



HAL
open science

L'occupation genrée des espaces au travers des pratiques cyclables

Aliénor Guionie

► **To cite this version:**

Aliénor Guionie. L'occupation genrée des espaces au travers des pratiques cyclables. Sciences de l'Homme et Société. 2021. dumas-03640020

HAL Id: dumas-03640020

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03640020>

Submitted on 13 Apr 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Master II
Urbanisme et Aménagement
Transition des métropoles et coopération en Méditerranée

L'OCCUPATION GENRÉE DES ESPACES AU TRAVERS DES PRATIQUES CYCLABLES : UN CAS D'ÉTUDE À MARSEILLE



Septembre 2021

Réalisé sous la direction d'Emmanuel MATTEUDI

Par Aliénor GUIONIE

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, ce mémoire n'aurait jamais eu lieu sans toutes ces femmes qui pédalent dans les rues ou qui se battent pour une société plus juste; alors c'est avant tout elles que je voudrais remercier;

Mais également, Emmanuel Matteudi, pour ses conseils, son écoute, et sa bienveillance dans le cadre de mon mémoire et tout au long de ma formation. Malgré une situation sanitaire qui était complexe, finir son cycle universitaire entouré d'une telle équipe pédagogique était un réel plaisir;

Un grand merci à toutes les personnes et collectifs qui ont pris le temps de me répondre, d'échanger, de me raconter leurs histoires et leur point de vue pour enrichir ce mémoire et grâce auxquelles j'ai beaucoup appris;

Merci, à mes ami.e.s de master pour leur implication et nos discussions enrichissantes autour du sujet. Mais aussi mes ami.e.s qui ne sont pas dans le champ de l'urbanisme et qui ont eu un intérêt particulier pour la question du vélo, de l'espace public et du genre;

Enfin, je voudrais remercier ma famille et en particulier ma grand-mère qui a pédalé jusqu'à ses 83 ans et qui a suscité en moi un attrait particulier pour les déplacements en vélo.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
PARTIE I : DE L'AUTO AU VÉLO	11
1.1 Une ville tournée vers les mobilités motorisées	12
1.2 Marseille, la ville la moins cyclable de plus de 200 000 habitants	17
1.3 Le retour de la bicyclette	23
PARTIE II : LA VI(LL)E LOIN DES FEMMES	26
2.1 Les femmes, oubliées des données	28
2.2 Des villes pour les hommes	30
2.3 Le vélo comme outil émancipateur pour la femme	36
PARTIE III : LES MARSEILLAISES À VÉLO	38
3.1 Le vélo, un mode de déplacement principalement plébiscité par les hommes	40
3.2 Les pratiques cyclables des femmes à Marseille	44
PARTIE IV : L'IMPORTANCE DE SE RETROUVER ENTRE FEMMES POUR FAIRE ENTENDRE LEURS VOIX	51
4.1 Le cycloféminisme, la bataille des femmes pour se réapproprier le vélo et leur place dans l'espace public	52
4.2 La naissance du cycloféminisme à Marseille	54
4.3 Une force collective et inclusive	60
CONCLUSION	64

INTRODUCTION

Notre temps est une course contre la montre. Notre vie doit être optimisée, nos déplacements aussi. On veut aller toujours plus vite, toujours plus loin. L'automobile, les lignes de trains à grande vitesse, le métro, sont autant de services qui ont permis de grandes avancées. Grâce à eux, on peut se rendre d'un bout à l'autre d'une ville, même d'un pays en quelques minutes, quelques heures. Le poète ingénieur Georges Amar parle de "*mal move*" comme on parle de "*malbouffe*" dans l'alimentaire. Ce concept décrit le fait que l'on n'accorde plus de valeur à la qualité de nos déplacements. On se déplace dans de mauvaises conditions, avec des métros surbondés, on passe des heures dans les embouteillages. La destination est l'unique but et on en oublie la véritable notion du voyage lui-même. Alors ici, les modes actifs semblent être une des solutions pour se reconnecter à notre présent, à notre environnement et aux gens.

"La bicyclette permet de se déplacer plus vite sans pour autant consommer des quantités élevées d'un espace, d'un temps ou d'une énergie devenus également rares (...) Un cycliste est maître de sa propre mobilité sans empiéter sur celle des autres. Ce nouvel outil ne crée que des besoins qu'il peut satisfaire, au lieu que chaque accroissement de l'accélération produit par des véhicules à moteur crée de nouvelles exigences de temps et d'espace".

- ILLICH Ivan ; *Énergie et équité*: 1973

Toujours pour Ivan Illich, la bicyclette est également un "*outil convivial*", elle permet de se reconnecter à son environnement et offre une réelle liberté du geste et du déplacement.

"De nombreux auteurs considèrent que le cycliste développe des rapports intimes à l'espace et au temps, un peu comme le piéton et au contraire de l'automobiliste. Le cycliste peut être considéré comme un piéton sur roues capable de découvrir rapidement un territoire bien plus large, tout en pouvant s'arrêter presque instantanément et redevenir piéton dès qu'une occasion se présente". (...) Comme le piéton, le cycliste est en contact direct avec son environnement : il mobilise pleinement et en permanence tous ses sens. Sa vision est panoramique, sans aucun angle mort, il profite de la ville en trois dimensions : son décor, ses monuments, ses commerces, son ciel, ses passants, ... Son ouïe, débarrassée du bruit continu d'un moteur tout proche, est capable de repérer dans le brouhaha général des conversations, des chants d'oiseaux ou des bruits suspects. Son odorat s'aiguise avec les senteurs printanières ou s'atrophie avec les émissions polluantes. Son sens du toucher s'exerce au contact des intempéries ; froid, douceur, chaleur, brise, vent, pluie, neige, ... Même son sens du goût s'avive avec l'effort qui lui ouvre l'appétit »

- HERAN Frederic; *Le Retour de la bicyclette Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*; Edition La Découverte; 2015; p.43

La bicyclette procure de nombreuses sensations malgré son âge, vieille de plus d'un siècle et demi déjà, elle ne se démode pas. Lorsqu'elle est née durant la deuxième moitié du XIXème siècle, elle était au départ fortement prisée par les populations les

plus bourgeoises. Avec l'arrivée de l'automobile, ces populations la délaissent au profit des classes populaires notamment ouvrières qui en feront l'usage. La bicyclette devient pour eux un réel moyen d'autonomie. Ainsi, durant l'entre-deux-guerres, on comptabilise 167 vélos pour 1 000 habitants en France et 172 pour 1 000 en Allemagne.¹ Quelques années plus tard, avec la démocratisation de l'automobile, les politiques publiques construisent des villes adaptées à cette pratique et le vélo s'efface peu à peu du quotidien. Conséquences, alors que dans l'entre deux-guerre les français et les allemands disposaient d'un taux de pratique quasiment similaire, aujourd'hui les Allemands utilisent quatre fois plus la bicyclette. Le sociologue Philippe Gaboriau distingue ainsi "trois âges du vélo en France" : la vitesse bourgeoise, la vitesse populaire et la vitesse écologique. L'historienne Catherine Bertho Lavenir, quant à elle repère "quatre paradigmes" : l'âge du vélocipède (1814-1880), l'âge de la bicyclette (1880-1914), l'âge du vélo (1914-1970) et l'âge de l'automobile depuis 1970². Si depuis les années 70, nous sommes dans l'âge de l'automobile comme le désigne Catherine Bertho Lavenir, il semblerait tout de même qu'un retournement de l'histoire ait lieu. La crise environnementale et maintenant sanitaire semble avoir impulsé une prise de conscience sur ce sujet.

A la sortie du confinement de printemps 2020, des milliers de personnes se sont réappropriés d'autres modes de transport, le vélo ayant été l'un des modes de transports les plus convoités. Une tendance qui s'est répercutée dans de nombreuses villes d'Europe, jusqu'à Marseille, qui jusqu'ici était réputée pour être une ville du "tout-voiture". La fête du vélo qui avait rassemblé 19 000 personnes en 2019, en a rassemblé 6 000 de plus en 2021; preuve du début d'un changement. Le déploiement d'un Plan Vélo, la mise en place de vélos à assistance électrique en *free-floating* sont autant de signes qui montrent une réelle évolution à ce niveau là. Pour autant, le chemin est encore long.

La ville n'a jamais été réputée pour être une ville cyclable. Conséquence, selon l'Insee en 2017, les marseillais et marseillaises étaient seulement 1,6% à se déplacer entre leur domicile et leur travail en vélo. Au-delà de ce chiffre qui semble déjà très bas, ce mémoire part d'un constat marquant, celui selon lequel parmi les personnes qui se déplacent entre leur domicile et leur travail en vélo à Marseille, seul un tiers sont des femmes. Ainsi, notre questionnement est le suivant :

Quelles influences les constructions sociales ont eu sur la fabrication de nos villes et impactent aujourd'hui sur les pratiques cyclables des femmes à Marseille ?

Pour y répondre, nous avons supposé que :

- Les politiques publiques à Marseille ont toujours favorisé d'autres modes de déplacements, délaissant le vélo ; ce qui joue un rôle majeur aujourd'hui dans sa faible part modale
- Les pratiques de déplacement en vélo des femmes sont différentes de celles des hommes
- La ville a toujours favorisé les hommes
- Le vélo est un secteur encore très masculinisé; il reste très difficile pour les femmes de se l'approprier

¹ HERAN Frederic; *Le retour de la bicyclette : Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*; Edition La Découverte; 2015; p.41

² HERAN Frederic; 2015; p.13

Pour répondre à cette problématique et ainsi valider ou invalider ces hypothèses, premièrement, nous avons étudié le contexte général de la ville de Marseille, les institutions qui la gouvernent et les évolutions de ce mode de transport. Puis nous avons étudié comment nos villes avaient été créées et quels impacts cela avait sur les femmes au sein de l'espace public. Dans une troisième partie, nous nous sommes centrés sur les pratiques des femmes à Marseille, que nous avons analysées grâce à des entretiens et un questionnaire. Enfin, en dernière partie, nous nous sommes rapprochés d'un collectif cycloféministe marseillais afin de comprendre leurs motivations et modes d'actions.

Ainsi, ce mémoire s'est avant tout écrit grâce à de nombreuses femmes à Marseille, ou ailleurs, qui tentent de faire bouger les choses. Qu'elles soient militantes, journalistes, mères de famille, élues, ou citoyennes; elles sont nombreuses à avoir accepté d'ouvrir leurs portes pour témoigner sur ce sujet. Que ce soit au sein de l'espace public, au cœur des institutions ou auprès de leurs proches; toutes ces femmes, au travers du vélo, font entendre leurs voix pour une société plus juste. C'est pour rendre hommage à leur travail et pour faire avancer les causes environnementales et féministes que ce mémoire est né. Si la ville s'est construite jusqu'ici en les délaissant, il est aujourd'hui certain que leur présence, à tous les niveaux de la société, impactera forcément notre ville de demain. Au-delà de la question de "genre", c'est avant tout celle d'une ville plus apaisée pour toutes et tous qui est recherchée ici. Une ville qui se voudrait plus inclusive, où chacun s'y sentirait libre, afin de faire taire les inégalités, de quelque nature soient elles.

“LE VÉLO A FAIT PLUS POUR
L'ÉMANCIPATION DES
FEMMES QUE TOUTE AUTRE
CHOSE DANS LE MONDE. JE
ME RÉJOUIS CHAQUE FOIS
QUE JE VOIS UNE FEMME À
VÉLO. CELA LUI DONNE UN
SENTIMENT DE LIBERTÉ ET
D'AUTONOMIE”

- SUSAN B ANTHONY, MILITANTE AMÉRICAINE DES DROITS CIVIQUES

METHODOLOGIE



10 entretiens

- Entretiens avec 5 cyclistes marseillaises
- Entretiens avec 2 collectifs cyclistes marseillais : Collectif Vélos en Ville et le collectif Les Déchaîné.e.s
- Entretiens avec les institutions : élue de la Ville de Marseille, Métropole Aix-Marseille Provence
- Entretien avec un étudiant en thèse sur les thématiques de déplacements et de sécurité en vélo à AMPM et Lyon Métropole



1 questionnaire :

- Ayant obtenu 140 réponses



Des dizaines d'heures de pratique de terrain :

- En vélo dans les rues de Marseille
- Dans des ateliers d'autoréparation



Recherche documentaire :

- Bibliographie à retrouver à la fin du mémoire



Données quantitatives :

- Insee, résultat d'enquête Parlons Vélo 2019



Autres :

- 2 conférences
- 1 formation en ligne

Contexte du mémoire

Ce mémoire a été réalisé dans le cadre du Master 2 Urbanisme et Aménagement option Transition des métropoles et coopération en Méditerranée de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional (IUAR) d'Aix-Marseille Université.

Il a été mené de janvier à septembre 2021.

La crise sanitaire a évidemment eu un impact sur la réalisation de ce mémoire notamment pour le travail de terrain; impacté par le couvre-feu étendu jusqu'en juin 2021.

Lors d'entretiens et de rencontres, de nombreuses personnes (membres de collectifs, élus, cyclistes, etc.) ont montré leur intérêt pour la lecture de ce mémoire. Ainsi, le choix a été fait de mettre en avant certains passages afin de donner la possibilité d'une lecture à deux vitesses. D'un côté un descriptif détaillé, principalement destiné au monde universitaire et de l'autre, certaines pages qui mettent en avant des citations ou illustrations jugées comme essentielles à la compréhension de ce mémoire et pouvant être lues de manière rapide.

Enfin, il s'agit d'un travail mené en parallèle d'une alternance au sein d'un cabinet de conseil. Ce sujet est le résultat d'un choix personnel et a donc été mené en dehors des missions d'entreprises.

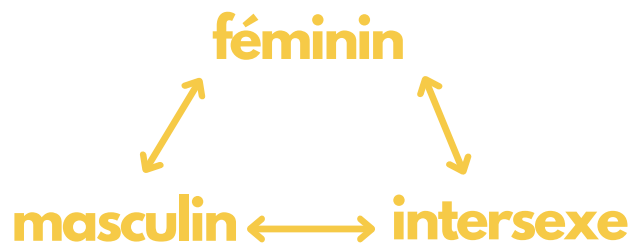
Définition

Dans le cadre de ce mémoire, nous parlons de "femmes" au sens genré. Cependant, il ne s'agit pas de dire que le genre est binaire, ici, il y a un parti pris de ne considérer uniquement les "femmes" pour mettre en avant les discriminations et inégalités auxquelles elles sont confrontées. Cependant, cela ne signifie pas pour autant que les autres catégories ne sont pas confrontées à ces problématiques également, mais elles ne représentent pas l'objet de ce travail.

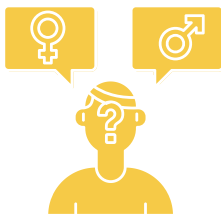


LE SEXE FÉMININ

Se réfère aux caractéristiques physiologiques et biologiques³

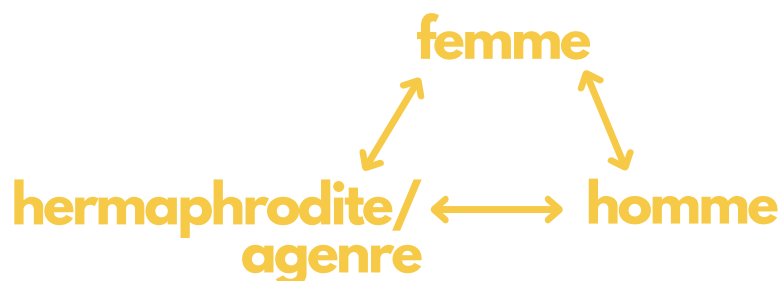


Ce qui caractérise le féminin c'est par exemple le développement de seins notamment pouvant allaiter, la présence d'un utérus, des menstruations,...



LE GENRE FEMME

Évoque les rôles qui sont déterminés socialement, les comportements, les activités et les attributs qu'une société considère comme appropriés au genre.³



Ce qui caractérise la femme c'est par exemple le fait d'obtenir un salaire moins élevé pour un travail égal, d'avoir plus de risque de subir de l'harcèlement dans la rue, ...

³ Source de l'Organisation Mondiale de la Santé « Qu'entendons-nous par "sexe" et par "genre"? » WHO, <https://www.who.int/gender/whatisgender/fr/>.

ABREVIATIONS

AMPM : Aix Marseille Provence Métropole

CVV : Collectif Vélos en Ville

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

PDU : Plan de Déplacements Urbains

VAE : Vélo à Assistance Électrique



PARTIE I :
DE L'AUTO AU
VELO

Photo : Une portion de piste cyclable sans continuité
Aliénor Guionie, Quai de la Joliette, Marseille 2ème; 2021

Dans le cadre de ce mémoire, un résumé global du contexte marseillais semble indispensable pour comprendre les raisons qui expliquent aujourd'hui un tel retard de la ville sur le développement des mobilités actives et en particulier du vélo.

1.1. UNE VILLE TOURNÉE VERS LES MOBILITÉS MOTORISÉES

1.1.1 Marseille, une ville pensée pour l'automobile

Fin 1971, la situation de la circulation devient ingérable dans la cité Phocéenne. Le maire de cette époque, Gaston Defferre, choisit de faire une expérience inédite avec une "opération circulation". Pour cela, la fréquence des bus est augmentée, toutes les 5 minutes, pour pouvoir se rendre au centre-ville et on limite le stationnement. La rue Saint Ferréol devient le premier lieu d'expérimentation face à des commerçants sceptiques. À la fin des années 80, elle devient la principale artère commerçante piétonne de Marseille. En parallèle, les travaux pour le métro de la ville sont lancés. 22 km de métro verront le jour. A cette époque, les premières réflexions sur la répartition de la voirie et les enjeux de mobilité dans la ville naissent. Cependant, le vélo ne fait pas partie des axes d'amélioration de mobilité de la ville. Près de 40 ans plus tard, une partie de la Canebière est elle aussi devenue piétonne, et bénéficie d'une piste cyclable, mais peu de choses ont changé. La voirie favorise toujours majoritairement la voiture et les engins motorisés. Les pistes cyclables sont peu présentes et souvent de mauvaise qualité, sans un réseau structurant au sein de la ville.

Selon une élue de la ville de Marseille, interrogée dans le cadre de ce mémoire; plusieurs raisons expliquent en partie le peu de volonté politique dans le passé concernant le développement d'autres modes de déplacements que l'automobile. La taille de la ville semble être l'une des raisons principales. La ville de Marseille mesure 241km², soit plus du double de la superficie de la ville de Paris (105km²). Pourtant la ville compte moins du double (868 277 habitants, Insee 2018) du nombre d'habitants que la capitale française (2 175 601, Insee 2018). Ainsi, la ville est étendue sur un territoire très étalée et y développer un réseau de transports en commun est alors très coûteux. Un cercle vicieux se crée puisque l'offre de transports étant moindre, peu de personnes les utilisent, ce qui réduit également les recettes auprès des transporteurs qui investissent moins dans l'offre et ainsi de suite.

1.1.2 La remise en cause du système du "tout-voiture"

Malgré la place laissée à l'automobile depuis la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, aujourd'hui ce système est remis en cause.

1.1.2.1 L'automobile, un système qui coûte cher

Avec la capitalisation du foncier dans les villes, et les modèles de développement auxquels elles sont confrontées au nom de l'attractivité, l'espace public de nos villes est alors devenu un foncier rare et fortement prisé. La pandémie et les restrictions gouvernementales ont d'autant plus aggravé le phénomène en milieu urbain. L'espace public se trouve fortement convoité, notamment avec le besoin d'extérieur pour les riverains. De manière générale, les trottoirs sont des lieux de déambulation mais

également de stationnement, de queue à l'entrée des magasins, de terrasses de café ou de restauration;etc. Ils occupent autant de fonctions et représentent pourtant une part faible dans nos villes. Le développement de la ville sous le modèle de l'automobile est remis en cause au vu de l'espace qu'occupe un tel mode de déplacement, souvent individuel. Les infrastructures routières représentent une part importante de l'espace déployé en ville et favorise notamment l'étalement urbain. Grâce à la voiture, on va plus loin, plus vite, avec moins d'efforts. Selon l'entreprise Inddigo, une place de stationnement représente entre 10 à 15m², et l'espace d'une voiture équivaut à 12 vélos. Conséquences, des m² coûteux et un espace à partager entre les différents modes de déplacements.

1.1.2.2 Un besoin de rendre l'air de nos villes respirable

Au-delà du foncier, c'est surtout une question environnementale qui est en jeu. La Méditerranée constitue l'un des hotspot du réchauffement climatique et Marseille l'une des villes les plus polluées de France. Selon la plateforme Atmosud, la qualité de l'air marseillais est considérée comme "mauvaise". Un air respiré chaque jour par près d'un million de personnes qui a des impacts sur leur santé. Toujours selon Atmosud, la pollution liée aux transports serait celle qui touche le plus grand nombre d'habitants. L'ONG GreenPeace déclare qu'en 2014, les transports représentaient 28,5% des gaz à effet de serre en France, dont 93% provenaient du transport routier. Nos modes de déplacements ont un impact direct sur la pollution. D'après le PDU de la Métropole AMP, les véhicules routiers émettent 33% des sources de dioxyde d'azote (soit le secteur le plus important) et 16% des émissions de particules fines pm 25. Pourtant, la marche active ainsi que le vélo semblent être les meilleurs alliés pour limiter les émissions de gaz à effets de serre lors de nos déplacements quotidiens. Les mobilités actives sont les seuls moyens de transports à n'émettre aucun CO₂.

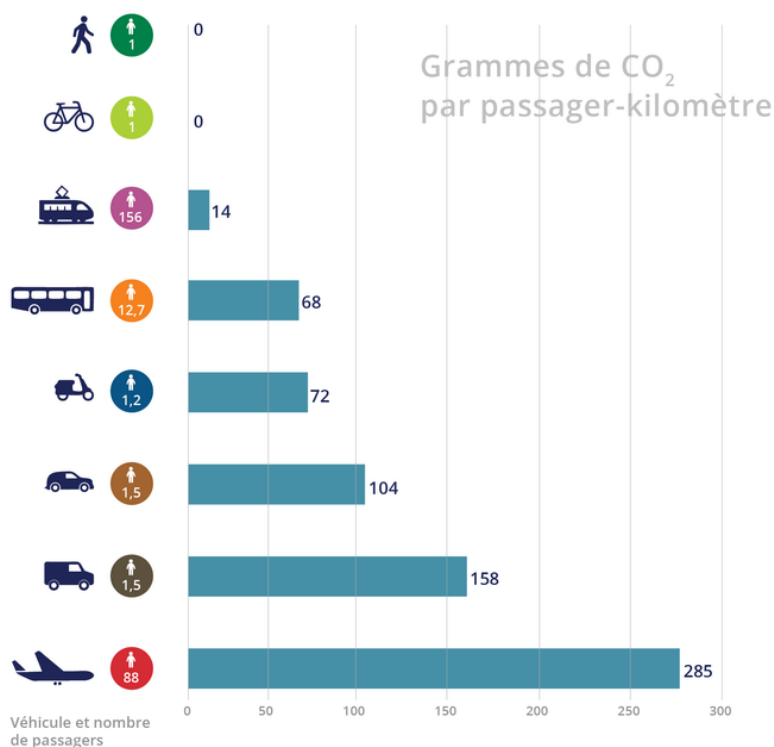


Figure n°1 : Les émissions de CO₂ par mode de déplacement
 Source : les estimations reposent sur la base de données TRACCS (2013) et l'indicateur TERM 027; l'Agence Européenne pour l'Environnement



Figure n°2 : Temps de déplacement pour 5km en milieu urbain par type de transport

Source : PDU AMP

1.1.3 Des politiques publiques encore frileuses sur le sujet

Cependant, la fin du tout voiture passe forcément par des politiques publiques ambitieuses afin de développer des alternatives. Marseille accuse un retard important à ce sujet contrairement à d'autres grandes villes, notamment européennes; dont l'une des explications semble être pour des raisons politiques.

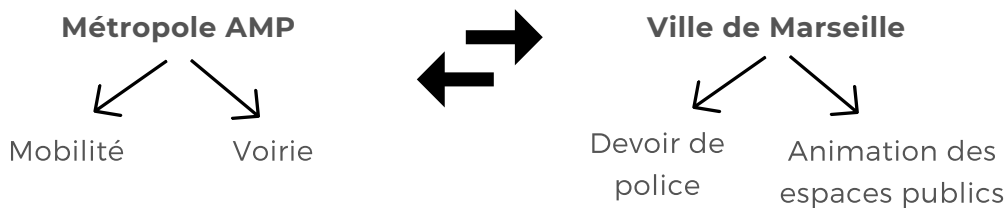
1.1.3.1 Une gouvernance de la ville complexe

On ne peut évoquer ce sujet sans décrire la situation particulière à laquelle est confrontée la ville de Marseille en matière de gouvernance. Son histoire fut toujours politiquement difficile. Avant 2020, en un siècle la ville avait connu 3 maires, tous issus du même bord politique. Après de nombreux refus de la part du maire Gaston Defferre pour la création d'une intercommunalité suite aux nouvelles lois de décentralisation; Marseille rejoint en 1992 une première communauté de communes. En 2000, par arrêté préfectoral, la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole voit le jour où 18 communes sont rassemblées. La création de cette nouvelle entité transfère un certain nombre de compétences auparavant gérées par la Ville de Marseille. Quelques années plus tard, l'intercommunalité s'agrandît encore davantage. La ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence se retrouvent face à face au sein de deux institutions qui doivent se partager des compétences depuis 2016. La Métropole AMP est née en 2016 à la suite de la loi n°2014-59 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles (MAPTAM) imposant la création de la Métropole sur le territoire. La Métropole s'étend sur un territoire couvrant les 6 anciens EPCI : la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, la communauté d'agglomération du Pays d'Aix, la communauté d'agglomération Agglopolo Provence, la communauté d'agglomération du Pays de Martigues, le syndicat d'agglomération

Pourtant, selon l'Insee, 60% des déplacements à Marseille feraient moins de 5km. Une distance qui favorise une diversité de modes de déplacements en un temps imparti et notamment le vélo qui semble être l'un des meilleurs moyens pour ce type de distance. Sur 5 km de distance, notre déplacement dure 3 minutes de plus qu'en voiture et en vélo à assistance électrique 2 minutes de moins qu'en voiture.

Nouvelle Ouest Provence et la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile. Cette nouvelle institution s'est créée dans un climat tendu entre les différents acteurs ayant des réalités divergentes et par conséquent des volontés politiques parfois opposées. Par conséquent, aujourd'hui les relations entre la Ville et la Métropole restent complexes alors que toutes deux se trouvent dans une relation d'interdépendance. En effet, la création de cette nouvelle institution a engendré un transfert de compétences des anciens EPCI à la Métropole. Ainsi, lorsque l'on parle du développement de la pratique cyclable, plusieurs compétences peuvent avoir un impact mais ceux-ci s'entrechevauchent entre les deux institutions :

Répartition des compétences qui impactent les aménagements cyclables :



Un casse-tête de partage de compétences; puisque la ville peut par exemple choisir de fermer une voie à la circulation automobile grâce à sa compétence police et y ajouter du mobilier urbain temporaire grâce à la compétence animation des espaces publics. Mais pour autant, elle ne peut pas y créer une piste cyclable ou des aménagements spécifiques qui nécessitent des travaux puisque la Métropole détient la compétence voirie. Ainsi, lorsque les volontés politiques diffèrent entre les deux acteurs, les avancées restent complexes.

Aujourd'hui, les élus de la ville de Marseille parlent d'une ville restée figée dans les années 70/80 et qui accuse un retard important sur les questions de mobilité. Malgré une volonté de la nouvelle municipalité de déployer une offre douce via une circulation apaisée, le développement des transports en commun et l'activation des mobilités douces; les tensions présentes entre la Métropole AMP et la ville de Marseille ne permettent pas de faire évoluer la situation à ce niveau.

Des leviers qui impactent positivement les mobilités actives⁴ :

- limiter la circulation à 30km/h : ce système ralentit la gravité des accidents mais également favorise le développement des modes actifs pour qui la voirie devient moins dangereuse
- passer du Code de la route au code de la rue; un changement de paradigme. Le Code de la route est centré sur l'automobiliste. Un code de la rue permettrait de remettre l'humain au centre des priorités et de repenser la voirie en ce sens.
- faire usage du vélo en ville : une circulation plus apaisée
- limiter la place occupée par les voitures : redonner la place à d'autres pratiques
- partager la rue, sans la diviser
- des frontages actifs/une ville marchable

⁴SOULIER Nicolas; *Reconquérir les rues : exemples à travers le monde*; Edition Ulmer; 2012; p. 230

1.1.3.2 Des ambitions faibles en matière de développement cyclable

L'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants selon l'article L1214-4 du code des transports. Il s'agit d'une démarche sur 10 ans qui vise à "définir l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises" selon la Métropole AMP. A Marseille, ce document est la charge de la Métropole AMP puisqu'elle est la détentrice de la compétence mobilité. Ainsi, en 2019, la Métropole a acté un PDU à l'horizon 2020-2030 autour duquel sont rassemblés 4 enjeux et 17 objectifs.

Les 4 enjeux du PDU de la Métropole AMP :

1. Une Métropole polycentrique aux densités contrastées
2. Une combinaison de modes de déplacement
3. Un cadre de vie remarquable et respirable
4. Une Métropole attractive, fluide et accessible à tous

Dans le cadre de ce mémoire, nous nous intéressons tout particulièrement à l'objectif n°14 qui vise à rendre les déplacements en vélo à 5% de la part modale. Un taux qui semble peu ambitieux surtout lorsque l'on compare à d'autres villes et aux extrêmes à Groningen au nord des Pays-Bas (considérée comme l'une des villes les plus cyclables avec 61%⁵ des déplacements réalisés en vélo). Pourtant, d'après le même PDU, "plus de 60 % des Métropolitains considèrent le vélo comme un mode de déplacement d'avenir" et "39 % des déplacements de moins de 3 km – soit 15 minutes à vélo classique et 7 minutes avec un vélo à assistance électrique – s'effectuent actuellement en voiture". Des données qui prouvent que le développement de cette pratique pourrait être davantage ambitieux qu'une augmentation de 4% de la part modale en 10 ans.

