



FEMMES ET 22 SEPTEMBRE
MOBILITÉS URBAINES 2017
Journée conférences

Station Ausone - Librairie Mollat - Bordeaux

Analyse des bonnes pratiques
de la ville durable sous l'angle
des inégalités entre les femmes
et les hommes.

Vélo, marche et covoiturage

Recherche commanditée par

Bordeaux Métropole

Recherche dirigée par


Yves Raibaud,
géographe, Université Bordeaux Montaigne,
Passages/Cnrs

avec la participation de

Arnaud Alessandrin,
Johanna Dagorn,
Laetitia Cesar-Franquet,
sociologues, Université de Bordeaux

Création graphique

Atelier TçPç :
Marie Bretaud,
Zacharie Chauvet,
Helena Le Gal,
artistes et architectes paysagistes dplg.
LAPAO de Bordeaux Métropole



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

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

Bien qu'ayant interrogé les mobilités urbaines, ces travaux n'avaient pas approfondi la question des empêchements réels ressentis par les femmes lorsqu'il s'agit d'adopter les nouvelles pratiques de mobilités préconisées dans une ville définie comme « durable ». Cette étude propose un travail plus précis sur trois pratiques de mobilité urbaine : le vélo, la marche et le covoiturage.

Tout au long de ce document, les informations concernant :

 les femmes seront traitées en jaune,

 les hommes seront traités en violet.

FEMMES ET MOBILITÉS URBAINES

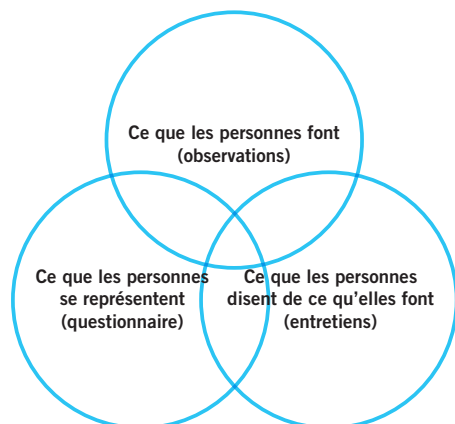
Méthodologie de recherche

> **Pour connaître ce que les personnes font :** observations de terrain : 5 places, 7 rues, 38 heures d'observation, 4 076 observés, de juin à septembre 2017.

> **Pour connaître ce que les personnes se représentent :** questionnaire en ligne : 1 604 réponses d'avril à mai 2017.

> **Pour connaître ce que les personnes disent de ce qu'elles font :** retranscriptions de 14 heures de groupes focus, entretiens individuels, menés en juillet 2017.

C'est à l'intersection de ces trois lectures que l'on comprend le mieux ce qui se joue en termes d'usages et de représentations sociales.



Constat de départ

Dans Bordeaux Métropole, les femmes réalisent 75 % des accompagnements d'enfants, personnes âgées ou handicapées dans la ville (a'urba, 2012). Elles sont deux fois plus nombreuses que les hommes à se déplacer pour des achats relatifs à l'approvisionnement de la famille et l'entretien du domicile familial. Elles sont deux fois plus nombreuses que les hommes à être âgées de plus de 80 ans et ont des revenus 1,5 fois moins importants que les hommes du même âge (Id). Le sentiment d'insécurité dans la ville est partagé par toutes les femmes, quels que soient leur âge, leur classe sociale ou leur origine (Observatoire bordelais de l'égalité 2015, études Keolis/ Ville de Bordeaux 2016).

