J'ai réalisé que non seulement il y avait une grande communauté de cyclistes à Bruxelles mais qu'en plus, il existait, à mes yeux, une solidarité et une bienveillance supplémentaire dans les groupes non mixtes que j'ai pu fréquenter.

L'atmosphère que j'ai ressentie dans ces événements, lorsqu'ils étaient en mixité choisie, était totalement différente des autres. Je me sentais beaucoup plus légitime, à l'aise, entendue et à l'écoute. Dans cet environnement, j'ai fait beaucoup de rencontres de femmes qui se retrouvaient dans mes expériences et inversement. J'y ai ressenti une certaine puissance, encore

plus présente et plus forte lorsqu'on roulait à vélo ensemble.

Les entretiens que j'ai réalisés en tête à tête avec parfois des femmes que je ne connaissais pas m'ont emplies des mêmes sentiments d'empathie et de bienveillance, et ont chaque fois représenté un tremplin de motivation, agissant comme un terreau pour ma recherche.

En outre, lorsque j'ai discuté de mon mémoire autour de moi et de l'idée d'en faire un podcast, mes interlocuteur·rices m'ont toujours renvoyé un grand intérêt pour la forme et le sujet, même sans être cyclistes elleux-mêmes. Ces retours positifs m'ont permis de crédibiliser mon travail et d'y entrevoir une future activité personnelle.

CONCLUSION

CONCLUSION

Ce mémoire avait pour but d'aborder la question de la pratique du vélo par les femmes à Bruxelles via un aspect peu étudié, celui des émotions et expériences vécues par les femmes cyclistes régulières. L'objectif était de mettre en lumière les effets du vélo sur la réalité émotionnelle de ces femmes, de comprendre ce qu'elles pensent et ressentent lorsqu'elles roulent à vélo, ce qui agit comme levier pour les inciter à continuer.

De manière spontanée, les femmes interviewées associaient majoritairement au vélo des termes positifs et surtout la liberté (9 réponses sur 10).



14 - réponses à la question "quels sont les mots qui te viennent spontanément à l'esprit quand tu penses au vélo ?"

Les femmes interrogées ont également fait ressortir une grande variété d'émotions et de sensations vécues à vélo,

très souvent positives sans pour autant nier le sentiment de stress, d'anxiété et de difficulté qui peut apparaître pendant la pratique.



15 - émotions et sensations prononcées par les interviewées

Les entretiens ont mis en évidence que le vélo permet tantôt de ne penser à rien, de faire le vide et d'agir comme une sorte de méditation, tantôt de faire le bilan, de s'organiser et même de résoudre des problèmes. Ils révèlent aussi la place importante de la vigilance dont les femmes cyclistes doivent faire preuve, et le stress que cela peut engendrer. Les femmes rencontrées témoignent par

contre d'une diminution de contraintes par rapport à la voiture et aux transports en commun.

Cette recherche a dévoilé la pluralité des expériences des femmes à vélo, et a pu mettre en évidence le fait que l'appropriation de son deux-roues ainsi que son comportement est souvent propre à l'identité de sa cycliste. Toutefois, les expériences vécues par les femmes cyclistes régulières à Bruxelles présentent un caractère dichotomique lié à leur contexte. Ces dernières auront tendance à faire plus attention et à anticiper les accidents lorsqu'elles sont mélangées au trafic tandis qu'elles feront le vide et profiteront de l'environnement sur des pistes cyclables protégées.

Les témoignages font donc état d'une meilleure expérience à vélo lorsque les conditions cyclables sont plus favorables, même si les sentiments plutôt négatifs liés à la peur semblent se gommer chez les cyclistes plus aguerries.

Enfin, le vélo semble avoir une portée d'empouvoirement pour ces femmes que j'ai rencontrées, qui lui associent de la force, la liberté, une certaine forme d'indépendance, de reprise de contrôle, et d'autonomie.

¹⁹⁶ Claire Pelgrims, *Webinaire Le vélo à Bruxelles. Genre et esthétique du vélo : une approche multi-échelle originale*, <https://genresthelo.hypotheses.org/33>, 22 avril 2021, (consulté le 9 décembre 2021).

LIMITES ET RECOMMANDATIONS

En guise d'ouverture à ce travail, j'aimerais attirer l'attention sur la notion de choix de mobilité. En effet, le fait d'avoir le choix entre différents types de mobilité constitue déjà une sorte de privilège en soi, beaucoup de personnes n'ayant pas les moyens financiers ni les connaissances nécessaires pour posséder une voiture, un vélo ou même un abonnement de transports en commun. Il existe donc une dimension oppressive dans la mobilité.¹⁹⁶ Il y a une différence entre "le droit de mobilité et le droit de maîtriser ses déplacements" (ce n'est pas parce qu'une personne ne se déplace pas ou peu qu'elle n'a pas accès aux ressources dont elle a besoin, au contraire).¹⁹⁷

Ensuite, l'objectif de ce mémoire n'est pas de défendre mon opinion et d'inciter toutes les femmes et personnes sexisées à se mettre au vélo à Bruxelles, mais plutôt d'en adresser les limites et les possibilités. Il n'est pas souhaitable que toute personne devienne cycliste du jour au lendemain mais il est aujourd'hui nécessaire que chacun·e puisse envisager le vélo comme réelle option de mobilité.