“L'objectif de la Métropole est d'atteindre, en 2024, 5 % de part modale à Marseille, contre seulement 1,2 %, en 2019.” - Plan Vélo 2019-2024, AMP

Dans le même temps, pour accompagner le développement de la pratique cyclable, la Métropole a lancé un Plan Vélo en 2019 à horizon 2024 puis 2030. Pour ce faire ce sont 8 lignes de vélo sécurisées qui seront créées, soit 85 kilomètres de voies. A titre de comparaison, la ville de Marseille mesure 241 km². Le plan de ces lignes sécurisées semble créer un réseau structurant à l'échelle de la ville. Cependant, cela paraît encore un peu faible pour permettre à l'ensemble des marseillais et marseillaises de pouvoir se déplacer en toute sécurité en vélo. Au-delà du déploiement de voies cyclables, le Plan Vélo, conjointement avec le département, a mis en place des aides pour l'achat d'un vélo à assistance électrique mais aussi la création de 3 600 places dont 60% sécurisées sur une cinquantaine de pôles d'échanges dès 2020.

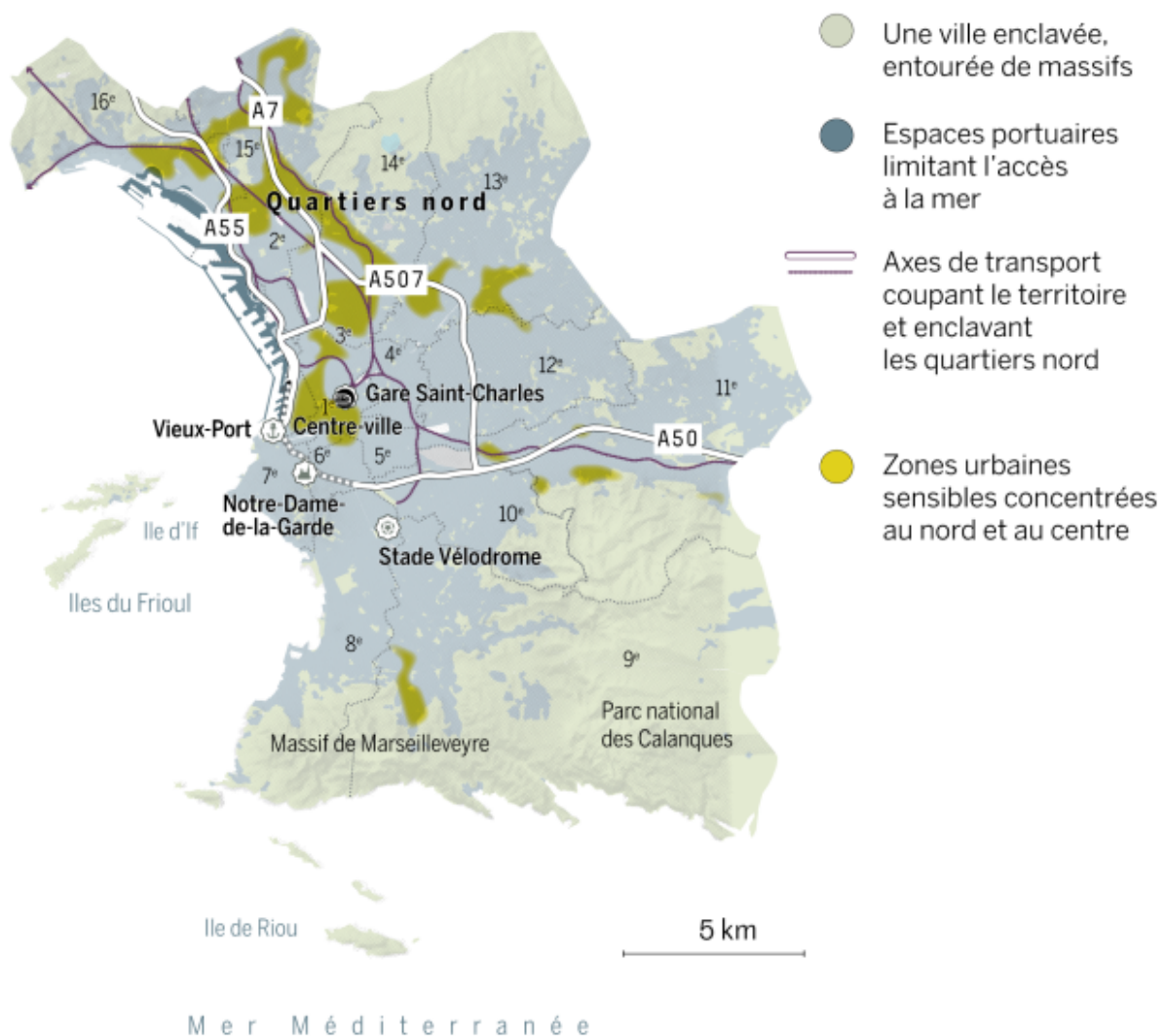
Dans le cadre des échanges menés avec une élue de la ville de Marseille, la Ville serait également en réflexion sur le déploiement d'un réseau de voiries limitées en zone 30. Comme nous l'avons décrit précédemment, les zones apaisées favorisent davantage la pratique cyclable et réduisent la gravité des accidents. Cependant, pour le moment aucune date ni information supplémentaire n'ont été données sur la localisation ainsi que le nombre de voiries concernées par cette mesure. La Ville de Marseille a également mis en place un réseau de *free floating*, composé de 1 000 vélos à assistance électrique à partir du printemps 2021.

⁵ How Groningen Invented a Cycling Template for Cities All over the World; The Guardian, 29 juillet 2015, <http://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>.

1.2 MARSEILLE, LA VILLE LA MOINS CYCLABLE DE PLUS DE 200 000 HABITANTS

1.2.1 Marseille une ville fracturée, qui se traduit également dans sa mobilité

Si l'on parle de Marseille souvent de manière fracturée entre le nord et le sud de la ville; cela se confirme également dans les pratiques de déplacements. Au-delà des données quantitatives, c'est la réalité du terrain et d'accès aux infrastructures qui est aussi différente. Les quartiers centraux de la ville de Marseille sont davantage desservis en offre de transport en commun (métro, tram, bus) et les rares rues piétonnes existantes, se situent au sein de ces mêmes arrondissements. Une offre encore trop limitée pour une ville accueillant près de 900 000 habitant.e.s. Les infrastructures routières importantes constituent des fractures au sein de la ville et favorisent peu le développement de mobilité active et enclavent parfois certains quartiers dont la seule issue reste la voiture. Pourtant, ces infrastructures se situent également là où les quartiers les plus défavorisés de Marseille. Une double peine pour ces habitant.e.s mal desservi.e.s par les transports en commun et pour qui les déplacements grâce aux modes actifs sont alors complexes.



Infographie *Le Monde*

Figure n°3 : Marseille, une ville fracturée

Source : Le Monde; 2020

“LES RÉSEAUX FERROVIAIRES ET ROUTIERS ENTRAÎNENT D’IMPORTANTES OBSTACLES À L’USAGE DU VÉLO ET DE LA MARCHE, À CAUSE DE L’EFFET DE COUPURE PROVOQUÉ PAR LES GRANDES INFRASTRUCTURES. LES CYCLISTES SE RETROUVENT CONFINÉS DANS LEUR QUARTIER, À NE PLUS POUVOIR ALLER SANS DANGER D’UN QUARTIER À L’AUTRE, CE QUI RÉDUIT FORTEMENT LE VÉLO”

Les arrondissements les plus marqués par cette réalité ont en effet la part modale domicile-travail avec les engins motorisés individuels (voiture et deux roues motorisés) parmi les plus élevés.⁶ Le 16ème arrondissement dont une partie est traversée par l'A55 atteint 75% de sa part modale; sort similaire pour le 15ème arrondissement coupé en partie par l'A7 dont la part atteint 74%. A l'inverse, les arrondissements du centre-ville disposent des taux concernant les mobilités actives plus élevés; grâce à des zones plus apaisées. Les 1er, 2ème, 5ème et 6ème arrondissements possèdent une part des mobilités actives supérieure à 20% des déplacements domicile-travail. Par conséquent, de nombreuses disparités en matière de mobilité sont présentes sur le territoire.


1.2.2 La faible pratique du vélo à Marseille

Conséquences de ce constat, la place laissée principalement aux engins motorisés pendant des dizaines d'années : Marseille se classe en bas du palmarès sur la praticabilité en vélo de la ville. Selon l'enquête 2019 Parlons Vélo, Marseille est la dernière ville du classement des villes de plus de 200 000 habitants. En 2017, le vélo (y compris à assistance électrique) ne représentait que 1,6% de la part modale des déplacements domicile-travail. Un taux inférieur aux autres grandes villes françaises et à la moyenne nationale qui s'élève à 2,1%.

Commune	Nombre habitants	Densité hab/km2	Part modale vélo	Evolution de la situation entre 2019 et 2021
Strasbourg	280 966	3 590	16,2	20%
Bordeaux	254 436	5 154	13,4	5%
Rennes	216 815	4 302	9,1	41%
Nantes	309 346	4 745	9	21%
Toulouse	479 553	4 115	8,2	6%
Lyon	516 092	10 781	7,8	33%
Montpellier	285 121	5 012	7,3	-4%
Lille	232 787	6 683	5,8	19%
Paris	2 187 526	20 641	4,8	55%
Nice	340 017	4 742	2,2	8%
Marseille	863 310	3 587	1,6	11%

Figure n°4 : Tableau comparatif de la part modale du vélo selon les villes françaises de plus de 200 000 habitants

Source : Insee 2017, Enquête Parlons Vélo 2019; Réalisation : Aliénor Guionie

 L'enquête Parlons Vélo est une enquête nationale qui invite les cyclistes de la France entière à venir noter leur commune selon un nombre de critères. Le résultat final donne une note sur 5 et permet un classement des villes.

⁶ Se référer aux annexes n°6, 7 et 8 à partir de la page 79

1.2.2.1 Strasbourg, le bon élève français

A Strasbourg, la pratique cyclable est culturelle, sa proximité avec l'Allemagne pourrait avoir un impact mais cela n'est pas l'unique raison non plus puisque Mulhouse qui se situe également à proximité de la frontière allemande bénéficie d'une part modale du vélo bien inférieure (4% contre 16% à Strasbourg, Insee 2017). L'une des raisons qui semble expliquer le développement du vélo est la volonté politique ainsi que les aménagements cyclables et zones d'apaisements mis en place depuis des décennies dans la ville. L'hyper centre de Strasbourg est formé d'une île qui est pratiquement interdite à la circulation des engins motorisés individuels sur l'ensemble de ces rues. Le développement du réseau de tramway a permis d'étendre la zone de circulation apaisée et de réduire l'usage des engins motorisés. Ainsi, davantage d'espace a été réservé sur la voirie pour le développement de pistes cyclables, souvent sécurisées et séparées du trottoir. Un ensemble d'aménagements qui facilitent l'usage multi-modale des transports strasbourgeois où le tram ainsi que le vélo peuvent se combiner facilement. Même s'il est difficile de comparer Strasbourg et Marseille, car il est certain que Strasbourg est une ville plus petite que Marseille mais également plus plate; ce qui favorise davantage la pratique du vélo. En revanche, le climat est plus rude à Strasbourg avec des hivers souvent très froids et davantage de jours de pluies qu'à Marseille.



Figure n°5 : Photo voirie strasbourgeoise avec des espaces clairement identifiés et sécurisés pour les différents modes de déplacements; Source : Google Maps; 2020

1.2.2.2 Les villes méditerranéennes à la traîne

Nice et Marseille sont deux villes françaises de plus de 200 000 habitants situées sur le berceau méditerranéen mais également celles qui comptent la part modale vélo la plus faible. Une corrélation semble se dessiner entre ces 2 villes. Cependant, parmi les grandes villes méditerranéennes, la ville de Montpellier donne une exception car elle concentre une part modale de 7% pour le vélo et se classe ainsi comme la 7ème ville cyclable de France. Dans les villes françaises méditerranéennes, Montpellier bénéficie d'une topographie dont les reliefs est moins prononcé contrairement aux villes de Marseille et Nice. L'autre point qui peut expliquer la pratique du vélo à Montpellier est notamment la densité de la ville qui est plus importante qu'à Marseille, même si elle reste plutôt proche de celle de Nice. S'il est vrai que les villes méditerranéennes sont

moins connues pour leur pratique cyclable que les pays nordiques, il ne faut pas tirer des conclusions trop rapidement. Le vélo s'est fortement développé ces dernières années notamment à Barcelone et Séville après de nombreux investissements de la part des pouvoirs locaux. Ainsi, on remarque bien qu'au-delà de la topographie et de la situation géographique de la ville c'est également la volonté politique et la qualité des aménagements qui jouent un rôle majeur concernant les pratiques cyclables au sein des villes. D'autres villes dans le monde qui bénéficient d'un relief parfois important développent leurs aménagements cyclables notamment Bogota et São Paulo.

1.2.3 Un aménagement cyclable de mauvaise qualité

Au cours de ce mémoire, malgré des relances, le service en charge des aménagements cyclables au sein de la Métropole n'a pas été rencontré. Néanmoins, il ne s'agit pas de faire uniquement des aménagements cyclables pour permettre un développement de la pratique mais bien de faire des aménagements de qualité. Pourtant, la qualité des aménagements cyclables marseillais semble ne pas être à la hauteur pour prétendre développer cette pratique de manière optimale. Nous listons ci-dessous quelques exemples qui peuvent nuire à la qualité cyclable de la ville :



Figure n°6 : Une cycliste passe difficilement un passage pour vélo; Source : Aliénor Guionie; sentier pédestre de l'Huveaune; Marseille 8ème; 2021

La bande cyclable est peu identifiable et utilisée pour d'autres pratiques.

Certains aménagements constituent des obstacles qui rendent difficile l'accès à certains sites.



Figure n°7 : Photo une terrasse de café s'étend sur la piste cyclable; Source : Aliénor Guionie; boulevard Longchamp; Marseille 1er; 2021



Figure n°8 : Photo une voie partagée où des piétons se promènent ; Source : Aliénor Guionie; Avenue du Prado; Marseille 8ème; 2021

La piste cyclable se situe sur le trottoir et est mal identifiable. Elle est alors occupée par d'autres usagers (piétons et deux roues motorisés).

"Je ne me sens pas tout à fait en sécurité, Il y a des endroits où il y a des pistes cyclables où ça va très bien, mais certains endroits où c'est compliqué"

- Entretien avec une cycliste marseillaise; retraitée, 65 ans, 2021



Figure n°9 : Photo un rond point qui ne possède aucun aménagement; Source : Google Maps; Rond Point Castellane; Marseille 6ème; 2020

Le réseau n'est pas structurant il est notamment entre-coupé. Les espaces les plus inconfortables et où le cycliste est le plus vulnérable ne sont pas aménagés. Par exemple, au niveau des carrefours ou ronds-points; rien n'est mis en place pour protéger le cycliste.

Par conséquent, l'ensemble de ces points limite sans doute la pratique cyclable au sein de la ville de Marseille. Le cycliste ne bénéficiant pas d'infrastructures adaptées, il devient complexe de s'y déplacer.



Figure n°10 : Photo une piste cyclable séparée de la voirie et sécurisée; Source : Google Maps; La Corniche; Marseille 7ème; 2021

A l'inverse, la piste cyclable de la Corniche est quand à elle, citée par de nombreuses personnes interrogées comme un exemple de piste cyclable, à reproduire à d'autres endroits de la ville.

1.3. LE RETOUR DE LA BICYCLETTE

A partir de mars 2020, l'ensemble de la population française se retrouve confiné pour 2 mois. Pour la première fois, le monde s'arrête et le temps avec. A la fin de cette période, le besoin de grand air et de nature se fait fortement ressentir par la population. A la sortie du premier confinement, ce sont des milliers de personnes qui s'emparent de leur bicyclette pour se rendre au travail. Le vélo apparaît soudainement comme une solution pour pallier les problématiques de distanciations sociales et il devient également un outil pour profiter du grand air après des mois enfermés.

1.3.1 La crise sanitaire, l'élément déclencheur

Les coronapistes, contraction de coronavirus et pistes cyclables, sont nées à la suite du premier confinement de mars 2020 de la crise sanitaire de la Covid-19. Ils ont eu pour but de créer des pistes cyclables temporaires face à l'urgence de la situation. A cette période, des dizaines de coronapistes ont été déployées sur l'ensemble du territoire marseillais, notamment sur les artères les plus larges afin de permettre aux cyclistes de pouvoir se déplacer en toute sécurité et de favoriser la distanciation sociale durant les déplacements des habitants. Des installations et une crise sanitaire qui ont permis un réel bon de la pratique cyclable à Marseille. Selon les associations et professionnels de vélo à Marseille, en un an la pratique a connu une hausse de 17%⁷. A cela s'ajoutent de

⁷ Les déplacements doux accélèrent à Marseille; LaProvence.com, 21 juillet 2021
<https://www.laprovence.com/article/edition-marseille/6432302/les-deplacements-doux-accelerent.html>.

nouveaux aménagements réalisés sur des artères principales, comme le Cours Lieutaud dont les travaux de réhabilitation se sont achevés en automne 2020, et qui ont permis une hausse de 63% de la pratique de la bicyclette sur cette artère. La Fête du Vélo, a également connu une hausse de sa fréquentation. Il s'agit d'un jour destiné au vélo, organisé une fois par an dont l'objectif est de promouvoir l'usage du vélo au sein de l'espace public et rassembler les amoureux de cette pratique. Pour ce faire, des axes sont coupés à la circulation de la ville et de nombreuses animations sont proposées : balades en vélo, course de vélos-cargo, vélo-école; etc. Selon les organisateurs de ces événements, notamment le Collectif Vélos en Ville, en 2019, 19 000 personnes y avaient participé et ils étaient 25 000 présents à l'édition 2021. Enfin, au printemps 2021, la Ville de Marseille, bien qu'elle ne soit pas détentrice de la compétence mobilité, a déployé une offre de 1 000 vélos à assistance électrique en free floating dans les quartiers les plus centraux de la ville. Une offre qui vient compléter les services de la Métropole, grâce à ses 1 000 vélos en libre service et 2 000 vélos en location longue durée déjà disponibles. Autre preuve d'une réelle évolution des mentalités, selon une étude Ifop, 88% des habitants de la Métropole AMP seraient favorables au maintien des coronapistes déployées pendant la crise sanitaire. Aujourd'hui, 7 d'entre elles seraient en étude pour être pérennisées comme c'est déjà le cas à la Canebière où des aménagements sécurisés ont été mis en place.

1.3.2 Des associations, véritables acteurs sur le territoire

Pour faire avancer la cause du vélo à Marseille, les habitants peuvent compter sur le réseau associatif présent. Nous pouvons citer quelques associations, principalement situées dans le centre-ville de Marseille : le Collectif Vélos en Ville, la plus grande association créée il y a maintenant 25 ans, mais également Vélos Sapiens et d'autres qui se retrouvent notamment au sein du Rassemblement d'associations pour les modes de déplacements alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille-Provence (RAMDAM). Le rôle de ces associations est important puisqu'elles sont concertées dans le cadre de déploiement de politiques publiques autour du vélo. Elles organisent également des événements tels que la Fête du Vélo, des Vélorutions, des vélos-écoles et même des ateliers d'auto réparation.

Les vélorutions

Le mouvement des vélorutions "Il se développe au milieu des années 1990, suite aux premières "masses critiques" qui ont eu lieu à San Francisco en 1992. Le principe est de rappeler aux usagers motorisés et aux élus l'existence des cyclistes, en s'imposant en masse sur la chaussée. Les masses critiques ont lieu tous les derniers vendredis du mois et sont aujourd'hui présentes dans plusieurs centaines de villes dans le monde, sur tous les continents." A ⁸ Marseille, elles sont organisées une à plusieurs fois par mois.

⁸ HERAN Frederic; 2015; p.134

Les vélo-écoles

Ces ateliers permettent l'apprentissage du vélo pour les personnes qui ne l'ont jamais appris ou bien des stages de remise en selle afin de redonner confiance dans leur pratique cyclable.

Les ateliers d'autoréparation

Ils sont des lieux ouverts à tous généralement proposés en prix libre ou sous adhésion à l'association. Ils permettent à tout détenteur d'un vélo de pouvoir utiliser des outils mis à disposition, mais également de conseils ou aides dans la réparation de leur bicyclette. Ils permettent de favoriser la vélonomie, c'est-à-dire l'usage autonome du vélo par le cycliste.

Cependant, au-delà il semblerait que la pratique cyclable ne soit pas concernée uniquement par un manque d'aménagement cyclable. La construction de nos villes a forcément un impact sur ce développement et en particulier pour la place que les femmes ont au sein de l'espace public.

CENTRE DE LAVAGE

PARFUMEUR

GONFLEUR
LAVE TAPIS

ACCUEIL

PARTIE II : LA VI(LL)E LOIN DES FEMMES

Photo : Les femmes du quartier de la Belle de Mai se réapproprient l'aire de lavage. Un lieu où elles se sentent mal à l'aise à cause de regards d'hommes trop insistants
Groupe Passer'elles, Belle de Mai, Marseille 3ème; 2017

« L'HUMANITÉ EST MÂLE ET L'HOMME DÉFINIT LA FEMME NON EN SOI MAIS RELATIVEMENT À LUI ; ELLE N'EST PAS CONSIDÉRÉE COMME UN ÊTRE AUTONOME. (...) ET ELLE N'EST RIEN D'AUTRE QUE CE QUE L'HOMME EN DÉCIDE ; AINSI ON L'APPELLE "LE SEXE", VOULANT DIRE PAR LÀ QU'ELLE APPARAÎT ESSENTIELLEMENT AU MÂLE COMME UN ÊTRE SEXUÉ : POUR LUI, ELLE EST SEXE, DONC ELLE L'EST ABSOLUMENT. ELLE SE DÉTERMINE ET SE DIFFÉRENCIE PAR RAPPORT À L'HOMME ET NON LUI PAR RAPPORT À ELLE ; ELLE EST L'INESSENTIEL EN FACE DE L'ESSENTIEL. IL EST LE SUJET, IL EST L'ABSOLU : ELLE EST L'AUTRE. »

2.1 LES FEMMES, OUBLIÉES DES DONNÉES

Compte tenu de l'approche genrée de ce mémoire, il était indispensable d'évoquer les inégalités de genre présentes au sein de notre société. Celles-ci sont, en partie, l'une des causes de la faible pratique des femmes en vélo à Marseille. Leur impact au sein de la vie des femmes étant inévitable.

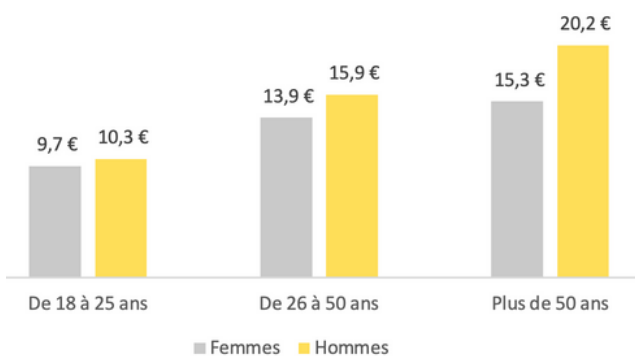
2.1.1 Des inégalités hommes-femmes encore marquées

L'égalité entre les hommes et les femmes est un principe constitutionnel depuis 1946; pourtant, sur tous les pans de la société, les femmes restent encore le public le plus précaire. Prendre en compte les femmes dans les données, cela ne revient pas à dire que l'on considère qu'une discrimination est plus ou moins importante que les autres. C'est d'abord s'intéresser à la moitié de la population de la planète et surtout ouvrir le champ de nombreux sujets à d'autres publics également. En effet, chez les personnes en situation de handicap, dans les quartiers politiques de la ville, chez les publics racisés, face à l'emploi, ... les femmes restent toujours les plus vulnérables.

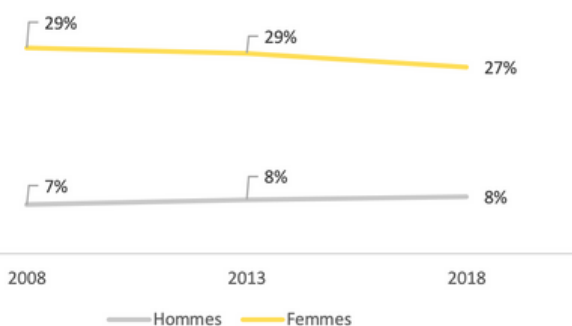
S'intéresser aux femmes, ça remet le public au cœur de la politique publique, car quand on va s'intéresser aux femmes on va aussi s'intéresser aux autres publics. Ainsi, on peut reproposer un séquençage des cibles; que l'on peut faire en politique publique comme on ferait en marketing: mais qu'on ne fait pas non plus dans la santé par exemple.

- Entretien avec le service Égalité Femmes-Hommes; Métropole AMP, 2021

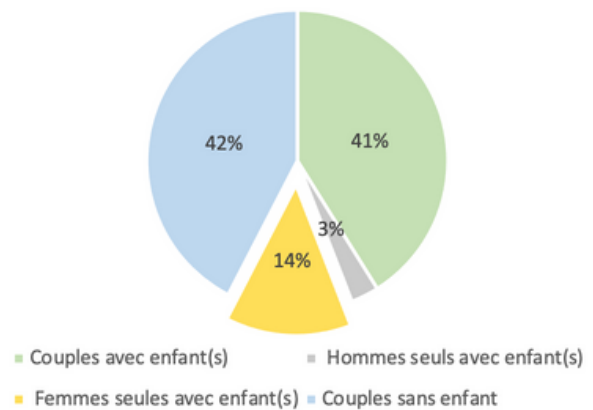
Salaires net horaire moyen (en euros) selon l'âge en France (Source : Insee 2018; Réalisation : Aliénor Guionie)



Salariés de 15 à 64 ans par sexe, âge et temps partiel en France (Source : Insee 2018; Réalisation : Aliénor Guionie)



Composition des familles en France (Source : Insee 2018; Réalisation : Aliénor Guionie)



Taux de chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans par sexe et âge en France (Source : Insee 2018; Réalisation : Aliénor Guionie)

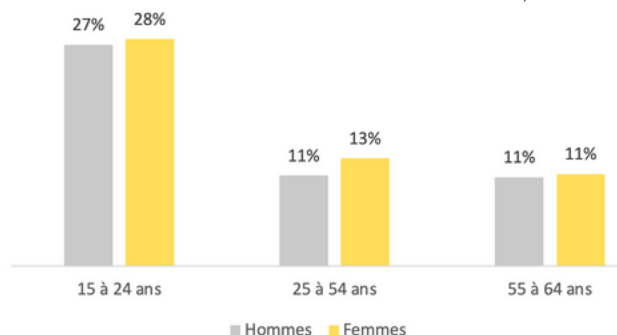


Figure n°11 : Les inégalités entre les hommes et les femmes
Source : Insee 2018; Réalisation : Aliénor Guionie

S'il est vrai que les inégalités entre les hommes et les femmes ont diminué depuis le siècle dernier voire des décennies, le sujet est loin d'être réglé. Les femmes sont encore majoritairement touchées par la pauvreté puisque, selon l'Insee en 2018, elles sont 15% à vivre en dessous du seuil de pauvreté, contre 13% chez les hommes. Les inégalités de salaires sont toujours présentes; l'écart de salaire entre les femmes et les hommes s'allonge avec l'âge. De 18 à 25 ans, il est de -6% pour les femmes tandis qu'à plus de 50 ans de -24%. Egalement, 27% d'entre elles occupent un emploi à temps partiel contre seulement 8% des hommes. Au sein des familles, elles sont 13% à être des femmes seules avec enfant(s) contre 3% d'hommes seuls avec enfant(s). Les familles monoparentales ont davantage de risques de se retrouver dans des situations de précarité sociale et financière. Le parent d'une famille monoparentale doit alors prendre entièrement en charge les tâches ménagères et familiales quand dans le même temps il représente l'unique source de revenus du foyer. Il est d'autant plus important d'être vigilant envers ce public qui peut rencontrer des difficultés et un manque de soutien, parfois même un isolement social. Enfin, les femmes sont encore majoritaires à s'occuper des tâches liées au "care", c'est-à-dire qu'elles sont plus souvent sollicitées pour les démarches concernant notamment les enfants, le foyer, les aînés, etc. Selon OXFAM France, elles s'occupent du 3/4 des tâches domestiques non rémunérées.

2.1.2 L'invisibilité des femmes a un coût

"Pour les femmes, vivre dans un monde bâti sur des données masculines peut avoir des conséquences fatales. L'une des choses les plus importantes à dire sur l'absence de données genrées est qu'elle n'est en général ni malveillante, ni même délibérée. C'est même tout le contraire. Elle est simplement le résultat d'une façon de penser qui existe depuis des millénaires et qui est donc une manière de ne pas penser. Et même de pas penser deux fois : on n'a pas besoin de parler des hommes, parce que l'homme va de soi, et on ne parle pas des femmes du tout. Car lorsqu'on dit « humain », globalement on veut dire homme."

- Caroline Criado Perez; *Femmes invisibles : comment le manque de données sur les femmes dessine un monde fait pour les hommes*; Editions First; 2019; page 9

Ainsi les différences sont réelles, ne pas prendre en compte ces spécificités ce sont les ignorer et les aggraver. Cela conduit à des impacts pour les femmes que ce soit pour leur sécurité, leur santé ou leur vie au quotidien. Des inégalités qui ont un coût porté par les femmes puisque par exemple selon l'Organisation Internationale du Travail, les tâches domestiques équivaldrait à 15% du PIB français.

