

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

Yves Raibaud,
Géographe, Maître de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne

Rapport pour Bordeaux Métropole, direction de la mobilité
Février 2018



CESSED



Recherche réalisée entre le 15 avril et le 30 octobre 2017
sous la direction de Yves Raibaud,
Géographe, Université Bordeaux Montaigne, Passages Cnrs.

1

Avec la collaboration de :

Arnaud Alessandrin, Laetitia César-Franquet, Johanna Dagorn,
Sociologues, Université de Bordeaux,

Cecilia Comelli, Géographe, Université Bordeaux Montaigne, Passages Cnrs,

atelier TçPç : **Marie Breteaud & Helena Le Gal,** Architectes Paysagistes DPLG,

et **Zacharie Chauvet,** Étudiant à l'École Nationale d'Architecture et de Paysage de Bordeaux.

Vélo, marche et covoiturage, CESSÉD, 2018.

Remerciements à la direction de la mobilité de Bordeaux Métropole et son personnel
pour leur efficace collaboration.

Sommaire

Résumé de l'enquête	4
1. Rappel des objectifs, éléments de cadrage, méthodologie d'enquête	6
2. L'enquête	10
a. Le vélo	12
Observations de terrain	12
Enquête en ligne	17
Entretiens	18
Synthèse	23
b. La marche à pied	24
Observations de terrain	24
Enquête en ligne	25
Entretiens	26
Synthèse	29
c. Le covoiturage	30
Enquête en ligne	30
Entretiens	31
Synthèse	37
3. Conclusions, préconisations	38

Résumé du rapport

Quels effets la ville durable a-t-elle (ou pas) sur la réduction des inégalités entre les femmes et les hommes ?

Ce document tente de répondre à cette question en explorant de façon pragmatique, et du point de vue des femmes de la métropole bordelaise, trois pratiques phares des nouvelles mobilités urbaines, le vélo, la marche à pied, le covoiturage. Ces pratiques sont censées réduire le tout voiture et ses conséquences néfastes (embouteillages, accidents, mauvaise qualité de l'air, impacts négatifs sur la santé et la sociabilité).

Les résultats sont obtenus en croisant trois types de données: observations et comptages de terrain, résultats statistiques d'enquêtes en ligne, entretiens de groupes.

Le vélo

La pratique du vélo en ville reste plus faible chez les femmes (38% des cyclistes). Cette proportion a peu évolué entre 2013 et 2017, malgré une augmentation globale de trafic de 40% (en 2017 7% de part modale sur la métropole, 15% sur la ville de Bordeaux). Les femmes utilisent le vélo en plus grand nombre en fin d'après-midi (débauche, courses, sorties d'école) alors que les hommes sont plus nombreux aux heures correspondant aux loisirs (soirées, dimanche après-midi).

Elles sont plus chargées (bagages, sacs de courses, vestes, parapluies) et mieux équipées pour le transport (porte-bagages enfant, sacoches, paniers, remorques, vélos cargos). Elles conduisent plus prudemment, moins sportivement et sans performance démonstrative. Les hommes favorisent le sac à dos. Ils sont deux fois plus nombreux à ne rien transporter et trois fois moins nombreux à avoir un porte-bébé.

Les avantages du vélo sont pour elles la gestion de leur temps et de leur corps (pas de promiscuité), une activité physique, des économies et une attitude responsable face aux questions d'environnement.

Les inconvénients: elles sont chargées, accompagnent leurs enfants à l'école et aux activités, ont davantage peur de la chute et de l'accident, se sentent en insécurité la nuit.

Pour toutes ces raisons elles préconisent des pistes cyclables en site propre et éclairées, des arceaux et des garages à vélo au domicile, à l'école et au travail, de la signalétique, des aides pour les vélos électriques. Elles souhaitent que les enfants apprennent à faire du vélo en ville et des ateliers de remise en selle pour celles qui en ont perdu l'habitude.

Lutter contre les incivilités et les agressions, en particulier venant des hommes et la nuit, fait partie des actions nécessaires si l'on veut rattraper le niveau des pratiques masculines.

La marche à pied

Les comptages réalisés font apparaître une égalité numérique entre femmes et hommes dans l'accès à pied de l'espace public. Des différences importantes apparaissent cependant selon les quartiers et selon l'heure. La proportion de femmes le jour varie de 28% (Cours de la Marne) à 59% (rue Porte-Dijeaux). La nuit elles sont moins de 10% à marcher seules (37% le jour), toutes rues et quartiers confondus.

Dans la journée, l'enquête relève en premier l'inconfort de la ville pour les femmes (circulation avec enfants, fatigue, propreté, toilettes publiques) en second le sentiment d'insécurité (harcèlement de rue). Les femmes adoptent des vêtements qui dissimulent plus ou moins leur corps selon l'heure et la rue. Les entretiens et questions ouvertes reflètent ce sentiment d'insécurité, partagé par toutes les femmes, en particulier la nuit.

Les préconisations : améliorer la sécurité des traversées, élargir les trottoirs (pour pouvoir se croiser, marcher avec une poussette ou circuler

en fauteuil roulant), augmenter la signalétique, éviter le partage des voies piétonnes avec les cyclistes. Et surtout agir contre le sentiment d'insécurité en aménageant la ville la nuit (éclairage, mobilier urbain) et par une éducation au respect des femmes (lutte contre le sexisme, la misogynie, le harcèlement dans les espaces publics).

âgées ou vulnérables. Étudier et développer une offre spécifique (covoiturage, autopartage) pour les habitants de la proche couronne. Étudier et développer l'auto stop organisé et sécurisé aux arrêts de transports en commun.

Le covoiturage

De manière générale femmes et hommes pratiquent peu le covoiturage dans les circulations à l'intérieur de la métropole ou pendulaires (habitants de la périphérie travaillant à Bordeaux). La mise en place de 86 aires de covoiturage et d'une plate-forme de mise en relation des usagers sur le département de la Gironde anticipe sur une pratique en développement.

Les covoitureuses ont moins de 45 ans, et appartiennent plutôt aux classes moyennes et supérieures. Les femmes sont plus nombreuses que les hommes à pratiquer le covoiturage de temps en temps (trajets extérieurs type blablacar), plus nombreuses à être inscrites sur les plateformes en ligne (Transgironde, Boggi) et un peu moins nombreuses à le pratiquer tous les jours. L'autopartage fonctionne bien si on habite en centre-ville, et si on l'utilise de façon occasionnelle. Avoir une voiture en ville devient cher, ces solutions vont donc se développer de façon obligatoire.

Les femmes qui font du covoiturage régulier viennent de loin (Bazadais, Arcachonnais, Entre-deux-Mers). La complexité des trajets (travail, courses, accompagnement des enfants) est le premier empêchement nommé. Le sentiment d'insécurité et la crainte de tomber sur des covoitureurs indécents sont cités comme des inconforts mais ne sont pas dissuasifs. Accompagner des enfants ou des personnes âgées ou dépendantes, n'est-ce pas du covoiturage ? Dans ce cas, il faudrait l'intégrer dans les statistiques.

Les préconisations: reconnaître et faciliter le covoiturage avec des enfants et des personnes

1. Rappel des objectifs, éléments de cadrage

Des travaux antérieurs réalisés par la Communauté Urbaine de Bordeaux, l'Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, la Ville de Bordeaux ainsi que d'autres travaux universitaires menés par les chercheuses et chercheurs des universités de Bordeaux sur l'agglomération ont révélé l'intérêt des études de genre pour l'aménagement des villes.

Ces travaux ont abordé les questions de l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'espace public, la lutte contre le sentiment d'insécurité, la prise en compte des publics vulnérables et des personnes qui en prennent soin, le tout participant à une nouvelle conception des ambiances urbaines dans une ville apaisée.

Bien qu'ayant interrogé, et depuis de nombreuses années, les mobilités urbaines sous l'angle des "bonnes pratiques de la ville durable", les services de la métropole et leurs partenaires souhaitaient approfondir la question des empêchements réels ressentis par les femmes lorsqu'il s'agit d'adopter ces nouvelles pratiques. Ce rapport présente donc un travail plus précis sur trois pratiques de mobilité urbaine : le vélo, la marche et le covoiturage.

Il repose sur le constat d'inégalités structurelles entre les femmes et les hommes, ayant des conséquences sur leurs déplacements.

1. Une inégalité face aux responsabilités familiales, au marché du travail, au vieillissement

- 98% des personnes "au foyer" sont des femmes, 85% des familles monoparentales sont dirigées par une femme, 12,4 % des enfants vivent dans une famille d'une femme vivant seule (INSEE, 2016). Dans les familles composées de deux parents les femmes réalisent en moyenne 1 h 36 de plus de tâches ménagères que les hommes chaque jour (Observatoire des Inégalités, 2012).

- L'écart de salaire entre hommes et femmes est de 20 % en Nouvelle Aquitaine (22,4 en Gironde Insee, 2016). La première raison est qu'elles travaillent moins (travail rémunéré), la seconde la différence de rémunération à travail égal (7%). Les femmes sont trois fois moins nombreuses à être cadres, et trois fois plus à être employées.

L'analyse des catégories socio-professionnelles sur Bordeaux Métropole mène également à un constat différencié selon le genre : si les professions valorisées (artisans, commerçants et chefs d'entreprises ; cadres et professions intellectuelles supérieures) représentent une part minoritaire de la population active, elles restent toutefois davantage occupées par des hommes (3,6 % hommes vs. 1,3 % femmes pour la première catégorie, et 11,7 % hommes vs. 6,7 % femmes pour la seconde). Les différences les plus importantes concernent les employés, avec une forte prédominance des femmes (76 % de ces emplois sont occupés par les femmes) et les ouvriers (dont 83% sont occupés par des hommes) (Insee/Aurba, 2012).

- 65 % des personnes âgées de plus de 80 ans sont des femmes, elles ont aujourd'hui des revenus 1,5 fois moins importants que les hommes du même âge. 58 % des retraités ou préretraités sont des femmes (Insee/Aurba, 2012).

2. Un sentiment d'insécurité dans la ville partagé par toutes les femmes

· Le rapport 2015 du Haut Conseil à l'Egalité entre les Femmes et les Hommes (HCEFH) relève que 100% des femmes interrogées lors d'une enquête disent avoir été harcelées sexuellement dans les transports au moins une fois dans leur vie. 75% auraient été suivies de façon menaçante dans la rue et 50% disent avoir subi des frôlements ou des attouchements (cf. HCEFH, rapport 2015 et Université de Cornell/ Irlande pour des comparaisons internationales sur 42 villes).

· Les études commandées en 2016 par la Ville de Bordeaux et l'entreprise Kéolis (Cf. Alessandrin, César-Franquet et Dagorn 2016) confirment le phénomène sur la ville de Bordeaux.

Pour étudier ce harcèlement et la façon dont il est perçu par les femmes, les trois sociologues ont diffusé un questionnaire en ligne, auquel ils ont reçu 5218 réponses. 4793 d'entre elles font l'objet de leur étude. A partir des réponses ces 4793 femmes (13,8% de 15-19 ans, 51,3% de 20-26 ans, 22,5% de 27-40 ans, 10,6% de 41-60 ans et 1,4% de plus de 60 ans), la recherche apporte des éléments quantitatifs à ce phénomène. Au cours des 12 derniers mois, lors de leurs déplacements au sein de Bordeaux Métropole, les femmes ayant participé à l'enquête disent avoir subi :

- Des regards insistants, une présence envahissante, des sifflements ou bruitages divers: 25%
- Des commentaires non désirés sur l'apparence: 19,2%
- Des contacts physiques non souhaités et/ou attouchements 18,6%
- Insultes, menaces, commentaires injurieux: 13,2%
- Exhibitionnisme et/ou autres facteurs cumulés: 6,5%

Les recherches menées par Opération et Campus et les universités et écoles d'enseignement supérieur et de recherche du campus Pessac Talence Gradignan apportent de nouveaux résultats qui corroborent les

données précédentes et cartographient les "zones de risque" de ce campus éloigné de la ville (Opération Campus, 2017).

· Le rapport "l'usage de la ville par le genre" (Aurba/Adess 2012, Bernard-Hohm et Raibaud 2013) pointait déjà ce phénomène à travers les entretiens réalisés par groupes focus et les études microgéographiques sur plusieurs lieux de la métropole (Quartier de Paludate, Porte de Bourgogne, Parc Fongravey à Blanquefort).

· Un travail de recherche de Master en géographie (Ulrich, 2013) expérimentait une méthodologie de comptage, comprenant un volet qualitatif, sur les pratiques de vélo en ville selon le sexe des usagers.

Ces éléments constituent un corpus en soi, distinct et complémentaire d'autres corpus plus fournis sur les mobilités urbaines mais qui sont écrits au "masculin neutre". En effet en ne considérant pas comme secondaire mais centrale la variable genre ce rapport révèle une autre perception de la ville et de ses usages non seulement par les femmes mais aussi par celles et ceux qu'elles accompagnent, soignent et hébergent plus qu'à leur tour.

Le premier constat émanant des études "ville et genre" réalisées sur la métropole ces dernières années peuvent s'énoncer de la façon suivante:

· Les inégalités matérielles entre les femmes et les hommes et l'inégale prise en charge du travail domestique ont des conséquences sur la mobilité des femmes. Ces inégalités se reflètent dans l'utilisation de la voiture et des transports en commun, mais aussi dans le recours différencié aux mobilités alternatives (vélo, marche à pied, covoiturage).

· Le sentiment d'insécurité dans la ville est partagé par toutes les femmes, quels que soient leur âge et leur catégorie sociale ou professionnelle. Cela influe sur leur mobilité, caractérisée par un sentiment d'inconfort le jour (harcèlement dans les transports, dans l'espace public), par un fort sentiment d'insécurité la nuit, ou leur présence dans l'espace public diminue fortement.

· La pratique du vélo en ville est inférieure chez les femmes (38 % des cyclistes, pour 7,7 % de part du vélo dans les mobilités urbaines de la métropole, 15% à Bordeaux), l'écart s'accroît avec l'âge et la situation familiale.

En 2013 la proportion de femmes et d'hommes pratiquant le vélo (tous passages confondus : Vcub et vélos particuliers) sur trois places observées à différents jours et heures par Florianne Ulrich (mémoires de master 1 et 2 Université Bordeaux Montaigne) était la suivante : 63 % d'hommes place de la Victoire et place Stalingrad, 60 % aux Quinconces. Les conditions météorologiques et la nuit sont des variables importantes dans ces différences: par temps de pluie, 78 % des cyclistes à la Victoire sont des hommes, 72 % à Stalingrad 69 % aux Quinconces. Autre variable creusant les écarts : la nuit, particulièrement les matins et les soirs de week-end: 64 % d'hommes à Victoire entre 7h et 9h, 67 % d'hommes à Stalingrad aux mêmes horaires et 67 % également d'hommes aux Quinconces entre 1h00 et 2h30 du matin.