Un des défis actuels est de favoriser le sentiment de légitimité et de capacité des femmes non-cyclistes à rouler à vélo. En parallèle, un partage plus égalitaire des tâches

¹⁹⁷ Noémie Emmanuel, *Le trajet du soin : penser l'accessibilité de la ville à partir des pratiques de mobilité quotidiennes des femmes travailleuses du care à Bruxelles*, Université des femmes, Bruxelles, 2021, 128 p.

CONCLUSION

domestiques et un allègement de la charge mentale des femmes est un ingrédient significatif pour un changement profond des mobilités. En restant réaliste, il convient surtout d'adapter la ville à la mobilité des femmes et surtout des mères, pour qu'elles puissent considérer d'autres possibilités de déplacements avec leur(s) enfant(s).¹⁹⁸ Le vélo pourrait leur permettre d'accomplir plus facilement des tâches ainsi qu'être bénéfique dans l'apprentissage et le développement de l'enfant. Pratiqué ensemble, il favorise également l'interaction entre l'enfant et la personne qui s'occupe de lui.¹⁹⁹

Pour terminer, dans une société où la conscience du corps et la santé mentale commencent de plus à plus à prouver leur importance, utiliser et visibiliser les facteurs émotionnels liés au vélo constitue une belle opportunité d'en faire la promotion à une échelle plus humaine plutôt que de miser sur les facteurs matériels et productifs. En effet, puisque nos émotions ont un impact sur notre façon de voir le monde, il est plus que temps de les intégrer dans les discours incitant à un changement de comportement.

À Bruxelles, il existe de plus en plus d'initiatives qui proposent des cours et formations de vélo pour femmes, des recommandations plus techniques à destination des politiques ainsi que des groupes féministes militants à vélo. Le podcast créé à partir de ce travail propose un espace plus intime et accessible aux personnes sexisées,

d'une part pour planter une graine dans le cœur de celles qui n'osent pas se lancer à vélo, et d'autre part, pour prendre soin de celles qui roulent déjà et leur accorder une place et une attention qu'elles n'ont pas aujourd'hui.

De plus, les témoignages contenus dans le podcast constituent une ressource importante pour comprendre les expériences et le vécu des femmes cyclistes à Bruxelles. C'est une matière essentielle sur laquelle les figures politiques ainsi que les associations qui développent le vélo peuvent se baser pour pouvoir adapter la ville aux besoins de ces femmes cyclistes, et la rendre plus attrayante aux yeux de celles qui hésitent encore à se mettre en selle.

¹⁹⁸ Marie Gilow, « Repenser la ville à partir de la mobilité des mères », *Bruxelles en Mouvements*, décembre 2022, n° 321, p. 11-13.

¹⁹⁹ Aimee Gauthier, *Cycling's Gender Gap: Breaking The Cycle of Inequality*, <https://www.itdp.org/2022/07/06/cyclings-gender-gap/>, 6 juillet 2022, (consulté le 21 mars 2023).

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

ABORD DE CHATILLON Margot, « Feminine Velonomy: Women's experiences of bicycle repair and maintenance in France and Australia » dans Dennis Zuev, Katerina Psarikidou et Cosmin Popan (eds.), *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*, s.l., Routledge, 2021, p. 137-155.

ABORD DE CHATILLON Margot, ORTAR Nathalie et SAYAGH David, « Le vélo : un objet qui révèle, renforce et perturbe l'ordre du genre », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 1 décembre 2021, n° 52-2, p. 25-51.

AKAR Gulsah, FISCHER Nicholas et NAMGUNG Mi, « Bicycling Choice and Gender Case Study: The Ohio State University », *International Journal of Sustainable Transportation*, 1 septembre 2013, vol. 7, n° 5, p. 347-365.

ALDRED Rachel, *Benefits of investing in cycling*, Manchester, British Cycling, 2014.

ALJETS Janna, « Occupons l'espace ! La mobilité pour tou-tes au lieu de l'auto-centrisme et de la masculinité hégémonique ».

AUBIGNY Cécile D', IMBERT Clotilde, VILLAIN Bastien, STRUNDEN Anouchka et GRIEB Pauline, *Les femmes et la pratique du vélo*, Lille, Copenhagenize France, 2020.

