



POURQUOI L'ÉGALITÉ FEMME/HOMME DANS LA PRATIQUE ET DANS LA SPHÈRE VÉLO EST ESSENTIELLE À SON DÉVELOPPEMENT MASSIF ?

Constat

Aujourd'hui, [seulement 35 % des cyclistes du quotidien sont des femmes](#). Il s'agit d'un écart dans la pratique qui éloigne davantage les femmes de tous les bénéfices que procure le vélo comme moyen de transport.

Ces inégalités sont méconnues et les pistes pour permettre un égal accès femme/homme peu étayées. Il est pourtant essentiel que tous les acteurs qui construisent les politiques cyclables – des pouvoirs publics aux associations vélo – aient conscience de cette situation, et prennent en main la problématique afin de permettre un égal accès à la mobilité pour toutes et tous.

Cette fiche a pour but de vous donner les clés afin de pousser les acteurs du vélo à agir pour une égalité femme/homme dans la pratique, en remettant en question les clichés.

1. SORTIR DU NON-SUJET

"Il y a autant de femmes que d'hommes dans la rue qui font du vélo."

FAUX. Seulement un cycliste du quotidien sur trois est une femme, comme en atteste [l'étude de 2019 de l'ADEME](#).

Une impression qui peut être biaisée par la vision des centres des grandes villes où les inégalités de pratique y sont moins fortes. En effet, plus il y a de cyclistes sur un territoire donné, plus la part de femmes approche la parité¹.

Il en est de même dans la pratique cyclosportive, avec seulement 10 % d'adhérentes.

> **Ce décalage dans la pratique n'est pas acceptable au vu de tous les bénéfices que procurent le vélo, en tant que moyen de transport efficace, bon pour la santé et peu coûteux.**

Les inégalités femme/homme dans les structures qui participent au développement du vélo sont également une problématique importante, qui freine la construction d'un système vélo accessible à toutes et tous.

En effet, il y a une prépondérance d'hommes dans les structures du système vélo, comme en témoigne le secteur associatif vélo, qui ne fait pas exception :

- 35 % de femmes au sein des bureaux des 500 associations membres de la FUB ;
- 31 % de femmes au Conseil d'Administration de la FUB ;
- 34 % de participantes au Congrès 2023 de la FUB.

La position de chacun-e dans la société influence sa perception des solutions qui peuvent lui être favorables, tout en occultant les impacts que cela peut avoir pour d'autres groupes sociaux. Une plus grande participation des femmes dans leur diversité permet de rendre visible des besoins souvent ignorés et de trouver des solutions adaptées à un plus grand nombre de personnes.

> **On veut nous mettre en selle, mais pour cela il faut aussi que nous soyons au guidon.**

¹Women and Cycling: Addressing the Gender Gap, Jan Garrard

2. REFUSER LES CLICHÉS

*“Si les femmes font moins de vélo, c’est qu’elles ne sont pas sportives.”
“Si les femmes font moins de vélo, c’est qu’elles ont peur.”*

FAUX. Le vélo comme moyen de transport du quotidien est une activité physique adaptée au plus grand nombre.

En France, le vélo – contrairement à d’autres pays - est davantage perçu comme un sport, notamment avec la prépondérance du Tour de France dans la culture vélo française.

Il est pourtant considéré par l’OMS – au même titre que la marche – comme une activité physique modérée.

Le vélo à assistance électrique peut permettre aux personnes qui associent sport et vélo de faire une première entrée en matière dans la pratique du vélo du quotidien.

> Il faut décorer le vélo du sport et de la performance.

S’agissant de la pratique sportive, il existe effectivement des inégalités femme/homme basées sur notre socialisation. Au contraire, partir du principe que les femmes font moins de sport et que le vélo – en tant qu’activité physique modérée ou en tant que sport - ne leur est pas accessible participe à empirer les inégalités d’accès à une bonne santé.

• Les femmes bénéficient d’un apprentissage du vélo moins fréquent, plus tardif et moins autonome que les garçons². Le public à 80 % féminin des vélo-écoles en atteste ;

• L’activité physique modérée peut, si pratiquée régulièrement, prévenir des maladies chroniques et mentales³, améliorer le fonctionnement cognitif⁴ et d’après l’OMS prévenir ou traiter des maladies cardiovasculaires, du diabète de type 2 ou encore de plusieurs types de cancers ;

> Plutôt que de contribuer à ce phénomène en le considérant comme une fatalité, il est important de lutter contre cette socialisation genrée, facteur d’inégalités face à la santé, en participant à rendre le sport et l’activité physique modérée accessibles à toutes et tous.