Une comparaison des villes de Reims (ville très peu cycliste) et Bordeaux d'une part, Copenhague (46% de part modale, 50% de femmes à vélo) faite par Aurore Laignel dans un master d'urbanisme montrent que les résultats d'une politique systématique menée au Danemark depuis plusieurs années portent leurs fruits (voies en site propre, garage à vélo, signalétique, éducation).

· La marche à pied reste soumise à de fortes contraintes spécifiques liées à certaines rues ou quartiers, heures de la journée (nuit) ou jours de la semaine (sentiment d'insécurité). La proportion des femmes qui marchent seule la nuit est de 10 % (journée 38%).

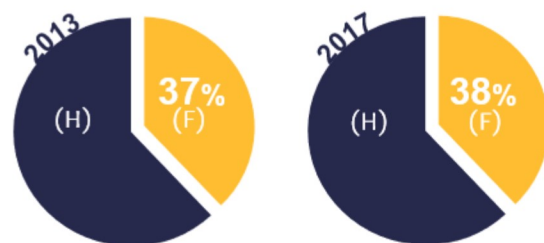
· Le covoiturage semble peu adapté aux circulations fonctionnelles des mères de famille (domicile, école, travail, courses) et objet de pratiques précautionnelles de la part des plus jeunes (choix du ou de la conductrice, des passager.e.s). Les chiffres, même modestes

pour des pratiques peu fréquentes, montrent cependant une participation importante des femmes.

Le département de la Gironde a équipé la périphérie de l'agglomération de 86 aires de covoiturage. TransGironde met à disposition des usagers une plate-forme de mise en relation et collecte des informations sur ces pratiques. Le nombre d'inscrits sur la plate-forme (4600 en 2017) est en augmentation régulière ainsi que le nombre de trajets proposés (1600). Cette plate-forme est utilisée par 38% de femmes et 24% d'hommes, 38% des utilisateurs n'ont pas renseigné leur sexe. La tranche des 26-35 est la plus représentée (16,5% des utilisateurs ayant renseigné leur âge), les plus de 56 ans sont les moins nombreux (8%). L'auto partage tend à se développer (BlueCub, Citiz, prêts de particulier à particulier).

Ces constats forment le point de départ de l'enquête qui suit sur les empêchements réels des femmes aux pratiques de mobilité douce telles que vélo, marche à pied, covoiturage (les transports en commun ayant déjà fait l'objet d'une étude sur Bordeaux Métropole). Issus de travaux épars, il était nécessaire de les actualiser et de les préciser.

Il s'agit également de proposer aux acteurs de la ville des préconisations tenant compte de ces empêchements pour encourager les bonnes pratiques. Le transfert des déplacements des habitants de la métropole vers des mobilités douces est un objectif prioritaire pour les années qui viennent. Une partie importante de cet objectif peut être atteinte si l'on réduit l'écart des bonnes pratiques entre les femmes et les hommes.



CYCLISTES, Répartition par sexe

38%
seulement des
cyclistes sont
des femmes

2. L'enquête

L'enquête a été réalisée entre le 1^{er} avril 2017 et le 1^{er} novembre 2017.

Elle comprend trois volets :

Pour connaître ce que les personnes font :

Observations de terrain : 5 places, 7 rues, 38 heures d'observation, 20 heures de vidéos. 4076 personnes observées, de juin à octobre 2017.

Méthodologie :

1. Vélo

comptage F/H, accessoires, bagages, vêtements, pratiques sur des espaces échantillonnés (jeudi 16h30-18h30, vendredi 22h00-0h00, dimanche 15h00-17h00, juin, juillet et septembre 2017)

- Bordeaux : Place de la Victoire, Place des Quinconces, Place Stalingrad.

- Mérignac : Espl. Charles de Gaulle.

- Cenon : La Morlette / rue C. Pelletan

Comparaison avec l'enquête réalisée par Florianne Ulrich (Ulrich, 2013) sur les trois places bordelaises.

2. Marche à pied

comptage F/H sur vidéos, femmes seules, hommes seuls, femmes et hommes accompagnés, vêtements (jeudi 16h30-18h30, jeudi 22h00-00h00, septembre octobre 2017).

- Bordeaux : Rue Porte-Dijeaux, Cours Victor Hugo, Cours de la Marne, Rue du Pas Saint Georges, Pont de Pierre.



Pour connaître ce que les personnes se représentent :

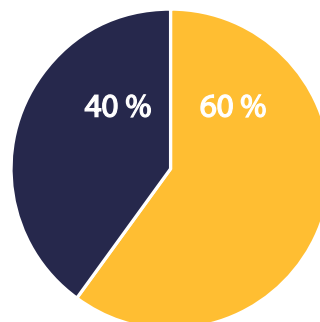
Méthodologie :

Questionnaire en ligne : 1 604 réponses avril/mai 2017, 42 questions sur les empêchements à la pratique du vélo, marche à pied, covoiturage. 60% des répondants sont des femmes. Les 18/25 ans représentent 8% des réponses, les 26-45 ans 55%, les 46-65 ans 33%. Les catégories cadres et professions supérieures (26,1 %) sont surreprésentées (presque 3 fois plus), les professions intermédiaires et les étudiant.e.s à leur niveau, ouvriers et retraités sous-représentés.

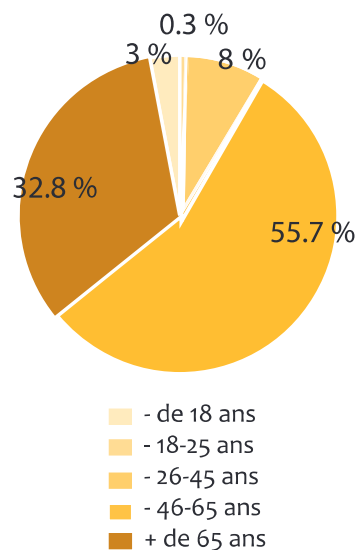
- Exploitation des questionnaires remplis par des femmes, mise en relief des différences hommes femmes.

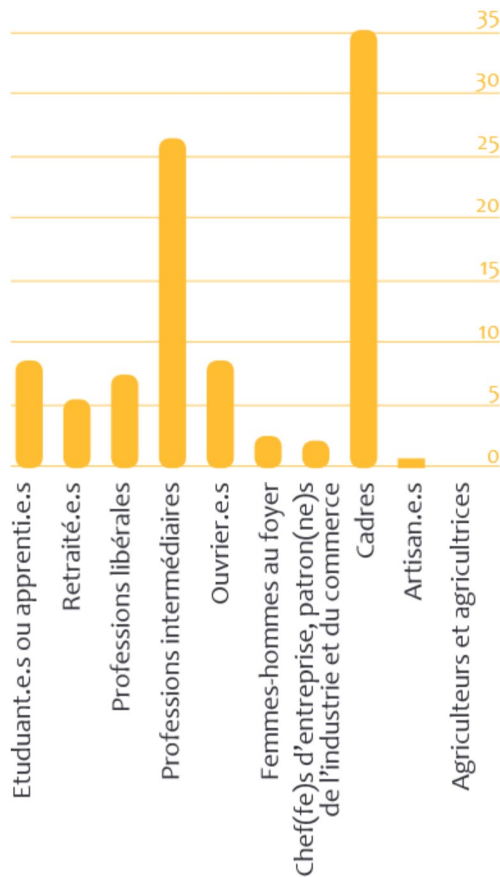
- Analyse des questions ouvertes.

REPARTITION PAR SEXE



REPARTITION PAR AGES





Pour connaître ce que les personnes disent de ce qu'elles font :

Groupes focus : 14 heures d'entretiens collectifs (7 groupes, 24 personnes, juillet 2017, 164 pages de retranscription).

Deux thèmes principaux :

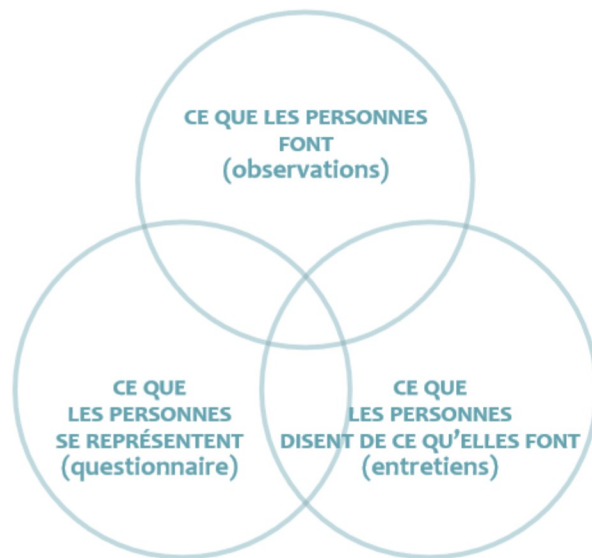
1. Comment limiter l'impact environnemental des déplacements tout en tenant compte des contraintes et des besoins des habitants (précarité, isolement géographique, enfants en bas âge, personnes dépendantes, etc.).
2. Interroger le partage de l'espace public, les stratégies individuelles, le sens donné aux déplacements, la perception de l'espace, le respect des libertés de chacun.e.

L'enquête qualitative permet de mieux saisir les conditions nécessaires pour que les modes de circulation alternatives (vélo, marche à pied, covoiturage) soient adaptés aux modes de vie des femmes.

- Habitudes de déplacement
- Freins à l'utilisation d'autres modalités
- ouverture au changement
- Projection sur une ville sans voiture.

Ces trois focales sont complémentaires. Ainsi l'enquête en ligne adressée aux femmes et aux hommes n'indique pas de grandes différences quantitatives (contrairement aux comptages réalisés) mais plutôt des différences qualitatives de pratiques. L'enquête en groupe focus, fondée sur l'entre soi d'une conversation en groupe non mixte permet de faire émerger les problèmes, de les énoncer clairement et de trouver collectivement des solutions.

L'enquête s'applique à l'aire de Bordeaux Métropole, incluant les personnes engagées dans des migrations pendulaires vers la métropole (venant de zones périurbaines).



a - Le Vélo

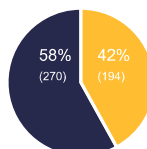
Observations de terrain

SUR TROIS PLACES BORDELAISES

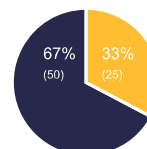
Toutes séquences d'observations confondues les femmes représentent 38 % des cyclistes. Le pourcentage est identique à celui observé en 2013, dans un trafic cycliste dont l'augmentation est estimée à + 42% (CEREMA/Bx Métropole 2017). Le pourcentage F/H varie peu en 2017 par rapport à 2013 : Victoire 37% (37%), Quinconces 35% (40 %), Stalingrad 39% (37%).

La séquence 16h30-18h30 en semaine est celle où la proportion des femmes est la plus importante (41%) dans un trafic dense. Le dimanche après-midi pour un trafic équivalent leur présence baisse (36%). La différence devient plus sensible la nuit dans un trafic moindre (31%).

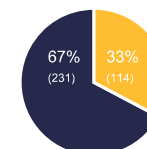
PLACE DE LA VICTOIRE



jeudi 16h30-18h30

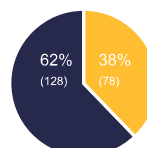


vendredi 00h00-02h00

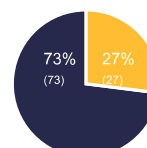


dimanche 15h00-17h00

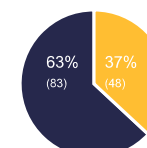
PLACE DES QUINCONCES



jeudi 16h30-18h30

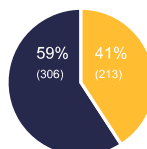


vendredi 00h00-02h00

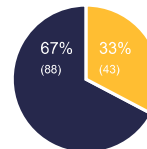


dimanche 15h00-17h00

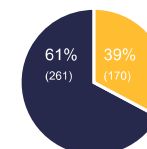
PLACE STALINGRAD



jeudi 16h30-18h30



vendredi 00h00-02h00



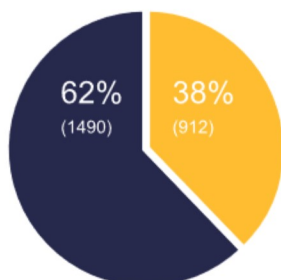
dimanche 15h00-17h00

	2013			
	F	H	% F	% H
Victoire jeudi 16h30-18h30	211	379	36%	64%
Quinconces jeudi 16h30-18h30	96	176	35%	65%
Stalingrad jeudi 16h30-18h30	166	234	42%	59%
Victoire vendredi 00h-02h00	98	162	38%	62%
Quinconces vendredi 00h-02h00	25	50	33%	67%
Stalingrad vendredi 00h-02h00	19	28	40%	60%
Victoire dimanche 15h00-17h00	144	260	36%	64%
Quinconces 15h00-17h00	150	234	39%	61%
Stalingrad 15h00-17h00	161	264	38%	62%
Pratique tous lieux et heures confondus	1070	1787	37%	63%
échantillon :		2857		

	2017				VARIATION (FEMMES)
	F	H	% F	% H	
Victoire jeudi 16h30-18h30	194	270	42%	58%	6%
Quinconces jeudi 16h30-18h30	78	128	38%	62%	3%
Stalingrad jeudi 16h30-18h30	213	306	41%	59%	0%
Victoire vendredi 00h-02h00	25	50	33%	67%	-4%
Quinconces vendredi 00h-02h00	27	73	27%	73%	-6%
Stalingrad vendredi 00h-02h00	43	88	33%	67%	-8%
Victoire dimanche 15h00-17h00	114	231	33%	67%	-3%
Quinconces 15h00-17h00	48	83	37%	63%	-2%
Stalingrad 15h00-17h00	170	261	39%	61%	2%
Pratique tous lieux et heures confondus	912	1490	38%	62%	
échantillon :		2402			

TOUTES SÉQUENCES CONFONDUES

Hommes	Femmes	
59,2%	40,8%	16h30 - 18h30
69,0%	31,0%	00h00 - 02h00
63,4%	36,6%	15h00 - 17h00



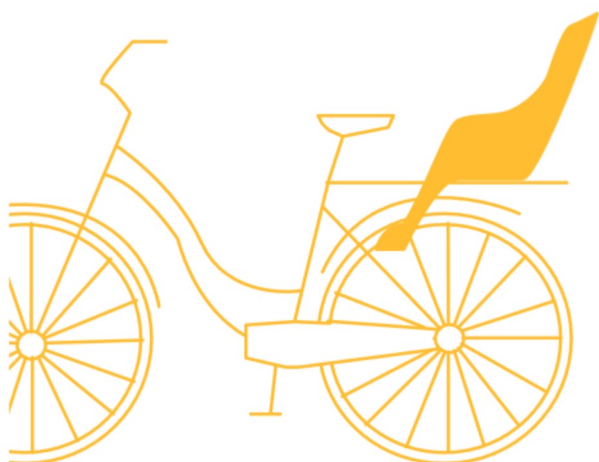
Porte-bébé

Augmentation significative: en 2013 5,9 % de femmes étaient équipées d'un porte-bébé, elles sont 9,6 % aujourd'hui (+ 60%). Augmentation chez les hommes aussi qui passent de 2,7 % à 3,7 % (+ 37%). Ce résultat peut être lu de deux manières:

- L'augmentation des porte-bébés montre la banalisation du vélo dans les actes de la vie quotidienne, en particulier dans les mobilités liées à l'accompagnement.
- Les femmes sont trois fois plus nombreuses que les hommes à avoir un porte-bébé, et l'écart se creuse entre les cyclistes des deux sexes.

les femmes sont 3x plus nombreuses que les hommes à avoir un porte-bébé

2017: 9,65% de femmes et 3,69% d'hommes
2013: 5,93% de femmes et 2,71% d'hommes



les hommes sont 2x plus nombreux à adopter une conduite rapide et portent moins le casque

6.36% de femmes portent le casque contre 4.83% d'hommes



Sécurité, infractions

- Selon leur appréciation, les enquêtrices comptent 2 fois plus d'hommes adoptant une allure rapide, mais aussi 2 fois plus d'hommes adoptant une allure lente (flânerie).
- Les hommes portent moins le casque que les femmes.
- Ils sont plus nombreux à être en infraction, à réaliser des performances démonstratives (cabrer, dérapage, sauter).
- 98% des livreurs à vélo sont des hommes (en rapport avec la sécurité, voir ci-dessous, entretiens)



49,53% des hommes ne transportent rien contre 27,52% des femmes

Bagages

• Les hommes favorisent le sac à dos. Ils sont plus nombreux à ne rien transporter en vélo (45,93% contre 27,52%).

