

TEXTE D'ANALYSE  
N°24/2023

PUBLICATION SUR SITE WEB :  
DECEMBRE 2023

AUTRICE :  
JULIANA BETANCUR ARENAS

(ILLUSTRATIONS PAR DANIEL  
ESPINOSA @SPINOSASINE)

## LES FEMMES ET LE CYCLISME URBAIN A MOLENBEEK :

## QUELLES MOTIVATIONS ET QUELLES BARRIÈRES ?

La mobilité urbaine n'est pas neutre du point de vue du genre<sup>1</sup>. Les femmes ne se déplacent pas de la même manière que les hommes. Notre mobilité est plus complexe, nous enchaînons des trajets plus courts, principalement liés au travail et au soin aux autres<sup>2</sup> (Diehl & Cerny, 2021). En même temps, la façon dont nous concevons l'espace public et les stéréotypes de division genrée, structure une société patriarcale, favorise l'émergence des pratiques socio-spatiales restrictives que les femmes subissent au quotidien (Ravensbergen et al., 2020). Ces facteurs ne sont généralement pas pris en compte lors de la planification de nos villes et de nos moyens de mobilité. D'où la nécessité de poursuivre des études pour comprendre ces différences afin d'élaborer des politiques publiques visant à concevoir des villes plus inclusives.



Dans la plupart des villes, les hommes effectuent plus de déplacements en voiture, tandis que les femmes marchent plus et utilisent davantage les transports en commun. Cette relation est inversée pour le vélo. À l'exception des “paradis cyclistes” où l'infrastructure est sûre et cohérente (comme Amsterdam et Copenhague), les hommes ont tendance à plus utiliser le vélo que les femmes (Ramboll, 2021). Consciente des avantages qu'apporte le vélo, mon objectif dans cette étude est de comprendre comment le démocratiser. Ma recherche vise à analyser les causes de la sous-représentation des femmes dans la pratique urbaine du vélo avec une perspective de genre. En d'autres termes, il s'agit de souligner l'importance de comprendre notre mobilité quotidienne en tenant compte des différences et inégalités liées au genre.

Cette différence entre hommes et femmes dans la pratique du vélo (ou le « cycling gender gap ») est également présente dans la Région de Bruxelles-Capitale. Bien que l'intérêt politique pour la promotion du vélo comme moyen de transport ait considérablement augmenté, il subsiste des disparités dans son utilisation entre les hommes et les femmes. Selon l'Observatoire bruxellois du cyclisme (2022), malgré une augmentation de 64 % du nombre de cyclistes pendant la pandémie, seulement 40 % des cyclistes dans les rues de Bruxelles sont des femmes. De plus, dans les communes les moins favorisées de la ville, avec des taux de migration plus élevés, comme Molenbeek-Saint-Jean, l'écart peut atteindre près de 67 % d'hommes face à 33 % de femmes (ibis).

Pour démêler le « cycling gender gap » dans un environnement cycliste en évolution, j'ai décidé de donner la parole aux femmes qui font l'expérience de l'espace public et de la mobilité à Molenbeek : *Quels sont les motivations et les barrières des femmes de la partie nord-ouest de Bruxelles à choisir le vélo comme moyen de transport dans la ville ?*

Pour y répondre, je m'appuie sur certains outils de l'urbanisme féministe (Collectiu Punt 6, 2021). J'utilise également une méthodologie qualitative basée sur des informations provenant de huit

groupes de discussion entre femmes. Dans ces groupes, nous avons discuté, et même dessiné, leurs mobilités quotidiennes en exprimant leurs sentiments, le rôle du vélo, leurs motivations, leurs obstacles et leurs besoins. Pour mieux comprendre le contexte, j'ai également mené cinq entretiens avec des expert de différentes associations cyclistes et le gouvernement local. La collecte des données a été complétée par une méthodologie d'observation participative dans le cadre d'un bénévolat au sein des associations « Molenbeek à Vélo » et « Molembike ». Dans ces deux associations de vélo-école pour adultes, 95% des participantes sont des femmes d'origine étrangère.