Par conséquent, faire accepter la prise en compte des femmes dans les données, c'est participer au développement d'une culture plus inclusive; qui est l'un des objets de ce mémoire. D'après les échanges avec les acteurs du territoire et des recherches effectuées, il semblerait que ce mémoire soit le premier travail à traiter de la question des femmes en vélo à Marseille. Pourtant, Marseille est la 2ème ville de France, les femmes 53% de sa population, le vélo un sujet en vogue et les femmes ne sont pourtant que 32% des personnes qui se déplacent entre le domicile et le travail à vélo. Il semble

ainsi que les inégalités entre les hommes et les femmes à tout niveau de notre société influencent d'un moyen ou d'un autre les femmes dans leur pratique; ce qui explique en partie leur faible représentation dans la part modale cyclable à Marseille. Des inégalités qui ont eu notamment un impact important dans la construction de nos villes.

2.2 DES VILLES POUR LES HOMMES

“Les préoccupations propres aux femmes, que les hommes échouent à prendre en compte, (...) : le corps féminin, les responsabilités assumées par les femmes sans rémunération et la violence masculine envers les femmes. Ces problèmes ont une telle importance qu'ils touchent à presque tous les aspects de nos vies, affectant toutes nos expériences, des transports en commun à la politique, en passant par le monde du travail et les cabinets médicaux.”

- **Caroline Criado Perez; Femmes invisibles : comment le manque de données sur les femmes dessine un monde fait pour les hommes; Editions First; 2019; page 8**

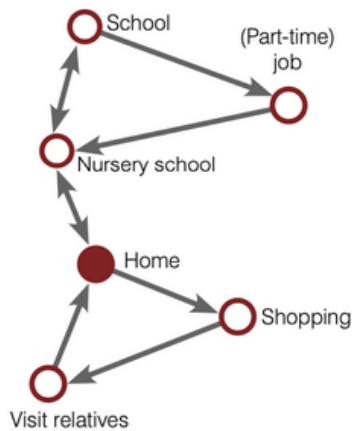
2.2.1 La ville pensée par et pour les hommes

L'espace public et l'aménagement de nos villes ont été pensé par et pour les hommes. L'historienne et poète urbaine américaine Dolores Hayden, l'écrivait en 1980 dans la revue *Sign*, les femmes ont toujours été évincées des espaces publics, et cela s'est accentué dans l'après-guerre avec l'étalement urbain. La place de la femme étant à la maison, dans sa cuisine ou en train de s'occuper de ses enfants, l'éloignant peu à peu des espaces publics et des lieux de socialisation et permettant à ces espaces de se développer sans elles. *“Une règle générale veut (...) que les hommes soient plus chez eux dans la rue que les femmes, et que ces dernières payent souvent très cher l'exercice de la liberté toute simple qui consiste à sortir faire un tour. La raison est que leur façon de marcher, leur être même, sont inlassablement sexualisés dans toutes les sociétés soucieuses de contrôler la sexualité féminine.”* (Rebecca Solnit, *l'Art de marcher*, 2004) Les femmes sont réduites à la sphère domestique, qui n'a pas de valeur dans la société capitaliste, ainsi le féminin et la maternité ne comptent pas. Les femmes ont le pouvoir de vie dans la société mais pas celui d'occuper l'espace public. *“ leurs analyses dénoncent une ghettoisation des femmes, leur assignation à une place identifiée, au terrorisme sexuel qui participe à l'objectivation du corps des femmes dans la vie publique et donc à leur intériorisation”* (Yves Raibaud, *Ville faite par et pour les hommes*, p.36). Conséquences, d'après une étude de l'IPSOS en France, 86% des femmes ont déjà subi du harcèlement de rue; un exemple parmi tant d'autres qui exprime combien les femmes sont marginalisées au sein de l'espace public et en ont été exclues dans l'aménagement.

Car nos villes ont été planifiées selon une approche très simple, aller au bureau et à la maison grâce à la voiture. Pourtant, les tâches domestiques “non payées”, ont elles été oubliées de l'aménagement de nos villes (*figure n°6*). Des tâches principalement effectuées par les femmes qui s'occupent des enfants, faire les courses, faire des démarches administratives etc. Des tâches qui requièrent de nombreux trajets au cours d'une journée. Résultat, les femmes se sentent davantage en insécurité dans les

Examples of mobility chains

Mobility chain of an everyday life involving a combination of paid employment, caring and homemaking.



Mobility chain of an everyday life involving paid employment

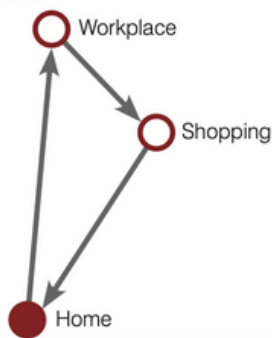


Figure n°12 : Les chaînes de mobilité

Source : Manuel d'intégration du genre dans la planification urbaine et le développement urbain de la ville de Vienne en 2013

villes puisque les activités qu'elles pratiquent le plus ainsi que leurs déplacements n'ont pas été prises en compte dans leur aménagement. Ainsi, la sécurité semble être centrale en ce qui concerne l'égalité de genre dans la ville. C'est le principe de voir et être vu. Les femmes sont plus souvent exposées à des situations d'insécurité que les hommes. Pour Jane Jacobs, en 1961, 3 qualités principales pour des rues sécurisées : une démarcation claire entre l'espace public et privé; les rues doivent être animées et habitées (le rez-de-chaussée des immeubles a une forte importance); les immeubles et les fenêtres doivent être orientés vers la rue.

L'aménagement des villes doit être fait par une autre approche que celle à laquelle nous avons été habitués jusqu'ici; c'est-à-dire, principalement pour les hommes blancs de classe moyenne à supérieure. L'urbanisme et l'architecture étaient encore jusqu'ici des disciplines principalement occupées par les hommes. Si aucune mesure n'est prise pour faciliter l'usage de la ville pour tous, alors seulement une partie infime de personnes dominantes est servie. Ainsi, lorsque nos villes sont aménagées via l'approche de genre, cela signifie souvent la prise en compte de la participation de la société civile dans

les projets d'aménagement afin de prendre en considération les personnes moins représentées dans l'aménagement urbain.

Selon le manuel sur l'intégration du genre dans la planification urbaine et le développement urbain de la ville de Vienne en 2013, le genre dans l'aménagement est une culture avec une approche spécifique de groupe qui permet de :

- Veiller à ce que l'aménagement soit adapté pour satisfaire différents besoins et générer de nouveaux potentiels d'appropriation de l'espace par les habitants.
- Donner une approche équitable de l'espace et du temps. Un budget de genre, les investissements peuvent bénéficier tant aux hommes qu'aux femmes
- Avoir une culture de l'aménagement urbain en prenant en compte les besoins de tous les jours de la population, selon leur âge, leur phase de vie, leur culture et leur niveau social.
- Avoir des échanges systématiques entre les différents secteurs et disciplines pour favoriser une approche globale.

Pour ainsi faire en sorte que toutes les infrastructures et services puissent être utilisés également par les hommes et par les femmes.

A partir du moment où l'on commence à prendre en compte qu'il y a des différences entre les hommes et les femmes. Non pas que cela soit inné, mais que culturellement cela se soit développé sous cet angle. Alors, on commence à planifier une ville qui bénéficie à tous. A partir du moment où l'on a une démarche équitable, on donne l'opportunité à chacun de vivre dans un environnement sécurisé et un cadre de vie agréable. Ainsi, on ne prend plus en considération les hommes et les femmes comme étant un seul et même groupe, puisque cela n'est pas le cas.

2.2.2 Vienne, ville pionnière pour l'égalité hommes-femmes

L'exposition « Who owns public space - Women's everyday life in the city » en 1991, constitue la première approche spécifique en matière d'aménagement urbain. Elle s'est déroulée dans la ville de Vienne en Autriche qui par la suite, a mené de nombreuses expérimentations et projets avec une approche genrée qui par la suite est devenue une stratégie centrale dans l'aménagement urbain de la ville. Dès 1992, la ville a ouvert le "Women's Office" afin de prendre en compte le genre dans ses projets. Cette approche est aujourd'hui intégrée dans le plan stratégique de Vienne, le plan de développement urbain et de nombreux programmes. En 2009, l'administration de la ville a mis en place un Plan d'action d'équité. A Vienne, après près de 30 ans, de politique genrée, l'approche ne ressemble plus à une politique féministe mais bien à quelque chose d'ancrée dans les mentalités. Tous les aspects de la vie sont pensés sous ce prisme. Un budget participatif égal entre les genres a même été introduit depuis 2005. Avoir une approche genrée à tous les niveaux de politiques publiques permet d'être certain que le projet ne dépend pas d'intérêts individuels. En 2013, la ville avait déjà réalisé près de 60 projets sensibles au genre et 1 000 en cours d'évaluation.

2.2.2.1 L'état des lieux d'un manque de prise en compte des femmes dans l'aménagement urbain à Vienne

Selon le rapport « Vienne, égalité de genre » de 2013. 34% des élus sont des femmes, un taux moins élevé que le taux de candidats. Un constat différencié qui se déroule dans d'autres secteurs. D'après l'étude, les femmes ont un plus haut niveau de qualification que les hommes mais restent plus occupées par les tâches domestiques; les femmes sont responsables de 2/3 des tâches domestiques et liées aux enfants; même lorsque les deux parents sont employés à temps plein. Les femmes seules avec des enfant(s) dépensent 1/4 dans leur loyer contre 21% chez les hommes; et 16% pour un couple avec enfant(s). Les familles avec enfants de moins de 18 ans, vont au parc plus souvent que les couples sans enfants. Les personnes seules ainsi que les parents seuls vont au parc moins souvent. Ainsi, les femmes sont moins impliquées dans le jugement de développement urbain (22%) que dans les décisions d'aménagement des parcs publics (33%) et espaces publics (43%). Leurs mobilités diffèrent également puisque 28% des hommes utilisent la voiture pour se rendre au travail contre 17% des femmes. Les femmes utilisent les transports en commun plus fréquemment (66%) que les hommes (53%). D'après les données des Vienna Public Transport, les femmes utilisent plus souvent les transports publics que les hommes (39% contre 28% ont un abonnement annuel).

Ainsi, la ville de Vienne emploie une démarche globale d'égalité de genre dont les objectifs sont les suivants :

- Égalité d'opportunité professionnelle entre les femmes et les hommes
- Distribution équitable du travail impayé et payé entre les hommes et les femmes; ainsi que des salaires qui permettent aux hommes et femmes de pouvoir vivre indépendamment.
- Égalité entre les hommes et les femmes au niveau des représentations politiques et des participations
- Droit de liberté égal pour les hommes et les femmes, protection contre toutes les formes d'agression



Pour en savoir plus;



GENDER EQUALITY MONITORING AREAS

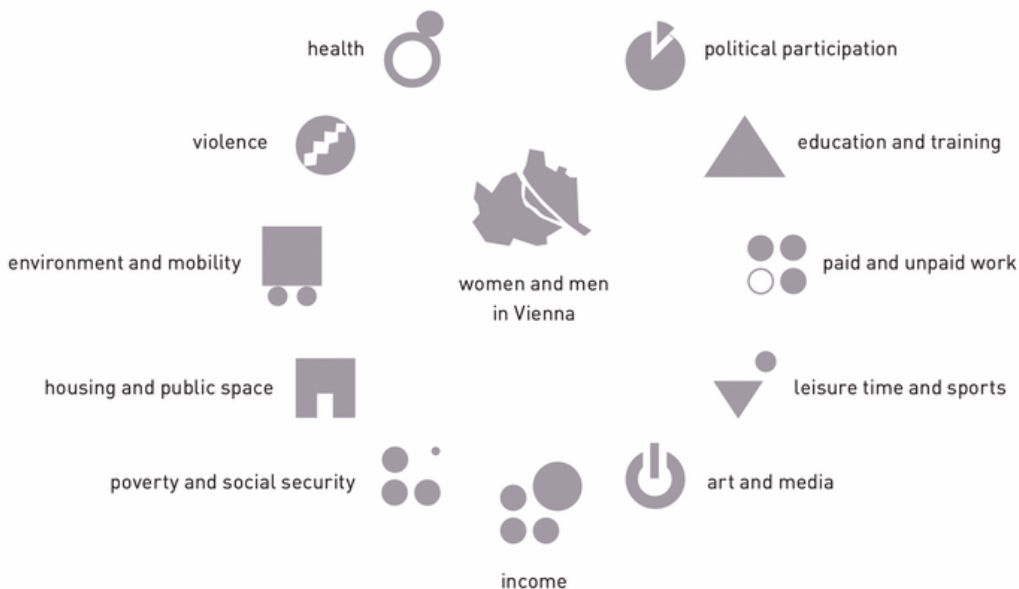


Figure n°13 : Les secteurs d'actions pour l'égalité de genre
Source : Manuel d'intégration du genre dans la planification urbaine et le développement urbain de la ville de Vienne en 2013

2.2.2.2 Des projets qui prennent en compte les inégalités de genre ...

Le premier projet de genre à voir le jour est le Frauen-Werk-Stadt (Femme-Travail-Ville), un complexe de 357 unités fait par des femmes en 1997; réalisé avec une perspective féminine. Les immeubles ont été pensés avec des emplacements pour les poussettes à tous les étages, des appartements flexibles qui s'adaptent au parcours de vie des habitants, des immeubles peu élevés pour s'assurer de garder les yeux sur la rue. Un projet qui fut difficile à faire entendre au départ. Certaines femmes qui étaient inexpérimentées sur le sujet ont parfois mis de côté leur perspective féminine par habitude d'avoir toujours pensé la ville de la manière dont les hommes la planifiait. Il était difficile également de le faire accepter dans le service public, où les hommes étaient majoritairement représentés dans les postes à haute responsabilité. Après avoir prouvé la faisabilité de ce projet, l'objectif a été d'adapter la ville entière à cette approche genrée. Ainsi la ville de Vienne a développé de nombreux autres projets sous le même prisme. Mariahilf, un quartier densément peuplé, a été utilisé comme un

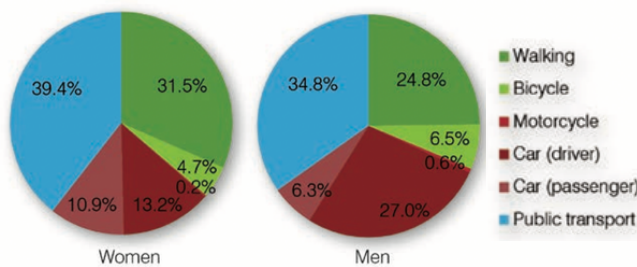
quartier d'expérimentation, notamment sur la qualité de son espace public. Pour cela, la luminosité a été améliorée à 26 endroits jugés stratégiques, une luminosité des rues centrée davantage sur les piétons; des barrières enlevées afin faciliter le déplacement des poussettes, des fauteuils roulants et des personnes âgées pour qui cela peut constituer un obstacle. Plus récemment, le quartier de Aspern, est un projet de nouveau quartier, qui doit s'achever en 2028. Il est l'un des projets urbains les plus grands d'Europe (240 hectares) et accueillera environ 20 000 personnes avec un espace public fortement orienté pour les familles. La moitié de l'espace sera dédiée à l'espace public. Toutes les rues et les espaces publics auront des noms féminins afin de contrer la part importante de rues désignées avec des noms d'hommes.

2.2.2.3 ... ainsi que les mobilités spécifiques des femmes

La plupart des aménagements routiers ne prenaient en compte que l'automobile, en mettant de côté les mobilités actives; dont la marche est principalement utilisée par les femmes. A Vienne, pour faire une approche genrée de la voirie, la place a été laissée à l'amélioration de l'espace pour les piétons.

Modal choice of Vienna's population (daily)

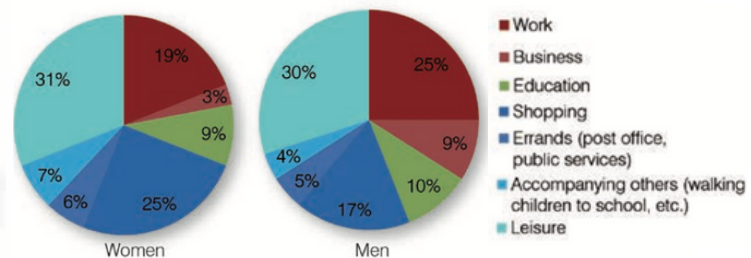
Women (left) walk more and use public transport more than men (right).



Source: Wiener Linien, omniphon, 2011

Purpose of trips taken by Vienna's population

Women (left) take more trips to shop, handle family chores and accompany minors than men (right) (data of 2001).



Source: Women's Department of the City of Vienna, 2005, p. 109, own chart

Figure n°14 : Les modes et objets des déplacements à Vienne

Les objectifs d'aménagement de la mobilité avec une approche genrée :

- Promouvoir la marche et le vélo et les transports en commun en partageant de manière équitable les rues
- Des transports en commun conviviaux et avec des itinéraires optimisés
- Des itinéraires routiers conviviaux pour les piétons et les cyclistes.

L'une des recommandations du rapport est de développer la ville selon un schéma de courtes distances. Cela réduit le nombre de trajets grâce au développement de quartiers aux activités mixtes. Une ville aux courtes distances permet ainsi la combinaison de davantage de déplacements au cours d'une journée entre le travail, les tâches domestiques, les services, les courses, l'accès aux soins, etc. Les personnes les plus dépendantes (enfants, personnes âgées, personnes avec des besoins spécifiques) sont ainsi plus libres de pouvoir se déplacer indépendamment. Augmenter les parts modales de manière plus respectueuse de l'environnement signifie augmenter les options de mobilité non motorisées et par conséquent, des voiries plus sécurisées.

Les femmes s'occupent encore principalement des enfants, par conséquent effectuent de nombreux déplacements avec une poussette. En travaillant l'accessibilité pour les femmes, on permet également de l'améliorer pour les personnes qui se déplacent avec

un fauteuil roulant, pour les personnes âgées, et même pour les personnes équipées d'un vélo.

« Les rues ne servent pas uniquement à se déplacer mais aussi à y passer du temps. »

- Manuel sur l'intégration du genre dans la planification urbaine et le développement urbain; ville de Vienne ; 2013; p.26

Il s'agit d'une démarche qui fait de Vienne l'une des villes occidentales les plus avancées sur la question de genre et contribue à sa réputation souvent citée comme l'une des villes les plus agréables pour sa qualité de vie. Aujourd'hui, elle est une inspiration pour de nombreuses villes européennes (Barcelone, Copenhague, Stockholm, etc). Barcelone en est un bon exemple, depuis 2014, la municipalité a mis en place de nombreuses actions pour réduire les inégalités au sein de l'espace public.

2.2.3 A Marseille, une prise en compte des inégalités tardive

A l'image des autres villes, Marseille n'est pas épargnée par les inégalités de genre au sein de son espace public. Selon le site Made In Marseille : une carte interactive amateur recense les noms de rues de Marseille. D'après cette carte seulement 81 voies portent un nom de femme sur plus de 5 000 rues.

Pourtant, depuis 2014, la loi pour l'égalité entre femmes et hommes oblige les collectivités de plus de 20 000 habitants à présenter un rapport annuel. A Marseille, la ville ainsi que la Métropole sont toutes deux dans l'obligation de présenter chaque année un rapport sur l'état des lieux ainsi que des actions pour réduire les inégalités sur le territoire. Cette loi émet également certaines obligations comme le fait d'avoir au moins 40% d'un même sexe au sein dans une institution, car lorsqu'un métier est trop féminin on considère qu'il est mal valorisé et donc moins payé.

Dans le cadre de ce mémoire, nous avons rencontré le service égalité Femmes-Hommes de la Métropole Aix-Marseille Provence qui nous a présenté les travaux menés dans le cadre de cette thématique. Depuis 2018, la Métropole livre chaque année un programme d'actions rassemblées autour de 3 axes stratégiques : la culture de l'égalité femmes-hommes au cœur du projet collectif; des actions de promotion de l'égalité femmes-hommes dans chacun des projets et l'égalité professionnelle au travail. Avant la mise en place de ce rapport, là où il n'y avait pas d'obligations légales, il n'y avait rien sur cette thématique. On retrouvait des études spécifiques uniquement au sein des contrats de villes dans les quartiers politiques de la ville où la situation des filles et des femmes est difficile. Cependant, il restait complexe d'évaluer les choses car il y avait un grand nombre d'opérateurs, s'agissant souvent d'associations. Il semblerait alors que la prise en compte de la question d'égalité au sein des institutions à Marseille soit encore récente. Ainsi, les femmes ont peu été prises en compte dans les projets menés au sein de la ville résultant d'accès peu adaptés à leurs pratiques.

Les travaux font peu état des lieux des fractures existantes au sein des villes. Pourtant, il semblerait que les quartiers les plus défavorisés soient également ceux où les femmes se sentent le moins à leur place dans les espaces publics. A Marseille, les inégalités de genre dans les quartiers centraux les plus aisés, sont loin d'être les mêmes que celles vécues au sein de certains quartiers périphériques et accueillant une part de la population plus vulnérable. Une double peine pour ces femmes qui se retrouvent souvent au sein de quartiers éloignés, mal desservis et où l'espace public leur est difficilement appropriable. Ainsi, le manque d'action politique sur la question du genre s'est traduit par certaines initiatives citoyennes. Une histoire, notamment, a commencé par un groupe constitué d'une quinzaine de femmes, vivant dans le quartier de la Belle de Mai, dans le 3ème arrondissement de Marseille. Elles se sont rassemblées autour d'un groupe nommé Passer'elles. Pour améliorer leurs conditions de vie et sortir de l'isolement, ces femmes ont réalisé une série de photos au sein de la Friche de la Belle de Mai, un lieu emblématique de leur quartier qu'elles connaissaient pourtant peu et où elles ne se sentaient pas forcément à leur place. Par la suite, ces photos se sont retrouvées en exposition au sein de l'Ambassade du Turfu qui est un espace aménagé et porté par le Collectif Etc depuis 2016. C'est à ce moment qu'elles ont croisé la route du collectif ETC et Adrien Zammit de Formes Vives avec qui elles ont réalisé deux actes sous le thème des "Femmes s'emparent de l'espace public". Premièrement, elles ont réalisé, en 2017, un travail photographique au sein même de leur quartier; dans quatre espaces qui traduisent leur malaise. Puis, en 2018 et 2019, ils ont ensuite créé ensemble un deuxième acte cette fois-ci autour de la réalisation d'une campagne d'affichage dans le quartier de la Belle de mai.



“Les femmes du groupe Passer'elles se rassemblent chaque semaine depuis quelques années à la Maison Pour Tous Belle de Mai, elles se retrouvent en non mixité pour bavarder, échanger sur leur quotidien. Elles s'intéressent à la place des femmes dans la société et dans l'espace public.”

2.3. LE VÉLO COMME OUTIL ÉMANTICIPATEUR POUR LA FEMME

Ainsi, l'ensemble de ces actions ont évincé les femmes des villes et des décisions ont par ruissellement conduit les femmes à être rejetées par l'ensemble de ces pratiques.

“L'usage des deux roues reste peu privilégié par les femmes : sentiment d'insécurité, remarques sexistes, incompatibilité avec les exigences de présentation de soi au travail ou avec les contraintes liées aux tâches domestiques (achat, accompagnement...). Des études montrent que les femmes réduisent drastiquement l'usage du vélo à la naissance de leur premier enfant et l'arrêtent totalement à la naissance du deuxième.”

AGAM & AUPA ; *La ville et le genre comme accélérateur d'égalité; quelles actions sur le territoire de la métropole Aix-Marseille Provence ? ; 2020*

⁹ Ambassade du Turfu & Groupe Passer'elles

Aujourd'hui, dans une ville comme Marseille, les femmes sont sous représentées dans l'usage du vélo; pourtant, dès sa création il a fortement aidé les femmes à s'émanciper d'une société alors encore très patriarcale à la fin du XIXème siècle.

“Le vélo permet soudain de se rendre trois à quatre fois plus loin qu'à pied pour la même énergie dépensée, c'est-à-dire d'accéder à un territoire dix à quinze fois plus grand. C'est là un gain prodigieux qui va contribuer à transformer les relations sociales, en particulier entre les sexes. Les femmes étaient jusqu'alors largement confinées dans la sphère privée, à l'écart d'activités telles que l'éducation, le travail ou la politique, et leurs déplacements à pied étaient limités par des vêtements pesants (...). La bicyclette va soudain leur permettre d'accélérer leur émancipation en révolutionnant le code vestimentaire et en décuplant leur mobilité. (...) Pour pédaler à l'aise, les femmes réclament l'abandon du corset, une coiffure plus libre, des chaussures plus commodes et le port du pantalon, qui était à l'époque un apanage strictement masculin. Après d'innombrables péripéties, elles obtiennent de pouvoir porter notamment des jupes-culottes, compromis entre la jupe et le pantalon. Toute une mode cycliste féminine se constitue alors, qui va se diffuser ensuite à d'autres activités. Le vélo est aussi l'occasion pour les femmes de sortir de leur isolement, d'élargir leurs horizons géographiques et sociaux.”

-HERAN Frédéric; 2015. p.31

A cette époque, le vélo représente une réelle avancée pour la condition féminine; tant sur les codes de sociétés qui les décrivaient; avec des normes strictes de ce qui était jugé comme décent ou non. La bicyclette leur donnera la liberté de sortir de chez elles en toute autonomie mais également de remettre en cause les règles imposées sur leur tenue. Le port du pantalon chez les femmes a été accepté alors grâce au vélo. Néanmoins, les pratiques cyclables chez les femmes ont causé de nombreux débats au sein de la société. La femme sur un vélo étant souvent sexualisé; Marie Clais décrit dans son ouvrage *“Portrait de femmes en cyclistes”* : *“Les milieux conservateurs et puritains s'acharnent à écarter les femmes de la machine symbole de force et de virilité, tentant de prévenir ce qu'ils nommaient très sérieusement “ dérives masturbatoires” et perversités d'un nouveau genre.”* (CLAIS; 1988; p.72).

Aujourd'hui, on peut se demander si ce nouvel engouement pour le vélo en ville pourrait être également une entrée pour les femmes de s'emparer de l'espace public. Si comme un retournement de l'histoire le vélo pourrait permettre encore une fois de faire avancer la cause féminine au sein de la société et au cœur de nos villes. À Marseille, des femmes se déplacent chaque jour ou ponctuellement en vélo malgré les difficultés rencontrées.

A woman wearing a dark tank top and a light-colored helmet is riding a bicycle towards the camera on a cobblestone street. The street is lined with parked cars and people walking. In the background, there is a harbor with many sailboats and buildings along the waterfront under a clear blue sky. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

PARTIE III :
LES
MARSEILLAISES
À VELO

Photo : Une femme en vélo
Aliénor Guionie, La Canebière, Marseille 1er; 2021

” LA VILLE EST VÉCUE ET RESSENTIE COMME DANGEREUSE POUR LES FEMMES À TRAVERS UN CERTAIN NOMBRE D’INJONCTIONS QUI LEUR SONT ENVOYÉES EN PERMANENCE. IL EXISTE UNE DIFFÉRENCE D’APPRÉHENSION DE L’ESPACE ET DU RISQUE, ET LES FEMMES NOUS DISENT SOUVENT : « JE PRENDRAIS BIEN UN VÉLO, MAIS JE N’OSE PAS. » IL FAUT FAIRE TOMBER LES BARRIÈRES INTÉRIORISÉES DANS LA CONSTRUCTION MÊME DES FEMMES, LE RISQUE MAÎTRISÉ N’EST PLUS UN RISQUE. POUR CETTE RAISON, NOUS AVONS LANCÉ UN PROGRAMME QUI S’APPELLE « MÊME PAS SAGE », CAR ON NOUS A APPRIS À ÊTRE SAGES TOUT LE TEMPS. ELLES AFFIRMENT SE FAIRE MOINS HARCELER ET INTERPELLER À VÉLO QU’À PIED, C’EST LA RÉALITÉ SOCIOLOGIQUE. SI CET ESPACE NE NOUS EST PAS DONNÉ, IL VA FALLOIR ALLER LE CHERCHER ET LEVER CES FREINS EN DISANT : « LA VILLE M’APPARTIENT. » ET JE PENSE QUE LE VÉLO EST UN DES OUTILS POUR DIRE CECI, CAR À VÉLO ON VA PARTOUT, ON Y VA VITE ! RÉSOUDRE LES QUESTIONS DE SÉCURITÉ ET D’ORDRE REVIENT SOUVENT À NETTOYER L’ESPACE, À ENLEVER DES BANCS... ET TOUT CECI PARTICIPE À LE RENDRE ANXIOGÈNE. NOUS TRAVAILLONS SUR L’INVERSE AVEC LES MOBILITÉS DOUCES ! IL FAUT RAMENER DE LA FERTILITÉ ”

- CHRIS BLACHE, COFONDATRICE DE LA PLATEFORME DE RECHERCHE ET D’ACTION « GENRE ET VILLE », INTERVIENT SUR LES TERRITOIRES EN ASSOCIANT SOCIOLOGIE, ETHNOGRAPHIE ET URBANISME

3.1 LE VÉLO, UN MODE DE DÉPLACEMENT PRINCIPALEMENT PLÉBISCITÉ PAR LES HOMMES

Si l'espace public est genré, la pratique du cyclisme semble l'être davantage. Le cyclisme est assurément masculin, dont l'image est largement véhiculée par le Tour de France. L'un des événements sportifs les plus visionnés au monde. Cela ne fut pas toujours le cas; la compétition fut aussi féminine mais c'est en 2010, faute d'audience que s'arrêtera cette aventure. Difficile à en expliquer les raisons, dès la création de la bicyclette, les femmes en ont été évincées.

3.1.1 Des pratiques de mobilité différentes entre les hommes et les femmes

Au pays du Tour de France, il semblerait néanmoins que ces inégalités se retrouvent également dans les pratiques de déplacements quotidiens. Les hommes sont majoritaires à se déplacer en vélo en France. Selon l'enquête sur la mobilité des personnes en 2019; 4% des hommes utilisaient le vélo dans la part modale domicile-travail, contre 1,5% chez les femmes. Une tendance nationale dont l'écart se réduit pourtant en fonction des villes.

De manière générale, les hommes semblent favoriser les modes de déplacements individuels (voiture, deux roues motorisés et vélo) tandis que les femmes se rabattent sur d'autres modes de déplacements collectifs, tel que le bus.