• 72% des femmes et 50% des hommes portent au moins un bagage.

• Elles sont plus nombreuses

• A posséder un vélo équipé pour le transport : sacoche, porte-bagages, paniers (53,84 % contre 21,68%).

• A transporter des affaires ou sacs de courses à vélo (27% contre 10%)

	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Hommes avec porte-bébé	2	1,0%	55	3,7%
Femmes avec porte-bébé	1	1,6%	89	9,8%
Hommes avec caisse de livraison	2	1,0%	49	3,3%
Femmes avec caisse de livraison	0	0,0%	1	0,1%
Hommes accompagnant enfant à vélo	7	3,4%	30	2,0%
Femmes accompagnant enfant à vélo	6	9,7%	36	4,0%
Hommes portant un casque	18	8,9%	72	4,8%
Femmes portant un casque	7	11,3%	58	6,4%
Hommes en infraction*	52	25,6%	109	8,5%
Femmes en infraction*	4	6,5%	57	7,0%
Hommes allure rapide	16	7,9%	80	5,4%
Femmes allure rapide	2	3,2%	19	2,1%
Hommes allure lente	21	10,3%		
Femmes allure lente	6	9,7%		
Hommes avec au moins 1 bagage	100	49,3%	752	50,5%
Femmes avec au moins 1 bagage	37	59,7%	661	72,5%
Hommes avec au moins 1 équipement**	61	30,0%	323	21,7%
Femmes avec au moins 1 équipement**	31	50,0%	491	53,8%

* : infractions perçues lors des sessions de terrain non représentatives (circulation sur trottoirs, passage au feu rouge)
** : équipement permettant le transport de bagages (paniers, porte-bagages, remorque, caisse,...)

Vêtements

L'étude détaille les vêtements des femmes cyclistes selon les jours et les heures, en précisant la météo. Les observations ont été faites en période d'été (juillet, septembre) pendant laquelle les vêtements sont moins uniformément couvrant.

Les principales variations remarquables portent sur les tenues courtes ou longues, jambes découvertes (jupes, robes, short, pantacourt) ou couvertes (pantalons de sport, pantalons de ville).

Exemple : femmes portant des tenues qui découvrent les jambes.

- Journée 62%
- Dimanche après-midi 49 %
- Nuit 41%

	QUANTITÉS		POURCENTAGES	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Sac à dos	506	148	34,0%	16,2%
Sac à main	0	156	0,0%	17,1%
Sac à bandoulière	91	182	6,1%	20,0%
Topbag	6	13	0,4%	1,4%
Affaires*	48	120	3,2%	13,2%
Sac de courses	106	124	7,1%	13,6%
Sacoche	44	77	3,0%	8,4%
Autres**	14	4	0,9%	0,4%
Pas de bagage	738	251	49,5%	27,5%
Pas d'équipement porteur ni bagage	572	148	38,4%	9,9%
Au moins un bagage porté	752	661	50,5%	72,5%
Au moins un équipement porteur	323	491	21,7%	53,8%

* : vêtements et autres affaires contenues en vrac dans les équipements porteurs
** : étuis, skate, sacoche-banane, instrument de musique, casque vélo non porté

		jupe	robe
20° nuages	Victoire jeudi 16h30-18h30	17	37
27° dégagé	Quinconces jeudi 16h30-18h30	1	9
27° dégagé	Stalingrad jeudi 16h30-18h30	8	27
13° pluie	Victoire vendredi 00h-02h00	2	0
26° dégagé	Quinconces vendredi 00h-02h00	0	4
20° dégagé	Stalingrad vendredi 00h-02h00	7	1
20° nuages	Victoire dimanche 15h00-17h00	6	2
26° nuages	Quinconces dimanche 15h00-17h00	1	5
32° dégagé	Stalingrad dimanche 15h00-17h00	15	14

		T-shirt	T-shirt sport
20° nuages	Victoire jeudi 16h30-18h30	70	0
27° dégagé	Quinconces jeudi 16h30-18h30	28	1
27° dégagé	Stalingrad jeudi 16h30-18h30	82	0
13° pluie	Victoire vendredi 00h-02h00	0	0
26° dégagé	Quinconces vendredi 00h-02h00	9	0
20° dégagé	Stalingrad vendredi 00h-02h00	12	0
20° nuages	Victoire dimanche 15h00-17h00	35	0
26° nuages	Quinconces 15h00-17h00	28	0
32° dégagé	Stalingrad 15h00-17h00	40	4

		talons	sandales
20° nuages	Victoire jeudi 16h30-18h30	12	96
27° dégagé	Quinconces jeudi 16h30-18h30	2	34
27° dégagé	Stalingrad jeudi 16h30-18h30	4	64
13° pluie	Victoire vendredi 00h-02h00	0	0
26° dégagé	Quinconces vendredi 00h-02h00	1	7
20° dégagé	Stalingrad vendredi 00h-02h00	4	19
20° nuages	Victoire dimanche 15h00-17h00	4	15
26° nuages	Quinconces 15h00-17h00	1	23
32° dégagé	Stalingrad 15h00-17h00	3	26



short	pantacourt	bermuda	pantalon sport	short sport	pantalon	total relevé par créneau
29	9	0	8	0	98	198
19	2	0	0	0	45	76
36	17	18	6	0	60	172
1	0	0	1	0	22	26
14	1	0	0	0	7	26
9	0	0	0	1	23	41
4	0	0	14	0	87	113
23	5	0	0	0	11	45
50	6	0	1	4	15	105

débardeur	veste	sweat	pull	chemise	kway	cape de pluie	manteau	gilet	total relevé par créneau
40	12	0	4	20	0	0	0	0	146
25	1	0	3	8	0	0	0	0	66
42	2	0	0	15	0	0	0	0	141
0	5	2	5	0	6	1	6	0	25
11	0	0	1	1	0	0	0	0	22
12	7	0	1	6	0	0	0	0	38
2	23	5	23	6	4	0	4	9	111
12	0	0	0	0	0	0	0	0	40
36	0	0	0	3	0	0	0	0	83

baskets	tennis	chaussures de ville	longs	total relevé par créneau
0	54	24	0	186
10	18	11	0	75
1	38	0	2	109
4	1	20	0	25
2	12	1	0	23
3	7	6	1	40
14	39	34	0	106
6	10	0	4	44
8	17	0	4	58

SUR DEUX PLACES DE LA PÉRIPHÉRIE

D'après les statistiques données par Bordeaux Métropole, la part modale du vélo dans les transports urbains atteindrait 15% à Bordeaux pour 7,7 % sur l'ensemble de la métropole. Cela s'explique aisément par l'importance du secteur piétonnier d'une part, par la concentration de services qui attirent les habitants de la périphérie.

Contrairement aux paragraphes précédents, la comparaison ne se base pas sur les études de 2013, mais sur le rapport «centre-périphérie». Il faut cependant se garder de généraliser car la périphérie, pas plus que le centre, ne sont des territoires homogènes.

Nous avons choisi deux places de villes de la métropole aux caractéristiques socio économiques différentes, situées de part et d'autre de la Garonne. L'esplanade Charles de Gaulle à Mérignac comme le secteur Cenon La Morlette/rue Camille Pelletan sont deux lieux centraux, pourvus de services, commerces, marchés de plein air, desservis par les transports en commun et où le trafic cycliste est suffisamment important pour que soient effectuées des observations.

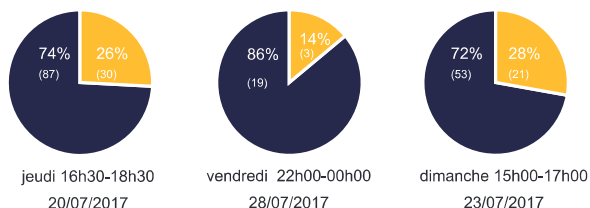
Toutes séquences confondues, la part des femmes cyclistes est de 23% (38% à Bordeaux). Les chiffres obtenus la nuit sont trop faibles pour être signifiants. La proportion de femmes à vélo est supérieure à Mérignac (24%) qu'à Cenon (15%) où le vélo semble très peu utilisé dans les transports urbains.

Sur ces deux places on observe un nombre faible de porte-bébés, et la proportion d'hommes chargés de sacs et accessoires est sensiblement plus importante qu'à Bordeaux.

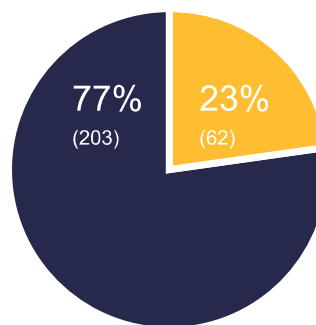
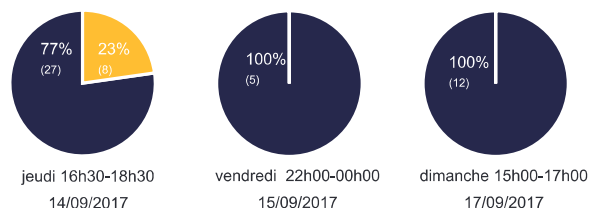
	T-shirt
Banlieue	42
Centre-ville	484
	Jupe
Banlieue	3
Centre-ville	57
	Talons
Banlieue	0
Centre-ville	31

ÉVOLUTION VÊTEMENTS FEMMES - QUANTITÉS
CENTRE-VILLE / BANLIEUE TOUTES SÉQUENCES CONFONDUES

MÉRIGNAC - ESPLANADE CHARLES DE GAULLE



CENON - LA MORLETTE



TOUTES SÉQUENCES CONFONDUES

	F	H	% F	% H
Mérignac jeudi 16h30 – 18h30	30	87	26%	74%
Cenon jeudi 16h30 – 18h30	8	27	23%	77%
Mérignac vendredi 22h00 – 00h00	3	19	14%	86%
Cenon vendredi 22h00 – 00h00	0	5	0%	100%
Mérignac dimanche 15h00 – 17h00	21	53	28%	72%
Cenon dimanche 15h00 – 17h00	0	12	0%	100%
TOTAUX Banlieue	62	203	23%	77%
TOTAUX bordeaux	912	1490	38%	62%

Vêtements sport	veste	sweat	pull	chemise	kway	manteau
7	7	3	4	4	0	1
5	50	7	46	59	10	10
Robe	Short	Pantacourt & bermuda	Pantalon	vêtement sport		
0	16	5	37	12		
99	185	58	368	35		
Sandaes & tongs	Baskets	Tennis	Chaussures de ville			
12	13	21	13			
295	48	196	96			

La variation des vêtements s'accroît: seules 4% des cyclistes femmes portent une jupe ou une robe contre 19 %, toutes observations cumulées en centre ville.

La comparaison périphérie centre ville montre qu'un faible niveau de pratique et d'équipement est corrélée avec une faible proportion de femmes cyclistes (cf. comparaison Reims, Bordeaux et Copenhague, Laignel, 2016). On peut proposer l'hypothèse que dans des secteurs où la part des déplacements en vélo est faible, les accompagnements et l'approvisionnement continuent à se faire en voiture, ce qui expliquerait le peu d'accessoires sur les vélos des femmes.

A l'inverse, les difficultés croissantes de circulation automobile à Bordeaux, conjuguées avec l'aspect ludique et récréatif de la ville le week-end (pratiques du dimanche) dopent l'usage du vélo. Malgré cela, la proportion de femmes reste toujours inférieure.

Enquête en ligne

Ce sont surtout les femmes cadres et les professions intermédiaires qui utilisent le vélo, les ouvrières habitent loin du centre ville et utilisent les transports en commun ou leur voiture.

36,3% des femmes qui ont répondu au questionnaire prennent le vélo tous les jours, 20,8% deux ou trois fois par semaine, 15,9% de temps en temps, 17,6% jamais, ce qui situe la moyenne des répondant.e.s très au dessus des parts modales observées en 2017 (7,7% Métropole, 15% Bordeaux). La part des femmes qui prennent leur vélo tous les jours est plus importante que celle des hommes (+ 10%) parmi les répondants au questionnaire.

C'est donc un public féminin majoritairement acquis à la cause du vélo qui s'exprime dans l'enquête, d'où l'intérêt des réponses venant de praticiennes aguerries.

71,6% des répondantes disent aimer le vélo, même si elles ne sont que 36,3% à l'utiliser tous les jours et 13,2 % deux ou trois fois par semaine.