BAGNOLI Thomas, *Bruxelles, deuxième ville la plus cosmopolite du monde*, [https://www.levif.be/actualite/belgique/bruxelles-deuxieme-ville-la-plus-cosmopolite-du-monde/article-](https://www.levif.be/actualite/belgique/bruxelles-deuxieme-ville-la-plus-cosmopolite-du-monde/article-normal-1128561.html)

[normal-1128561.html](https://www.levif.be/actualite/belgique/bruxelles-deuxieme-ville-la-plus-cosmopolite-du-monde/article-normal-1128561.html) , 26 avril 2019, consulté le 9 avril 2022.

BAMBRICK Yvonne, *The Urban Cycling Survival Guide: Need-to-know skills and strategies for biking in the city*, Toronto, ECW Press, 2015, 224 p.

BERGE Jehanne, *Femmes cyclistes, entre liberté et invisibilité*, <https://www.rtb.be/article/femmes-cyclistes-entre-liberte-et-invisibilite-10364727> , 14 novembre 2019, consulté le 7 avril 2022.

BETANCUR ARENAS Juliana, *Women's participation in urban cycling beyond the Brussels canal : A study on motivators and deterrents*, Université Libre de Bruxelles & Vrije Universiteit Brussel, Bruxelles, 2022, 116 p.

BIENVENU Mathilde, *Le vélo, c'est l'outil par excellence des féministes*, https://www.liberation.fr/sports/2019/07/21/le-velo-c-est-l-outil-par-excellence-des-feministes_1740710/ , 21 juillet 2019, consulté le 30 mars 2022.

BOIARDI-FRANCHI Camille, *Frisson - La découverte du vélo*, en ligne sur Spotify, (coll. « La Pampa à vélo »), 2022.

BOIARDI-FRANCHI Camille, *Les femmes à vélo en 2022*, en ligne sur Spotify, (coll. « La Pampa à vélo »), 2022.

BOUDET Clotilde, *Il était une fois le cyclisme...féminin*, <https://ablock.fr/il-etait-une-fois-le-cyclismefeminin/> , 5 avril 2022, consulté le 18 janvier 2023.

BRUXELLES MOBILITE et BARETTE Philippe, *Plan régional de mobilité 2020-2030 : plan stratégique et opérationnel*, Région de Bruxelles Capitale, Bruxelles Mobilité, 2020.

CANCELLARA Pasquale, FENTON Bonnie, KÖHLER Dagmar, NASH Andy, SWENNEN Benedicte, THORNTON Bronwen et WEDDERBURN Martin, *Walking, cycling and congestion : 15 quick facts for cities*, s.l., Flow, 2017.

CARBONNEAU Vicky, *En danseuse : ces femmes qui révolutionnent le cyclisme*, Barcelone, Amphora, 2022, 192 p.

CELLULE EGALITE DES CHANCES DE BRUXELLES, *Plan d'action pour l'égalité des femmes et des hommes*, Bruxelles, 2020.

CUIGNET Florine, *40 km de pistes cyclables supplémentaires en région bruxelloise*, <https://www.gracq.org/actualites-du-velo/40-km-de-pistes-cyclables-supplementaires-en-region-bruxelloise> , 9 mai 2020, consulté le 7 avril 2022.

DALOUCHE Alain, « Femmes et vélo : un espace public à partager », *Ville & Vélo*, avril 2016, n° 71, avr. 2016 p. 6-15 et 20.

DANJOU Cécile, *Se déplacer à vélo, combien ça coûte?*, <https://www.lesoir.be/234865/article/2019-07-05/se-deplacer-velo-combien-ca-coute> , 5 juillet 2019, consulté le 11 avril 2023.

DAWSON Louise, *How the bicycle became a symbol of women's emancipation*, <https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2011/nov/04/bicycle-symbol-womens-emancipation> , 4 novembre 2011, consulté le 28 janvier 2023.

DE MUELENAERE Michel, « Femmes à vélo: démystifier les craintes », *Le Soir*, 15 sept. 2020 p.

DEFAY Emilie, *Paris, la pérennisation des coronapistes commencera cet été*, <https://www.francebleu.fr/infos/transports/paris-la-perennisation-des-coronapistes-commencera-cet-ete-1617791034> , 7 avril 2021, consulté le 7 avril 2022.

DELAISSE Morgane, *La femme à vélo: affranchie ou libératrice ?*, <https://ellesfontduvelo.com/2015/06/femme-a-velo-affranchie-liberatrice/> , 13 juin 2015, consulté le 25 janvier 2023.

DERAUW Simon, GELAES Sabine et PAUWELS Christophe, *Enquête monitor sur la mobilité des belges*, Belgique, Service Public Fédéral Mobilité et Transports, 2019.