Les obstacles les plus fréquemment signalés étaient le manque d'aménagements cyclables et l'insécurité perçue par rapport à la circulation. Les participantes ont déclaré se sentir peu sûres et mal à l'aise en raison du comportement agressif des automobilistes et de l'absence d'infrastructures cyclables séparées du trafic routier. Les cyclistes régulières ont mis en lumière la discontinuité et la mauvaise qualité des infrastructures cyclables existantes, tandis que les cyclistes débutantes se sont inquiétées de la complexité des interactions avec les autres modes de transport, et du fait qu'elles ne peuvent disposer d'un endroit où faire du vélo « à leur rythme ».

Les obstacles qui suivent sont le manque de compétences cyclistes et les très nombreuses tâches ménagères, notamment pour les cyclistes débutantes. Dans une perspective plus large, cette peur et ce manque de confiance peuvent être compris en termes de stéréotypes culturels et de genre. Souvent, le cyclisme n'est pas considéré comme une activité féminine, et n'est pas encouragé dès le plus jeune âge. Plus tard, la quantité de travail domestique et la multiplicité des activités, généralement liées aux enfants, limitent le temps dont disposent les femmes pour s'adonner et/ou apprendre à faire du vélo.

Les femmes qui ont accepté de participer à cette étude souhaitent, malgré les barrières identifiées, pratiquer plus le vélo pour diverses motivations. En effet, les sentiments et les sensations positives que procure la pratique du vélo sont les facteurs de motivation les plus souvent partagés dans les groupes de discussion. Plusieurs femmes ont associé le vélo à la joie, à la liberté et, dans certains cas, à une source de fierté. D'où deux facteurs essentiels qui sont compris dans une perspective de genre : un aspect émancipatoire d'autonomie et de liberté. Le vélo devient un outil pour aller plus

loin et plus vite pour leurs activités quotidiennes et leurs loisirs, sans dépendre d'autres moyens de transport et sans dépendre d'autres personnes.

En outre, la perception et l'influence de la famille jouent un rôle important dans la décision des femmes à apprendre à faire du vélo. Lorsque les enfants arrivent dans un âge où ils peuvent faire du vélo eux-mêmes, ils peuvent devenir la plus grande motivation pour que leurs mères apprennent à faire du vélo. J'ai pu le constater dans le cadre des cours donnés par Molembike et Molenbeek à vélo, que la grande majorité des participants expliquent que la raison principale de leur présence était de pouvoir faire du vélo avec leurs enfants pour se rendre au parc ou à l'école.

L'exemple donné par les femmes qui pratiquent le vélo joue également un rôle important, en particulier pour les femmes issues de l'immigration. La comparaison du nombre de cyclistes (notamment des femmes) dans les rues, entre les pays d'origine et le pays d'accueil, peut être la clé d'une pratique plus ou moins importante du cyclisme. Le fait d'avoir des exemples de femmes cyclistes, en particulier de la même culture, devient une source d'inspiration et de motivation pour certaines d'entre elles.



L'une des raisons du succès de la culture cycliste est la capacité du vélo à devenir un outil inclusif qui favorise l'intégration sociale, indépendamment de l'origine, de l'âge, de la morphologie ou de l'expérience. Il faut souligner que les associations cyclistes étudiées vont au-delà de l'apprentissage du vélo. Elles créent un sentiment d'appartenance et de communauté, ce qui joue un rôle important pour que les femmes prennent la décision d'apprendre à faire du vélo et de continuer à pratiquer. Certaines apprenantes ont indiqué qu'elles avaient gagné en confiance et développé un sentiment d'appartenance en découvrant de nouveaux lieux et de nouvelles personnes, au point de former des groupes pour continuer à faire du vélo ensemble afin de connaître les différentes parties de la ville. C'est le cas de l'association Les Hirond'Elles, formée par les participantes du cours Molembike, et dirigée par la fondatrice de l'association.