"Elles utilisent majoritairement les transports en commun alors que ce sont elles qui connaissent le temps partiel, les horaires décalés. Elles se déplacent tout au long de la journée, sur des trajets inter-quartiers, de moins bonne qualité, non prioritaires" notait Edmond Hervé

Yves RAIBAUD, *La ville faites par et pour les hommes*, Edition Belin, 2015, p.60

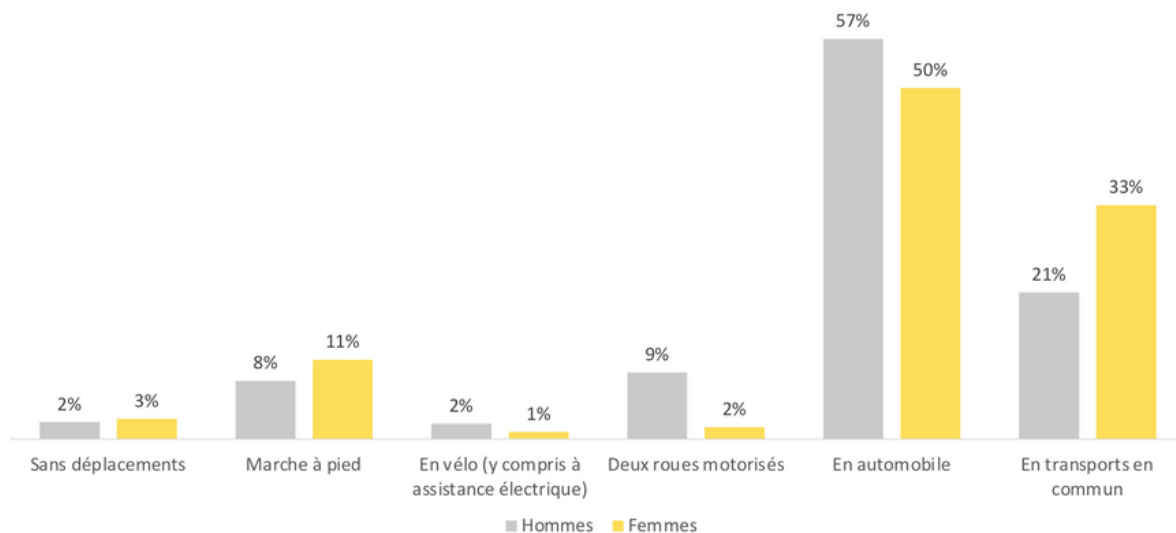


Figure n°15 : Les déplacements domicile-travail par sexe à Marseille

Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie

Cependant, les données Insee sont à prendre avec précaution car elles ne prennent pas en compte l'ensemble des déplacements mais bien uniquement ceux entre le domicile et le travail. Ainsi, les analyses présentes au sein de ce mémoire se basent sur les déplacements de cette nature et il se peut que des différences soient marquantes entre les déplacements liés au travail et ceux pour d'autres activités.

A Marseille, cette tendance se confirme. Les hommes sont 66% à se déplacer via des engins motorisés individuels contre 52% chez les femmes. A l'inverse, les transports en commun sont davantage plébiscités chez les femmes puisque un tiers d'entre elles l'utilisent pour se rendre au travail contre 22% des hommes. Les mobilités actives sont plus présentes chez les femmes puisqu'elles représentent 12% de leurs déplacements domicile-travail contre 10% chez les hommes, avec une part plus faible de la marche à pied que les femmes (8% contre 11%). Cependant, la part modale est plus élevée en vélo chez les hommes (4% contre 1% chez les femmes).

3.1.2 La pratique des femmes augmente lorsque le climat vélo est satisfaisant

En croisant les données de l'Insee sur la part modale des femmes par ville de plus de 200 000 habitants ainsi que les données des résultats de l'enquête Parlons Vélo de la FUB nous obtenons une analyse jugée intéressante dans le cadre de ce mémoire :

Ainsi plus le climat vélo est satisfaisant, c'est-à-dire des aménagements cyclables sont présents, plus le trafic routier est apaisé ; plus la part modale des femmes faisant du vélo est élevée. A Strasbourg, considérée comme la meilleure ville cyclable en France, et ayant un Climat Vélo en catégorie B, cette part est de 50%; preuve qu'autant de femmes et d'hommes le pratiquent. A l'inverse, à Marseille seulement 32% des personnes qui se déplacent en vélo sont des femmes. Le climat vélo est noté 1,96/5 soit étiquette G, ce qui signifie que la ville est très défavorable à la pratique du vélo. Cette logique est valable à peu près pour l'ensemble des villes françaises de plus de 200 000 habitants. Plus le climat vélo est bon, plus la pratique des femmes est élevée. Exception à Bordeaux où la moitié des personnes qui se déplacent en vélo sont des femmes alors que le climat vélo est noté D.

Commune	Part des femmes à vélo	Résultat praticabilité des pistes cyclables enquête Parlons Vélo	Climat Vélo
Strasbourg	50%	4,02	B
Nantes	43%	3,55	C
Rennes	44%	3,46	D
Paris	41%	3,24	D
Bordeaux	52%	3,24	D
Lyon	40%	3,19	D
Lille	39%	3,03	E
Toulouse	42%	2,8	E
Montpellier	38%	2,48	F
Nice	34%	2,37	F
Marseille	32%	1,96	G

Figure n°16 :Tableau comparatif de la part modale des femmes à vélo selon les villes françaises de plus de 200 000 habitants

Source : Insee 2017; Enquête Parlons Vélo 2019; Réalisation : Aliénor Guionie



Les notes Climat Vélo correspondent à une note sur 5, évalués par les habitants autour d'un ensemble de critères : la sécurité, le ressenti global, le confort, l'effort de la ville et les services de stationnement. Le résultat de ces notes a donné une moyenne sur 5 à chaque ville et a été transformé en Climat Vélo, A+ équivalant à 5 soit un climat extrêmement favorable à la pratique cyclable et G très défavorable.

LES MODES DE DÉPLACEMENTS* DES FEMMES À MARSEILLE



1/3

se déplacent en transport
en commun



Le vélo ne
représente que
de leurs
déplacements

11%
utilisent la
marche



1%

LA MOITIÉ



Figure n°17 :
Infographie des
déplacements
domicile-travail
des femmes à
Marseille;
Source : Insee
2017;
Réalisation :
Aliénor Guionie

3.1.3 Une disparité des pratiques cyclables des femmes selon les arrondissements de la ville

Si les femmes ne représentent que 32% des personnes qui se déplacent en vélo à Marseille, lorsque nous analysons de plus près; on observe également de fortes disparités sur la pratique cyclable par arrondissement mais également sur la part des femmes représentées dans cette pratique.

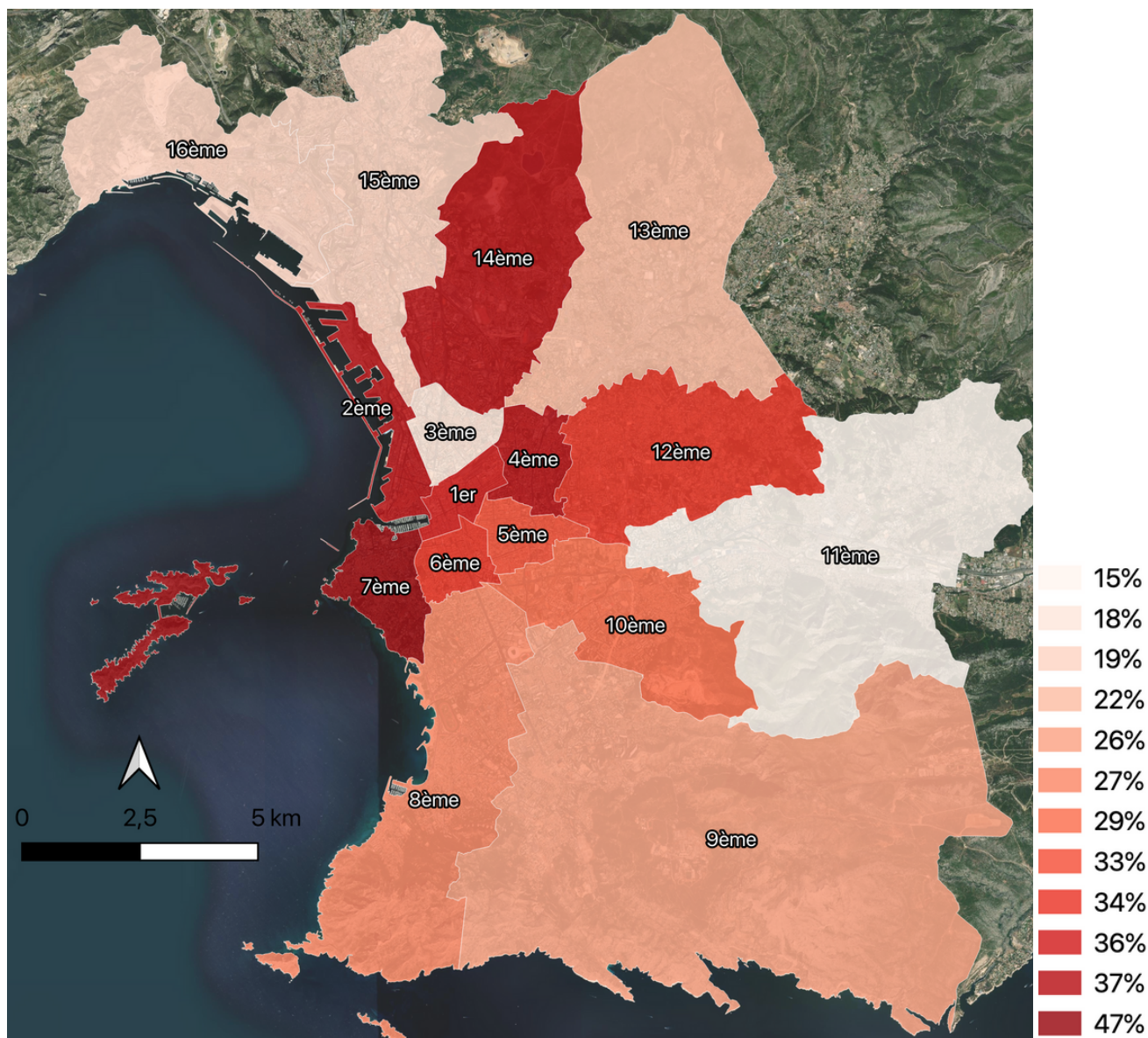


Figure n°18 : Cartographie de la part modale des femmes en vélo par arrondissement à Marseille; Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie

Ainsi, dans les quartiers les plus centraux de la ville, la part des femmes se déplaçant en vélo est la plus élevée. Nous pouvons également faire une certaine corrélation avec la faible part des engins motorisés dans ces mêmes quartiers. Par exemple, dans le 1er arrondissement les engins motorisés représentent 27% des déplacements domicile-travail et la part des femmes qui se déplacent en vélo 37%. A l'inverse, dans le 11ème arrondissement, la part des engins motorisés dans les déplacements domicile-travail s'élève à 77%. Dans le même temps, la part des femmes dans les déplacements à vélo

représente seulement 15%. Une exception est tout de même faite au sein du 14ème arrondissement où la part des femmes représente 37% alors que les engins motorisés représentent 71%. La part plus importante des femmes pourrait s'expliquer par la très faible proportion des personnes se déplaçant dans cet arrondissement en vélo. Une analyse plus poussée à l'iris pourrait permettre davantage de détails concernant cette information, notamment au vu de la taille de l'arrondissement. Ainsi, nous pouvons supposer que plus la présence des engins motorisés est faible, plus les femmes sont représentées dans la part modale cyclable. Enfin, c'est dans le 7ème arrondissement que l'égalité sur la pratique cyclable entre les femmes et les hommes est la plus grande puisque les femmes représentent 47% des personnes qui se déplacent en vélo entre leur domicile et leur travail.

Les données Insee, ne nous permettent pas malheureusement de pouvoir les croiser avec d'autres informations qui pourraient expliquer ces résultats. Par exemple, il serait intéressant de connaître les distances entre le domicile et le travail.

3.2 LES PRATIQUES CYCLABLES DES FEMMES A MARSEILLE

3.2.1 Les résultats de l'enquête Parlons Vélo 2019

Afin de comprendre les pratiques des femmes en vélo à Marseille; l'enquête "Parlons Vélo" organisée en 2019 par la FUB; nous permet de décerner déjà quelques pistes. Cette enquête lancée à l'échelle nationale vise à recueillir le plus grand nombre de réponses à un questionnaire sur les pratiques des cyclistes en France. A Marseille, ce sont 1 041 personnes qui ont répondu, dont 423 femmes (soit 41% des répondants). Parmi les retours de ce questionnaire, 6 grandes catégories ressortent des commentaires laissés par les femmes concernant leur ressenti sur leur pratique du vélo à Marseille :

- **l'insécurité** : Le manque de sécurité semble freiner de nombreuses personnes à pratiquer le vélo à Marseille, certains témoignages décrivent également avoir arrêté de faire du vélo préférant se rendre dans d'autres endroits en dehors de la ville (Camargue, Vaucluse, etc) jugés plus adaptés. Dans l'ensemble, il s'agit de femmes qui aiment faire du vélo mais qui se sentent constamment en insécurité en raison du manque de continuité cyclable par exemple qui oblige à se déplacer sur la route au lieu de pistes cyclables sécurisées. Nombreuses sont celles qui parlent des enfants et de leur peur de faire du vélo à Marseille avec.
- **les conflits d'usage** : un climat qui semble être tendu entre les cyclistes et les autres usagers. De nombreux commentaires font le témoignage d'expériences conflictuelles avec d'autres usagers de la route : piétons, deux roues motorisés mais principalement des voitures. Des piétons qui marchent sur la piste cyclable, des scooters qui stationnent sur la piste cyclable, des voitures qui ne respectent pas les cyclistes etc. Une volonté ressort également, celle d'éduquer les usagers de la route et de les sensibiliser à la pratique du vélo.
- **le manque d'infrastructures** : Il s'agit de la thématique qui ressort le plus au sein des commentaires. Le manque de pistes cyclables et de continuité mais également la mauvaise qualité des infrastructures existantes (trous, sols non adaptés, tracés

illogiques, manque de sécurité etc); sont autant d'éléments qui ressortent. Cependant, la piste cyclable réalisée sur la Corniche est souvent citée comme une réussite et un exemple qui devrait être appliqué à d'autres endroits de la ville; Pourtant il y a un manque de continuité aménagée pour pouvoir y accéder.

- **le manque de volonté politique** : de nombreuses critiques sont portées auprès des élus et des techniciens qui feraient des pistes cyclables inadaptées aux réels besoins des cyclistes. De nombreuses critiques envers la mairie qui semble n'avoir rien fait depuis des années et un réseau qui n'est pas déployé assez rapidement.
- **faire du vélo à Marseille relèverait du militantisme** : du fait de la difficulté et du manque de sécurité en vélo, les femmes interrogées parlent souvent de leurs déplacements en vélo comme étant du militantisme plus que d'un simple moyen de déplacement. De nombreuses critiques envers la mairie qui semble n'avoir rien fait depuis des années : un réseau qui n'est pas déployé assez rapidement.
- **une ville ayant un grand potentiel pour le développement du vélo** : les 300 jours de soleil par an est l'un des principaux arguments donnés pour le développement du vélo dans la ville. Malgré le fait que rouler à Marseille ne soit pas réellement reposant ni agréable selon les retours, il s'agit d'un moyen de déplacement qui permet de réellement gagner du temps car il est plus rapide que certains autres modes de transports sur certains trajets et permet d'éviter les embouteillages. Il y a un réel engouement et des changements mais une situation qui reste encore trop catastrophique selon les cyclistes.

Les résultats que nous obtenons ici, nous permettent déjà de catégoriser des freins à la pratique cyclable des femmes qui se regroupent autour de l'insécurité, les conflits d'usage, le manque d'infrastructures et le manque de volonté politique. Cependant, les résultats de cette enquête restent limités et les données concernant les pratiques en vélo des femmes à Marseille restant très faibles, le choix a été fait de réaliser un questionnaire.

3.2.2 Des pratiques similaires à celles des hommes ?

Afin de confirmer ou d'infirmier certaines hypothèses émises dans la réalisation de ce mémoire, dû au manque de données et de recherches scientifiques; le choix a été fait de réaliser un questionnaire et de s'entretenir avec des cyclistes marseillaises.

“ J'adore faire du vélo ! C'est toujours plaisant, c'est parfois compliqué car il ne faut pas compter sur les autres, on ne peut compter que sur soi. Ça demande une certaine expertise de la conduite, si je n'avais pas de permis de conduire, je prendrais pas le vélo car je trouve qu'il faut vraiment comprendre comment les voitures vont se comporter pour pouvoir faire du vélo sereinement. Il faut vraiment apprendre à être cool, on va pas faire des pointes de vitesse, ce qui est bien c'est qu'on met toujours le même temps et on s'embête pas avec des histoires de bouchons “

- Entretien avec une cycliste marseillaise, professeure, 47 ans

Le questionnaire ¹⁰

Le questionnaire était ouvert à tous et toutes les habitant.e.s de Marseille et adapté pour les personnes se déplaçant en vélo mais aussi pour celles qui ne le font pas. Aucune information n'était donnée sur la démarche finale de ce travail afin de ne pas induire en erreur les réponses.

L'objectif de ce questionnaire était ainsi de pouvoir analyser si des différences existaient dans les pratiques en vélo entre les hommes et les femmes puis également de comprendre ce qui peut freiner les femmes à se déplacer en vélo du côté des personnes qui ne le pratiquent pas. Le questionnaire a été diffusé par les réseaux sociaux notamment des groupes de personnes qui pratiquent le vélo à Marseille.

140 personnes ont répondu dont 64 hommes et 76 femmes; parmi les répondants seulement 15 ne se déplacent pas en vélo dans Marseille.

Les entretiens

Cinq entretiens ont été réalisés avec des cyclistes marseillaises âgées de 24 à 65 ans. Des entretiens d'une durée de 30 minutes environ qui ont permis d'approfondir les raisons pour lesquelles ces femmes pratiquent la bicyclette mais également leurs ressentis durant leurs déplacements ou les freins qu'elles peuvent rencontrer.

Parmi les raisons qui ont poussé les personnes interrogées à se déplacer en vélo; on retrouve 5 catégories principales : le vélo est avant tout pour elles un moyen de déplacement pratique, rapide, qui offre de la liberté dans ses déplacements, économique et qui ne pollue pas.

"Je n'aime pas du tout le bus, surtout depuis qu'il faut mettre le masque, alors je me déplace soit à pied soit à vélo"

- Entretien avec une cycliste marseillaise, cheffe d'entreprise, 47 ans

3.2.2.1 Pour les déplacements de la vie courante

3.2.2.1.1 Pour aller travailler

Les données Insee nous permettent uniquement d'avoir des informations sur la part modale domicile-travail. Dans le cadre de ce questionnaire, seules 27% des interrogées se rendaient utilisaient le vélo pour se rendre au travail. Parmi celles qui se rendent au travail en vélo, nombreuses se confient sur le fait d'adapter leur tenue pour pouvoir se changer une fois arrivées au bureau. La mise à disposition de vestiaires ou douches favorise davantage les déplacements domicile-travail, notamment en saison estivale où les températures sont plus élevées et les risques de sudation plus importants.

¹⁰Résultat du questionnaire à retrouver en annexe n°11 page 83

3.2.2.1.2 Pour le loisir

36% des femmes se déplacent en vélo pour le loisir et 54% le pratiquent le week-end. A Marseille, la piste cyclable de la Corniche est l'un des meilleurs exemples pour pratiquer le vélo comme loisirs. Située en bord de mer et sécurisée, elle est un endroit agréable pour les marseillais.

"Pour aller voir des amis, boire un verre sur la Corniche quand on est pas confiné"

- Entretien avec une cycliste marseillaise, retraitée, 65 ans

3.2.2.1.3 Pour rentrer de soirée sans se faire embêter

Dans le questionnaire, davantage de femmes pratiquent le vélo la nuit que les hommes, puisqu'elles sont 12% à en faire la nuit, contre 6% chez les hommes. La nuit représente un moment difficile dans les déplacements des femmes. Les rues vides, souvent peu éclairées participent à un sentiment d'insécurité dans l'espace public, il s'agit d'un moment où elles se sentent plus vulnérables. A pied ou en transport en commun les individus se retrouvent directement face à un éventuel "agresseur". Courir, marcher plus vite sont les seuls échappatoires pour éviter une situation qui pourrait être embarrassante ou se retrouver en danger. Le vélo peut ainsi se retrouver être un véritable allier. Grâce à lui, l'individu va plus vite et malgré la connexion à l'environnement, il permet d'échapper à d'éventuelles scènes qui participent au sentiment d'insécurité des femmes au sein de l'espace public.

"J'utilise souvent le vélo pour rentrer de soirée, marcher seule dans les rues vides, m'a souvent angoissé. Quand on marche, on va lentement, on se retrouve face à tous les sons et les gens. Des fois j'ai l'impression d'être un peu parano quand je vois quelqu'un, j'essaie d'aller de l'autre côté de la route pour l'éviter au maximum. Mais voilà, on se prend quand même beaucoup de réflexions, et encore j'ai de la chance, il ne m'est jamais rien arrivé de grave mais y'a toujours cette peur qui est là et quand on rentre de soirée on aimerait pouvoir rentrer tranquillement. Alors du coup, en vélo je me sens plus en sécurité, j'ai l'impression que personne ne peut m'arrêter, ils n'ont même pas le temps de me prêter attention"

- Entretien avec une cycliste marseillaise, étudiante, 24 ans.

3.2.2.2 Pour les activités liées au foyer

Malgré de nombreuses avancées au sein des foyers pour l'égalité des tâches entre les hommes et les femmes; les femmes restent encore très majoritaires à s'occuper des tâches domestiques. Elles sont 26% à utiliser le vélo pour les tâches de la vie quotidienne.

3.2.2.2.1 S'occuper des enfants

Souvent se sont encore les femmes qui s'occupent d'amener les enfants à l'école ou à la crèche. Lorsque la personne est accompagnée par un ou des enfants, les femmes répondent à 80% privilégier d'autres modes de déplacements que le vélo. Cependant, parmi les répondants de ce questionnaire, les hommes sont davantage équipés d'un siège pour enfant que les femmes, puisqu'ils sont 8% contre 3% chez les femmes.

"La plupart du temps je suis avec mes enfants, je privilégie les routes que je connais et je fais très attention, surtout sur les trajets que je ne connais pas"

- Commentaire d'une cycliste marseillaise dans le questionnaire

3.2.2.2 Aller faire ses courses

Faire ses courses en vélo nécessite souvent d'équiper son vélo, notamment à l'aide d'un panier, d'une sacoche, ou encore d'un cargo. Elles sont 26% à être équipées d'au moins un de ces accessoires. De plus, 74% privilégient d'autres modes de déplacements lorsque leur déplacement nécessite le port de charges lourdes. Ainsi, les cyclistes ont souvent tendance à faire davantage de courses et de moins grande quantité que les personnes qui utilisent d'autres moyens de transport.

3.2.2.3 Pour une pratique sportive

La pratique sportive chez les femmes est peu représentée. Au sein du questionnaire, elles sont 8% à déclarer utiliser le vélo comme pratique sportive contre 15% chez les hommes. Cela s'explique en partie par la construction sociale que nous avons déjà détaillée dans la partie 2 de ce mémoire.

3.2.2.4 Des éléments qui peuvent freiner à la pratique du vélo

3.2.2.4.1 Le sentiment d'insécurité

Elles ne sont que 13% à ne jamais avoir de craintes d'insécurité sociale lorsqu'elles se déplacent en vélo et 0% à ne jamais avoir des craintes d'insécurité physique. Ces taux signifient que le sentiment d'insécurité est omniprésent dans la plupart des déplacements en vélo. Elles sont même 44% à déclarer avoir des craintes d'insécurité physique à chaque déplacement et 72% privilégient un autre mode de transport si le trajet traverse des zones où elles se sentent dans une situation inconfortable.

"J'ai renoncé à partir travailler en vélo par peur et sentiment d'insécurité"

- Commentaire d'une cycliste marseillaise dans le questionnaire.

"J'ai peur de me faire écraser. Je ressens souvent de la colère car les voies cyclables ne sont pas respectées par les voitures"

- Commentaire d'une cycliste marseillaise dans le questionnaire.

"Le fait que l'on reste physiquement fragile, on peut se blesser ou être blessé gravement, plus qu'en voiture"

- Entretien avec une cycliste marseillaise, professeure, 45 ans.

Cependant, les femmes sont moins nombreuses que les hommes à utiliser les équipements de sécurité. 44% des femmes utilisent au moins un équipement, parmi elles 41% un casque. Tandis que les hommes sont quant à eux 66% à être équipés dont 62% d'eux utilise un casque.

3.2.2.4.2 Le manque d'aménagements cyclables

Parmi celles qui se déplacent en vélo à Marseille, 68% des cyclistes marseillaises privilégient d'autres modes de déplacements lorsque leur itinéraire n'est pas aménagé. Nous n'avons pas de données concernant les personnes qui ne pratiquent pas le vélo mais nous pouvons déduire que le manque d'aménagement peut être, en partie, l'une des raisons de leur non pratique.

"Le peu d'aménagements pour les vélos fait ces dernières années ne sont pas pensés pour les vélos cargos (les passages vélos pour entrer dans les parcs est un bon exemple)"

- Commentaire d'une cycliste marseillaise dans le questionnaire.

"En centre-ville, l'endroit le plus sécuritaire pour rouler à vélo reste les voies du tramway"

- Commentaire d'une cycliste marseillaise dans le questionnaire.

"Qualité des aménagements existants = nulle voire contre productive ou dangereuse"

- Commentaire d'une cycliste marseillaise dans le questionnaire.

"Améliorer les aménagements cyclables et sensibiliser les habitants à la pratique du vélo me semblent être les actions prioritaires à mener en termes de déplacement doux à Marseille !"

- Commentaire d'une cycliste marseillaise dans le questionnaire.

3.2.2.4.3 La peur de se faire voler son vélo

64% des femmes privilégient d'autres modes de déplacements lorsqu'il manque d'espaces de stationnements sécurisés. Les aménagements sécurisés comme à la gare Saint-Charles ont souvent été cités comme exemple mais restent encore trop rares à Marseille pour permettre aux cyclistes de garer leur vélo en toute sécurité.

"Si je sais que là où je vais je ne peux pas garer mon vélo dans un espace sécurisé, j'y vais généralement à pied ou par d'une autre façon"

- Entretien avec une cycliste marseillaise, étudiante, 24 ans.

3.2.2.4.4 Une tenue non adaptée

Dans le questionnaire, 30% des femmes ont répondu ne jamais adopter de tenue spécifique lorsqu'elles se déplacent en vélo. Parmi elles, 26% déclarent adopter une tenue adaptée à la pratique cyclable, principalement en évitant les vêtements de type jupes et robes ou bien en ajoutant un short en dessous pour éviter des situations embarrassantes.

"J'ai acheté des culottes short, car je suis facilement en jupe, pour pouvoir être un peu moins mal à l'aise quand le vent met le vélo. Je prends pas de sac à main mais des sacs à dos. On oublie les parapluies, c'est la veste de plus. Je suis en jupe longue et courte la plupart du temps"

- Entretien avec une cycliste marseillaise, couturière, 44 ans.

3.2.2.4.5 Les incivilités avec d'autres usagers

93% des interrogées ont déjà vécu au moins une incivilité avec d'autres usagers. Chez les femmes, elles sont 40% à avoir vécu au moins une incivilité avec une voiture, 29% avec un deux roues motorisé et 20% avec un piéton.

"Le conducteur dans sa voiture me crie dessus "Mais depuis quand les vélos roulent-ils sur la route ?" et je lui répond et ensuite il me dit "je ne vous parle pas parce vous êtes une femme"

- Entretien avec une cycliste marseillaise, 47 ans, cheffe d'entreprise

"C'est une guerre entre les voitures et moi. Je roule toujours au centre des voies pour voitures. Et je me comporte comme une voiture, sinon on se fait marcher dessus"

- Commentaire d'une cycliste marseillaise dans le questionnaire.

3.2.2.4.6 La topographie de la ville


Malgré les idées reçues sur Marseille, la topographie ne semble pas être un très gros frein dans la pratique des cyclistes. Le développement des vélos à assistance électrique peut avoir un fort impact sur un territoire comme Marseille puisqu'ils permettent de moins ressentir les efforts à fournir lors du déplacement.

“Le matin quand je pars travailler, je fais un mini détour pour que ça soit plus plat car on est dans une ville avec un relief très marqué. Il y a des itinéraires que je préfère utiliser car des pistes cyclables qui sont pas trop mal faites, même si la rue monte”

- Entretien avec une cycliste marseillaise, 47 ans, cheffe d'entreprise

D'après les résultats obtenus dans le cadre du questionnaire, il semblerait qu'une fois que les femmes se déplacent en vélo, elles ont alors des pratiques similaires aux hommes. On peut se demander si cela provient du panel de personnes interrogées dans le cadre de ce questionnaire ou si à plus large échelle cette tendance se confirmerait également. Autrement, cela signifierait que les inégalités entre les femmes et les hommes dans la pratique cyclable proviendrait principalement d'une construction sociale qui freinerait les femmes à se mettre à le pratiquer.

Une chose est certaine, pour certaines femmes, leur présence en vélo dans les rues de Marseille doit être revendiquée.



PARTIE IV :
L'IMPORTANCE DE
SE RETROUVER
ENTRE FEMMES
POUR FAIRE
ENTENDRE LEURS
VOIX

Photo : Vélorution féministe
Clara Lebris, Cours Lieutaud, Marseille 6ème; 2021

4.1 LE CYCLOFÉMINISME, LA BATAILLE DES FEMMES POUR SE RÉAPPROPRIER LE VÉLO ET LEUR PLACE DANS L'ESPACE PUBLIC

Aborder le cyclo féminisme renvoie forcément à parler de mouvements féministes. Le terme "féminisme" est apparu au XIX^{ème} siècle, avec lui les premières revendications dont notamment l'émancipation des femmes. Ainsi, trois vagues de mouvements féministes sont identifiées au cours de l'histoire. La seconde vague a eu lieu à la fin des années 60 avec la notion de patriarcat et d'inégalité entre les hommes et les femmes au sein de la société. Aujourd'hui, on parle de troisième vague qui a vu le jour dans les années 90; cette nouvelle vague est revendiquée notamment par les minorités de genre. Une approche non binaire, plus inclusive afin de prendre en compte l'ensemble des personnes soumises aux inégalités de genre. Les mouvements cyclo féministes s'intègrent dans le cours de l'histoire face à de nouvelles revendications sociétales, notamment spatiales.