DOORYHEE Jessica, *Pourquoi le cadre du vélo femme est-il incliné?*, <https://ellesfontduvelo.com/2014/09/cadre-velo-femme/> , 30 septembre 2014, consulté le 10 janvier 2023.

DROUELLE Léa, *On veut plus de femmes sur les pistes !*, <https://sorocite.com/2021/01/29/on-veut-plus-de->

BIBLIOGRAPHIE

femmes-sur-les-pistes/ , 29 janvier 2021, consulté le 21 mars 2023.

DUXFIELD Isobel, « Female-only cycling initiatives: An avenue for gender equal mobility? », Dublin, Technological University Dublin, 2021.

EMMANUEL Noémie, *Le trajet du soin : penser l'accessibilité de la ville à partir des pratiques de mobilité quotidiennes des femmes travailleuses du care à Bruxelles*, Université des femmes, Bruxelles, 2021, 128 p.

FARLA Kristine, SIMMONDS Paul, ROSEMBERG Cristina et RENTEL Maike, *Evaluating the economic and social impacts of cycling infrastructure: considerations for an evaluation framework*, Brighton, Technopolis Group, 2016.

FLORET Claire, « À vélo, il nous reste des sommets à gravir pour une réelle égalité hommes-femmes », *Le Monde*, 11 août 2020 p. 22.

FOUCART Léa, *Expérience de femmes cyclistes à Bruxelles : Pratique du vélo, interactions et harcèlement de rue*, Université catholique de Louvain, s.l., 2022, 65 p.

FRIEND Bonnie, *The Role of the Bicycle in the Suffragette Movement*, <https://www.welovecycling.com/wide/2018/03/26/role-bicycle-suffragette-movement/> , 26 mars 2018, consulté le 30 mars 2022.

FURNESS Zack, *Culture on Two Wheels: The Bicycle in Literature and Film*, Nebraska, University of Nebraska Press, 2016.

GARRARD Jan, « Women and Cycling : Addressing the Gender Gap » dans *Cycling for sustainable cities*, s.l., The MIT Press (coll. « Urban and Industrial Environments »), 2021, p. 197-217.

GARRARD Jan, HANDY Susan et DILL Jennifer, « Women and Cycling » dans John Pucher et Ralph Buehler (eds.), *City Cycling*, s.l., The MIT Press, 2012, p. 211-234.

GASSIOT Marion, GUYARD Fabrice, BEDOK Hadrien, HERITAGE Zoé, HEMERY Céline et SARAUX-SALAÜN Patricia, « Pratiques quotidiennes du vélo à Nantes : approche croisée de la santé et de la mobilité », *Santé Publique*, 2016, vol. S1, Hors Série, p. 75-82.

GAUTHIER Aimee, *Cycling's Gender Gap: Breaking The Cycle of Inequality*, <https://www.itdp.org/2022/07/06/cyclings-gender-gap/> , 6 juillet 2022, consulté le 21 mars 2023.

GENIN Laetitia, *Le sexisme dans l'espace public, c'est partout, tout le temps et sous toutes les formes ! Analyse des résultats obtenus dans le cadre de l'appel à témoignages sur le sexisme vécu dans l'espace public*, Bruxelles, Vie Féminine, 2017.

GILOW Marie, « Repenser la ville à partir de la mobilité des mères », *Bruxelles en Mouvements*, décembre 2022, n° 321, p. 11-13.

GILOW Marie, « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », *Brussels Studies. La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles / Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The Journal of Research on Brussels*, 1 juin 2015.

GOEL Rahul, GOODMAN Anna, ALDRED Rachel, NAKAMURA Ryota, TATAH Lambed, GARCIA Leandro Martin Totaro, ZAPATA-DIOMEDI Belen, SA Thiago Herick DE, TIWARI Geetam, NAZELLE Audrey DE, TAINIO Marko, BUEHLER Ralph, GÖTSCHI Thomas et WOODCOCK James, « Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? », *Transport Reviews*, 2 janvier 2022, vol. 42, n° 1, p. 58-81.

GOURDON Jessica, *Au Costa Rica, le vélo comme outil d'émancipation des femmes en ville*, https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/07/10/au-costa-rica-le-velo-comme-outil-d-emption-des-femmes-en-ville_5328845_4811534.html, 10 juillet 2018, consulté le 2 décembre 2021.

GRUDGINGS Nick, HAGEN-ZANKER Alex, HUGHES Susan, GATERSLEBEN Birgitta, WOODALL Marc et BRYANS Will, « Why don't more women cycle? An analysis of female and male commuter cycling mode-share in England and Wales », *Journal of Transport & Health*, 1 septembre 2018, vol. 10, p. 272-283.