Vos déplacements à vélo	De temps en temps	Deux ou trois fois par semaine	Jamais	Tous les jours	TOTAL
Non réponse	7,2 %	4,8 %	9,5 %	5,9 %	21,0 %
Agriculteur(trice)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %
Artisan(e)	0,3 %	0,5	0,0 %	0,4 %	0,3 %
Autre	15,9 %	16,0 %	17,6 %	11,3 %	12,2 %
Cadre	26,9 %	24,6 %	28,4 %	33,1 %	24,8 %
Chef(fe) d'entreprise, patron(ne) de l'industrie ou du commerce	1,2 %	2,7 %	0,9 %	1,6 %	1,3 %
Femme - homme au foyer	1,7 %	2,7 %	0,9 %	2,0 %	1,6 %
Ouvrier(e)	9,3 %	6,4 %	10,8 %	5,7 %	6,5 %
Profession intermédiaire	19,9 %	23,5 %	20,3 %	26,5 %	19,6 %
Profession libérale	3,2 %	4,8 %	1,8 %	6,7 %	3,9 %
Retraité(e)	5,8 %	6,4 %	2,7 %	2,4 %	3,4 %
Etudiant(e), apprenti(e)	8,7 %	7,5 %	7,2 %	4,2 %	5,5 %

Empêchements à la pratique du vélo pour les femmes :

Les 10 principaux empêchements signalés sont par ordre

- La pluie, les intempéries (52%)
- Le manque de pistes cyclables (48 %)
- Le manque de stationnement sécurisé, les risques de vol (41 %)
- L'incompatibilité avec les chargements encombrants ou lourds (29%)
- Vêtements, chaussures, présentation de soi (23%)
- Les enfants, la grossesse, le rythme de vie (18%)

- Le manque d'aisance ou de confiance en soi à vélo (10,5%)
 - Risques mécaniques, crevaison, déraillement (9%)
 - Coût du vélo, des équipements (8%)
 - Santé, âge, handicap (6%)
- 32% des femmes ont dû arrêter le vélo à un moment de leur vie.

Seules 12 femmes sur 978 mentionnent le sexisme comme empêchement à la pratique du vélo. Cependant elles sont 20% à penser que les femmes et les hommes n'ont pas les mêmes facilités à se déplacer à vélo et seulement 38% des femmes cyclistes disent se déplacer sans problème à vélo la ville la nuit (14% adaptent leurs déplacements, 48% évitent de circuler la nuit).

La nuit revient de façon récurrente dans les questions ouvertes, peur de la panne, de l'accident, mais aussi crainte de l'agression sexuelle qui est mentionnée ici même lorsque les femmes n'ont pas répondu à la question sur le sexisme.

Principales différences avec les hommes :

Les principales différences entre les femmes et les hommes à vélo sont, dans l'ordre

- Ils n'ont pas peur de faire du vélo la nuit (60% contre 38%)
- Ils ne manquent pas d'aisance ou de confiance en soi à vélo (2% contre 10%)
- Ils ne craignent pas les incivilités, les agressions.
- Les raisons de l'abandon du vélo sont en premier le vol et la pollution (vs grossesse, peur de la chute pour les femmes).

La principale différence entre les classes d'âge pour les femmes est la peur la nuit (j'adapte mes déplacements ou j'évite).

Elle concerne 53% des 18-25 ans, 53,3% des 26-45 ans et **77% des 45-65 ans**, qui sont 61% à éviter de faire du vélo la nuit (29% pour les hommes toutes catégories confondues).

Entretiens

Sur les 23 femmes qui ont participé aux 7 groupe focus, 20 mentionnent le vélo comme mode de déplacement occasionnel, 10 comme mode exclusif (dont deux vélos cargos), 3 ne font pas de vélo (voiture, bus, marche à pied). La parole majoritaire est portée par des femmes cyclistes régulières et parfois militantes du vélo, exprimant cependant bien les difficultés et les empêchements à leurs pratiques, objections relayées par le petit groupe des «non-pratiquantes».

Le vélo : une liberté d'horaire et de stationnement

Le temps des femmes a été l'objet d'études dont les résultats ont été mis en pratique dès la fin des années 1990 dans les villes qui se sont dotées de «bureau des temps». Les «pro-vélos» évoquent ces arguments pour montrer l'intérêt de leurs pratiques du point de vue de la condition féminine.

Magalie : C'est un gain de temps significatif selon les horaires auxquels j'embauche. Même pour aller faire des petites courses quelques fois ça va beaucoup plus vite.

Le temps de trajet est prévisible comme pour la marche à pied, au contraire de la voiture et du bus (embouteillages) ou du tram (pannes, accidents).

Emilie : Côté maîtrise du temps (...) on a un temps de parcours qui est toujours le même (...). Quand on travaille et qu'on a un rythme de maman et tout ça, c'est hyper important. Par rapport aux autres modes, où on subit les bouchons, les retards de trams, etc.

Pour les accompagnements, cela devient de plus en plus dur d'être à l'heure à l'école ou à la garderie à cause des embouteillages, le vélo est donc parfois un choix par défaut.

Magalie : Je suis obligée de changer mes horaires parce que la garderie n'ouvre qu'à 7h30 (...) pour réussir à ne pas chercher une place pendant 10 minutes pour me garer, je vais y aller en vélo.

Un autre argument en faveur du vélo est la

liberté du corps, opposée à la la promiscuité du tram.

Coline : *Je suis libre sur mon vélo (...) on est très serré dans le Tram.*

Halima : *Le tram (...) quand il est bondé de monde c'est très difficile, on est serrés les uns contre les autres.*

Les vélos électriques, une solution miracle (mais chère) ?

Si Bordeaux intra muros est une ville plate, ça monte en périphérie, en particulier sur les coteaux de la rive droite.

Halima : *J'ai bénéficié d'une subvention de Bordeaux Métropole suite à l'achat d'un vélo avec assistance électrique. (...) Je suis sur la rive droite, j'ai la côte des Quatre Pavillons à passer, ce n'était pas très pratique.*

Arriver au travail en sueur n'est pas agréable. Le vélo électrique réduit l'effort. C'est aussi un atout pour les personnes en surpoids, âgées ou handicapées

Lucie : *C'est bête à dire, mais je travaillais juste un peu plus loin il y a quelques années, et en vélo ben je devais pédaler et alors je transpirais. Et mine de rien ce n'est pas cool de commencer sa journée de travail en transpirant. (...) on n'arrive pas dégoulinant au boulot.*

Danielle : *Ce n'est pas évident de passer, à plus de 65 ans, de la voiture au vélo. (..) Je suis restée longtemps sans faire de vélo, mais je ne me voyais pas monter la route des 4 pavillons ou autre à bicyclette, alors qu'en vélo électrique pas de problème.*

Magalie : *[elle a recommencé le vélo avec un vélo électrique] Je ne faisais plus de vélo du fait de mon poids, c'était assez compliqué, trouver un vélo assez stable mais aussi assez léger (...) et comme en plus j'ai la puce (un enfant).*

Les intempéries sont dissuasives, mais on peut les surmonter en étant bien équipée. Comment feraient sinon les cyclistes des Pays Bas ou du Danemark ? Là encore apparaît pour les

urbaines un choix par défaut: la voiture en ville, ce n'est plus possible. Des solutions mixtes sont utilisées.

Anne : *Parce que quand il pleut, déjà 6 km, ou quand il fait très froid, c'est un peu pénible, mais ça me paraît toujours plus confortable que la voiture, les bouchons, les problèmes de stationnement.*

Danielle : *Alors s'il pleut, je prends les transports en commun. Et si là où je dois aller il n'y a pas de transports en commun, et bien je demande à mon mari de m'amener en voiture.*

Florence : *Quand il ne fait pas beau du coup je prends le tram.*

Le vélo cargo : une solution technique quand on a des enfants ? Jusqu'à quel âge ?

Sophie : *... ça va jusqu'à 100 kg, tout en sachant qu'il y a quand même une armature, il y a une capote, elles sont protégées quand il pleut, donc même quand il fait hyper froid elles ont un petit plaid, elles ont tout ce qu'il faut, elles n'ont pas froid, il n'y a pas de souci (...) quand elles seront vraiment trop grandes pour y rentrer (...) alors j'arrêterai.*

Emilie : *Pour mettre un bébé derrière un vélo ça dépend un peu de la dynamique du bébé, quand il tient vraiment bien assis, entre 9 et 11 mois je dirai. Après dans mon vélo cargo, c'est à partir de 3 mois, enfin moi j'ai investi dans l'équipement, c'est une espèce de petite coque qu'on adapte et dans laquelle on pose le bébé.*

Magalie : *Cette année il n'y a qu'une semaine en janvier où je ne l'ai pas utilisé parce qu'il faisait vraiment trop froid et que donc ma fille avait froid derrière, il n'y avait que le petit bout de nez tout rouge qui dépassait (...) sinon on a la cape de pluie, la totale.*

Les trajets des femmes sont multifonctionnels, ce qui rend parfois compliqué l'usage du vélo

Emilie : *Moi j'habite à 5,5 km du travail, l'école est à 1,5 km et la nounou pareil mais dans l'autre sens pour le plus jeune, ce qui*

fait que quand je vais au travail en vélo je finis quand même par rentrer chez moi et là, soit j'ai du temps, mais c'est rare, et je vais les chercher à pied, soit je prends ma voiture pour aller les chercher. J'ai une carriole derrière mon vélo (...) le problème c'est qu'il n'y a pas de lieu où stocker la carriole à l'école, ou alors il faut que je stocke la carriole chez la nounou et ce n'est pas logique géographiquement par rapport à notre lieu de travail (...) Des fois aussi je prends les transports en commun parce que ça me permet de finir mon trajet à pied (...) un petit quart d'heure de marche avec mon fils qui est scolarisé pour décompresser un peu tous les deux et ensuite récupérer le second chez la nounou et de rentrer à pied tous ensemble.

La prudence des femmes à vélo s'accroît lorsqu'elles transportent des enfants.

Anne : Quand il y a les enfants (...) on décuple les yeux et les oreilles dans tous les sens pour s'assurer qu'il n'y ait pas une voiture qui déboule ou une portière qui s'ouvre (...).



Difficile de leur apprendre à faire du vélo en ville, c'est vraiment trop dangereux. Il faut donc consacrer du temps sur les loisirs pour leur apprendre, dans des parcs ou sur des pistes cyclables en site propre.

Delphine : Après pour les enfants (...) leur apprendre à faire du vélo très tôt, c'est bien, mais par contre en ville c'est compliqué de circuler avec des enfants en toute sécurité, on en voit très peu d'ailleurs.(...) Quand on va faire du vélo, on va dans des parcs ou sur des pistes vraiment spécifiques. Sinon, moi j'ai le sentiment que c'est très dangereux.

Alexandra : Alors mon fils quand il était petit, je l'ai pris à l'arrière du vélo très rapidement. (...) Maintenant, il a 12 ans, il a dû commencer à faire du vélo vers 5, 6 ans, mais j'ai encore un peu d'appréhension par rapport à sa pratique.

Les risques du vélo

La peur de l'accident est beaucoup plus importante chez les femmes que chez les hommes. On peut en donner une interprétation culturelle (différences d'éducation, manque de pratiques sportives, confiance en soi) et une autre objective (chargement, accompagnement d'enfants).

Cathy : Alors maintenant j'ai 58 ans, je suis tombée à vélo, il y avait des travaux et je suis tombée dans un trou (...) je n'ai pas été assez vigilante, et j'ai eu une déchirure à l'épaule. Donc là quand je suis à vélo je fais quand même hyper gaffe (... je n'ai pas envie de me re-dézinguer.

Anne : Qu'on ait le casque ou autre, malgré tout il n'y a rien qui nous enveloppe et qui nous protège, donc si on tombe on se fait quand même mal.

Les facteurs de risque, c'est d'abord les autres usagers de la route: cyclistes, automobilistes, livreurs, bus.

Virginie : Le problème c'est que les vélos veulent aller vite je pense, ne veulent pas perdre de temps (...) les livreurs ils ont le vent en poupe et ils vont comme des tarés.

Florence 1 : Sur les boulevards moi je m'arrête, c'est hyper dangereux, il y a la pénétrante, et bien là il y en a tous les matins, je me dis « oh mon Dieu », ils passent au feu rouge (...) je me dis « allez, c'est la roulette russe ! Ils vont se faire écraser ! ». (...) Le matin, ceux qui foncent au feu rouge ce sont plutôt des gamins».

Coline : J'ai failli me faire renverser par un livreur à vélo l'autre jour (...). Le problème je crois c'est que c'est leur vélo [aux livreurs] (...) en fait les gamins, c'est leur vélo à eux (...) la société qui les emploie elle s'en fout (...) qu'ils aient de la lumière, qu'ils aient un casque pourvu que le travail soit fait dans un temps chrono !

Les bus font peur aux cyclistes, les piétons aussi lorsqu'ils marchent sur les pistes cyclables.

Cathy : Les boulevards ça me fait flipper parce qu'il y a les autobus qui nous serrent, on se demande s'ils nous voient, franchement, moi ça me stresse.

Anne : Alors il y a le problème des autobus aussi qui roulent très vite. (...) Et puis en général, les camions, les bus qui nous doublent, ils se rabattent assez rapidement, donc parfois je suis obligée de freiner parce que je me dis « ils vont me rentrer dedans ! ».

Coline : ... des rebords bien spécifiques pour que les piétons ne puissent pas accéder aux pistes cyclables (...) les piétons vont toujours sur la piste cyclable.

Céline : J'ai la chance d'être à côté de la voie verte, c'est agréable parce qu'on est bien protégé des quais, mais c'est vrai que quand on prend le pont de pierre on est vite confronté aux piétons, aux voitures.

Incivilités, malveillance, agressions sexistes

La question des incivilités revient de façon récurrente. Les comportements incivils sont implicitement dénoncés comme venant des hommes.

Agnès : les jours de match, là il ne faut même pas chercher à passer, ils sont garés

n'importe où (...). C'est rarement verbalisé ces jours-là, aux horaires où ont lieu les matches.

Florence : Donc j'étais dans une rue c'était 30, j'avais un excité derrière qui n'arrêtait pas de klaxonner, donc je lui ai montré 30, y a un panneau, je lui montre, il me double alors que c'est interdit (...).

Coline : (...) J'étais sur la voie de bus (...) un fourgon, (...) commence à me serrer contre le trottoir, donc il a fallu que je freine en toute urgence sinon il m'embarquait. Donc il s'est arrêté au feu rouge, je lui ai dit qu'il avait failli m'écraser, et là il m'a regardé de haut et m'a dit « tu sors d'où toi ? ».

Les automobilistes sont impatients, ils veulent doubler même dans les zones 30, ils ne considèrent pas le chargement ou le transport d'enfants.