"Les luttes féministes foisonnent, de nouvelles actions voient le jour, l'espace militant féministe s'élargit. Et au-delà de la diversité des collectifs, des fondements de l'engagement et des manières de se mobiliser, (...): le militantisme alimente la théorie et vice versa : l'intersectionnalité, l'autonomie, la légitimité, les alliances et la solidarité sont autant de concepts qui orientent les pratiques militantes et qui, en même temps, retrouvent une nouvelle vigueur avec les transformations de ces pratiques."

- CHAPONNIÈRE Martine, RUAULT Lucile, ROUX Patricia; *Légitimité du féminisme contemporain*; Nouvelles questions féministes; 2017; vol.36; p. 6 à 14

4.1.1 Des groupes cycloféministes encore peu reconnus

"On pense immédiatement au fait que, en Occident, l'implantation des études genre dans les universités et la popularisation des enjeux qu'elles soulèvent participent de cette circulation des savoirs féministes. Mais il serait réducteur de n'y voir que ça. Ce lien renforcé entre théorie et action est plus largement le reflet d'une diffusion croissante des idées féministes par une variété de canaux (presse et radios militantes, blogs, réseaux sociaux, fanzines, etc.), qui favorisent le fait que les jeunes – et certainement aussi des moins jeunes – peuvent mettre des mots sur leurs souffrances, dont elles découvrent le caractère collectivement partagé."

- CHAPONNIÈRE Martine, RUAULT Lucile, ROUX Patricia; *Légitimité du féminisme contemporain*; Nouvelles questions féministes; 2017; vol.36; p. 6 à 14

L'importance de traiter ces sujets dans le monde universitaire contribue à la popularisation et à la légitimation des enjeux soulevés. Pourtant, au cours de recherches, une chose semble être marquante. Si de nombreux exemples de collectifs cyclo féministes dans le monde peuvent être identifiés; rares sont les articles universitaires qui traitent du sujet. Dans la presse anglo-saxonne on peut retrouver quelques ouvrages qui évoquent le sujet; notamment dans le cadre de la recherche de Katja Leyendecker elle-même membre d'un collectif cyclo féministe. Sa thèse porte sur un questionnement de l'influence que les mouvements féministes peuvent avoir sur l'aménagement des villes ainsi que leur intégration dans la politique locale. Katja Leyendecker s'est entretenue avec 8 femmes dans plusieurs villes d'Allemagne et du Royaume-Uni. Néanmoins, en France, aucun article universitaire n'a été trouvé sur ce sujet. Le sujet est évoqué dans la presse francophone, principalement traité au Canada où le débat public semble être davantage avancé concernant ce sujet. En France, on le retrouve dans la presse indépendante notamment sur des pages de collectifs féministes.

Si le cycloféminisme est bien la fusion des termes cycliste et féminisme, il est difficile de trouver une définition officielle de ce qu'est un groupe cycloféministe. Souvent, ces collectifs ont en commun la volonté de se libérer des normes de genre et de trafic. Ils luttent contre les inégalités d'occupation de l'espace public, le sexisme, les agressions faites aux femmes et cherche à déconstruire les codes du cyclisme encore fortement masculin. Ces groupes cycloféministes ont la plupart du temps des activités communes telles que : les ateliers d'auto réparation pour favoriser la vélonomie, des balades en vélos, voire des vélorutions féministes. Il s'agit ainsi de collectifs féministes avec une double reconnaissance à savoir la place de la femme au sein de l'espace public et de la société mais également dans la pratique du vélo.

La non mixité au sein des collectifs cycloféministes est un choix assumé, à l'image des autres collectifs féministes. Cela signifie que les personnes membres du collectif doivent être des femmes cisgenres ou des minorités de genre; chaque collectif ayant sa propre réglementation, acceptant la non mixité de manière temporaire parfois. Ces collectifs se doivent de constituer des espaces différents de ce que l'on retrouve au sein de la société. Cependant, les groupes féministes non mixtes sont encore difficiles à faire accepter dans le débat public, parfois ils peuvent être vécus comme de la discrimination contre les hommes. Un constat partagé par des hommes, comme par des femmes.

"Les groupes trop féministes, j'ai du mal avec la non-mixité. Je préfère l'éducation à l'exclusion. J'ai appris beaucoup de choses des garçons, plus que des filles."

- Entretien avec une cycliste marseillaise, couturière, 44 ans

4.1.1.1 Exemple de collectifs cyclo féministes à l'étranger

Cycling Cairo Geykos

Au Caire, Nouran Salah, une femme égyptienne a créé un collectif inspiré par ses voyages en Europe. Constitué de femmes entre 20 et 30 ans, elles ont choisi de se rassembler autour de la bicyclette pour se faire entendre et changer les mentalités. Au-delà de la pratique du vélo, le collectif utilise une approche plus globale afin d'insérer les femmes dans la société égyptienne. Une fois par semaine, le collectif apporte des repas dans les quartiers défavorisés de la ville, cuisinés par des femmes réfugiées. Nouran Salah est issue d'une classe aisée et souhaite saisir cette opportunité pour faire accélérer le progrès dans le pays. En Egypte, une femme sur un vélo est une scène encore rare et souvent sexualisée. L'idée de ces rassemblements est d'occuper l'espace pour changer le regard et normaliser le fait qu'une femme se déplace en vélo.

Ovarian Psycho

A Los Angeles, dans les quartiers périphériques et défavorisés de la ville, les Ovarian Psychos, un groupe de femmes essentiellement originaires de pays d'Amérique Latine, ont créé une armée de femmes à vélo. Le vélo leur a permis de s'émanciper et de sortir de chez elles, pour ces femmes qui ont souvent grandi dans des familles très machistes. Grâce à leur groupe, elles ont réussi à créer une communauté où elles se sentent entre consœurs et prennent soin les unes des autres; dans une société qui les délaisse et ne les écoute pas toujours.

"Faire du vélo pour guérir nos communautés : physiquement, émotionnellement et spirituellement." SOLOWSKI

Joanna, TRUMBULL Kate; Ovarian psychos; Color; 2016;

4.1.2 L'importance de se rassembler

Au-delà de l'exclusion d'une partie de la population, c'est avant tout le besoin de se retrouver ensemble et de modifier les codes qui est prôné.

Comme décrit précédemment, la construction de nos villes a souvent privilégié des aménagements d'espaces principalement appropriés par les hommes. Les terrains de football, de basketballs, les skateparks, sont autant d'équipements sportifs fortement masculinisés. Les femmes se retrouvent moins au sein de ces espaces; et par conséquent, moins entre elles dans l'espace public, malgré une volonté de leur part.

Pour les collectifs cycloféministes, la création de ces groupes permet également aux femmes de pouvoir se retrouver entre elles autour d'une pratique sportive et d'affirmer qu'elles aussi ont l'envie et le droit d'occuper ces espaces et ces activités. Souvent, ces collectifs vont au-delà de la pratique simple du vélo. Ils constituent un espace rassurant pour les femmes.

" C'est vrai que quand tu vois sur les routes, les groupes de cyclistes, c'est que des mecs qui roulent entre eux. Et au final, je me suis dis mais c'est nul, moi aussi je veux avoir un groupe de copines avec qui je vais aller rouler, faire le sport que j'aime, aller se retrouver pour faire un truc qu'on kiffe. Et se retrouver autour du sport c'est trop cool! Donc voilà, je pense que c'était nécessaire malheureusement en créant ce truc là de dire : bah nan désolé mais vous avez pleins d'autres espaces pour vous retrouver, et vous le faites de toute façon depuis la nuit des temps naturellement, on vous enlève rien quoi."

- Entretien avec le collectif Les Déchaîné.e.s, avril 2021

Se déplacer en vélo, ce n'est pas simplement un mode de transport ou une activité de loisir. Il y a également une question spatiale et politique soulevée derrière, comme le décrit Katja Leyendecker dans le cadre de sa thèse. L'espace public est fortement convoité, demander davantage d'espace pour cette pratique peut être controversé et les collectifs cycloféministes sont une opportunité pour ces femmes de faire entendre leur voix qui reste peu entendue

4.2 LA NAISSANCE DU CYCLOFÉMINISME À MARSEILLE

4.2.1 Un combat avant tout féministe...

Plus localement, à Marseille, plusieurs associations et collectifs féministes sont présents dans le paysage de la ville : Marseille Féministe, Osez le féminisme !, Femmes solidaires Marseille, L'Assemblée des femmes, ... Dans la presse ces mouvements sont fortement médiatisés le 8 mars, journée dédiée au Droit des femmes. Cependant, les associations et collectifs mènent de nombreuses actions tout au long de l'année afin de réduire les inégalités de genre dans la ville. Parmi leurs actions, on peut citer : des marches, des manifestations, des formations, des temps d'échange, des conférences, des interventions en milieu scolaire, des ateliers, etc. Parfois, les actions vont même jusqu'à s'intégrer directement dans la politique, en mars 2021, trois associations féministes ont rencontré le maire de Marseille, Benoît Payan.

Au total, les associations ont présenté 66 recommandations, organisées autour de 8 axes. Les associations ont la volonté de travailler de manière régulière avec les services de la Ville de Marseille afin de faire avancer le sujet et de diminuer les inégalités de genre au sein de la ville.

Les 8 axes rassemblant les 66 recommandations des associations féministes à la Ville de Marseille :

- Une politique d'égalité femmes-hommes au sein de la municipalité
- Pour qu'aucune femme ne soit plus victime de violences masculines
- Pour une meilleure articulation des temps de vie et pour la fin des violences économiques à l'encontre des femmes
- Pour la santé des femmes
- Pour un espace urbain féministe
- Pour le droit à la culture et le droit au mariage
- Pour le droit au sport pour toutes
- Pour la fin des stéréotypes de sexe appris dès la petite enfance

Si l'ensemble des recommandations contribueront à diminuer les inégalités entre les hommes et les femmes et par conséquent pourront avoir un impact positif sur les pratiques des femmes en vélo, nous pouvons émettre que les recommandations qui pourraient avoir le plus d'impacts concernant ce sujet se situent au sein de l'axe n°5 "pour un espace urbain féministe" dans lequel sont recensés 10 recommandations :

- *RECOMMANDATION 44: Organiser des campagnes de communication pour lutter contre le harcèlement sexuel dans l'espace public et promouvoir l'entraide dans les situations de harcèlement (parler à la victime, distraire l'agresseur).*
- *RECOMMANDATION 45: Organiser des marches exploratoires avec les femmes, pour identifier les lieux mal équipés et les lieux qui renforcent le sentiment d'insécurité et favorisent les agressions.*
- *RECOMMANDATION 46: Réaménager les lieux identifiés comme mal équipés et anxiogènes.*
- *RECOMMANDATION 47: Permettre aux bus de nuit de s'arrêter à la demande, même en dehors des arrêts prévus et sécuriser les arrêts de bus.*
- *RECOMMANDATION 48: Renforcer l'éclairage nocturne (compatible avec les économies d'énergie par l'utilisation de capteurs de mouvements).*
- *RECOMMANDATION 49: Former des médiateurs et des médiatrices qui auraient pour mission de patrouiller dans les lieux fréquentés, d'entamer des médiations et au besoin d'accompagner les Marseillaises qui en feraient la demande.*
- *RECOMMANDATION 50: Réaménager les cours de récréation des écoles de manière à favoriser l'appropriation des espaces de façon égalitaire entre les filles et les garçons.*
- *RECOMMANDATIONS 51: Renforcer l'offre de transports en commun pour faciliter les déplacements des femmes souvent chargées d'accompagner les enfants et d'accompagner les personnes dépendantes.*

- RECOMMANDATION 52: Nommer et renommer les rues et les places, avec les noms de femmes illustres.
- RECOMMANDATION 53: Lutter contre les affichages et les publicités sexistes dans l'espace public.

Cependant, il s'agit là de recommandations apportées à la Ville de Marseille. Pour le moment, rien n'assure que des actions concrètes seront mises en place concernant ce sujet. De l'autre côté, d'autres citoyennes se sont rassemblées dans le but de faire avancer précisément la cause concernant la place des femmes en vélo à Marseille.

4.2.2 ... et encore récent

A Marseille, la question sur les inégalités de genre dans la pratique du vélo reste récente., il semblerait que c'est à partir de 2018, avec la création d'une première permanence non-mixte d'ateliers d'auto réparation par le Collectif Vélos en Ville le 15 mai 2018. Une initiative qui avait remporté un grand succès et depuis est reconduite un mardi par mois.

“Dans les mentalités de nombreuses personnes, la mécanique est encore perçue comme une compétence masculine. Cet événement a pour objectif de faire venir à l'atelier certaines femmes qui ne l'ont jamais fait ou qui pensent ne pas être capables de réparer leur vélo.”

- Extrait du compte rendu de la première permanence non mixte,
Collectif Vélos en Ville, 15 mai 2018

C'est un message fort que de se réapproprié ces lieux là, qui sont encore très fortement masculins. Pour se sentir bien, les femmes ont le désir de se retrouver entre elles car elles se comprennent, elles s'entraident, elles se sentent moins jugées. Pour beaucoup, elles se sentent plus à l'aise. Loin des peurs de se retrouver confrontées à des situations jugées embarrassantes, des remarques désobligeantes. Elles s'emparent d'outils, parfois pour la première fois de leur vie; comme si avant cela leur avait été interdit.

Il ne s'agit pas de dire que les hommes en sont les acteurs fautifs. Cela revient à notre histoire, notre éducation, notre culture; qui ont entraîné au fil du temps un rejet des femmes au sein de ces espaces.

C'est en partie de ces ateliers qu'est né, deux ans plus tard, le premier collectif cycloféministe de Marseille : Les Déchaîné.e.s.

S. : La première vélorution féministe c'était le 7 juillet 2020

(...)

M. : C'est parti d'un événement en particulier. Par contre elle n'est pas là pour le raconter mais elle en parle dans le podcast. Une des fondatrices, P. qui est vraiment à l'origine du mouvement.

C. : On en discutait un peu entre nous, on était beaucoup à faire du vélo entre copines et on se disait "Ça serait trop bien qu'on ait un gang de meufs à vélo et qu'on colle des autocollants sur les voitures mal garées". Ou je sais pas qu'on fasse un peu notre loi, j'en sais rien, un truc un peu utopiste.

M. : Et ça partait aussi quand même, de constat d'agressions, de questionnements qu'on se posait sur le fait qu'à la fois c'était notre truc qui nous sauvait toutes. C'était le truc qui faisait qu'on se sentait plus en sécurité quand on rentrait de soirée, mais qu'à la fois on pouvait se faire emmerder régulièrement; même en vélo. Le troisième volet c'était sur cette notion que tu as citée tout à l'heure; effectivement à Marseille on était assez exacerbé sur la non sécurité, qu'on soit homme ou femme en l'occurrence, et le non respect des cyclistes par les voitures etc.

C. : Mais c'est vrai que ça s'est fait tout à fait par hasard. Il y a eu notre groupe de copines et le groupe du Collectif Vélos en Ville qui a fondé aussi l'atelier en mixité choisie etc; et ces deux groupes se sont fusionnés. Mais c'est vraiment par hasard.

M. : Nous de notre côté on était à peu près 4, donc y'avait C., moi, P. qui s'est fait pour la énième fois agressée en vélo; elle le raconte tu peux écouter le podcast, et elle raconte qu'elle a eu une main au cul par un mec qui passait en scooter et là en gros elle est venue nous voir et elle a fait "Ouais c'est bon là moi j'en ai ras le bol, on va le monter ce truc" et du coup c'est comme ça que ça s'est fait. Et la 4ème c'est M., qui est journaliste et qui avait fait un article sur le CVV et notamment sur l'atelier en non mixité et elle avait rencontrée L. et je crois que c'est M. qui nous avait dit "franchement, allez voir les femmes du CVV" et je crois que ça faisait un moment qu'elles pensaient à faire une vélorution en non mixité.

C. : Elles l'ont lancé sans nous en parler et en prenant la gravure de P. (illustration n°19); sans vraiment qu'on se consulte. Et on s'est dit "c'est génial, c'est trop cool!" et c'est vrai que cette gravure, quand elle l'a postée P. y'a L. qui a envoyé un message à P. en lui disant "non mais c'est trop cool, je connais plein de meufs qui veulent fonder un collectif, venez on se met toutes ensemble!"

- Echange recueilli lors d'un entretien avec 3 membres du collectif Les Déchaîné.e.s, avril 2021

VÉLORUTION FÉMINISTE

*en mixité choisie
sans homme cis*

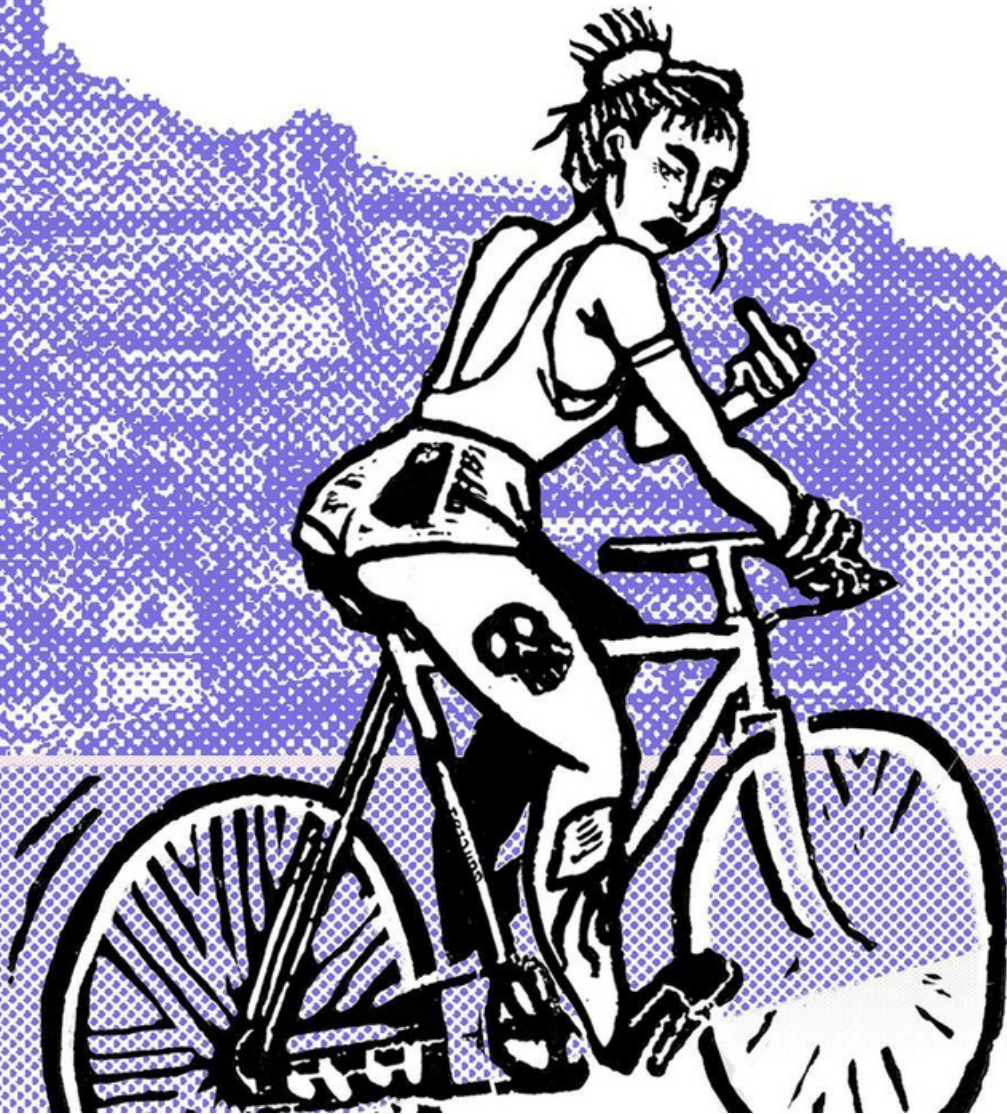


Figure n°19 : Affiche pour une vélorution féministe; une femme en vélo dans les rues de Marseille faisant un doigt d'honneur; Source : Paula, membre du collectif Les Déchaîné.e.s, Marseille, 2020

”NOUS VOYONS LE VÉLO COMME UN
OBJET POLITIQUE, ÉMANCIPATEUR,
VECTEUR D’AUTONOMIE ET DE
CONFIANCE EN SOI, EN PLUS D’ÊTRE UN
ALLIÉ ÉCONOMIQUE, ENVIRONNEMENTAL
ET SOCIAL. C’EST UN OUTIL QUI PERMET
DE PRENDRE SOIN DE SOI, DES AUTRES
ET DE NOTRE ENVIRONNEMENT. OR, LES
FEMMES, PERSONNES TRANS ET NON
BINAIRES SE SENTENT ENCORE
AUJOURD’HUI MAJORITAIREMENT
ILLÉGITIMES POUR S’APPROPRIER LA
PRATIQUE DU VÉLO COMME DE LA
MÉCANIQUE QUI RESTENT DES
ACTIVITÉS ESSENTIELLEMENT
MASCULINES.”

4.3 UNE FORCE COLLECTIVE ET INCLUSIVE

4.3.1 L'importance de faire collectif

A Marseille, ce mouvement est né d'un besoin, celui de se rassembler entre femmes. Avec comme volonté de se sentir plus fortes, pour faire reconnaître leur place au sein de l'espace public et se battre contre les préjugés. Les Déchaîné.e.s semble être le premier collectif cycloféministe qui existe à Marseille. Jusqu'ici la voix des femmes dans le cyclisme se faisait difficilement entendre. Sur leur page Facebook, le principal canal de communication utilisé, le collectif est au 21 juillet 2021 suivi par 646 personnes. Dans les faits, il s'agirait de près d'une centaine de personnes en adhésion à la liste d'email et d'une quinzaine de personnes au sein du noyau dur. Les adhérents sont des femmes et des minorités de genre âgés 20 à 40 ans environ. Une adhésion qui n'est pas officielle puisqu'il s'agit d'un collectif, un élément que Les Déchaîné.e.s souhaitent réellement conserver afin de ne pas être institutionnalisés. Le collectif se veut inclusif et donner à chacun l'opportunité de pouvoir y lancer ses propres actions. Privilégier l'action pour ensuite pouvoir s'organiser, est le mot d'ordre.

"La partie Déchaîné.e.s, on a envie de rester un collectif, aussi parce que les vélorutions c'est des choses un petit peu ambigu, notamment au niveau de la loi; il y a un côté militant qu'on veut garder et y'a un peu ce côté politique."

- Entretien avec le collectif Les Déchaîné.e.s, avril 2021



"Qu'est-ce qu'un collectif ? En faisant du collectif un substantif, cette question suggère que le collectif ne renvoie pas à une qualité, un mode d'action ou un type de processus, mais à une personne, un individu ou un sujet collectif. Ainsi substantialisé et personnifié, le collectif paraît d'emblée doté d'un certain nombre de capacités d'actions et de propriétés efficientes, sinon causales, qui sont susceptibles de justifier son inscription dans l'ameublement ontologique du monde."

KAUFMANN Laurance; TROM Danny
"Qu'est-ce qu'un collectif ?", Editions
de l'Ecole des hautes études en
sciences sociales, 2010, p.9

Les Déchaîné.e.s ont à cœur de garder leur autonomie et liberté en restant un collectif. En effet, un collectif n'a rien d'institutionnel et désigne un rassemblement de personnes autour d'un sujet commun. Le collectif est la création d'une entité collective et favorise un sentiment commun d'appartenance qui privilégie l'action. Pourtant, cette non institutionnalisation renvoie aussi à une certaine méfiance. Lors de leurs rassemblements, les Déchaîné.e.s ont fait face à plusieurs épisodes complexes avec les institutions pour lesquelles elles ont du s'adapter et trouver des solutions afin de ne pas être empêchées. Durant l'organisation de l'une des vélorutions les Déchaîné.e.s racontent leur difficulté à la maintenir. Cette vélorution a eu lieu dans un climat tendu en période de couvre-feu sanitaire et de nombreuses manifestations féministes à l'approche de 8 mars, journée déclarée pour la défense des droits des femmes.

¹ personnes trans et non binaires ou de dire LGBTQIA+)

C. : *En fait, ils nous ont appelés en nous disant "il faut absolument que vous déclariez à la Préfecture"*

A. : *C'était pendant le confinement ?*

M. : *Nan, c'était en période de couvre-feu et on avait nous-même tourné le truc en disant qu'on fait une vélorution, que c'est une balade à vélo entre femmes Et ils nous ont appelés en nous disant "si c'est une manifestation, il faut absolument que vous le déclariez à la Préfecture"*

Et nous on a dit "bah non, c'en est pas une" et on a bien dit que c'était une balade et qu'on allait respecter les choses avec le port du masque et des groupes de 6. On s'est organisées pour faire des groupes de 6.

C. : *Car les sorties sportives n'étaient pas autorisées*

M. : *Ils ont continué à nous dire que voilà, on était pas autorisés à y aller, que si on maintenait le truc ils seraient là et on aurait des amendes. Ils ne sont pas venus, on était contentes, il y avait beaucoup de manifestations ce weekend là et je pense qu'ils avaient beaucoup de chats à fouetter que de venir empêcher 40 nanas d'aller faire du vélo.*

(...)

M. : *Mais ce qui est vachement intéressant sur ça, c'est que ça nous a permis de nous renseigner sur ces choses. De toute façon on est un collectif trop jeune. Pour se déclarer en Préfecture, on a découvert qu'il fallait une personne responsable, donc si ça tourne mal, c'est cette personne là qui en pâtira.*

Et on s'est renseignée auprès des autres vélorutions, la vélorution classique, et en fait tout le monde nous a dit "non non on a jamais fait de déclarations en préfecture". Et c'est là qu'on s'est dit "mais qu'est-ce qu'il se passe ? pourquoi nous ? pourquoi ils n'ont jamais rien demandé à personne et nous ils viennent". Je pense qu'il y a eu un petit moment sur le féminisme où là ils étaient pas bien. Parce que pas longtemps après y'a eu le 8 mars et nous on avait organisé un atelier pancartes à Longchamps.

(...)

M.: *Ça devait être la veille du 8 mars*

Je crois qu'on a eu un moment où ils ont peu rebuté le derrière

S. : *Après c'était aussi dû que le soir là y'avait la marche de nuit devant le palais longchamps après le couvre feu. Donc je pense que c'est moins l'événement qu'on avait organisé plus le fait qu'on s'est retrouvé au même endroit au même moment et y'a eu un gros nacache juste avant la marche de nuit.*

4.3.2 Des actions variées avec des symboles forts

Un an après leur création, le collectif a grandi et ses ambitions aussi. Le 7 juillet 2021, les Déchaîné.e.s fêtait leur premier anniversaire rue d'Aubagne, dans le centre de Marseille. Ce soir-là, c'était également l'occasion de remercier les participants et participantes de la cagnotte lancée en ligne. 63 personnes ont contribué pour rassembler un peu plus de 1 000€ pour le financement d'une enceinte son déployée dans le cadre des vélorutions féministes.

Du son pour être davantage entendu dans les rues. Occuper l'espace, prendre la rue. Les vélorutions cyclo féministes sont organisées à chaque pleine lune, à la tombée de la nuit. Plusieurs éléments expliquent ce choix, la pleine lune renvoie à un cycle de 28 jours, comparable parfois à celui des périodes menstruelles rencontrées chez les femmes. Il y a également un aspect pratique, il suffit de regarder le calendrier pour savoir quand aura lieu la prochaine vélorution féministe, il y a moins besoin de s'organiser. Enfin il y a un aspect mystique autour de la pleine lune qui donne à ces vélorutions un pouvoir encore plus grand. La fin de journée et la nuit représente également un moment où les femmes se sentent encore davantage vulnérables au sein de l'espace public. Il s'agit d'un moyen d'action à se saisir, pour aller au-delà de leurs peurs car c'est là où elles pâtissent le plus. Les vélorutions féministes rassemblent généralement entre 50 à 80 femmes, Malgré les restrictions sanitaires engendrées par la crise de la Covid-19, les vélorutions ont continué d'être menées de manière adaptée, principalement en journée.

Les vélorutions partent généralement du centre de Marseille (Cours Julien et la Plaine), et deux principaux parcours sont identifiés. Avant de proposer un itinéraire, ils sont testés et analysés par le collectif afin de pouvoir le sécuriser. La démarche reste lente afin de s'adapter au rythme de tout le monde. Le trajet principalement déployé rejoint les quartiers sud de la ville : le Cours Julien - Le vieux Port - La Corniche avant de finir au Prado. Les grandes avenues sont privilégiées, une réelle volonté pour le collectif; afin d'être le plus visible possible.



Figure n°20 : Photo des cyclistes encerclent la statue du David lors d'une vélorution féministe

Source : Extrait d'une vidéo Les Déchaîné.e.s, Marseille 8ème, 2021

“Durant la vélorution, on avait l'impression que c'était hyper agréable, moi je me suis sentie hyper puissante ”

- Entretien avec le collectif Les Déchaîné.e.s, avril 2021

Lors de notre rencontre en avril, le collectif s'interrogeait sur l'idée de développer des itinéraires différents, notamment dans des quartiers moins centraux de la ville. Les problématiques soulevées étaient les suivantes : le manque de sécurité de certains itinéraires qui rendrait la pratique plus difficile pour certains publics et une atténuation de la visibilité de la démarche. Car en effet, le collectif emploie des démarches fortes, notamment en utilisant des symboles impactant dans l'espace public. Par exemple, le collectif a encerclé la statue du David, sur la voirie initialement occupée par des voitures. Un message pour faire comprendre qu'elles sont ici pour bousculer les codes de la route et diminuer les inégalités au sein de l'espace public.