HAICAULT Monique, « La gestion ordinaire de la vie en deux », *Sociologie du Travail*, 1984, vol. 26, n° 3, Travail des femmes et famille, p. 268-277.

HARMS Lucas et KANSEN Maarten, *Cycling facts*, The Hague, Ministry of Infrastructure and Water Management, 2018.

HARTOG Jeroen Johan DE, BOOGAARD Hanna, NIJLAND Hans et HOEK Gerard, « Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks? », *Environmental Health Perspectives*, août 2010, vol. 118, n° 8, p. 1109-1116.

HENRY Amandine, ERMANS Thomas et SMET D'OLBECKE Fanny DE, « Un retour de la bicyclette, aussi à Bruxelles ? », *Brussels Studies. La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles / Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The Journal of Research on Brussels*, 1 juin 2020.

HERAN Frédéric, *Le retour de la bicyclette: une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte (coll. « Cahiers libres »), 2014, 255 p.

INSTITUT POUR L'EGALITE DES FEMMES ET DES HOMMES, *La conciliation entre vie professionnelle et vie familiale encore fortement marquée par le genre*, Belgique, 2020.

JELLY Kate, *Want to make the streets safer for women? Start with cycling*, <https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2021/mar/26/want-to-make-the-streets-safer-for->

BIBLIOGRAPHIE

women-start-with-cycling , 26 mars 2021, consulté le 5 avril 2023.

JOHNSON Ron, *Fancy Women Bike Ride celebrates 10 glorious years*, <https://momentummag.com/fancy-women-bike-ride-celebrates-10-glorious-years/> , 15 septembre 2022, consulté le 8 avril 2023.

KNOPS Louise, « Si vous n'êtes pas en colère, c'est que vous ne faites pas attention », *Revue Politique*, décembre 2021, vol. 118.

KNUTS Stijn et DELHEYE Pascal, « Cycling in the City? Belgian Cyclists Conquering Urban Spaces, 1860–1900 », *The International Journal of the History of Sport*, 1 septembre 2012, vol. 29, n° 14, p. 1942-1962.

KOHLER HARKOT Marina, LINDENBERG LEMOS Leticia et FREIRE SANTORO Paula, « Can a Safe Cycling City be an Inclusive Cycling City? Findings on Gendered Cycling from São Paulo, Brazil » dans Dennis Zuev, Katerina Psarikidou et Cosmin Popan (eds.), *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*, s.l., Routledge, 2021, p. 103-118.

KRAUS Sebastian et KOCH Nicolas, « Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling », *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 13 avril 2021, vol. 118, n° 15.

KÜSTER Fabian et ARMSTRONG James, *Getting into gear : cycling for the 2020s. The ECF Manifesto fo the 2019*

European Parliament Elections, Bruxelles, European Cyclists Federation, 2019.

LA LIGUE DES FAMILLES, *Le baromètre des parents 2018*, Région Wallonie-Bruxelles, 2018.

LEBEL Anouk, *La liberté sur deux roues*, <https://gazettedesfemmes.ca/6854/la-liberte-sur-deux-roues/> , 12 juin 2013, consulté le 30 mars 2022.

LES GRENADES et KESSAS Safia, *Femmes à vélo : elles prennent leur place*, en ligne sur Spotify, 2022.

LIENARD Claudine, *Ça roule ma poule? Théories et actions collectives de femmes pour la mobilité en Wallonie*, Université des femmes, Bruxelles, 2010, 120 p.

LOHISSE Sarah, « Women In Cycling », *une initiative pour visibiliser les femmes qui travaillent dans le secteur du vélo*, <https://www.rtbef.be/article/women-in-cycling-une-initiative-pour-visibiliser-les-femmes-qui-travaillent-dans-le-secteur-du-velo-10936467> , 16 mars 2022, consulté le 7 février 2023.

LOISEAU Camille, *Le podcast, eldorado féministe?*, <https://www.rtbef.be/article/le-podcast-eldorado-feministe-10443791> , 28 février 2020, consulté le 25 février 2022.

MALCHROWICZ-MOŚKO Ewa, MŁODZIK Maciej, LEÓN-GUEREÑO Patxi et ADAMCZEWSKA Katarzyna, « Male and Female Motivations for Participating in a Mass Cycling Race for Amateurs. The Skoda Bike Challenge Case

Study », *Sustainability*, janvier 2019, vol. 11, n° 23, p. 6635.

MARCHAND Leïla, *Le vélo, l'invention qui émancipa les femmes*, <http://www.slate.fr/story/104509/velo-outil-emancipation-femmes>, 28 juillet 2015, consulté le 14 octobre 2021.

MARIE Albert, *Girls on Wheels, quand les femmes prennent la route*, <https://fr.cyclingheroes.com/fr/blog/girls-on-wheels-quand-les-femmes-prennent-la-route>, 3 février 2022, consulté le 7 avril 2023.