La socialisation au risque des femmes les pousse à exprimer davantage leur peur que les hommes, et cela sert pour l’ensemble de la population. La prudence ne doit plus être opposée au courage, et vue de façon péjorative.

• En 2022, les femmes représentaient 13 % des 245 cyclistes tué·e·s, alors qu’elles représentent 35 % des cyclistes du quotidien.

Les femmes font également preuve de plus de prudence parce qu’elles accompagnent davantage les personnes âgées et les enfants. S’intéresser aux spécificités de leurs mobilités et à leur point de vue bénéficie à tous·tes.

Les femmes font des trajets plus complexes et portent plus souvent des charges lourdes, qui nécessitent des infrastructures de qualité et des vélos types vélo-cargos car :

• *Le partage des tâches est encore inégal : en 2010, le temps consacré au travail domestique est à 66 % féminin et 34 % masculin⁵ ;*

• *Les femmes réalisent, encore en 2014, 75 % des accompagnements des enfants et des personnes âgées.*

> Valoriser la prudence dans le développement des politiques vélo, notamment en faisant des aménagements cyclables de qualité, c’est rendre accessible le vélo à toutes et tous : des personnes âgées aux enfants, en passant par les hommes les plus fragiles.

« Donc tous les hommes qui font du vélo sont des sportifs et des courageux ? »

> En général, mieux vaut éviter d’exprimer des généralités qui ne représentent pas les femmes dans leur diversité, essentialise et alimente une posture fataliste. En revanche, il est utile de pointer du doigt les différenciations dans la socialisation et leur impact sur la pratique, pour :

• Prendre en compte cette différenciation dans la construction des politiques vélo ;

• Lutter contre cette différence dans la socialisation femme/homme, qui nuit à une pratique du vélo sécurisée et accessible à toutes et tous.

²David Sayagh, *Motilité, Socialisation au (et par le) vélo et rapports sociaux de sexe*

³Hancock, 2011

⁴Cheval et al., 2023

⁵Selon une étude du Haut conseil à l’égalité Femmes Hommes, 2014

3. PARER LES ATTITUDES DE DÉSENGAGEMENT

“En fait, c’est un problème de société, c’est parce que les femmes s’occupent plus des enfants ; à notre échelle, on ne peut pas agir.”

FAUX. C’est justement parce qu’il s’agit d’un sujet de société lié à la socialisation genrée que nous pouvons toutes et tous agir et déconstruire les clichés accolés à la pratique du vélo.

> Chacun-e peut agir à son échelle, via la communication, l’éducation ou encore les temps en non-mixité. N’hésitez pas à transférer les fiches actions présentes sur le site de la FUB !

Outre les actions pour lutter contre les différenciations dans la socialisation femme/homme et leur perpétuation, chacun-e peut prendre en compte les différences actuelles afin de faciliter la pratique du vélo et l’engagement dans les associations des femmes.

> Donner la parole aux femmes dans leur diversité et aux publics sous-représentés est un moyen de comprendre leurs habitudes et d’adapter les actions menées pour qu’elles s’adressent à tout le monde.

POUR CONCLURE

- Se concentrer sur l’accessibilité du vélo aux enfants et aux personnes les plus freinées dans leurs mobilités est le meilleur moyen pour rendre le vélo accessible à un public le plus large possible. Cela doit être une priorité au cœur des actions menées par celles et ceux qui construisent les politiques vélo.

- La parole des femmes – plus à l’écoute des publics les plus freinés dans leurs mobilités - est une ressource précieuse afin de mieux comprendre les problématiques de mobilités du plus grand nombre, les intégrer et développer effectivement une pratique accessible à toutes et tous.

DES RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN :

- [Inclusive roads in NYC: Gender differences in responses to cycling infrastructure, Laila AitBihiOuali and Joris Klingen, 2022](#) ;
- [Femmes et hommes sont-ils égaux à vélo ? ; Yves Raibaud, 2020](#) ;
- [Le sexisme ordinaire dans le milieu du vélo, Les ateliers de l’audace, 2022](#)