Aujourd'hui, le collectif des Déchaîné.e.s rassemble principalement des femmes vivant dans les arrondissements centraux de Marseille. Leurs actions principalement déployées dans le centre de la ville rendent difficile l'appropriation pour d'autres publics vivant dans des quartiers plus excentrés. S'engager dans le collectif requiert également beaucoup de temps libre, c'est pourquoi le collectif rassemble principalement des femmes jeunes et sans enfants au sein de son noyau dur d'organisation. Cependant, le collectif a émis lors de notre entretien une volonté de développer davantage de services comme des vélos-écoles par exemple afin de rassembler des publics plus variés.

Au printemps, le collectif a créé l'association Ecrewis, visant la mise en place d'ateliers de réparation participatifs mixtes, situés Boulevard de la Libération. Des permanences sont assurées en après-midi, une à deux fois par semaine; généralement le mardi ou le jeudi, par des femmes du collectif formées à la mécanique. Dans ces ateliers, les outils sont mis à disposition des participants mais il est également possible de solliciter les mécaniciens pour être accompagné dans la réparation de son vélo. Une action de plus qui s'ajoute à la liste déjà nombreuses des activités proposées par le collectif un an seulement après sa création : vélorutions, podcasts, ateliers de réparation participatifs, cagnotte participative, soirée.

CONCLUSION

En parlant avec nos aînés on se rend compte que le vélo faisait partie intégrante de leur jeunesse. Loin des débats autour d'un mode de déplacement réservé aux "bobos" ou des questions environnementales, la bicyclette était pour eux un réel moyen de se déplacer et ainsi d'être libre. Aujourd'hui notre questionnement sur nos mobilités nous renvoie à notre histoire. Car au-delà d'un mode de transport, le vélo est un outil qui amène à requestionner les codes de la société, comme il l'a fait dans le passé. Les femmes se réapproprient ainsi un environnement duquel elles avaient été évincées jusque là. Au sein de l'espace public premièrement, mais aussi dans des domaines où elles sont moins acceptées comme dans la mécanique ou de manière générale sur un deux roues. Il participe à plus large échelle à l'amélioration de nos conditions de vie notamment en milieu urbain en réduisant les nuisances sonores, promouvant l'activité de nos corps et ainsi améliorant notre état physique et mental. Dans une société malade où l'obésité augmente chaque année, où de nombreux métiers favorisent la sédentarité et les *burn out* à répétition; la bicyclette pourrait être une réponse pour nous. Mais surtout pour remédier aux problématiques environnementales auxquelles nous faisons face.

Marseille est sans doute la ville la plus étendue de France, bénéficiant d'une superficie supérieure aux villes de Lyon et Paris réunies. Elle possède également plus d'une centaine de noyaux villageois, preuve d'une réelle proximité entre les habitations et les services de proximité; une qualité indispensable pour le développement des mobilités actives. Pourtant, les politiques publiques ont toujours favorisé le développement de l'automobile; créant peu à peu une fracture entre les quartiers de la ville mais aussi entre ses habitants. Une ville construite selon un modèle favorisant une poignée de privilégiés et s'éloignant de la réalité de milliers de ses habitants et qui aujourd'hui accuse de plus de 20 ans de retard de développement par rapport à ses consœurs européennes. Ainsi, ce mémoire est un voyage de plusieurs mois, au cœur de Marseille, dans la ville française de plus de 200 000 habitants considérée comme la moins performante pour sa pratique cyclable. Néanmoins, si nous devons être honnête sur le sujet, il convient de dire que ce mémoire porte principalement sur les quartiers centraux de la ville. Si Marseille n'est pas une ville cyclable, ses arrondissements les plus défavorisés le sont encore moins. Il semble ainsi inévitable de continuer ce travail en considérant l'ensemble de la ville. Là où la place des femmes, dans la pratique cyclable, est encore moins présente.

Au cœur de cette crise sanitaire et environnementale, si des mutations se font ressentir, le vélo semble avoir pris un véritable envol dès la fin du confinement du printemps 2020. Le tournant d'une réelle phase de transition ou simplement d'illusions? Difficile à dire pour le moment, mais une chose est certaine, ce combat ne pourra pas être mené uniquement par les femmes. C'est avant tout l'affaire de tous et toutes.



**is the bike a
vehicle of revolution
or part of a
natural cycle**

Traduction :

Le vélo est-il un véhicule de révolution ou s'inscrit-il dans un cycle naturel ?

Photo : Affiche dans un bar
Aliénor Guionie, São Paulo, 2021

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

CRIADO PEREZ Caroline; *Femmes invisibles : comment le manque de données sur les femmes dessine un monde fait pour les hommes*; Editions First; 2019;

HERAN Frederic; *Le retour de la bicyclette : Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*; Edition La Découverte; 2015;

RAIBAUD Yves; *La ville faite par et pour les hommes*; Edition Belin; 2015

SOULIER Nicolas; *Reconquérir les rues : exemples à travers le monde*; Edition Ulmer; 2012

SVARRE Brigitte, GEHL Jan; *La vie dans l'espace public : comment l'étudier ?*; Edition Ecosociété; 2019

Reportages et vidéos en ligne

GERTTEN Fredrik; *Bike VS Cars*; 2015; 88min <https://www.wgfilm.com/bikes-vs-cars>

SOLOWSKI Joanna, TRUMBULL Kate; *Ovarian psychos*; Color; 2016; 72min; <https://vimeo.com/ondemand/ovarianpsychos>

Information Première; Spéciale Marseille; INA; 7 octobre 1971; 58min <https://www.youtube.com/watch?v=XUUEqbQRd3E>

WOJCIK Laura; *On a testé le vélo à Marseille, l'une des pires villes de France pour les cyclistes*; Le Parisien; mars 2021; 11min https://www.leparisien.fr/video/video-on-a-teste-le-velo-a-marseille-l-une-des-pires-villes-de-france-pour-les-cyclistes-28-03-2021-8430059.php?fbclid=IwAR2cOsGPaqVxLRrx9TRVJu9O1jMwZ5M3p1FFB0fEYGKkbzGpVV81e_bcmvs

Le Caire au féminin; ARTE Reportage; 2017; 27 min <https://www.youtube.com/watch?v=gbANbAZde6M>

Formation en ligne

Designing the cycling city; Urban Mobility Academy; Humankind

Conférences

Se déplacer moins, moins vite, moins loin; CAUE Paris; 2021;

Le droit au rez-de-ville; FAU de São Paulo; 2021;

Articles en ligne

RAIBAUD Yves; 2020; *Femmes et hommes sont-ils tous égaux à vélo ?*; CNRS Le Journal

<https://lejournal.cnrs.fr/billets/femmes-et-hommes-sont-ils-egaux-a-velo>
Consulté le 4 février 2021

2020; *SUMPS and Gender*; Mobilise Your City;

https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2020-11/SUMPS%20and%20Gender_Complete.pdf
Consulté le 22 février 2021

GABORIAU, Philippe; 1991; *Les trois âges du vélo en France*; Vingtième Siècle. Revue d'histoire, vol. 29, no 1 p. 17-34.

https://www.persee.fr/doc/xxs_0294-1759_1991_num_29_1_2335

CLAIS Anne-Marie; 1998; *Portrait de femmes en cyclistes ou l'invention du féminin pluriel*; Les cahiers de médiologie, vol. N° 5, no 1, p. 69-79.

<https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-1998-1-page-69.htm>
Consulté le 18 mars 2021

FLORET Claire; 2020; *A vélo, il nous reste des sommets à gravir pour une réelle égalité hommes-femmes*; Le Monde

https://www.lemonde.fr/series-d-ete/article/2020/08/11/claire-floret-a-velo-il-nous-reste-des-sommets-a-gravir-pour-une-reelle-egalite-hommes-femmes_6048710_3451060.html?fbclid=IwAR1LG5vwz1KM5Sjso2UqIMHvpk-BJtzqxpe3EKFmq591sYXPZ7mO4aOI-5Y
Consulté le 22 mai 2021

BOULANGER Louis; 2021; *La pratique du vélo à gagné 10 ans en 2020*; Inddigo <https://blog.inddigo.com/penser-le-changement/la-pratique-du-velo-a-gagne-10-ans-en-2020-1412/>

Consulté le 7 juin 2021

Femmes et vélos, un espace public à partager; 2016; Villes et vélos

http://www.genre-et-ville.org/wp-content/uploads/2016/03/VV71_FLASH-Ville-et-Vélo-29-mars-2016.pdf

Consulté le 22 mai 2021

BIENVENU Mathilde; *Le vélo, c'est l'outil des féministes par excellence*; 2019; Libération

https://www.liberation.fr/sports/2019/07/21/le-velo-c-est-l-outil-par-excellence-des-feministes_1740710/

Consulté le 7 juin 2021

COSTIL Mathilde, GITTUS Sylvie; *Marseille, une ville fracturée*; 2020; Le Monde https://www.lemonde.fr/politique/article/2020/02/26/marseille-une-ville-fracturee_6030926_823448.html

Consulté le 18 juin 2021

SUTTON, Mark. *How Female Cyclists Have Changed the Cycling Advocacy Dialogue*. Cycling Industry News, 2020, <https://cyclingindustry.news/katja-leyendeker-cycling-advocacy/>. Consulté le 24 juillet 2021

FANER Philippe; *Les déplacements doux accélèrent à Marseille*. La Provence; 2021, <https://www.laprovence.com/article/edition-marseille/6432302/les-deplacements-doux-accelerent.html>. Consulté le 31 juillet 2021

Inégalités femmes-hommes: les comprendre pour mieux les combattre; Oxfam France; 2020; <https://www.oxfamfrance.org/inegalites-et-justice-fiscale/comprendre-et-combattre-inegalites-femmes-hommes/> Consulté le 31 juillet 2021

CHAPONNIÈRE Martine, ROUX Patricia, RUAULT Lucile; *Que font les jeunes féministes de l'héritage des générations antérieures ?*; *Nouvelles Questions Féministes* 2017/1; pages 6 à 14

Rapports

Plan vélo; 2019; AMP Métropole; <https://www.ampmetropole.fr/actualites/plan-velo-2019> Consulté le 18 avril 2021

Plan de Déplacements Urbains; 2020-2030; AMP Métropole; <https://www.ampmetropole.fr/sites/default/files/2020-01/PDU-MEP.pdf> Consulté le 26 juin 2021

66 recommandations pour que Marseille devienne une ville plus féministe; Osez le Féminisme, Femmes solidaires Marseille; L'Assemblée des femmes

Vienna Gender Equality Monitoring Report; City of Vienna; 2013

La ville & le genre, l'aménagement comme accélérateur d'égalité; quelles actions sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille ?; AGAM & AUPA; 2020

Rapport au premier Ministre : Mission Devenir de la Métropole Aix-Marseille-Provence et du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône; Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône; 2019

Podcasts

LE PAGE Florence, CHAKRIDI Alia, GOSSELIN PELLRIN Audrey, SAGE Eve;
Cycloféminisme; Collectif Eve et Pandore; mai 2016; 6min19s;
<https://podbay.fm/p/eve-et-pandore/e/1464187534>

Collectif Les Déchaîné.e.s; *Agressions en vélo & prises de pouvoir = Déchaînez-vous!* Les Déchaîné.e.s; mars 2021; 7min39s;
Les Déchaîné.e.s se présentent; Les Déchaîné.e.s; mars 2021;
6min59s;
<https://soundcloud.com/user-817904497>

Sites internet

Baromètre des villes cyclables; 2019; <https://palmares.parlons-velo.fr>
Consulté à plusieurs reprises entre février et juin 2021

KissKissBankBank; <https://www.kisskissbankbank.com/fr/>
Consulté le 27 juin 2021

Ambassade du turf; <https://ambassadeduturf.fr>
Consulté le 3 août 2021

TABLE DES FIGURES

Figure n°1. Les émissions de CO2 par mode de déplacement; <i>Source : les estimations reposent sur la base de données TRACCS (2013) et l'indicateur TERM 027; l'Agence Européenne pour l'Environnement</i>	13
Figure n°2. Temps de déplacement pour 5km en milieu urbain par type de transport; <i>Source : PDU AMP</i>	14
Figure n°3. Marseille, une ville fracturée; <i>Source : Le Monde; 2020</i>	17
Figure n°4. Tableau comparatif de la part modale du vélo selon les villes françaises de plus de 200 000 habitants; <i>Source : Insee 2017, Enquête Parlons Vélo 2019; Réalisation : Aliénor Guionie</i>	19
Figure n°5. Photo voirie strasbourgeoise avec des espaces clairement identifiés et sécurisés pour les différents modes de déplacements; <i>Source : Google Maps; 2020</i>	20
Figure n°6. Photo une cycliste passe difficilement un passage pour vélo; <i>Source : Aliénor Guionie; sentier pédestre de l'Huveaune; Marseille 8ème; 2021</i>	21
Figure n°7. Photo une terrasse de café s'étend sur la piste cyclable; <i>Source : Aliénor Guionie; boulevard Longchamp; Marseille 1er; 2021</i>	21
Figure n°8. Photo une voie partagée où des piétons se promènent ; <i>Source : Aliénor Guionie; Avenue du Prado; Marseille 8ème; 2021</i>	22
Figure n°9. Photo un rond point qui ne possède aucun aménagement; <i>Source : Google Maps; Rond Point Castellane; Marseille 6ème; 2020</i>	22
Figure n°10. Photo une piste cyclable séparée de la voirie et sécurisée; <i>Source : Google Maps; La Corniche; Marseille 7ème; 2021</i>	23
Figure n°11. Les inégalités entre les hommes et les femmes <i>Source : Insee 2018; Réalisation : Aliénor Guionie</i>	28
Figure n°12. Les chaînes de mobilité; <i>Source : Manuel d'intégration du genre dans la planification urbaine et le développement urbain de la ville de Vienne en 2013</i>	31
Figure n°13. Les secteurs d'actions pour l'égalité de genre <i>Source : Manuel d'intégration du genre dans la planification urbaine et le développement urbain de la ville de Vienne en 2013</i>	33
Figure n°14. Les modes et objets des déplacements à Vienne; <i>Source : Women's Department of the City of Vienna, 2005</i>	34
Figure n°15. Les déplacements domicile-travail par sexe à Marseille <i>Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie</i>	40
Figure n°16. Tableau comparatif de la part modale des femmes à vélo selon les villes françaises de plus de 200 000 habitants; <i>Source : Insee 2017; Enquête Parlons Vélo 2019; Réalisation : Aliénor Guionie</i>	41

Figure n°17. Infographie des déplacements domicile-travail des femmes à Marseille; <i>Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie</i>	42
Figure n°18. Cartographie de la part modale des femmes en vélo par arrondissement à Marseille; <i>Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie</i>	43
Figure n°19. Affiche pour une vélorution féministe; une femme en vélo dans les rues de Marseille faisant un doigt d'honneur; <i>Source : Paula, membre du collectif Les Déchaîné.e.s, Marseille, 2020</i>	58
Figure n°20. Photo des cyclistes encerclent la statue du David lors d'une vélorution féministe ; <i>Source : Extrait d'une vidéo Les Déchaîné.e.s, Marseille 8ème, 2021</i>	62

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	2
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION	4
METHODOLOGIE	8
ABRÉVIATIONS	10
PARTIE I : DE L'AUTO AU VÉLO	11
1.1 Une ville tournée vers les mobilités motorisées	12
1.1.1 Marseille, une ville pensée pour l'automobile	12
1.1.2 La remise en cause du système du "tout-voiture"	12
1.1.2.1 L'automobile, un système qui coûte cher	12
1.1.2.2 Un besoin de rendre l'air de nos villes respirable	13
1.1.3 Des politiques publiques encore frileuses sur le sujet	14
1.1.3.1 Une gouvernance de la ville complexe	14
1.1.3.2 Des ambitions faibles en matière de développement cyclable	15
1.2 Marseille, la ville la moins cyclable de plus de 200 000 habitants	17
1.2.1 Marseille une ville fracturée, qui se traduit également dans sa mobilité	17
1.2.2 La faible pratique du vélo à Marseille	19
1.2.2.1 Strasbourg, le bon élève français	20
1.2.2.2 Les villes méditerranéennes à la traîne	20
1.2.3 Un aménagement cyclable de mauvaise qualité	21
1.3 Le retour de la bicyclette	23
1.3.1 La crise sanitaire, l'élément déclencheur	23
1.3.2 Des associations, véritables acteurs sur le territoire	24
PARTIE II : LA VI(LL)E LOIN DES FEMMES	26
2.1 Les femmes, oubliées des données	28
2.1.1 Des inégalités hommes-femmes encore marquées	28
2.1.2 L'invisibilité des femmes a un coût	29
2.2 Des villes pour les hommes	30
2.2.1 La ville pensée par et pour les hommes	30
2.2.2 Vienne, ville pionnière pour l'égalité hommes-femmes	32
2.2.2.1 L'état des lieux d'un manque de prise en compte des femmes dans l'aménagement urbain à Vienne	32

2.2.2.2 Des projets qui prennent en compte les inégalités de genre ...	33
2.2.2.3 ... ainsi que les mobilités spécifiques des femmes	34
2.2.3 A Marseille, une prise en compte des inégalités tardive	35
2.3 Le vélo, comme outil émancipateur pour la femme	36
PARTIE III : LES MARSEILLAISES À VÉLO	38
3.1 Le vélo, un mode de déplacement principalement plébiscité par les hommes	40
3.1.1 Des pratiques de mobilité différentes entre les hommes et les femmes	40
3.1.2 La pratique des femmes augmente lorsque le climat vélo est satisfaisant	41
3.1.3 Une disparité des pratiques cyclables des femmes selon les arrondissements de la ville	43
3.2 Les pratiques cyclables des femmes à Marseille	44
3.2.1 Les résultats de l'enquête Parlons Vélo 2019	44
3.2.2 Des pratiques similaires à celles des hommes ?	45
3.2.2.1 Pour les déplacements de la vie courante	46
3.2.2.2 Pour les activités liées au foyer	47
3.2.2.3 Pour une pratique sportive	48
3.2.2.4 Des éléments qui peuvent freiner à la pratique du vélo	48
PARTIE IV : L'IMPORTANCE DE SE RETROUVER ENTRE FEMMES POUR FAIRE ENTENDRE LEURS VOIX	51
4.1 Le cycloféminisme, la bataille des femmes pour se réapproprier le vélo et leur place dans l'espace public	52
4.1.1 Des groupes cycloféministes encore peu reconnus	52
4.1.1.1 Exemple de collectifs cyclo féministes à l'étranger	53
4.1.2 L'importance de se rassembler	54
4.2 La naissance du cycloféminisme à Marseille	54
4.2.1 Un combat avant tout féministe...	54
4.2.2 ... et encore récent	56
4.3 Une force collective et inclusive	60
4.3.1 L'importance de faire collectif	60
4.3.2 Des actions variées avec des symboles forts	62
CONCLUSION	64
BIBLIOGRAPHIE	66
TABLE DES FIGURES	70
TABLE DES MATIÈRES	72
ANNEXES	72

ANNEXES

Annexe n°1 : La qualité de l'air à Marseille

Source : qualité de l'air à Marseille; synthèse annuelle de 2019; AtmoSud

Annexe n°2 : Objectifs de la part modale par type de transport grâce au PDU

Source : AMP; Plan de Déplacement Urbain 2020-2030

Annexe n°3 : Emissions de CO2 par mode de transport

Source : les estimations reposent sur la base de données TRACCS (2013) et l'indicateur TERM 027; l'Agence Européenne pour l'Environnement.

Annexe n°4 : Les enjeux et objectifs du PDU

Source : AMP; Plan de Déplacement Urbain 2020-2030

Annexe n°5 : Itinéraires des nouvelles lignes de vélo sécurisées

Source : AMP; Plan Vélo; 2019

Annexe n°6 : Part modale des déplacements domicile-travail via les mobilités actives (marche et vélo) à Marseille

Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie

Annexe n°7 : Part modale des déplacements domicile-travail via les transports en commun à Marseille

Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie

Annexe n°8 : Part modale des déplacements domicile-travail via les engins motorisés individuels (deux roues motorisés et automobile) à Marseille

Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie

Annexe n°9 : Tableau comparatif de la part modale du vélo selon les villes françaises de plus de 200 000 habitants

Source : Insee 2017, Enquête Parlons Vélo 2019; Réalisation : Aliénor Guionie

Annexe n°10 : Coronapiste

Photo : Aliénor Guionie, la Canebière, Marseille 1er, 2020

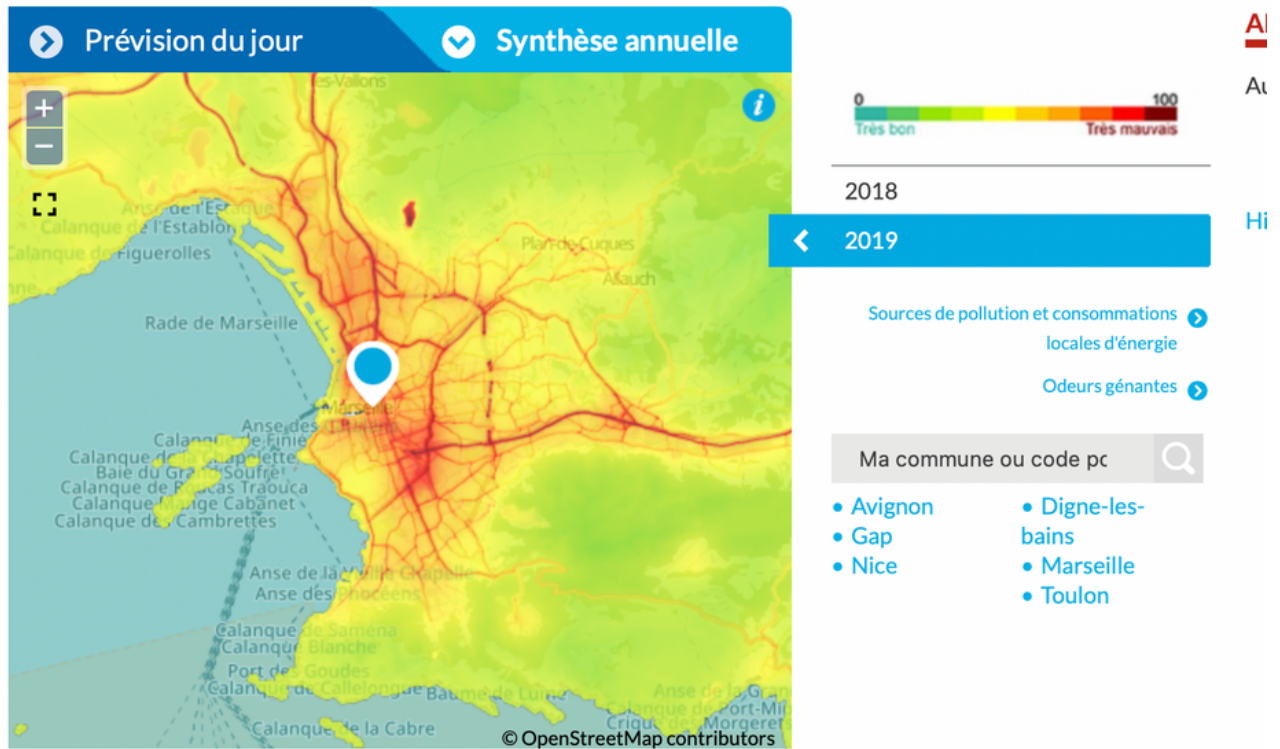
Annexe n°11 : Résultats questionnaire, juin à août 2021

Source : Questionnaire Réalisation : Aliénor Guionie; 2021

Annexe n°1 : La qualité de l'air à Marseille

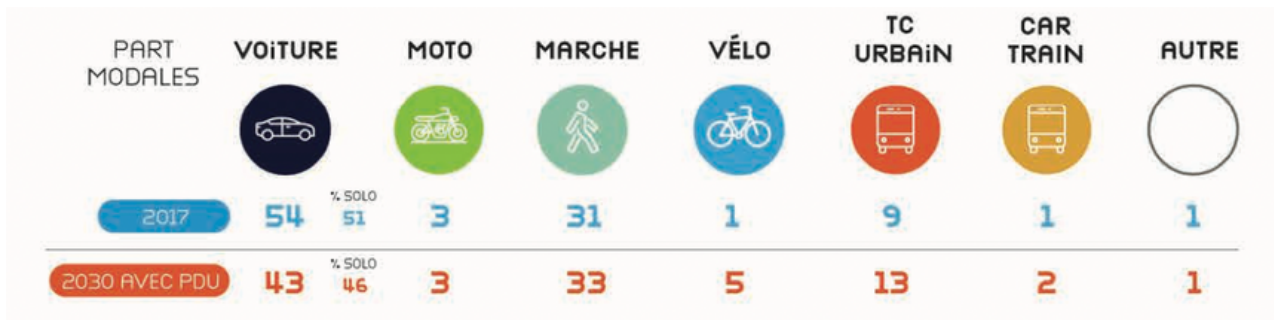
Source : qualité de l'air à Marseille; synthèse annuelle de 2019; AtmoSud

L'air de ma commune : Marseille



Annexe n°2 : Objectifs de la part modale par type de transport grâce au PDU

Source : AMP; Plan de Déplacement Urbain 2020-2030

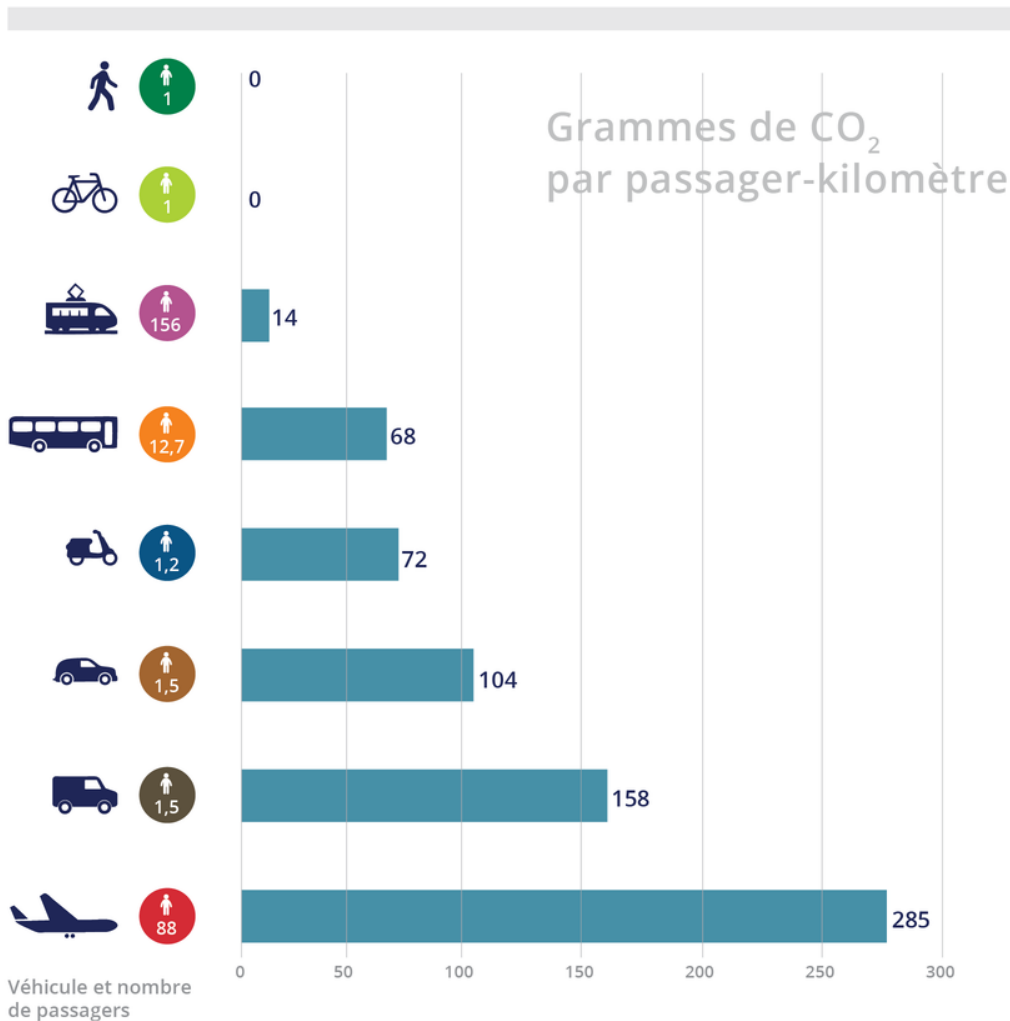


Annexe n°3 : Emissions de CO₂ par mode de transport

Source : les estimations reposent sur la base de données TRACCS (2013) et l'indicateur TERM 027; l'Agence Européenne pour l'Environnement

Émissions de dioxyde de carbone dues au transport de passagers

Il existe un large éventail de moyens de transport, mais choisir celui présentant le plus faible taux d'émissions n'est pas toujours simple. Une façon de mesurer votre impact environnemental est d'examiner les émissions de CO₂ par passager-kilomètre effectué.



Note : Les émissions de CO₂ sont calculées au moyen d'une estimation de la quantité de CO₂ par passager-kilomètre. Différents modes de transport sont pris en compte, et les estimations utilisent un nombre moyen de passagers par mode de transport. Plus le nombre de passagers dans un véhicule est élevé, plus le total des émissions de CO₂ de ce véhicule augmente, mais les émissions par passager sont plus faibles. Le facteur d'émission des bateaux de navigation intérieure est estimé à 245 g de CO₂/km, mais peu de données sont disponibles par rapport aux autres modes de transport.