Ces constats ont-ils une influence sur les nouvelles pratiques de la ville durable?



les
femmes
réalisent
75 %

Bibliographie

L'usage de la ville par le genre,
Rasselet C., Bernard-Hohm M.-C.,
Raibaud Y., a'urba et Adess/Cnrs, 2012,
<http://www.aurba.org/wp-content/uploads/2017/02/usagedelavilleparlegendre>

**Les femmes dans le quartier
du Grand Parc à Bordeaux,**
Bernard-Hohm M.-C., a'urba, 2013,
<http://www.aurba.org/productions/pratiques-de-lespace-public-les-femmes-dans-le-quartier-du-grand-parc/>

**Les bordelais.es face aux discriminations
(dir.),**
Alessandrin Arnaud, Ville de Bordeaux,
Observatoire Bordelais de l'Égalité, 2015,
<http://www.bordeaux.fr/p98631>

Femmes et déplacements,
Johanna Dagorn, Laetitia Franquet, Arnaud
Alessandrin, Bordeaux Métropole, Keolis,
Ville de Bordeaux, 2017.

des accom-
pagnements
d'enfants,
personnes
âgées
ou han-
dicapées
dans la ville



LE VÉLO

Pratiques, horaires, attitudes, sécurité, accompagnements, bagages

Le nombre de cyclistes sur la métropole bordelaise a augmenté de 42 % depuis 2014. La pratique du vélo en ville reste plus faible chez les femmes (38 % des cyclistes). Cette proportion a peu évolué entre 2013 et 2017 sur les lieux d'une première étude.

Les femmes utilisent le vélo en plus grand nombre en fin d'après-midi (débauche, courses, sortie d'école) alors que les hommes sont plus nombreux aux heures correspondant aux loisirs (soirées, dimanche après-midi).

D'une manière générale elles sont plus chargées et mieux équipées pour le transport : bagages, sacs de courses, accessoires (vestes, parapluie), porte-bagage-enfant, sacoches, paniers, remorques etc.

Elles conduisent plus prudemment, moins sportivement et sans performance démonstrative.

Les hommes favorisent **le sac à dos**. Ils sont **deux fois** plus nombreux à ne **rien transporter** en vélo

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



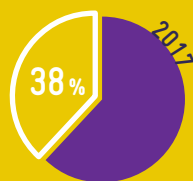
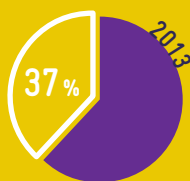
Elles sont plus de **deux fois** plus nombreuses à posséder **un vélo équipé pour le transport** (sacoches, portes-bagages, paniers...).

21,68% des vélos d'hommes sont équipés pour 53,84% des vélos de femmes

Les femmes sont **trois fois** plus nombreuses que les hommes à avoir **un porte-bébé**.

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

38%



seulement des cyclistes sont des femmes.

98%
des livreurs
à vélo sont
des hommes.

72% des femmes
50% des hommes
portent au moins
1 bagage.

les
hommes
sont
deux fois plus
nombreux
à adopter
une conduite
rapide
et portent
moins le casque.

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



**Trois fois plus
de femmes
transportent
des affaires ou sacs
de courses à vélo.**

27% des femmes contre 10%
des hommes

Elles sont aussi deux
fois plus nombreuses
à accompagner
les enfants à vélo.





Représentations, danger et empêchements

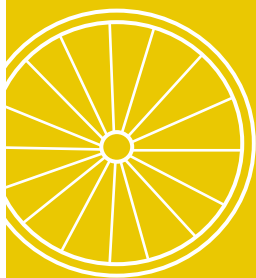
L'enquête en ligne montre que les femmes sont plus nombreuses à ne jamais faire de vélo (65 %).

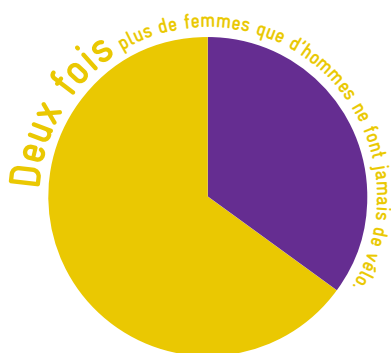
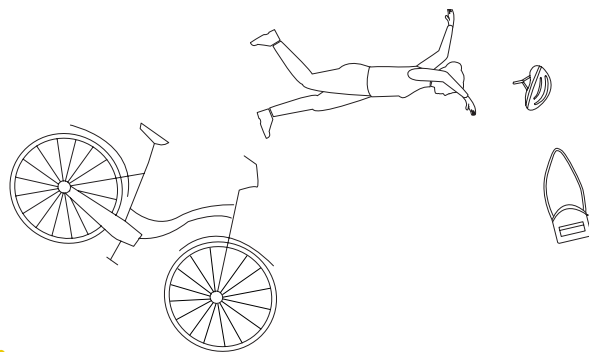
La pratique du vélo s'accroît pour les femmes des CSP (Catégories socio-professionnelles) supérieures.