Agnès : Souvent j'ai plein de courses derrière, des kilos de légumes et tout, donc c'est un peu lourd quand même, et bien dans la rue Mouneyra, je me fais injurier. Dans des rues comme ça qui ne sont pas larges (...) il faut se mettre au milieu pour ne pas donner des envies [de doubler] aux voitures.

Magalie : Certains véhicules font exprès de nous serrer parce qu'on n'est pas sur la piste cyclable (...) moi j'ai ma fille sur le siège arrière, donc c'est quand même dangereux (...) il m'a engueulée comme du poisson pourri parce que je ne l'ai pas laissé passer.

Florence : Alors surtout si c'est une femme ! Parce que là, ils vous font un doigt, je vous dis, il m'a bloquée, il n'aurait pas fait ça à mon mari (...). Quand c'est une femme, je vous dis, ils se régalent. Genre « Connasse, tu ne peux pas aller plus vite », etc..

Le vélo, une solution pour éviter le sentiment d'insécurité et le harcèlement, en particulier la nuit ?

Virginie : Ma fille qui a 18 ans (...) elle ne prend plus le tram ni rien le soir, elle va à vélo. Elle préfère. Elle me dit « à vélo au moins je vais plus vite, je fous un coup de pied si jamais ». Quand même elle y pense, c'est fou.

Julie : Moi je passe souvent dans la rue qui va de la place de la Victoire au marché des Capucins, (...) et bien je suis à vélo et je suis contente d'être à vélo, alors c'est peut-être une construction mais je me dis qu'au moins quelqu'un ne peut pas me stopper dans ma course (...) je passe toutes les semaines dans cette rue-là parce que je fais de la danse à côté, et j'y passe le soir tard, et il n'y a jamais personne qui m'a adressé la parole ou quoi que ce soit. Donc peut-être que c'est une construction. Mais c'est vrai que le fait de voir des hommes, et que des hommes, qui sont là, et puis ça parle fort, ça boit de l'alcool ...

Infrastructures routières et aménagements de l'espace public

Virginie : rue Fondaudège vous avez régulièrement une bouche d'égout pas bien rebouchée et qui vous fait vaciller.

Florence : Je fais quand même les boulevards, la route de Toulouse, où il n'y a pas de piste cyclable, donc j'augmente mon trajet de 2 à 4 km selon la forme dans laquelle je suis pour pouvoir dévier la route de Toulouse qui est très, très, dangereuse, parce que je travaille après le pont de la Maye (Villenave d'Ornon), donc le trajet est vraiment dangereux.

Sarah : Le problème c'est que sur mon trajet j'ai les pistes cyclables qui s'arrêtent parce que la route est plus étroite (...). Et pour les voitures en fait on est invisible, même avec un vélo cargo (...).

Julie : Je pense qu'il y a énormément d'infrastructures qui sont mises en place, notamment sur les communes centrales de l'agglomération, ça c'est quand même appréciable par rapport à plein d'autres villes qui sont en retard là-dessus (...).

Le stockage, les vols

Les vélos sont chers, il y a des vols. Le problème est le stockage, à la maison, au travail, à l'école.

Delphine : Le problème c'est le stockage, on n'a pas d'aménagement. Il y a les arceaux, mais un vélo cargo ça prend beaucoup de place et quand c'est sur un petit trottoir, et

ben ça prend tout le trottoir, mais en même temps, il faut bien qu'ils se stockent quelque part.

Coline : à la Cité Municipale (...) les arceaux viennent juste d'être installés et il y a un emplacement pour les vélos cargos et c'est la première fois que je le vois. Et c'est vrai que ce serait bien que ça se développe parce que le vélo cargo (...) c'est hyper cher.

Sophie : [Au CHU vous avez des emplacements adaptés pour votre vélo ?] Oui ! En fait on a deux garages en sous-sol, enfin, un en sous-sol dans l'immeuble où je travaille, et un à l'entrée où il y a en fait un parking hors-sol et un garage qui ferme par badge, donc c'est quand même assez sécurisée. [Quand vous rentrez chez vous, vous faites comment ?] J'ai un box.

Magalie : [Comment vous stationnez votre vélo ?] Alors, au boulot, on a un garage à vélos, on n'a pas le droit de rentrer les voitures, mais les motos et les vélos peuvent rentrer, donc ça il n'y a pas de soucis, et chez moi, ben c'est dans mon salon.

Éducation

Plusieurs femmes, notamment les plus jeunes, disent ne pas avoir appris ou peu à faire du vélo. Quand on manque de confiance en soi, il est plus reposant d'être assise dans un bus ou un tram.

Florence : Ma seule éducation par rapport au vélo que j'ai eu dans ma vie c'était en primaire où on nous fait faire un petit parcours pour nous expliquer comment faire du vélo (...) Je sais que chez Hello Cité ils font des petites formations, mais tout le monde ne connaît pas, en plus il me semble qu'elles sont gratuites.

Emilie : Je me sens parfois moins sereine quand je sais que je vais partir en vélo que quand je sais que je vais poser mes fesses dans un tram ou un bus et que je vais pouvoir faire autre chose pendant ce temps-là et pas forcément être concentrée, et c'est vrai qu'on se sent assez vulnérables. Et pour les fois où je promène mes enfants en vélo derrière moi, on se sent encore plus vulnérable [par rapport] aux automobilistes.

SYNTHÈSE

Avantages : le vélo représente une liberté de circuler dans la ville, c'est écologique et économique. Il permet de gérer mieux son temps, d'éviter la promiscuité des transports en communs et les aléas des embouteillages. Le vélo électrique rend le vélo accessible à toutes, femmes peu sportives, âgées, handicapées. Il évite la transpiration, permet d'aller plus vite et de porter plus. Les vélos cargos sont une bonne alternative à la voiture pour transporter les enfants petits.

Inconvénients: le vélo n'est pas adapté aux déplacements multifonctionnels (travail, courses, enfants dans des écoles différentes). Comment faire avec les petits quand il pleut, qu'il fait très froid ? Le risque d'accident est ressenti fortement, d'autant plus par celles qui transportent ou accompagnent des enfants à vélo, ou ont des chargements encombrants.

Incivilités, problèmes d'infrastructures: les femmes racontent les nombreuses incivilités venant des conducteurs de voitures, des bus, des autres vélos, relatent des altercations, des agressions misogynes ou sexistes. La coexistence avec les piétons ne va pas de soi non plus. Les conflits d'usage sont en grande partie résolus dans les secteurs où il y a des pistes cyclables en site propre, bien entretenues. Les vols, nombreux, et les dégradations de matériel sont résolus lorsqu'il y a des arceaux et des garages à vélo (entreprises, administration), en particulier pour les vélos cargos.

Éducation : des initiatives de «remise en selle» sont utiles pour celles, nombreuses, qui n'ont pas eu d'éducation au vélo lorsqu'elles étaient enfant. C'est d'autant plus nécessaire si l'on oblige les femmes à se passer progressivement des voitures qui leur servent à transporter les enfants et à approvisionner la famille. La lutte contre les incivilités et les agressions apparaît «genrée» si l'on considère, ce qui est dit en filigrane, qu'elles sont commises majoritairement par des hommes. L'éducation des garçons reste donc à faire, en parallèle de celle des filles.

b - La marche à pied

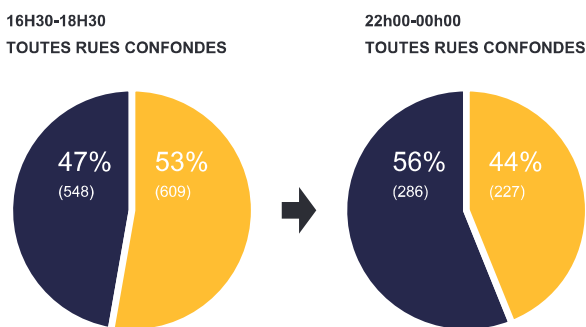
Observations de terrain

SUR 5 RUES ET COURS DE BORDEAUX

Les observations ont été menées sur cinq rues et cours de Bordeaux aux mêmes tranches horaires en semaine (16h30 - 18h30 et 22h00 - 00h00) au mois de septembre 2017 (rue Porte-Dijeaux, rue du Pas Saint Georges, cours Victor Hugo, cours de la Marne, Pont de Pierre). L'objectif était de mesurer les inégalités de fréquentation des rues par les piétons des deux sexes d'une part, leur variation entre jour et nuit d'autre part. Des séquences de 10 minutes de film ont été prises, suivies de comptages, ce qui donne les résultats suivants :

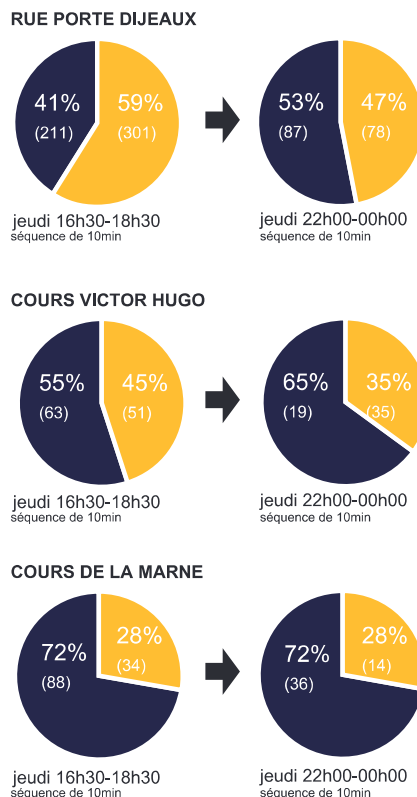
Deux chiffres sont à retenir, toutes rues confondues :

- La proportion des femmes piétonnes chute de 9 points entre la nuit et le jour (44% contre 53%)
- La proportion des femmes piétonnes circulant seules la nuit chute de 27 points (9,6% contre 37,1%)



Des différences très importantes sont constatées entre les rues. L'observation de la rue Porte-Dijeaux (rue commerçante dans le quartier patrimonial) fait apparaître 59%

de femmes le jour et 47% la nuit, le cours de la Marne (avenue commerçante sur une partie, amenant de la place de La Victoire à la gare) fait apparaître 28% de femmes le jour et 28 % d'hommes la nuit.



Comme d'autres observations menées en France et d'autres villes du monde, l'urbanité des rues et quartiers de ville est marquée par cette double asymétrie jour-nuit et féminin-masculin, marqué par l'hégémonie masculine dans une partie de la ville, en particulier la nuit.

évolution jour-nuit de la fréquentation féminine	
Cours Victor Hugo	-10%
Rue du Pas-Saint-George	-6%
Rue Porte Dijeaux	-12%
Pont de Pierre	-8%
Cours de la Marne	0%
MOYENNE	-8,4%

	JOUR			NUIT		
	femmes	hommes	total	femmes	hommes	total
Cours Victor Hugo	45%	55%	100%	35%	65%	100%
Rue du Pas-Saint-George	57%	43%	100%	51%	49%	100%
Rue Porte Dijeaux	59%	41%	100%	47%	53%	100%
Pont de Pierre	50%	50%	100%	42%	58%	100%
Cours de la Marne	28%	72%	100%	28%	72%	100%
MOYENNE	53%	47%		44%	56%	

La nuit, 2x plus de femmes sont accompagnées par des hommes.

10%
marchent seules

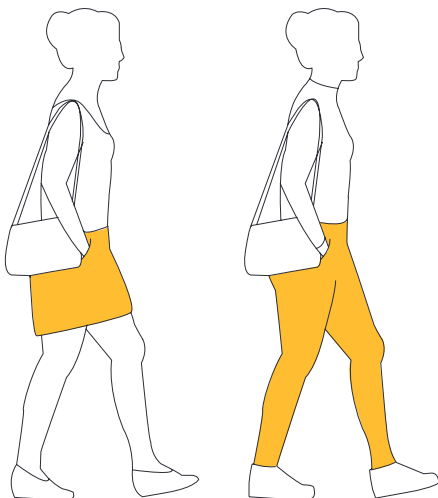
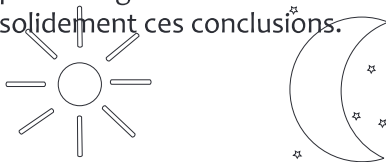
sur 227 femmes qui marchent la nuit à Bordeaux

Bagages, accompagnement, allure

Toutes séquences confondues on observe seulement 74 femmes sans bagages (383 hommes) contre 625 femmes avec au moins un bagage (287 hommes); 85 femmes sont accompagnées d'enfants (55 hommes), 12 femmes avec poussettes (2 hommes). D'autres observations antérieures (Aurba 2012) sont confirmées par l'analyse des séquences filmées: les hommes stationnent plus que les femmes, ils adoptent plus souvent une allure lente (flâner).

Vêtements

Les jupes, robes, shorts et pantacourts disparaissent la nuit sur le cours de la Marne (jour 69%, nuit 7%) et ne sont pas de mises sur le cours Victor Hugo (jour 17%, nuit 13%). De plus nombreuses observations seraient nécessaires pour intégrer la variable climat et vérifier plus solidement ces conclusions.



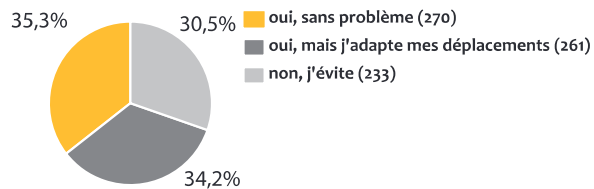
Enquête en ligne

La marche est plébiscitée par les répondantes (95% d'opinions favorables). Les principaux empêchements notés à la marche sont, dans l'ordre :

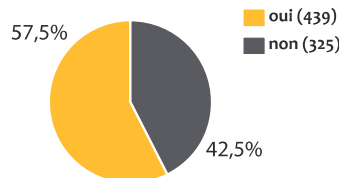
- Trottoirs inadaptés ou encombrés, escaliers (38%)
- Incompatibilité avec un chargement encombrant ou lourd (27%)
- Pluie, intempéries (26,3%)
- Longueur, temps de trajet (25,9%)
- Pollutions visuelles, odeurs, bruit, saleté (24,7%)
- Incivilités, peur de l'agression verbale ou physique, sexisme (19,1%)
- Enfants, rythme de vie (13,5%)
- Absence de traversées piétonnes sécurisées, peur de traverser (10,1%)
- Vêtements, chaussures, présentation de soi (9,2%)
- Santé, âge, handicap (4,6%)

La question du sexisme reste marginale dans les réponses de même que la peur des incivilités et agressions ou la question de la présentation de soi, alors que ces contraintes apparaissent bien réelles dans les observations qui précèdent.

Vous arrive-t-il de vous déplacer à pied en ville la nuit ?



Pensez-vous que les femmes et les hommes ont les mêmes facilités pour se déplacer à pied ?