MEEREMANS Patricia, *L'apprentissage du vélo comme levier d'émancipation : Les Hirond'Elles de Molenbeek*, Bruxelles, 2021, 67 p.

MONDE D'APRES et HAMZA Malika, *Les Hirond'Elles, celles qui volent de leurs propres ailes*, en ligne sur Spotify, (coll. « Monde d'après »), 2023.

MORISSETTE Claire, « Cyclofeminisme: la pédale douce », *Canadian Woman Studies*, 2002, vol. 21, n° 3, p. 29-31.

MOTHERWELL Suzanne, *Are we nearly there yet? Exploring gender and active travel*, s.l., Sustrans, 2018.

MUNDLER Marie et RERAT Patrick, « Le vélo comme outil d'empowerment. Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2018, n° 73, p. 63.

NIKE et BYRER Jaclyn, *Monica Garrison - Opening doors to sport and community*, en ligne sur Spotify, (coll. « Trained Podcast »), 2022.

NOVELLO Guillaume, *A Paris, « plus on a de pistes cyclables, plus il y a de femmes à vélo »*, <https://www.20minutes.fr/paris/3257635-20220323-insecurite-frein-pratique-feminine-velo-plus-pistes-cyclables-plus-femmes>, 23 mars 2022, consulté le 31 mars 2022.

OGILVIE Jessica P., *6 Things You Need to Know About East L.A.'s Ovarian Psycos*, <https://www.lamag.com/culturefiles/7-reasons-need-see-ovarian-psychos-comes-l/>, 27 mai 2016, consulté le 5 avril 2023.

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE, *La pratique du vélo et de la marche peut contribuer à réduire la sédentarité et la pollution de l'air, ainsi qu'à sauver des vies et à atténuer le changement climatique*, <https://www.who.int/europe/fr/news/item/07-06-2022-cycling-and-walking-can-help-reduce-physical-inactivity-and-air-pollution--save-lives-and-mitigate-climate-change>, 7 juin 2022, consulté le 11 avril 2023.

OSTERGAARD Lori, « Claiming the Bicycle: Women, Rhetoric, and Technology in Nineteenth-Century America, Sarah Hallenbeck », *Rhetoric Review*, 1 octobre 2016, vol. 35, n° 4, p. 382-385.

BIBLIOGRAPHIE

PAPON Francis et DUSONG Clément, « Bilan positif de la pratique du vélo - santé et environnement », Puebla, 2016.

PAQUOT Thierry, « La bicyclette urbaine : histoire et représentations », *Urbanisme*, juin 2009, n° 366, p. 45-50.

PARBAUD Corentin, « *Girls on Wheels* » : les filles s'emparent du vélo, <https://www.lequipe.fr/Velo-mag/Stories/Actualites/-girls-on-wheels-les-filles-s-emparent-du-velo/1120634> , 18 mars 2020, consulté le 8 avril 2023.

PELGRIMS Claire, *Webinaire Le vélo à Bruxelles. Genre et esthétique du vélo : une approche multi-échelle originale*, <https://genresthvelo.hypotheses.org/33> , 22 avril 2021, consulté le 9 décembre 2021.

PRATI Gabriele, « Gender equality and women's participation in transport cycling », *Journal of Transport Geography*, 1 janvier 2018, vol. 66, p. 369-375.

PRATI Gabriele, FRABONI Federico, DE ANGELIS Marco, PIETRANTONI Luca, JOHNSON Daniel et SHIRES Jeremy, « Gender differences in cycling patterns and attitudes towards cycling in a sample of European regular cyclists », *Journal of Transport Geography*, 1 juin 2019, vol. 78, p. 1-7.

PRO VELO, *Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles*, Bruxelles, 2019.

PRO VELO, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : Enquête de mobilité*, Bruxelles, 2017.

PRO VELO, *Les nouveaux cyclistes à Bruxelles depuis 2015*, Bruxelles, 2017.

PRO VELO, LAHON Marik et DE MEY Marine, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : comptages et analyse de données 2022*, Bruxelles, 2022.

PRO VELO, LAHON Marik et DE MEY Marine, *Observatoire du vélo en région de Bruxelles-Capitale : comptages et analyse de données 2021*, Bruxelles, 2021.

PSARIKIDOU Katerina, « Researching Cycling Inequalities: Moving towards more sustainable cycling societies » dans Dennis Zuev, Katerina Psarikidou et Cosmin Popan (eds.), *Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance*, s.l., Routledge, 2021, p. 119-136.

PUCHER John et BUEHLER Ralph (eds.), *City Cycling*, Cambridge, MA, USA, MIT Press (coll. « Urban and Industrial Environments »), 2012, 416 p.