Annexe n°4 : Les enjeux et objectifs du PDU

Source : AMP; Plan de Déplacement Urbain 2020-2030

LA STRATÉGIE

4 ENJEUX ET 17 OBJECTIFS

OBJ. 1
UNE MOBILITÉ ADAPTÉE À
LA TAILLE DES COMMUNES

OBJ. 2
UNE MOBILITÉ ADAPTÉE
AUX PÔLES STRATÉGIQUES

OBJ. 3 AMÉLIORER
LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

OBJ. 4 AMÉLIORER LA
SANTÉ PUBLIQUE

OBJ. 5 LIMITER L'IMPACT
SUR L'ENVIRONNEMENT

UNE MÉTROPOLÉ
POLYCENTRIQUE
AUX DENSITÉS
CONTRASTÉES

UNE COMBINAISON
DE MODES DE
DÉPLACEMENT

UN CADRE DE VIE
REMARQUABLE
ET RESPIRABLE

UNE MÉTROPOLÉ
ATTRACTIVE,
FLUIDE ET
ACCESSIBLE
À TOUS

OBJ. 6 RELIER EFFICACEMENT
LES PÔLES URBAINS

OBJ. 8 L'ACCESSIBILITÉ
MULTIMODALE AUX
PORTES D'ENTRÉE

OBJ. 17 UNE LOGISTIQUE
URBAINE DURABLE

OBJ. 16 CONNECTER
LES MODES

OBJ. 15 +50%
D'USAGE DES TC

OBJ. 14 5% DES
DÉPLACEMENTS À VÉLO

OBJ. 13 LA MARCHÉ,
LE MODE DES COURTES DISTANCES

OBJ. 12 PARTAGER
L'ESPACE PUBLIC

OBJ. 11 PLUS DE
PERSONNES PAR VOITURE

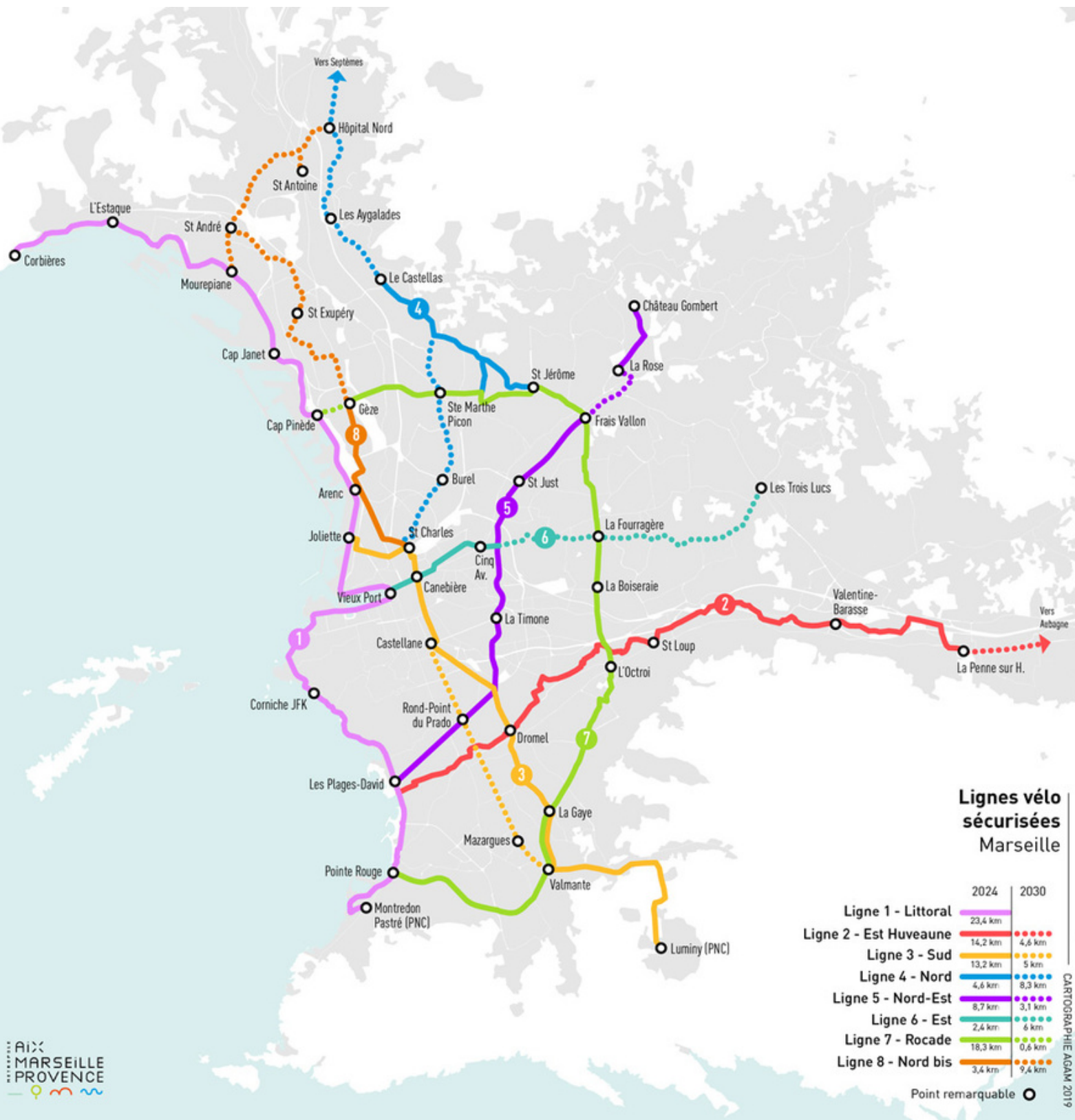
OBJ. 10 MOINS DE 50% DE
DÉPLACEMENTS EN VOITURE OU MOTO

OBJ. 7 FACILITER L'ACCÈS
AUX PÔLES LOGISTIQUES
ET LE REPORT MODAL

OBJ. 9
LE DROIT À LA MOBILITÉ

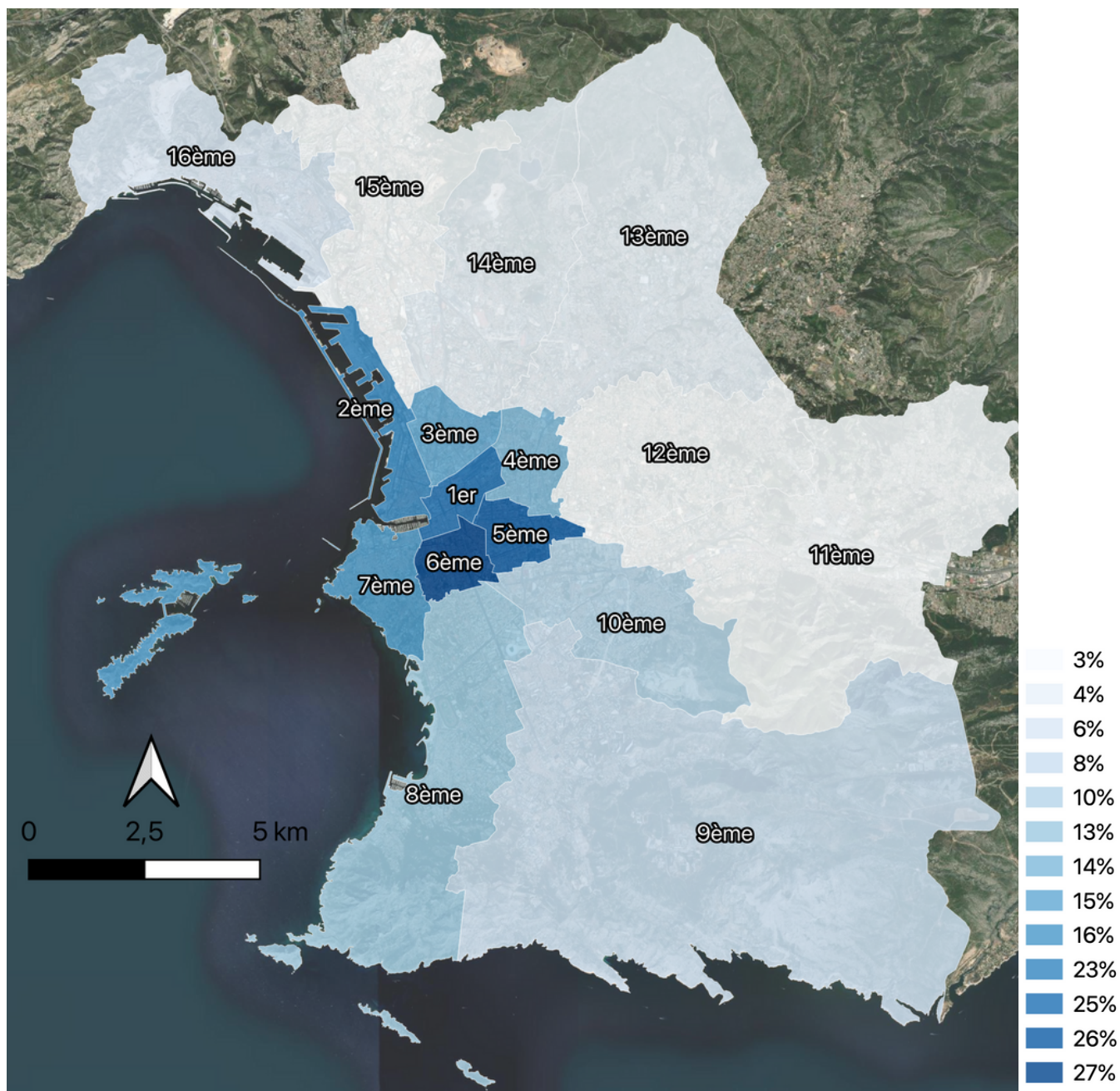
Annexe n°5 : Itinéraires des nouvelles lignes de vélo sécurisées

Source : AMP; Plan Vélo; 2019



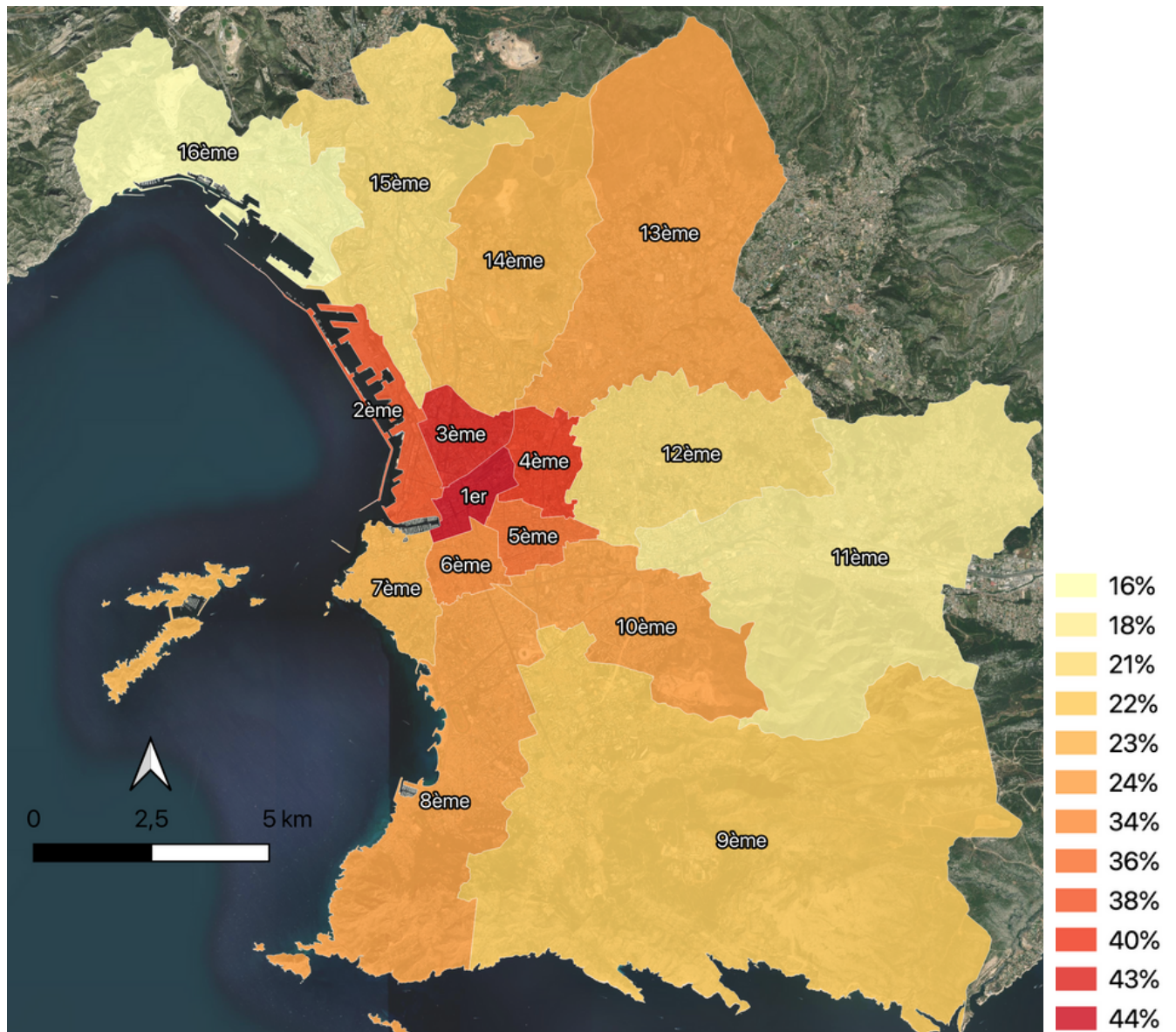
Annexe n°6 : Part modale des déplacements domicile-travail via les mobilités actives (marche et vélo) à Marseille

Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie



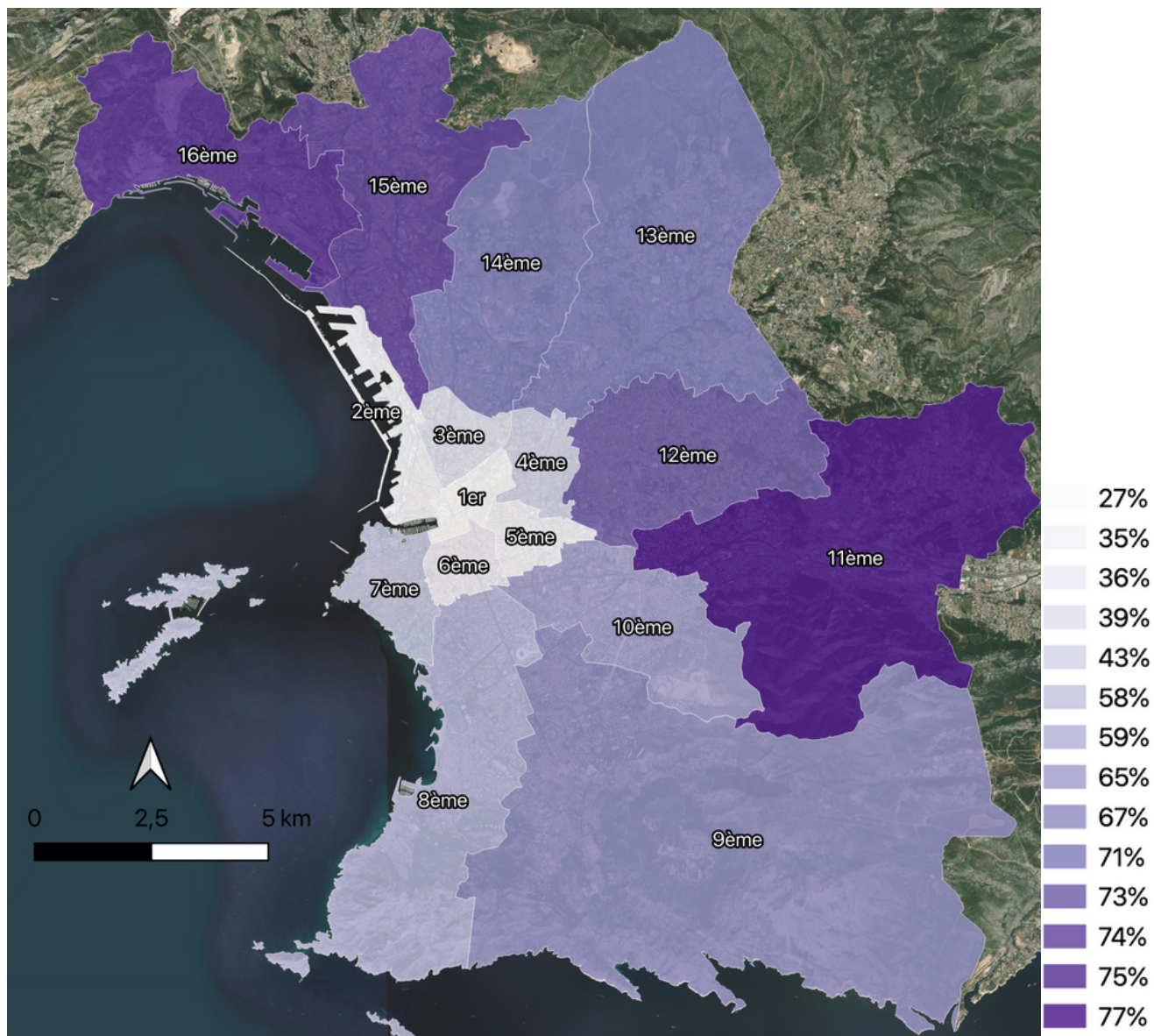
Annexe n°7 : Part modale des déplacements domicile-travail via les transports en commun à Marseille

Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie



Annexe n°8 : Part modale des déplacements domicile-travail via les engins motorisés individuels (deux roues motorisés et automobile) à Marseille

Source : Insee 2017; Réalisation : Aliénor Guionie



Annexe n°9 : Tableau comparatif de la part modale du vélo selon les villes françaises de plus de 200 000 habitants

Source : Insee 2017, Enquête Parlons Vélo 2019; Réalisation : Aliénor Guionie

Commune	Population	Densité hab/km ²	Part modale vélo	Part des femmes à vélo	Résultat praticabilité des pistes cyclables enquête Parlons Vélo	Evolution de la situation entre 2019 et 2021	Climat Vélo
Strasbourg	280 966	3 590,2	16,2	50%	4,02	20%	B
Nantes	309 346	4 745,3	9	43%	3,55	21%	C
Rennes	216 815	4 302,70	9,1	44%	3,46	41%	D
Paris	2 187 526	20 641	4,8	41%	3,24	55%	D
Bordeaux	254 436	5 154,70	13,4	52%	3,24	5%	D
Lyon	516 092	10 781,10	7,8	40%	3,19	33%	D
Lille	232 787	6 683,50	5,8	39%	3,03	19%	E
Toulouse	479 553	4 115	8,2	42%	2,8	6%	E
Montpellier	285 121	5 012,70	7,3	38%	2,48	-4%	F
Nice	340 017	4 742	2,2	34%	2,37	8%	F
Marseille	863 310	3 587,9	1,6	32%	1,96	11%	G

Annexe n°10 : Coronapiste

Photo : Aliénor Guionie, la Canebière, Marseille 1er, 2020

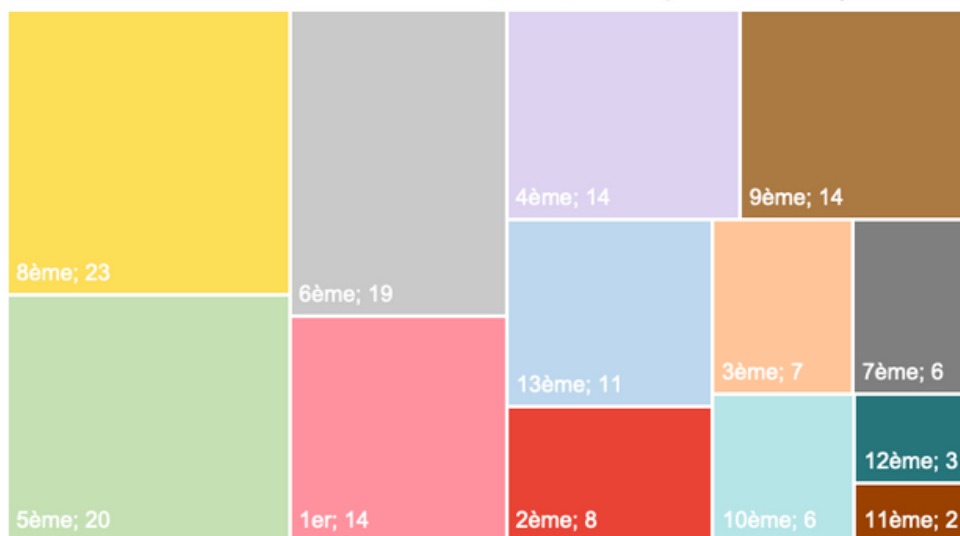


Annexe n°11 : Résultats questionnaire, juin à août 2021

Source : Questionnaire Réalisation : Aliénor Guionie; 2021

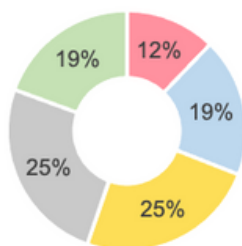
Identité des répondants

Dans quel arrondissement de Marseille habitez-vous ? (Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



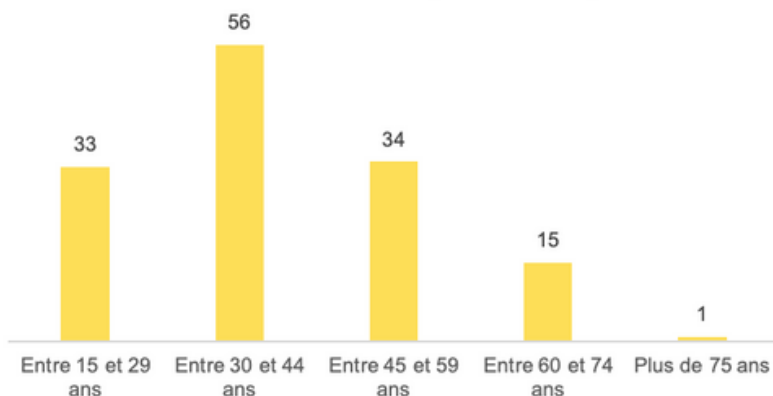
Depuis combien de temps habitez-vous à Marseille ?

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 140)

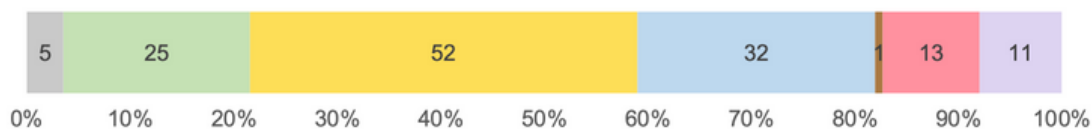


- Moins d'1 an
- Entre 1 et 3 ans
- Entre 3 et 10 ans
- Plus de 10 ans
- Depuis toujours

Quel âge avez-vous ? (Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 140)



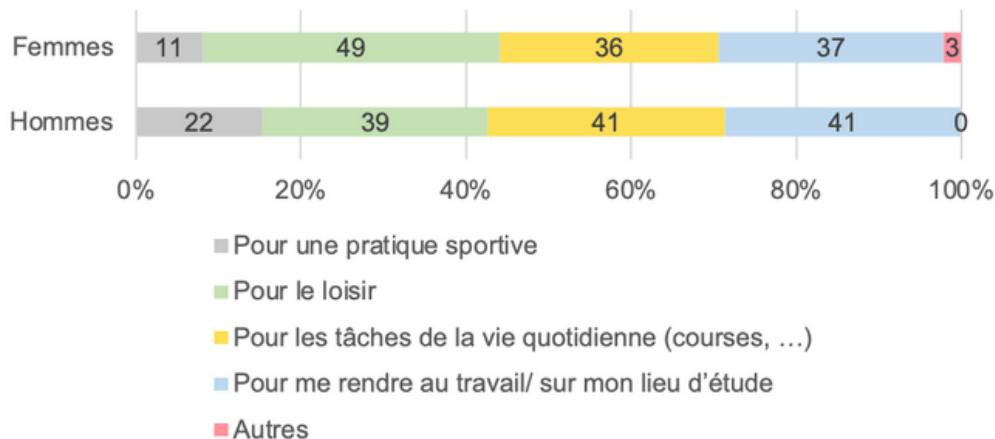
A quelle CSP appartenez-vous ? (Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 140)



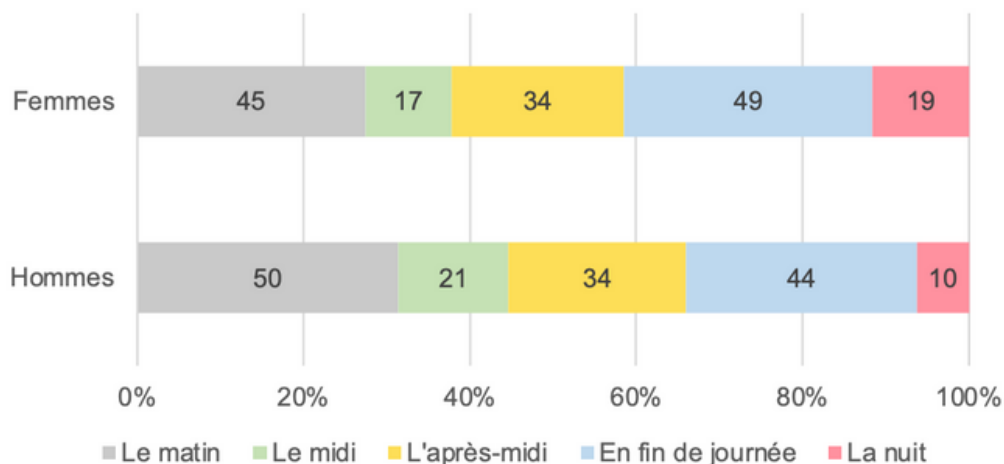
- Artisan, commerçant.e, chef.fe d'entreprise
- Autre personne sans activité professionnelle (étudiant.e, chômeur/euse, etc)
- Cadre et profession intellectuelle supérieure
- Employé.e
- Ouvrier
- Profession intermédiaire

La pratique

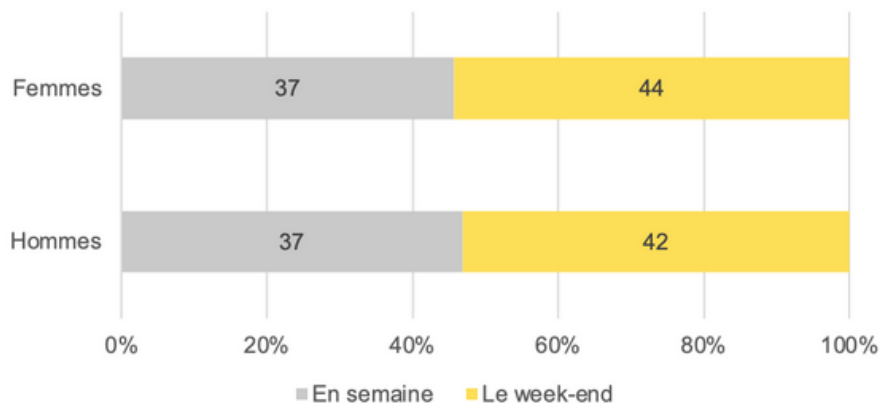
Dans quel cadre pratiquez-vous le vélo ?
(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



A quel(s) moment(s) de la journée faites-vous du vélo ?
(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)

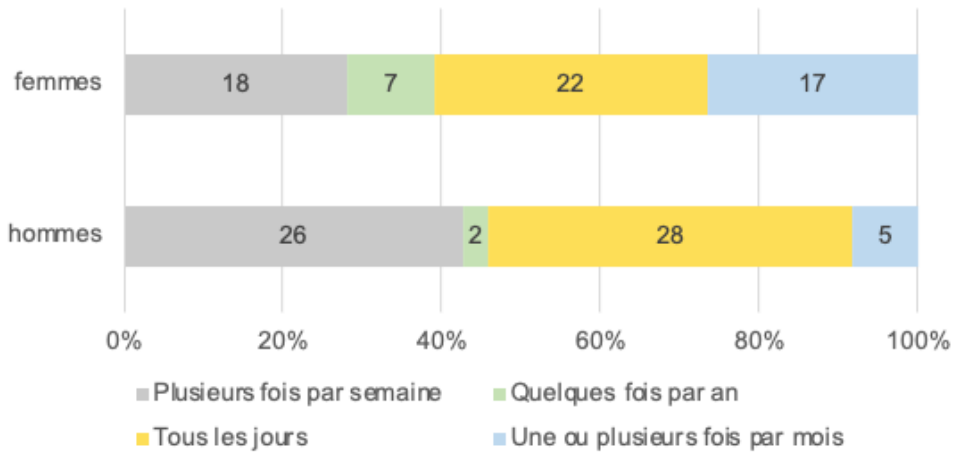


A quel(s) moment(s) de la semaine faites-vous du vélo ?
(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



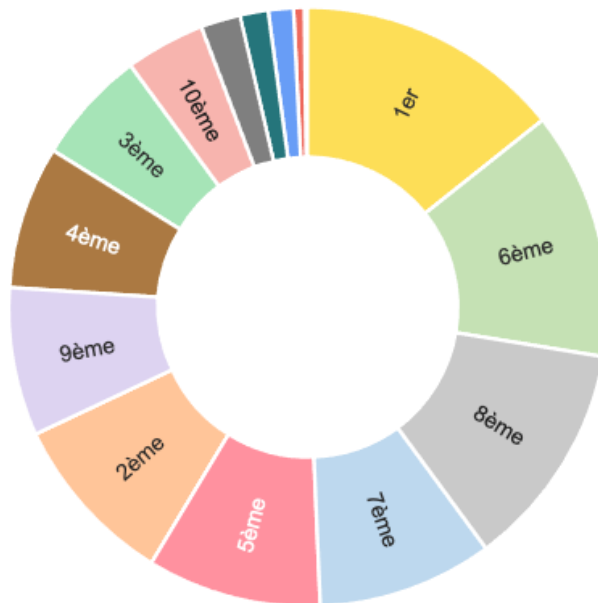
A quelle fréquence vous déplacez-vous en vélo ?