Enfin, le sentiment d(e) (in)sécurité personnelle, qui varie fortement en fonction de l'âge et de l'expérience des femmes cyclistes, peut être une motivation à la pratique du vélo. Les jeunes participantes ont souligné que le vélo était un moyen de cacher leur identité, de se déplacer rapidement et d'éviter d'éventuelles formes de violence sexiste. Dans une ville comme Bruxelles, où 8 femmes sur 10 sont victimes de harcèlement de rue (Dragonetti, 2020), le vélo peut devenir un mécanisme d'évitement et un outil de protection contre le harcèlement de rue.

En conclusion, l'amélioration de la perception de la sécurité (personnelle et routière) passant par des aménagements cyclables de qualité est essentielle pour promouvoir la mobilité active des femmes. En complément, l'analyse des schémas de mobilité quotidienne des femmes et des discussions avec une approche genre, pointe différents éléments de dissuasion et de motivation dont les politiques de planification urbaine ne semblent pas tenir suffisamment compte. Le manque de « compétences et de confiance en soi en matière de cyclisme » est un facteur dissuasif crucial, en particulier pour les femmes dont la culture et les stéréotypes liés au genre constituent souvent un obstacle supplémentaire à l'apprentissage du vélo et à son utilisation comme mode de transport. Les associations pro-cyclisme qui proposent des cours accessibles pour apprendre à faire du vélo réalisent un travail important à cet égard. Le « sentiment de liberté et d'émancipation » qu'évoque le vélo et, « le rôle culturel de la représentation », c'est-à-dire les sentiments positifs et la visibilité des femmes dans l'espace public, constituent des facteurs de motivation importants pour prendre la décision d'utiliser le vélo comme mode de transport.

## NOTES

---

<sup>1</sup> Consciente que le genre va au-delà des hommes et des femmes, dans cet article, je me suis concentrée sur la catégorie sociale de femme sans aborder les questions d'orientation sexuelle ou d'identité de genre.

<sup>2</sup> Connue sous le nom de "mobilité des soins", c'est un concept introduit pour la première fois en 2013 par Inés Sanchez de Madariaga, en référence à la mobilité principalement effectuée par des femmes dans le cadre d'un travail de soins (généralement non rémunéré) pour des enfants ou d'autres personnes dépendantes.

## BIBLIOGRAPHIE

Col·lectiu Punt 6. (2021, May). Mujeres y personas no binarias en bici 2020. Estudio de Movilidad Ciclista en Barcelona desde una perspectiva feminista. [https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/07/informe-bicis2020\\_castellano.pdf](https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/07/informe-bicis2020_castellano.pdf)

Diehl, K., & Cerny, P. (2021). Women on the Move: Sustainable Mobility and Gender | Heinrich Böll Stiftung | Brussels office - European Union. Heinrich-Böll-Stiftung. <https://eu.boell.org/en/women-on-the-move-sustainable-mobility-and-gender>

Dragonetti, W. (2021). Brussels: women bike the city - Eurocities. Eurocities. <https://eurocities.eu/stories/brussels-bike-the-city/>

Law, R. (1999). Beyond ‘women and transport’: towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, 23(4), 567–588. <https://doi.org/10.1191/030913299666161864>

Pro Velo. (2022). Observatoire du velo en région de bruxelles capitale comptages et analyse des données. Rapport 2022 [https://provelo.cdn.prismic.io/provelo/e7545c8b-12ab-4f52-a46275fb1a21a2ba\\_observatoire-2021\\_FR.pdf](https://provelo.cdn.prismic.io/provelo/e7545c8b-12ab-4f52-a46275fb1a21a2ba_observatoire-2021_FR.pdf)

Ravensbergen, L., Buliung, R., & Laliberté, N. (2020). Fear of cycling: Social, spatial, and temporal dimensions. *Journal of Transport Geography*, 87, 102813. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102813>

Sánchez de Madariaga, I. (2013). Mobility of care: Introducing new concepts in urban transport. *Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe*, 33–48.