La nuit apparaît l'obstacle premier pour la marche à pied : 30,5% des femmes évitent de se déplacer en ville la nuit et 34% adaptent leurs déplacements (total 64% contre 32% pour les hommes). La différence entre les femmes et les hommes n'est pas perçue par la moitié des femmes (elle est davantage perçue par les hommes).

Tout se passe comme si ces contraintes avaient été intériorisées comme des «inconforts» (cf. l'enquête sur le harcèlement dans les transports, phénomène massif qui n'empêche pas les femmes d'être les usagères majoritaires, près de 62%) et non comme des «empêchements».

L'analyse des questions ouvertes (nuages de mots) fait apparaître ce sentiment d'insécurité à travers les principaux empêchements à la pratique du vélo et de la marche à pied, ce que ne révèlent pas forcément le questionnaire, que les répondantes ont interprété comme étant davantage tourné vers la recherche de solutions et préconisations



La marche à pied la nuit, tout comme le vélo, apparaît comme une pratique dangereuse, ce qui est préoccupant si l'on considère en particulier les périodes d'hiver où la nuit est présente pendant un temps important des activités humaines, le matin comme le soir.

L'analyse des questions ouvertes montrent que si les femmes ont plus peur la nuit que les hommes, ce n'est pas non plus pour les mêmes raisons: les femmes évoquent davantage les peurs d'agressions et les violences sexuelles, les hommes les accidents liés au manque de visibilité ou aux conduites à risques des automobilistes.

Entretiens

Le plaisir de la marche

La marche est simple et agréable. On peut la combiner facilement avec les transports en commun. La marche, c'est bien pour se balader, faire des petites courses, seule ou avec des ami.e.s, les enfants.

Magalie : [Je me déplace] à pied. Si je suis fatiguée (...) et que je passe devant un tram, hop je monte dedans (...) c'est très facile parce que j'ai ma carte de transport.

Emilie : C'est un moyen de décompresser. Et c'est un moment vraiment important que j'aime partager de façon privilégiée avec mes enfants [en rentrant de l'école].

Alexandra : Moi la marche, ça va être pour un peu tous types de trajet. Se balader, faire les courses, loisirs ... En fonction, de l'heure, du quartier, de ce que je dois faire, d'avec qui je suis, avec des amis ou pas, toute seule, si j'ai besoin de transporter des choses ou pas, si c'est des courses lourdes je vais plutôt prendre mon vélo, sinon je vais y aller à pied.

Magalie : Et puis ça dépend aussi de la fatigue de la journée. C'est vrai que ces derniers temps le vélo je n'avais pas trop envie de le voir. Le temps de trajet est un peu plus long, mais on n'a pas le côté compliqué du vélo.

Aurélié : C'est agréable de marcher, et quand j'ai le temps je me déplace à pied et en tram pour le côté agréable, pour la balade, mais le problème c'est ça, il faut que j'aie le temps.

Magalie : C'est vrai que quelques fois on se dit entre se rendre sur le parking, détacher le vélo, prendre le vélo, repartir, selon le trajet à faire, bon, on peut se prendre deux ou trois minutes de plus en marchant.

On fait du bien à son corps, on a l'impression de faire du sport.

Magalie : C'est très agréable quand il fait beau, ça fait du bien de marcher en plus, donc les avantages sont ceux que l'on connaît dans le sport, parce que quand on

marche dix minutes on se dit qu'on fait quand même un peu de sport.

Les piétons ne sont pas assez vigilants, notamment lorsqu'ils marchent sur les pistes cyclables.

Anne : Bordeaux est une ville touristique on est bien d'accord, OK, il y a énormément de touristes, mais ils sont tout seuls dans leur tête, avec leur téléphone ou leurs écouteurs, ils ne regardent pas au sol, ils ne regardent pas devant eux, même parfois les trams, les chauffeurs de tram ils doivent se faire peur parfois, il y a déjà eu des accidents, et on est très prudent vis-à-vis d'eux, l'inverse n'est pas vrai, mais je trouve qu'en termes de pédagogie, il y a des choses qui manquent visuellement.

Emilie : Des grandes artères comme le cours de l'intendance, moi ma place en vélo je ne la trouve pas. Ce n'est pas non plus confortable pour les piétons qui eux pour certains font attention et qui se disent «mais qu'est-ce qu'elle fait celle-là ? Elle n'arrête pas de zigzaguer».

La marche à pied reste dangereuse, même en zone 30, dès lors qu'il y a des voitures. Elle reste aussi dangereuse quand il pleut ou qu'il gèle, les trottoirs sont parfois glissants. Malgré tout, Bordeaux centre est idéalement fait pour les piétons.

Alexandra : En hyper centre (...) les voitures font souvent le forcing, et les piétons font souvent plus attention aux voitures qu'aux vélos.

Cathy : Même en tant que piéton, que ce soit la place du Grand Théâtre ou la rue Sainte Catherine, mais c'est patinoire assurée ! Dès qu'il pleut, pourvu qu'il fasse un peu froid et qu'il y ait un peu de givre par-dessus, mais vous glissez joyeusement !

Magalie : Mais c'est vrai que c'est bien, on a des facilités à se déplacer (...) je trouve que le réseau n'est pas trop mal quand on est en intérieur de Bordeaux.

Les voitures sont très souvent mal garées, la saleté ne donne pas envie de marcher dans les rues.

Virginie : Je me souviens quand ma fille était en poussette je galérais parce qu'on ne pouvait pas passer sur les passages zébrés, il fallait descendre, contourner les voitures ... , et puis la saleté des trottoirs aussi. Alors je ne sais pas si c'est Vigipirate et qu'on a bouché certaines poubelles mais je trouve que globalement, que ce soit dans les transports en commun ou dans la rue, il y a un degré de salissure, de saleté ... entre les canettes, les papiers gras, les trucs de Mc Do, tout ça... c'est quand même voilà !

Insécurité

Est-ce que votre choix de mode de transport dépend de certains quartiers dans Bordeaux ?

Magalie : Non ! Je me déplace en journée. C'est vrai que la nuit (...) Prendre le tram le soir, enfin vers 11h, minuit, je ne voulais pas. Et pareil, me promener à pied toute seule dans Bordeaux (...) peur des agressions, des choses comme ça. (...). Il y a des personnes qui sont alcoolisées (...) pas mal de marginaux.

Florence : Il faut savoir qu'il y a quand même des quartiers où on ne va pas, où on ne peut pas aller, notamment nous les femmes, mais pas seulement. Saint-Michel, la rue Sainte Catherine le samedi à partir d'un certain endroit.

Même les amoureuses de la marche redoutent de rentrer chez elles le soir, encore plus dans certains quartiers. L'insécurité est ressentie qu'on soit seule ou avec des enfants. C'est un motif de déménagement.

Julie : Je marche beaucoup, parce que j'aime ça et parce que je pense que je suis profondément impatiente donc dès que je vois qu'il faut attendre le bus plus de 10 minutes ça me rend malade d'être sur place et donc je préfère marcher. Après j'habite dans un quartier, dans une rue un peu particulière on va dire, et du coup depuis que je suis à Bordeaux, j'ai du mal à rentrer chez moi le soir à pied. Ça me fait flipper. C'est le quartier des Capucins. (...) Et je sais que si je fais une sortie j'aurai plutôt tendance à prendre le vélo parce que je sais que je peux revenir en bas de chez moi, et sur le trajet,

notamment sur les derniers 100 m, comme ça il ne va rien se passer.

Anne : (...) Au marché [des Capucins], pendant un moment, il y avait une porte que plus personne ne voulait prendre parce qu'elle était bloquée par un groupe d'hommes, avec les bouteilles par terre et tout ça.

Halima : [rue de Bègles] Moi, pourtant j'avais une petite fille à l'époque, en bas-âge, ben on était sifflées, on était regardées de haut en bas, il y avait des regards qui étaient gênants, pas très respectables.

Julie : Moi ce serait un motif de départ si j'avais une famille. Je n'arrive pas à concevoir que mes enfants n'aient pas la liberté de se déplacer comme bon ils l'entendent, parce que c'est quand même à pied qu'on commence tous à se déplacer, je ne me sentirais pas de les laisser comme ça.

La nuit : plutôt marcher que prendre le tram !

Cathy : Ma fille m'a dit «moi maman, quand on sort entre amis et tout, je préfère marcher et traverser tout Bordeaux à pied que de prendre le tram où je me fais agresser». Et ça c'est un gros problème ! La nuit, la rue est moins dangereuse que le tram.

Les infrastructures

Si on diminue la place donnée aux voitures, il faut élargir les trottoirs, éviter qu'ils soient communs aux vélos et aux piétons.

Cathy : Moi qui suis pas mal piéton, je suis parisienne, et quand je suis arrivée ici, j'ai trouvé les trottoirs mais tellement tout petits. Et ben, les vélos sont sur les trottoirs et vous êtes piéton, le trottoir ne fait même pas 1 mètre 50, qu'est-ce que vous faites quand vous êtes piéton ? Et bien vous laissez la place aux vélos, elle n'est pas bonne celle-là ? Je laisse la place aux vélos, c'est moi qui descends du trottoir, vous vous rendez compte quand même ? Il n'y a pas quelque chose qui ne va pas là ?

Magalie : Ce qu'il faudrait c'est les trottoirs plus larges, où on pourrait tous cohabiter,

avec une vraie piste cyclable, avec un vrai passage pour les piétons, assez large aussi pour les personnes handicapées, quitte à ce que les voitures n'aient plus qu'une voie, je suis désolée, même si elles perdent trois minutes sur leur trajet !

Aurélié : Avant j'étais à Bègles, et la politique des transports, quand ils ont refait par exemple le centre-ville, ils ont fait des trottoirs très large pour les piétons et les pistes cyclable, et il y a même encore de l'espace entre la piste et les voitures (...). [A Bordeaux] pas besoin d'avoir une poussette, on ne peut pas marcher sur les trottoirs avec ces foutus piliers qu'ils mettent partout.

Circuler avec des enfants, des poussettes n'est pas aisé, on dirait que ce n'est pas la priorité, du coup la ville est stressante et dangereuse quand on accompagne, on craint de laisser les enfants partir seuls à l'école.

Sophie : Moi, pour avoir été en poussette aussi, c'est ... les trottoirs à Caudéran, je paye ma taxe d'habitation, ma taxe foncière, et je me dis waouh ! En tout cas, ça ne passe pas dans les trottoirs ni dans la qualité de la route. Les trottoirs sont microscopiques, quand il y en a des à peu près corrects, et franchement, le reste c'est minable (...). Pendant deux ans on a habité une rue qui était défoncée, elle était déjà comme ça avant qu'on arrive, et cinq ans après notre départ elle vient juste d'être refaite.

Sarah : Ici, j'ai peur même en tant que piéton. En Allemagne les enfants vont à l'école, même à l'école élémentaire, tout seuls, parce que, les voitures et les piétons sont bien séparés. (...) Mon enfant par exemple quand on est en Angleterre je lui apprend le bonhomme rouge bonhomme vert, et c'est facile, si le bonhomme est vert il peut traverser, alors qu'ici, c'est d'accord le bonhomme est vert mais pour autant il faut faire attention, il faut regarder, parce que ça ne veut rien dire.

SYNTHÈSE

Avantages : La marche est simple et agréable. On peut la combiner facilement avec les transports en commun. La marche, c'est bien pour se balader, faire des petites courses, seule ou avec des ami.e.s, pour accompagner les enfants à l'école. Le temps de trajet est un peu plus long, mais on n'a pas le côté compliqué du vélo. On fait du bien à son corps, on a l'impression de faire du sport.

Inconvénients : ce n'est pas pratique quand on est chargée. Marcher en ville c'est dangereux, les piétons ne sont pas assez vigilants, les cyclistes et les voitures ne les respectent pas. Quand on marche avec des enfants ou une poussette, les voitures mal garées, la saleté, les incivilités sont des épreuves.

Insécurité : mieux vaut éviter de marcher la nuit, sauf si c'est pour éviter le tram et les individus alcoolisés qui l'utilisent. Le vélo paraît plus efficace pour éviter les groupes d'hommes, dans certains quartiers plus que d'autres.

Aménagements : Des trottoirs plus larges, séparant nettement les cyclistes et les piétons. De la signalétique indiquant les temps de parcours. Plus de propreté, prévoir les circulations pendant les travaux. Verbaliser les chauffards. Éclairer la nuit, lutter contre le harcèlement.

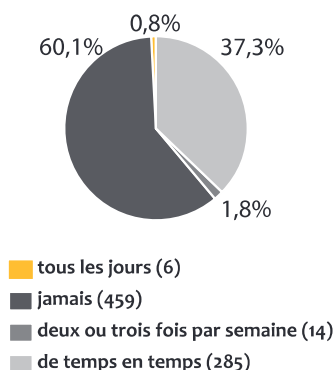
c- le covoiturage

On l'a dit en préambule, le covoiturage en ville et dans les déplacements centre-périphérie reste une pratique marginale dans les mobilités urbaines. L'application Boggi mise en place en 2017 par Bordeaux Métropole suite à une enquête menée par les étudiant.e.s de Kedge (école de commerce) cherche à développer le covoiturage. Une enquête auprès des usager.e.s du Parc-relais de la Butinière (Cenon) montrent qu'une très grande majorité des automobilistes arrivent seuls en voiture, mais qu'ils seraient 50% à être intéressés pour partager leurs trajets. Autre initiative 2017, l'autorisation faite aux covoitureurs.euses d'utiliser les voies réservées aux bus et aux taxis sur un tronçon de voies menant de Mérignac à Bordeaux, à titre expérimental.

La mise en place de 86 aires de covoiturages et d'une plate-forme de mise en relation des usagers sur le département de la Gironde anticipe sur une pratique en développement. Les covoitureuses sont jeunes (moins de 45 ans) et appartiennent plutôt aux classes moyennes et supérieures. Leurs expériences les plus fréquentes sont des trajets à l'extérieur de la métropole (type Blablacar).

Enquête en ligne

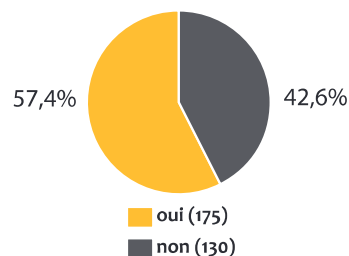
Pratiquez-vous le covoiturage (en dehors du cercle familial)?