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



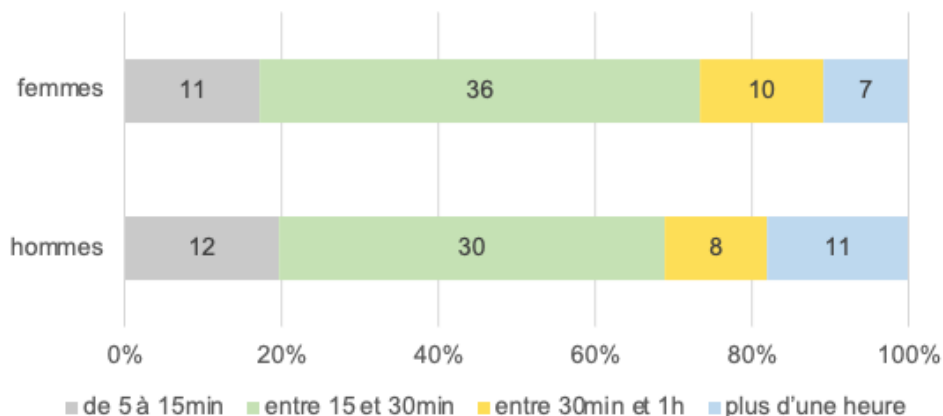
Généralement, dans quel(s) arrondissement(s) pratiquez-vous le vélo ?

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



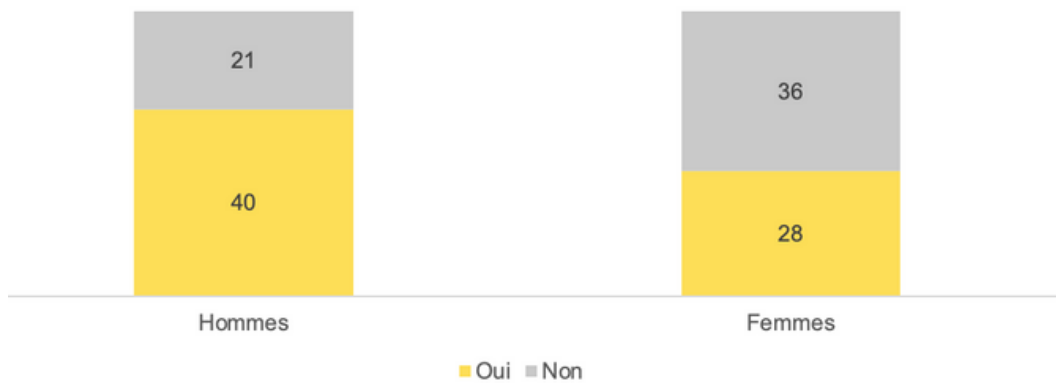
Quelle est la durée moyenne de vos déplacements (en min) ?

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



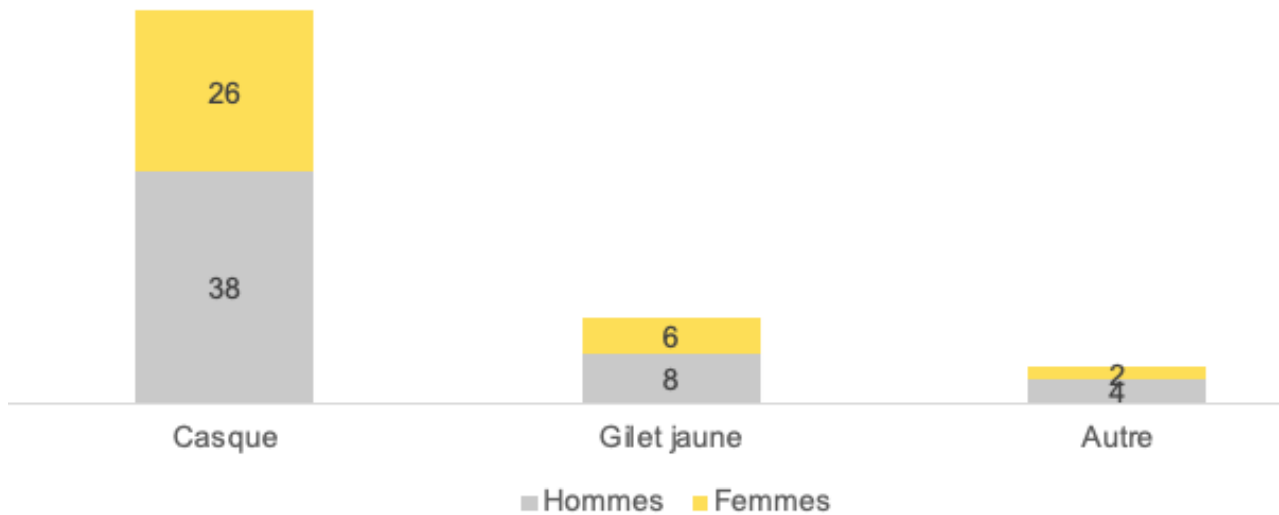
Lorsque vous vous déplacez en vélo, utilisez-vous des équipements de protection ?

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



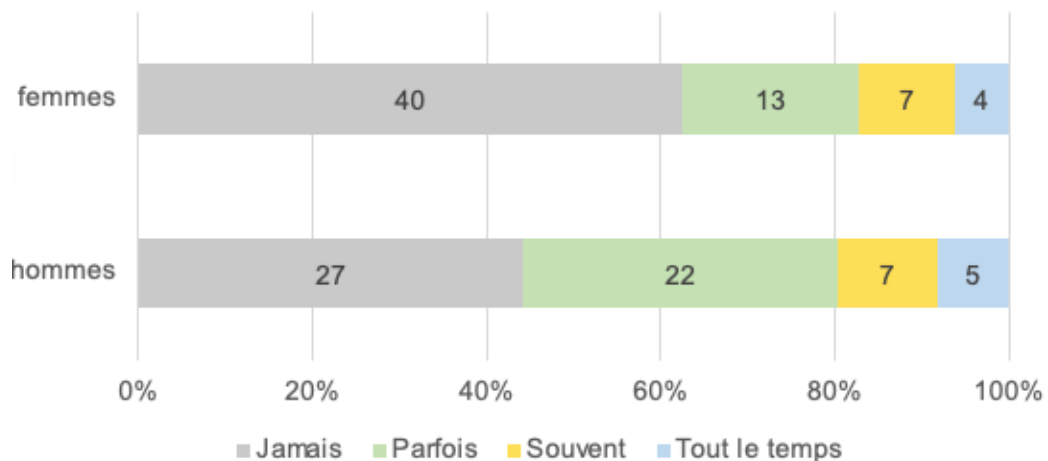
Quels équipements de protection utilisez-vous ?

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 68)



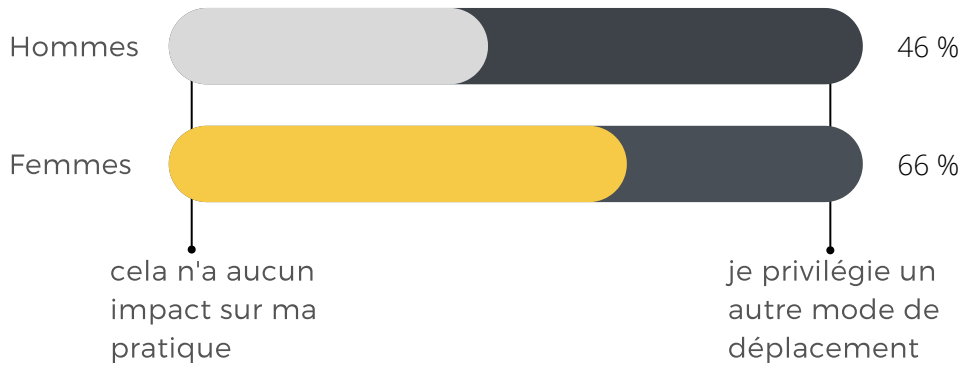
Utilisez-vous le service Le Vélo de la Métropole ?

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)

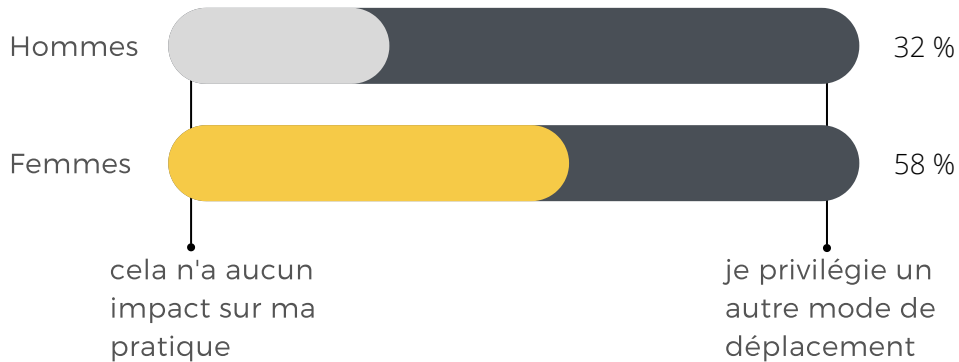


Les éléments qui peuvent limiter dans la pratique cyclable

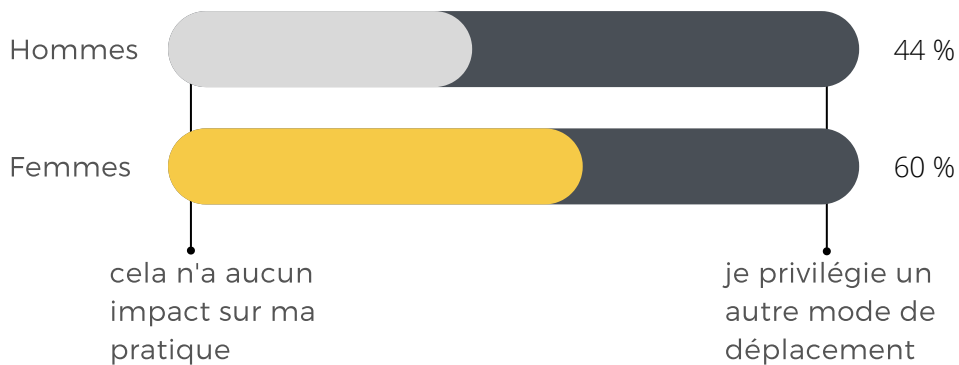
1. Le climat (ex : il y a du vent, il pleut, il fait trop chaud, etc)



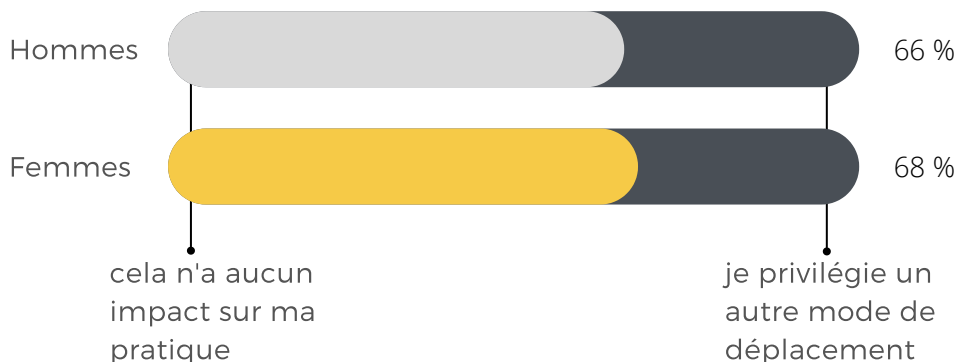
2. La topographie (ex : il y a trop de montées pour se rendre à mon point B, etc)



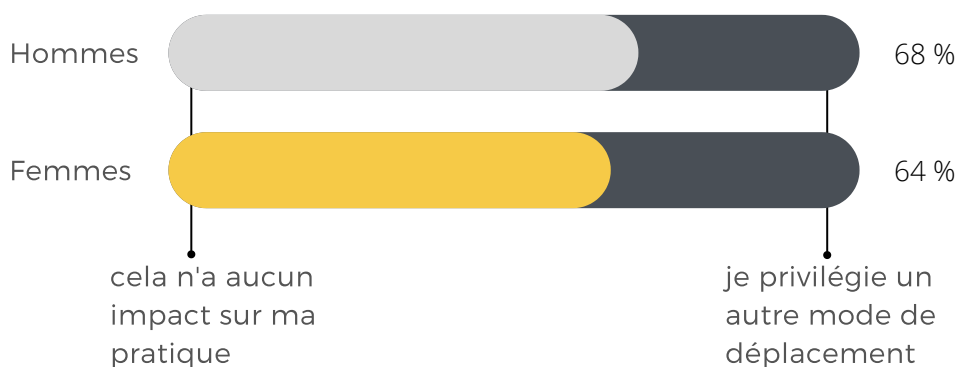
3. La distance (ex : mon point B se situe trop loin, etc)



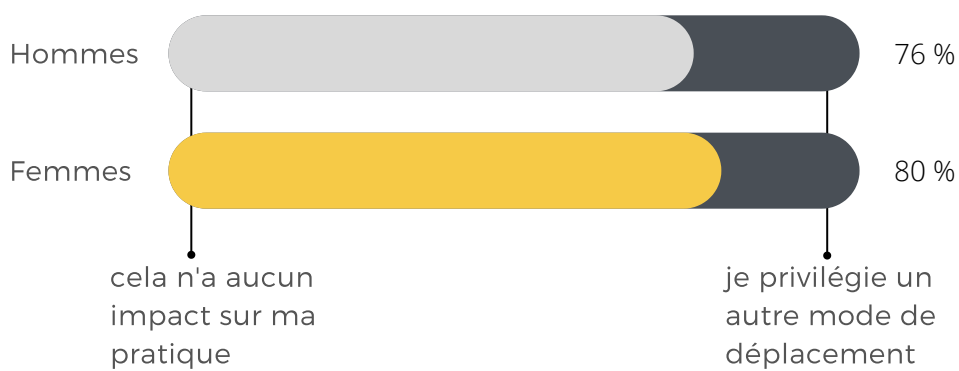
4. Le manque d'aménagements cyclables (ex : je dois rouler sur la route pour me rendre à mon point B, etc)



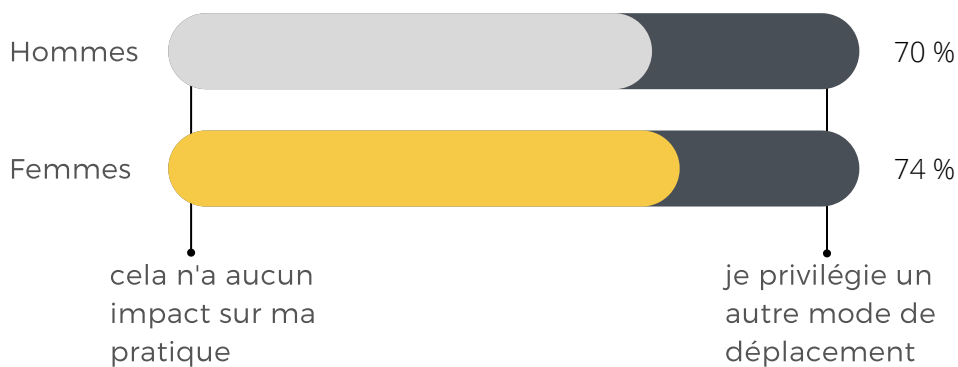
5. Le manque d'espaces de stationnements sécurisés



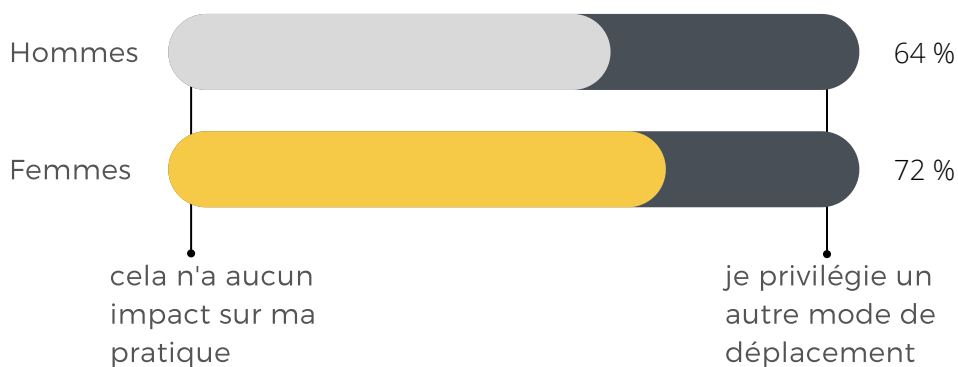
6. Vous êtes accompagné.e.s par un enfant



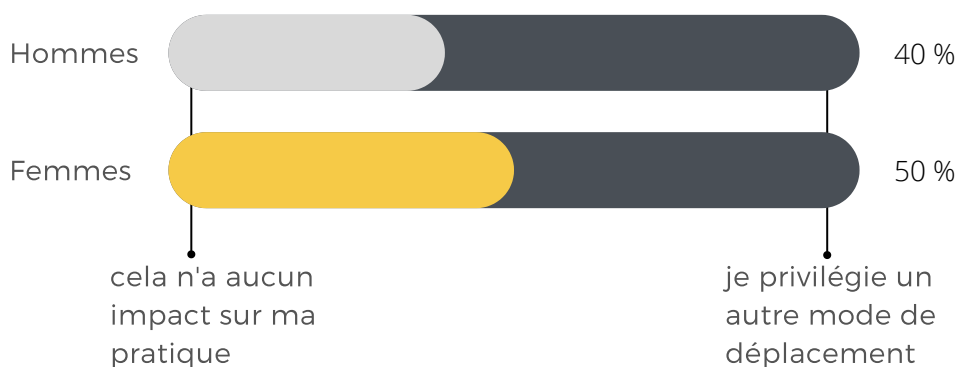
7. Vous transportez des charges importantes



8. Le trajet traverse des endroits où vous vous sentez dans une situation inconfortable



9. Vous n'avez jamais emprunté l'itinéraire avant et ne connaissez pas le quartier



La satisfaction des cyclistes

1. Votre satisfaction du réseau cyclable marseillais



2. Notez la capacité à trouver un espace de stationnement à Marseille

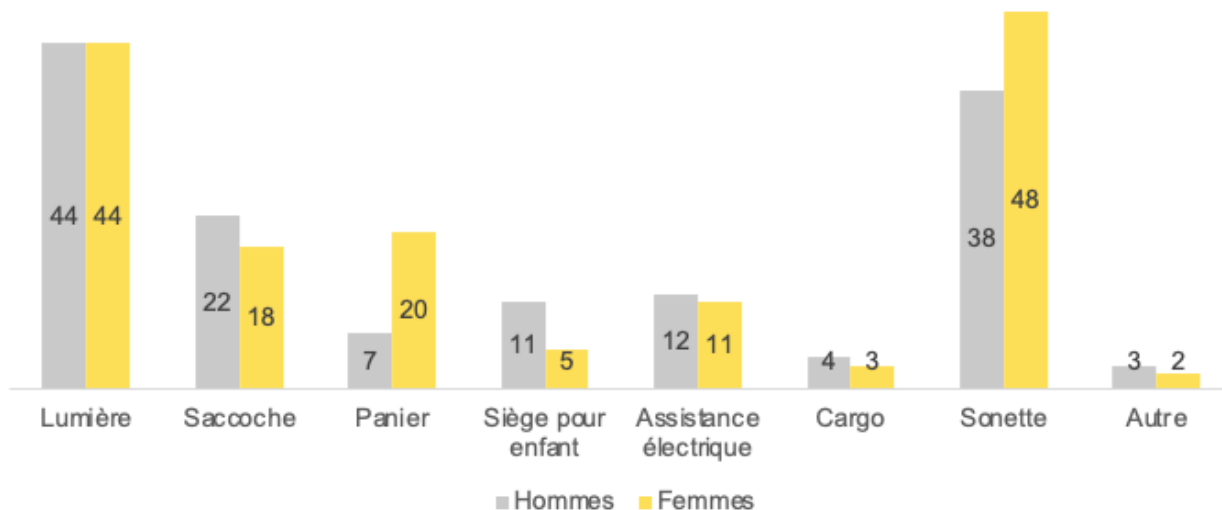


3. Considérez-vous que votre vélo est en sécurité ?

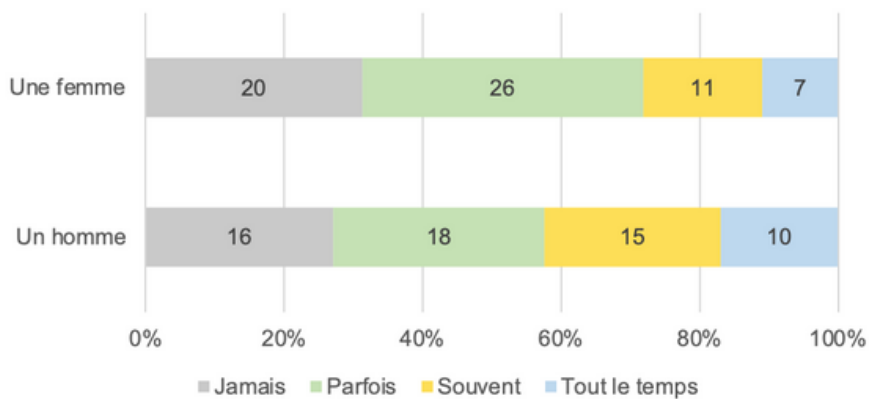


Les équipements

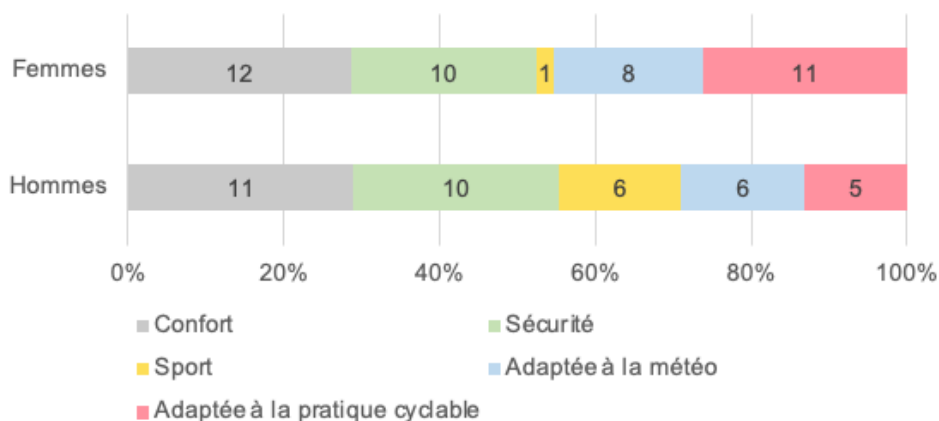
Votre vélo possède-t-il des équipements ? (Cochez les équipements dont vous êtes équipés) (Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



Adoptez-vous une tenue vestimentaire spécifique à votre pratique du vélo ? (Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)

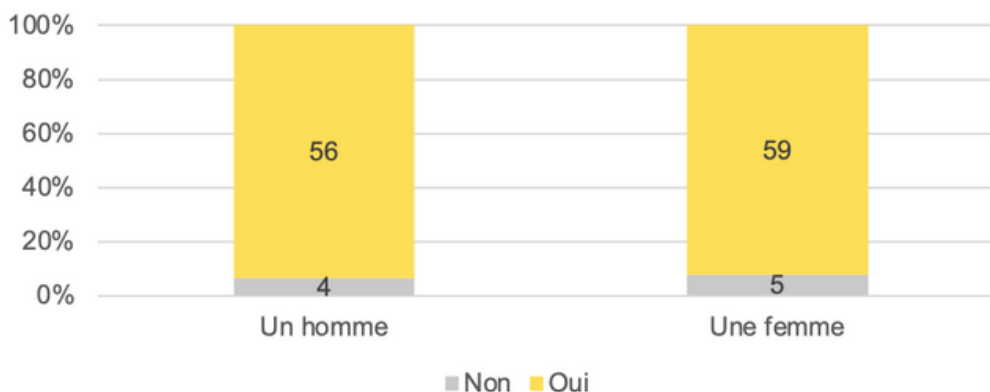


Pour quelle(s) raison(s) adoptez-vous une tenue spécifique ? (Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 81)

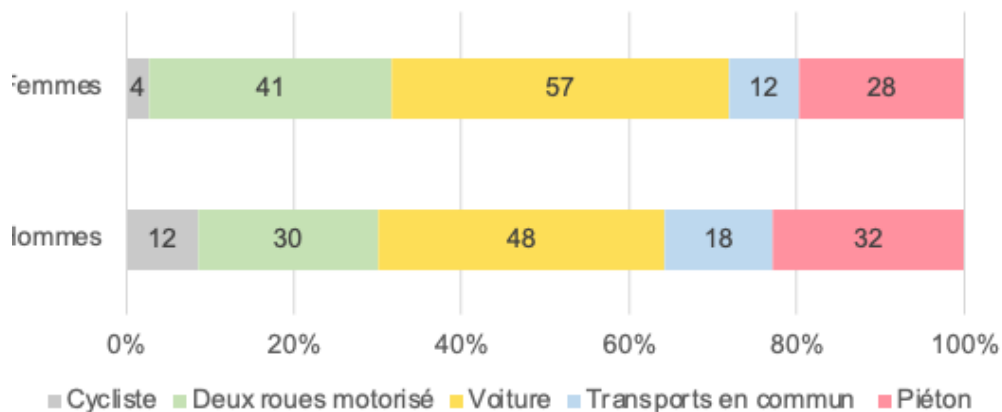


Les incivilités

Avez-vous déjà été soumis.e à des situations d'incivilités avec d'autres usagers de la route ?
 (Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



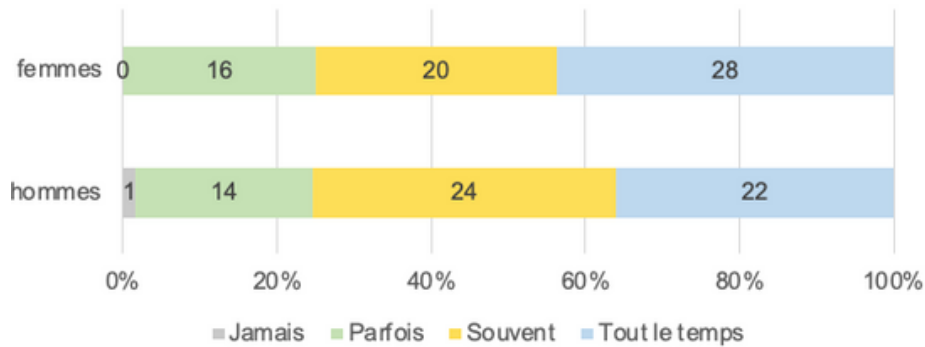
Si oui, avec quels usagers de la route ?
 (Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



La sécurité

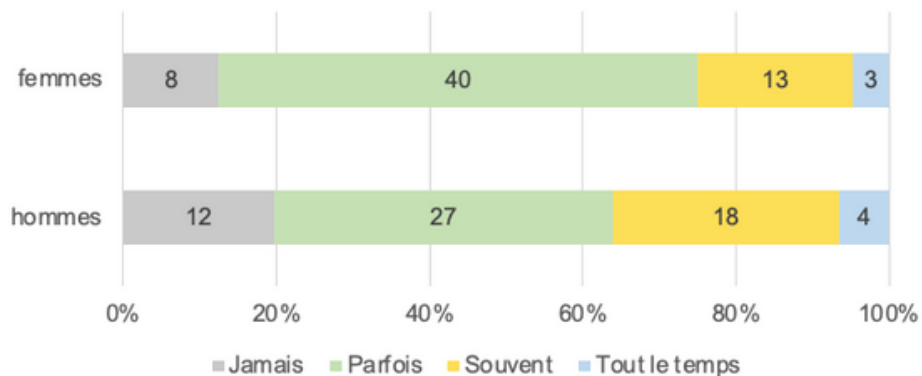
Lorsque vous vous déplacez en vélo, vous avez des craintes d'insécurité physique (manque d'aménagement, forte circulation, etc)

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



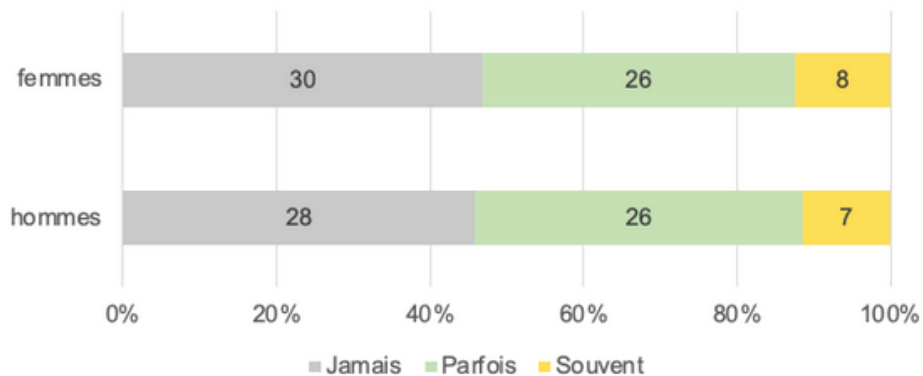
Lorsque que vous vous déplacez en vélo, vous avez des craintes d'insécurité sociale (harcèlement, conflits avec d'autres usagers, etc)

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



Lorsque vous vous déplacez en vélo, vous avez des craintes de panne mécanique (crevaison, déraillement, etc)

(Source : Questionnaire, Aliénor Guionie, 2021, base répondants : 125)



RESUME

Dans la 2ème ville de France, si la proportion de cyclistes reste faible, les femmes restent encore les moins représentées. Elles ne sont qu'1/3 des personnes à se déplacer entre leur domicile et leur travail en vélo. La bicyclette, outil émancipateur pour certaines dans le passé, puis oubliée à la fin de la deuxième guerre mondiale. Aujourd'hui, en plein cœur d'une pandémie le vélo revient en grande force. Au cours de ce mémoire nous questionnons nos politiques publiques et nos manières de faire la ville; les impacts qu'ils ont sur nos pratiques aujourd'hui et surtout sur celles des femmes. Du quotidien de ces femmes à vélos aux mouvements cycloféministes encore récents, nous analysons ici comment les marseillaises tentent de se réapproprier cet outil duquel elles ont longtemps été exclues.

Mots clés : Féminisme - vélo - inégalités de genre - Marseille - mobilité