RAIBAUD Yves, *Femmes et hommes sont-ils égaux à vélo ?*, <https://lejournal.cnrs.fr/billets/femmes-et-hommes-sont-ils-egaux-a-velo> , 25 mai 2020, consulté le 15 décembre 2022.

RAIBAUD Yves, *Femmes et mobilités urbaines : Analyse des bonnes pratiques de la ville durable sous l'angle des inégalités entre les femmes et les hommes. Vélo, marche et covoiturage*, Bordeaux, Bordeaux Métropole, 2018.

RAIBAUD Yves, *La ville faite par et pour les hommes: dans l'espace urbain, une mixité en trompe-l'oeil*, Paris, Belin (coll. « Egale à égal »), 2015, 78 p.

RAJÉ Fiona et SAFFREY Andrew, *The value of cycling*, London, Department for Transport, 2016.

RISSEL Chris, « Health benefits of cycling » dans Jennifer Bonham et Marilyn Johnson (eds.), *Cycling Futures*, Australia, University of Adelaide Press, 2015, p. 43-62.

ROBERFROID Anthony, *Les podcasts considérés aussi fiables que les médias traditionnels par une majorité de Belges*, <https://www.rtb.be/article/les-podcasts-consideres-aussi-fiables-que-les-medias-traditionnels-par-une-majorite-de-belges-10995972> , 19 mai 2022, consulté le 19 avril 2023.

ROSS Hannah, *Bicycle bombers: Two-wheeled Suffragettes and thwarting Adolf Hitler in the Second World War*, <https://www.telegraph.co.uk/womens-sport/2021/03/30/bicycle-bombers-two-wheeled-suffragettes-thwarting-adolf-hitler/> , 30 mars 2021, consulté le 8 avril 2023.

ROUSSEL Louise, *À vos cycles! Le guide du vélo au féminin*, Tana Editions., Paris, 2021, 207 p.

RUSSELL Marie, DAVIES Cheryl, WILD Kirsty et SHAW Caroline, « Pedalling towards equity: Exploring women's cycling in a New Zealand city », *Journal of Transport Geography*, 1 février 2021, vol. 91, p. 102987.

SAYAGH David, « Socialisations cyclistes variées d'adolescentes de Quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) « très sociaux » », *Sociétés et jeunesses en difficulté. Revue pluridisciplinaire de recherche*, 1 décembre 2021, n° 26.

SAYAGH David, « Les adolescentes font-elles moins de vélo en raison de moindres possibilités réelles d'investir l'espace public ? », *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, 17 août 2018, n° 30.

SAYAGH David, *Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique*, Thèse de Doctorat, Université Paris Est, France, 2018, 384 p.

SAYAGH David, « Construction sociospatiale de capacités sexuées aux pratiques urbaines du vélo », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1 mai 2017, vol. 112, p. 126-137.

SPINNEY Justin, *Understanding Urban Cycling: Exploring the Relationship Between Mobility, Sustainability and Capital*, 1st edition., London, Routledge, 2020, 234 p.

ST-PIERRE Rose, *Pourquoi les femmes font-elles moins de vélo que les hommes?*, <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1198874/genre-cyclisme-bicyclette-infrastructures-cyclistes-diversite> , 26 juin 2019, consulté le 8 novembre 2022.

BIBLIOGRAPHIE

TRANSGEN, *Gender Mainstreaming: European Transport Research and Policies. Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*, s.l., University of Copenhagen, 2007.

VACCARO Adam, *Boston to make new downtown bike network permanent*,
<https://www.bostonglobe.com/2020/09/15/metro/boston-make-new-downtown-bike-network-permanent/> , 15 septembre 2020, consulté le 7 avril 2022.

VAN ENIS Nicole, « La Place des Femmes dans l'espace public », *Barricade - Culture d'Alternatives*, 14 décembre 2016.

VAN ZEEBROECK Bruno et CHARLES Julie, *Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020.*, Bruxelles, Pro Velo et Transport & Mobility Leuven, 2014.

VILLA Alessandra, *Les femmes ne sont pas faites pour courir le monde, seules et à vélo : une approche à la pratique du cyclotourisme dans la perspective du genre*, Université Grenoble Alpes, s.l., 2021, 100 p.

WAGENBUUR Mark, *Women cycling: "Make it happen"*,
<https://bicycledutch.wordpress.com/2015/03/08/women-cycling-make-it-happen/> , 7 mars 2015, consulté le 6 avril 2022.

WALKER Jools, *Back in the Frame: Cycling, belonging and finding joy on a bike*, 2^e éd., London, Sphere, 2021, 384 p.

WERNAERS Camille, « La petite reine des femmes », *axelle*, avril 2016, n° 188, avr. 2016 p. 23-25.

WILD Kirsty et WOODWARD Alistair, « Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike », *Journal of Transport & Health*, septembre 2019, vol. 14, p. 100569.