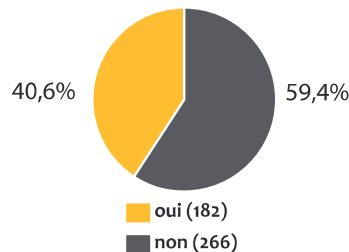
L'enquête en ligne confirme les données existantes. Seulement 0,8% des femmes interrogées pratiquent le covoiturage tous les

jours (hors cadre familial) et 60% ne le pratiquent jamais. Les 39 % restantes l'ont expérimenté de temps en temps (Blablacar). Dans ce cas, elles sont plus nombreuses à être conductrices (57,4%) que passagères (42,6%). Les marges de progression sont importantes car 40% de celles qui ne pratiquent pas le covoiturage aimeraient tenter l'expérience

Lors du covoiturage, êtes-vous conducteur(trice)?



Aimeriez-vous tenter l'expérience?



Le covoiturage ne va pas de soi pour les femmes. La complexité des trajets des femmes (courses, accompagnement des enfants) est la première raison donnée de ce manque de pratique régulière.

Le sentiment d'insécurité et la crainte de tomber sur des covoitureurs indécents sont mentionnés comme des inconforts, mais ne sont pas dissuasifs. Certaines usagères ont utilisé des services non-mixtes pour leur première expérience pour tester le dispositif en toute sécurité. Les entretiens posent une question fondamentale pour les politiques de développement du covoiturage : accompagner des enfants ou des personnes âgées ou dépendantes, n'est-ce pas aussi du covoiturage? Dans ce cas les femmes sont certainement beaucoup plus covoitureuses qu'elles ne le pensent ou que ne le pense les statistiques, orientées exclusivement vers les déplacements d'ordre professionnel.

Les principaux empêchements au covoiturage pour les femmes sont dans l'ordre :

- Horaires flexibles et décalés (36,6 %)
- Trajets inadaptés (26,8%)
- Enfants, rythme de vie (24,3%)
- Incivilités, peur de l'agression verbale ou physique, sexisme (12,8%)
- Manque d'information (11,5 %)
- Proximité, timidité (11%)

Le très faible nombre de réponses de personnes pratiquant le covoiturage journalier (0,8%) ou deux ou trois fois par semaine (1,8%) ne permet pas de différencier nettement les femmes et les hommes. Le covoiturage «de temps en temps montre» des pratiques quasi identiques entre femmes et hommes, moindre chez les ouvrières, et plus forte chez les 26-45 ans que dans les autres catégories d'âge.

Pratiquez-vous le covoiturage	Un homme	Une femme
De temps en temps	42,9%	57,1%
Deux ou trois fois par semaine	31,6%	63,2%
Jamais	37,2%	61,8%
Tous les jours	25,0%	75,0%
TOTAL	31,2%	47,8%

Pratiquez-vous le covoiturage	CSP Ouvriers
De temps en temps	29,2 %
Deux ou trois fois par semaine	2,1 %
Jamais	67,7 %
Tous les jours	1%
TOTAL	31,2%

Pratiquez-vous le covoiturage	+65 ans	18-25 ans	26-45 ans	46-65 ans	TOTAL
Non réponse	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De temps en temps	2,4%	11,9%	59,7%	26,0%	100%
Deux ou trois fois par semaine	0,0%	10,5%	73,7%	10,5%	100%
Jamais	3,5%	5,8%	52,1%	37,1%	100%
Tous les jours	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	2,4%	6,6%	44,1%	25,6%	100%

Entretiens

Le covoiturage, c'est une bonne solution pour les déplacements occasionnels, pas pour des déplacements réguliers.

Cathy : Je fais la majeure partie des choses à pied, et quand je peux, à vélo quand c'est un peu sécurisé, parce que je ne veux pas me retrouver accidentée bêtement. Pour le covoiturage c'est quand par exemple on a un concert dans le Médoc, c'est idiot d'aller toute seule dans ma voiture donc ben si on est plusieurs à aller au concert. (...) Donc c'est du covoiturage entre amis. Pas au niveau du boulot, puisque je vais à pied au boulot.

Florence : Quand on a un emploi du temps qu'on ne connaît pas forcément à l'avance, c'est difficile de faire du covoiturage, sinon moi j'en ferais bien le matin. Donc je prends ma voiture tous les jours pour aller au travail, ensuite je prends ma voiture pour aller chez ma mère et le week-end pour aller au bassin [d'Arcachon]. Par contre quand on va sur le bassin, on fait souvent BlaBlaCar. On a pris des gens pour aller en Espagne aussi, on a fait BlaBlaCar.

Agnès : BlaBlaCar on est des grands adeptes, on le fait régulièrement. Notre voiture de toute façon ne sert que sur des longs trajets, c'est-à-dire en général on dépasse les 200 ou 300 km. Et on en a qu'une.

Une voiture pour la famille ça suffit, on peut compléter occasionnellement par du covoiturage.

Virginie : Moi je n'utilise pas beaucoup la voiture. Et puis l'année dernière j'ai été à Barèges au ski, j'ai utilisé Blablacar aussi. Voilà. Mais c'est vrai que prendre la voiture toute seule ça m'arrive vraiment rarement. On a une voiture pour la famille.

Est-ce qu'on ne risque pas de tomber sur des covoitureurs lourds ou indécents ?

Halima : Moi je n'ai jamais fait de covoiturage mais je me dis qu'on peut peut-être avoir des déconvenues, par rapport au chauffeur ou aux passagers, des fois on peut tomber



**La complexité
des trajets des
femmes (courses,
accompagnement
des enfants)
est la 1^{ère} raison
donnée à ce
manque de
pratique régulière**



sur des gens pas forcément sympathiques. Non ?

Céline : Ça m'est arrivé deux fois d'avoir un peu peur, mais sinon ça s'est toujours très bien passé.

Anne : Moi j'ai tenté l'expérience avec Blablacar, trois fois je crois (...) Mais ça me stresse. D'abord je n'ai pas forcément envie de parler. (...) Sur des petites distances je ne l'ai jamais vraiment tenté (...). Je suis plus à l'aise avec un auto-stoppeur, parce que voilà, il est sur ma route, point, les auto-stoppeurs je peux les prendre très facilement.

Céline : Alors c'est vrai que sur des longues distances, moi je n'ai jamais fait (...) c'est au moins 6 heures de route, et il faut en avoir de la discussion pendant 6 heures !

Julie : Alors non, moi j'arrive et je leur dis « Écoutez, j'ai eu une semaine de fou là, on est vendredi soir, je vais dormir », et ça se passe très bien !

On y réfléchit, on anticipe : un achat de voiture, un déménagement, l'arrivée d'un enfant

Linda : la voiture que je vais choisir, je sais qu'elle aura cinq places et que donc je pourrais faire du covoiturage, je la partagerai, je la prêterai, j'ai des potes qui n'ont pas de voiture. C'est à ces conditions-là que je veux acheter une voiture.

Céline : Vu que je n'ai pas de voiture, le covoiturage j'en fait dès que je dois partir en vacances (...) plus sympa en tant que passager, parce que on se laisse porter, c'est beaucoup moins fatiguant, si on part juste un week-end, conduire ça demande quand même un peu d'énergie.

Magalie : C'est très compliqué au niveau des horaires.. après on n'est pas obligé de le faire tous les jours non plus, mais après il y a les horaires des enfants, il y a les rendez-vous médicaux (...) J'ai 30 km pour aller jusqu'à Bordeaux donc si c'est pour prendre quelqu'un à l'entrée de Bordeaux, enfin pour moi j'y vois aucun intérêt. Ce qui me freine c'est les horaires, c'est vrai que j'ai regardé

le site BOOGI, les créneaux proposés par les personnes, alors j'ai une personne que j'ai contactée qui ne m'a pas recontactée donc après (...) j'avais regardé sur son trajet, c'est-à-dire que si éventuellement elle pouvait m'emmener le matin, je pouvais revenir en bus, après au niveau des trajets retour.

Magalie : Moi j'ai quarante minutes de voiture, et après je mets une demi-heure à pied, bus, tram, si tout se passe bien, donc on a pas envie de passer un quart d'heure de plus, donc faire du covoiturage, on a pas envie de mettre une heure et demi à la place d'une heure et quart (...) il faut s'attendre (...) parce qu'on a pas les mêmes horaires, parce qu'on a un petit souci, et c'est très fatigant.

Anne : Ma fille prend le OuiBus, parce que Blablacar, en tant que passager, on ne sait jamais avec qui on part, et puis c'est une fille, donc du coup depuis Bordeaux, le OuiBus sont quand même confortables.

Une personne qui vit en dehors de la métropole, comment elle pourrait se rendre à son travail ?

Emilie : Il y a les bus Trans Gironde, le TER, mais la solution la plus systématique c'est le covoiturage. Après il y a des limites : les horaires variables, garder sa liberté de pouvoir partir et arriver à l'heure qu'on veut alors que quand on covoiture on est dépendant de l'autre personne, en tant que passager, il y a la peur d'être planté par le conducteur (...) On parlait des enfants tout à l'heure, je ne sais pas si le covoiturage c'est très pratique quand on a des enfants à déposer à l'école ou à aller chercher chez la nounou le soir.

Une autre solution, l'autopartage

Coline : J'utilise une plateforme, CITIZ, qui est une coopérative, donc qui porte des valeurs plus éthiques que l'autopartage type VCUB ou autre. Et sinon, et bien je privilégie les transports en commun. Si je ne peux pas prendre le vélo et que je dois me déplacer plus loin, les transports en commun si je ne peux pas prendre de véhicule.

Julie : Pour l'instant je n'ai pas d'enfants

mais je me dis que quand on en aura, ce sera un peu le passage obligé [l'acquisition d'une voiture] (...). Moi j'adorerais me dire que si on est dans un immeuble, on peut organiser un partage, de l'autopartage, à pied d'immeuble. (...) Citiz c'est génial mais il faut habiter à 500 mètres de la station.

Céline : (à propos de Citiz). Nous ce qu'on fait c'est que moi j'y vais à vélo (jusqu'à la station Citiz), je gare mon vélo, à Stalingrad ou à Porte de Bourgogne, et puis de là on prend la voiture. Donc, on peut faire des longs trajets, c'est ça qui est bien avec Citiz (...) Mais pour faire les courses faut aller jusqu'à la station, revenir jusque chez vous, décharger les courses, repartir à la station pour reprendre le vélo...

Agnès : On a fait l'expérience, tout le mois de juin, de vivre sans voiture (...) on l'a laissée au garage du Front du Médoc, et bien ça ne nous a pas dérangé. On a pris le train, qui a même eu 2 heures de retard. (...) Il y a une semaine on a eu besoin d'une voiture, mais on n'aurait pas eu la nôtre, on aurait simplement loué parce qu'on était à un mariage dans la région parisienne, mais pas Paris même, dans la lointaine banlieue.

Emilie : Moi la voiture elle me sert pour aller à la plage, y compris en hiver, parce qu'on aime beaucoup, beaucoup, aller à la plage (...) Et parfois elle peut me servir le soir pour aller chercher les enfants ou pour aller faire les courses au drive (...) mais on l'utilise très peu.

Delphine : Je garde quand même ma voiture pour des questions pratiques. Comme j'habite à Cenon, pour aller faire des courses, parce qu'au niveau des transports, même si on est très près de l'Avenue Thiers, c'est mal desservi. On n'a pas de station VCUB, on n'a pas de Blue Car (...)

Florence : Cette voiture (...) on se la partage à plusieurs personnes, au sein de mon réseau amical (...) d'autres amis savent qu'elle est disponible et du coup ils nous demandent de temps en temps.

Delphine : Quand on a un enfant, ça peut changer, Après moi je me suis toujours équipée à partir du moment où mon enfant a pu tenir assis. Voilà, pour le porter, c'est une manière différente, mais effectivement, je suis restée attachée au fait d'avoir une voiture. Donc en fait, on a deux voitures dans notre foyer, mon mari, lui, s'en sert tous les jours parce qu'il travaille loin, mais j'étais attachée à avoir ma voiture pour moi, à disposition, parce qu'il y a toujours des visites aux urgences, chez le médecin, les activités ensuite sportives ou autre qui nécessitent, dans mon cas en tout cas, un déplacement en voiture. Je n'utilise finalement la voiture que dans ces cas-là.

Alexandra : Pour moi, les améliorations, ce serait plus de faciliter l'intermodalité. Par exemple en bout de lignes de tramway avoir plus de stations de voitures en autopartage (...) J'ai essayé de combiner des fois plusieurs modes de transports comme ça, et on se rend compte qu'à un moment ou un autre on ne peut plus et qu'on est obligé de prendre une voiture, et c'est vrai que c'est frustrant. (...) Toutes ces solutions d'autopartage et de choses comme ça, ce n'est pas assez développé sur l'ensemble du territoire, ça reste très concentré sur le centre-ville. (...) il y a des zones qui sont un peu laissés à l'abandon.

Pour compléter l'enquête sur le covoiturage, vu le faible niveau des pratiques, nous avons observé les aires de covoiturage, expérimenté, les plateformes de mise en relation des usagers qui souhaitent covoiturer et mené quelques entretiens longs avec des femmes d'âge, lieu d'habitation et CSP différentes qui utilisent régulièrement le covoiturage.

Les usagères interrogées utilisent peu les aires comme point de RDV (d'après les trajets proposés sur le site TransGironde) mais plutôt des trajets de leur domicile à leur travail. Les aires observées sont assez mal indiquées et difficiles à trouver même avec l'adresse lorsque l'on ne connaît pas. En revanche, elles se situent à proximité d'axes passants ou de bretelles de rocade et sont souvent desservies par au moins une ligne de bus. La plupart des aires se trouvent

sur des parkings préexistants (de parcs, de commerces ou résidentiels) dont quelques places ont été réservées pour le covoiturage. Elles sont donc relativement accessibles et dans des lieux connus des résidents locaux. Selon leurs emplacements, elles bénéficient de l'éclairage de la route ou d'un éclairage spécifique, donc même lorsqu'il fait nuit elles ne sont pas dans un environnement inquiétant. Si leur localisation a été bien pensée, elles semblent peu utilisées. Lors des entretiens réalisés, les personnes disent les utiliser rarement et préférer un point de « ramassage » sur leur trajet domicile-travail.

« On fait les départs du domicile. Même mon mari qui covoiture passe prendre sa collègue chez elle » (Julie, 38 ans)

« Pour le domicile-travail, je ne les utilise pas puisqu'on part de chez nous donc on pose les voitures chez les uns ou les autres, mais pour d'autres trajets, oui » (Chris., 44 ans)

« Je retrouve les personnes avec qui j'effectue le trajet sur la route, on passe se prendre. Il n'y pas d'aire de covoit à Lacanau » (Sylvie, 57 ans)

« Ça m'est arrivé [de les utiliser] mais généralement c'est pas privilégié non plus, c'est plus à des endroits stratégiques, les aires sont pas toujours bien placées, mais ça dépend, à Langon, elle est très bien placée, juste avant le péage de l'autoroute vers Bordeaux, donc pour le coup, là c'est bien. Mais y'en a d'autres qui sont euh, faut connaître, c'est pas toujours le plus simple. » (Clara., 21 ans)

Ces aires, en particulier lorsqu'elles sont à proximité de l'autoroute sont surtout utilisées pour des longs trajets. Les personnes qui covoiturent pour les trajets domicile-travail habitent assez loin de leur lieu de travail situé dans la métropole (dans le Bazadais ou sur le bassin d'Arcachon par exemple.

« Mes parents habitent vers Bazas, à Grignols et je rentre chez eux tous les week-end, je fais du covoiturage dans ce cadre-là, quand je rentre chez mes parents le week-end ou pour les vacances et pour revenir à la fac le lundi. (...) Je regarde les trajets qui vont vers Casteljaloux (...) je négocie dans la voiture

pendant le trajet si le conducteur me dit qu'il est pas pressé et qu'il veut bien faire un détour, généralement ils le proposent d'eux-mêmes et sinon, je vais au plus près et on vient me chercher » (Clara, 21 ans)

Elles font le trajet avec des personnes résidant près de chez elles, se retrouvent donc la plupart du temps directement chez le conducteur ou la conductrice, ou « récupèrent » des collègues de travail en chemin :

« C'est surtout par le bouche à oreilles et les relations directes entre amis que je fonctionne » (Sandrine, 40 ans)

« Je fais le trajet soit avec des gens de la fac qui habitent près de chez mes parents, mais on n'a pas toujours les même horaires donc sinon je passe par Blablacar (Clara, 21 ans)

Plusieurs de ces personnes font du covoiturage de longue date : « Depuis 30 ans que je fais ce trajet entre Lacanau et Bordeaux pour le travail » (Sophie, 57 ans). La plupart sont tour à tour conductrice ou passagère.

Les motivations qui poussent les usagers à ce mode de déplacement sont : économiques, écologiques, pour la convivialité et pour limiter la fatigue des longs trajets.

« C'est convivial, moins coûteux et plus facile que le transport en commun ! » (Sylvie, 57 ans)

« Je covoiture parce que j'aime beaucoup rencontrer des gens, m'intéresser à eux, à leur vie, je suis très curieuse, très ouverte, j'adore rencontrer de nouvelles personnes (...) Après t'es obligé de discuter avec les gens, tu peux pas mater ton film tranquille comme dans le train » (C., 21 ans)

« [j'utilise le covoiturage] depuis mon emménagement à la campagne, loin de mon lieu de travail (...) pour des raisons écologiques, économiques, de convivialité et de ménagement de ma fatigue personnelle due à la conduite sur de longs trajets ». (Sophie, 40 ans)

« Pour économiser la planète ! Pour des soucis de pollution, d'écologie, etc. en priorité, on

va dire que c'est la raison numéro 1 et ensuite parce que c'est plus sympa » (Chris., 44 ans)

Leur pratique est assez régulière, au moins deux fois par semaine, mais il y a des empêchements à une pratique plus régulière: horaires qui ne coïncident pas tous les jours avec leurs collègues ou voisins, impératifs d'ordre familial, enfants à déposer-récupérer:

« Je n'ai pas un emploi du temps fixe donc je varie en fonction de mes contraintes familiales sur les modes de transport. Donc mes demandes ne sont pas évidentes, ce n'était pas facile d'avoir des potentiels covoitureurs, car je n'ai pas de routine. [...] Quand j'ai les enfants et que je m'en occupe, je ne covoiture pas, Mon conjoint fait aussi du covoiturage avec une collègue de travail. Mais il préfère prendre sa voiture, pour la souplesse, par souci par rapport aux enfants » (Julie, 38 ans, 2 enfants)

« Moi j'ai un peu plus de souplesse que le couple de collègues avec qui on covoiture. Si j'ai cours très tôt et qu'ils doivent poser les enfants, ils sont coincés (...) Là, demain, je vais partir plus tôt alors que j'ai pas cours. C'est pas tant la question d'horaires mais plutôt de contraintes de garde d'enfants pour eux (Chris., 44 ans, sans enfant)

Sur ce type de trajet relativement court (bien qu'il puisse être de plus d'une heure), aucune des personnes interrogées n'a dit avoir rencontré de problème particulier avec les autres passagers. Elles ne covoiturent que très rarement avec des inconnus pour se rendre au travail.

« Je n'ai jamais eu de problème, je connais la plupart des gens avec qui je covoiture. Ce soit soit des collègues, soit des gens rencontrés via la plateforme mais avec qui les trajets sont devenus réguliers, donc ce ne sont plus des inconnus. » (Sylvie, 57 ans)

Néanmoins, l'une d'elle avoue :

« J'ai toujours une appréhension au départ, surtout lorsque le covoitureur est un homme (...) mais je n'ai jamais eu de problème ». (Sophie, 40 ans)

Sur des trajets plus longs où les autres passagers et le conducteur ne sont pas connus, la plupart

disent choisir le trajet sur des critères pratiques (d'horaire) et non sur les personnes.

« Quand je pars maintenant, je regarde les horaires, les avis je m'en fous un peu, je m'arrête pas à ça, c'est surtout le côté pratique » (Clara., 21 ans)

Mais certaines se sont retrouvées dans des situations indésirables de drague, principalement sur des longs trajets :

« J'ai eu quelques histoires bof, surtout un, je devais aller rejoindre une copine à Madrid il y a 2 ans, j'ai pris un covoiturage avec un mec qui avait 30 ans, je me suis mise devant, il y avait une autre fille à l'arrière mais elle s'est endormie. Le problème c'est que, on a beaucoup discuté et ça a commencé à devenir lourd et il a commencé à essayer de me draguer ouvertement (...) il était assez insistant et même il me disait qu'on pouvait se voir à l'île de Ré, j'ai esquivé, il me disait des trucs « de toutes façons j'ai ton numéro » (...) c'était vraiment lourd lourd lourd sur la fin. (Clara, 21 ans)

Cette passagère fait maintenant attention à sa tenue :

« En plus c'était pas malin, mais j'avais une petite jupe parce qu'il faisait chaud [...]. Du coup, maintenant je pense à mettre un jean » (Clara, 21 ans).

SYNTHÈSE

Les personnes faisant du covoiturage pour se rendre au travail ont souvent des temps de trajet supérieurs à 40mn en voiture et qui seraient encore plus long en transport en commun quand il y en a. Différents aspects tels que l'écologie, l'économie, la convivialité et la fatigue sont mis en avant pour expliquer l'utilisation du covoiturage. Les contraintes majeures sont l'inadéquation des horaires de travail et la charge des enfants. Celles n'ayant pas d'enfant utilisent aussi le covoiturage pour partir en week-end ou en vacances, dans ce cas, elles utilisent toutes blablacar.

Pour les trajets quotidiens, certaines utilisent la plateforme Transgironde, mais la plupart du temps, elles covoiturent avec des collègues ou des voisins. Elles utilisent rarement les aires de covoiturage et choisissent un endroit plus pratique sur le chemin du travail ou au domicile de l'un des passagers. Elles sont en confiance sur ce type de trajet car elles connaissent les autres passagers. Elles disent l'être aussi sur les longs trajets avec des inconnus mais mettent malgré tout, parfois, en place des stratégies de protection en ne portant pas de jupe ou en ne voyageant pas seule avec un homme par exemple.

3. Conclusions

Des pratiques citoyennes, du bien-être

Le vélo, la marche à pied et le covoiturage font partie des alternatives au tout voiture et à son pendant collectif, le tout transports en commun. Ces modes de transports, en particulier le vélo et la marche, font consensus car ils invitent à des pratiques citoyennes (la lutte contre la pollution, le réchauffement climatique, vivre ensemble dans une ville apaisée) qui sont également de l'ordre du bien-être individuel (les pratiques sportives, la santé, les loisirs). Encore faut-il que ces pratiques soient adaptées et à la portée de toutes et tous, afin que la suppression progressive de la voiture en ville n'augmente pas les écarts entre différentes catégories de la populations.

Des écarts sensibles entre les sexes

Le choix de l'entrée par les différences de sexe n'est certes pas la seule possible. On s'aperçoit dans le document qui précède que d'autres éléments (âge, lieu d'habitation, classes sociales) interrogent des pratiques qui sont favorables à des personnes jeunes, en bonne santé et habitant le centre plutôt que la périphérie. Cependant les écarts très nets que révèlent les statistiques par sexe dans les mobilités urbaines invitent à se pencher sur la spécificité des mobilités des femmes dans l'espace public, et sur la manière dont ces constantes s'aggravent lorsqu'elles sont cumulées avec d'autres (différence de revenus, grand âge, vie professionnelle, origine ou lieu d'habitation).

Faut-il abandonner la voiture ?

L'abandon de la voiture a des conséquences lourdes pour les femmes de banlieue qui cumulent travail et charges familiales, pour des personnes âgées et leurs aidant.e.s, ou pour toutes celles qui ont peur de prendre les transports en commun ou circuler seules la nuit dans leur quartier. L'enquête montre cependant, et c'est très positif, comment les femmes interrogées ont mis en place des stratégies d'adaptation aux nouvelles contraintes des déplacements urbains, quelles en sont les difficultés et les principaux empêchements et ce qu'il faudrait faire pour améliorer leurs

conditions de circulation dans une ville qu'elles souhaitent mixte, intergénérationnelle et apaisée. Les synthèses de chaque chapitre, listant les avantages et les inconvénients du vélo, de la marche et du covoiturage, montrent les contours des problèmes et invitent les collectivités à accompagner les changements par des équipements et des politiques publiques adaptées.

Tâches familiales et gestion des enfants

Première évidence : l'abandon total de la voiture pose des problèmes à un grand nombre de femmes en raison de la « charge mentale » que représente la gestion des enfants et des personnes (âgées, handicapées) dont les femmes ont plus qu'à leur tour la responsabilité. L'urgence (enfant malade, accident) est mentionnée, ainsi que le sentiment d'impossibilité (enfants dans des écoles différentes, loin du travail). Les femmes sont pour les mêmes raisons plus chargées, que ce soit à vélo ou à pied. L'utilisation régulière ou occasionnelle de la voiture est souvent du covoiturage de fait, tandis qu'une pratique solitaire de la voiture est plutôt le fait des hommes. Le passage aux mobilités douces est possible, mais suppose une adaptation de l'environnement : le vélo cargo électrique pourquoi pas si la circulation et le stationnement sont prévus pour cela ? Aller à pied à l'école aussi, si les trottoirs et passages piétons sont suffisamment sécurisés et surveillés.

Peur de l'accident, sentiment d'insécurité, harcèlement

Deuxième évidence : la peur de l'accident et le sentiment d'insécurité suppose une éducation à la confiance en soi pour les filles et une éducation au respect des autres (et en particulier des femmes) pour les garçons. Comment ne pas considérer comme un échec l'absence des femmes dans la ville dès que la nuit tombe ? Comment arriver à ce que sortir le soir ne soit pas synonyme de peur pour une moitié de la population qui ne profite pas, de ce fait, des ressources de la ville loisir ? Comment faire pour que les étudiantes du campus puissent habiter sans crainte près de leur lieu de travail, que des femmes seules ne déménagent pas pour fuir un environnement hostile ?

Quelques préconisations tous publics incluant les pratiques spécifiques des femmes (enquête en ligne, groupes focus)

Pour développer le vélo

- Aider à l'achat ou la location de vélos électriques
- Mieux entretenir les vélos en libre service
- Augmenter leur quantité aux abords des campus
- Simplifier l'utilisation des bornes
- Lutter contre le vol des vélos
- Prévoir des arceaux en hauteur
- Faciliter le gravage
- Installer des box sécurisés
- Prévoir l'attache des vélos cargo
- Développer la pratique du vélo dans les communes hors Bordeaux.

Améliorer la voirie Le mauvais état de la voie, les nids de poule, la chaussée glissante augmentent les risques de chute. Le partage de l'espace entre les bus, les voitures et les piétons n'est pas toujours bien délimité.

- Créer plus de pistes cyclables en site propre (notamment de la périphérie vers le centre)
- Repenser la signalétique pour le vélo et la marche à pied
- Entretenir les marquages au sol (tourne à droite, SAS vélo).

Rendre la ville plus propre pour les piétons

La malpropreté de certains quartiers n'encourage pas les déplacements à pied.

- Les déchets et les encombrants sont des obstacles sur les trottoirs
- Les bris de verre augmentent le risque de crevaison (vélo)
- Il manque des toilettes publiques propres et bien entretenues.

Lutter contre le sentiment d'insécurité

- Renforcer les actions de prévention et les sanctions contre le harcèlement (verbalisation)
- Engager une campagne sur les conséquences des incivilités
- Sensibiliser les entreprises de livraison à vélo, les chauffeurs de bus et d'utilitaires
- Aménager et éclairer la ville la nuit pour la rendre plus confortable.

Communiquer, former, informer

- Former les usagers du vélo au code de la route, les conducteurs aux droits de circulation en double sens des cyclistes
- Former les enfants à la marche à pied et au vélo en ville
- Développer les formations « remise en selle » pour les adultes
- Organiser des marches découverte dans la ville pour les nouvelles arrivantes
- Développer des randonnées découvertes (à vélo ou à pied) et des courses non mixtes dans les communes de la métropole.

Transports en commun et parcs relais saturés

- Développer l'offre de transports en commun et les parcs relais pour limiter l'usage de la voiture (ne pas compter que sur le transfert sur le vélo et la marche à pied)
- Développer l'auto-partage en ville, les parcs-relais, les applications et plates formes, l'auto-stop organisé et sécurisé.

Rapport pour Bordeaux Métropole, direction de la mobilité
Février 2018

Yves Raibaud, Géographe, Maître de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne

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

Résumé

Quels effets la ville durable a-t-elle (ou pas) sur la réduction des inégalités entre les femmes et les hommes ?

Ce document tente de répondre à cette question en explorant de façon pragmatique, et du point de vue des femmes de la métropole bordelaise, trois pratiques phares des nouvelles mobilités urbaines, le vélo, la marche à pied, le covoiturage. Ces pratiques sont censées réduire le tout-voiture et ses conséquences néfastes (embouteillages, accidents, mauvaise qualité de l'air, impacts négatifs sur la santé et la sociabilité).

Les résultats sont obtenus en croisant trois types de données : observations et comptages de terrain, résultats statistiques d'enquêtes en ligne, entretiens de groupes.

yves.raibaud@cnrs.fr
06 72 73 62 92

CESSED

 Université
**BORDEAUX
MONTAIGNE**


BORDEAUX
MÉTROPOLE