WOMEN IN CYCLING, « Meet the experts - transport and city infrastructure ».

En vélo, Simone !, France, ARTE (coll. « Gymnastique, la culture en s'amusant »), 2022.

Autrement : ces « nouvelles guérillères » qui luttent contre le patriarcat, Bruxelles, bx1, 2021.

Mobility facts and figures, Copenhagen, 2021.

Les Nouvelles Guérillères, Bruxelles, Elisa Vdk, 2020.

Ovarian Psycos, Los Angeles, Women Make Movies, 2016.

Couche topographique de la Région Bruxelles Capitale,
<https://gis.urban.brussels/brugis/#/>, consulté le 5 avril 2023.

Velodacieuse, <https://www.femvt.fr/velodacieuse>, consulté le 20 mars 2023.

Abrogation de l'interdiction du port du pantalon pour les femmes,

<http://www.senat.fr/questions/base/2012/qSEQ120700692.html>, consulté le 31 janvier 2023.

One Very Angry Squad, <https://ovarianpsycos.com/>, consulté le 5 avril 2023.

Pour l'usage du vélo comme outil d'émancipation et de lutte collective, <https://dechainees.noblogs.org/>, consulté le 7 avril 2023.

Official Site of BGDB, <https://www.blackgirlsdbike.org/purpose>, consulté le 7 avril 2023.

Fancy Women Bike Ride, <https://www.suslukadinlarbisikletturu.com/en/>, consulté le 8 avril 2023.

Women in Cycling, <https://cyclingindustries.com/wic>, consulté le 8 avril 2023.

ANECDOTE

Norcliffe, un géographe américain, soutient la théorie que les femmes n'ont pas commencé à faire du vélo vers les années 1880 mais bien avant, vers 1818. Elles auraient d'ailleurs été présentes et incluses dans le développement des premières draisiennes (premières bicyclettes sans pédales) à deux et à trois roues jusque 1865, puis des tricycles avec pédales jusque 1870 environ. C'est avec l'arrivée de la 'bicyclette ordinaire', après 1870, que les femmes ont été écartées de la discipline. Ce modèle, composé d'une grande roue avant et d'une petite roue arrière, était réputé très dangereux. Les seules femmes qui s'y risquaient étaient acrobates de cirque. Pendant 10 ans, les femmes ont alors presque complètement disparu de la sphère cycliste. Pour autant, les quelques modèles de deux-roues commercialisés pendant toutes ces années n'ont jamais eu de réel succès. Peu de machines étaient construites, très peu ont persisté et seule les classes sociales les plus élevées y avaient accès. C'est l'invention de la bicyclette de sécurité (le vélo comme on le connaît aujourd'hui, avec le même diamètre pour les deux roues) au milieu des années 80, qui a conquis un nombre beaucoup plus important d'hommes et qui a réintroduit les femmes dans le milieu cycliste. Ce manque d'intérêt/d'accès aux premiers vélos et la décennie d'absence des femmes dans sa pratique serait la raison pour laquelle on attribue aux années 1890 le véritable début de leur histoire commune²⁰⁰.

²⁰⁰ Glen Norcliffe, « Men, Women and the Bicycle: Gender and Social Geography of Cycling in the Late Nineteenth Century » dans *Cycling and Society*, s.l., Ashgate Pub Co, 2007, p. 153-178.

POUR ALLER PLUS LOIN

Toute l'histoire de l'évolution des vêtements des femmes cyclistes de l'époque victorienne constitue un sujet en soi. Au bout de trois ans de recherches approfondies, l'autrice Kat Jungnickel a publié son livre 'Bike and Bloomers' qui retrace le récit peu connu de 6 inventrices et de leurs contributions à l'équipement cycliste féminin, notamment les modèles convertibles qui permettaient aux femmes de transformer secrètement des vêtements ordinaires en vêtements de cyclisme.

→ "Bike and Bloomers : Victorian women inventors and their extraordinary cycle wear" aux Éditions Goldsmiths Press.

Vicky Carbonneau, passionnée de vélo et fondatrice de la communauté Girls on Wheels (Paris), a publié un livre qui met en avant les femmes dans l'univers du cyclisme et donne de la visibilité aux championnes mais aussi aux coureuses amatrices et aux mécaniciennes.

→ "En danseuse, ces femmes qui révolutionnent le cyclisme" aux Éditions Amphora.

Sue Macy, autrice américaine, a quant à elle publié un livre qui raconte comment la bicyclette a accéléré l'émancipation des femmes dans l'Amérique de la fin du XIX^{ème} siècle.

→ "Wheels of change : How Women Rode the Bicycle to Freedom (With a Few Flat Tires Along the Way)" aux Éditions National Geographic.