Les femmes expriment davantage leur **peur de la chute et de l'accident** que les hommes, pour elles et leurs enfants.

La grossesse est l'événement le plus mentionné pour l'arrêt de la pratique du vélo.

Les hommes citent plus souvent le vol de vélo et la pollution.





Lors des entretiens de groupe,
les contraintes principales
évoquées par les femmes sont :
**enfants, personnes
à accompagner,
chargement.**

Les désagréments et peurs sont liés aux
**incivilités, actes sexistes,
risques d'accident**
provoqués par des tiers
(voitures, bus, taxis, livreurs, autres cyclistes).

Enfin,
**l'état de la voirie
et la propreté**
sont signalés, nécessitant l'extension
de pistes cyclables en sites propres.

LA MARCHÉ À PIED

Inconfort et craintes

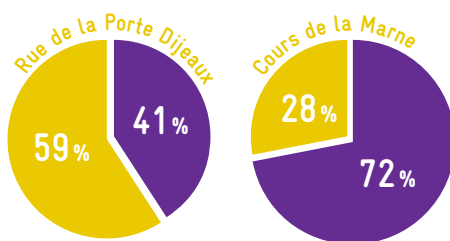
Les comptages font apparaître une certaine égalité dans l'accès à pied dans l'espace public.

Ainsi, les travaux sur le sentiment d'insécurité exprimé par les femmes à Bordeaux, s'ils traduisent de l'inconfort, ne se répercutent pas sur les pratiques de la ville.

Cependant les différentiels existent à deux niveaux : selon les quartiers et selon l'heure.

Sur le cours de la Marne à Bordeaux, autant de femmes marchent le jour que la nuit (28%), mais les vêtements courts disparaissent au profit des pantalons.

Les fréquentations en journée



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

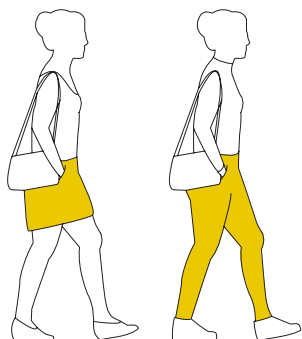
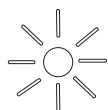
Moins de femmes la nuit sur le cours Victor Hugo à Bordeaux :



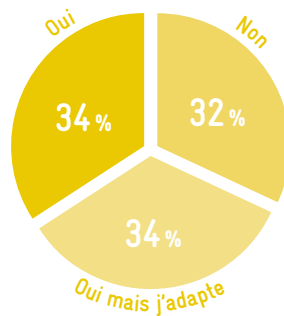
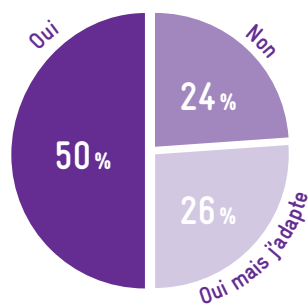
10% marchent seules sur 227 femmes qui marchent la nuit à Bordeaux.

Bien qu'elles soient un peu plus nombreuses que les hommes à aimer marcher en ville, les femmes craignent les déplacements à pied la nuit et dans certains quartiers.

Dans les entretiens de groupe sont évoqués les temps de trajet, la fatigue. Les accompagnements d'enfants se compliquent lorsqu'ils sont gardés ou scolarisés dans des écoles différentes. La pratique de la marche en ville est parfois risquée pour les personnes âgées (obstacles, temps de traversée des passages piétons, sols glissants...).



Vous déplacez-vous à pied la nuit ?



Les femmes plébiscitent la marche en ville et souhaitent des aménagements adaptés pour cela.

LE COVOITURAGE

Inconfort et craintes

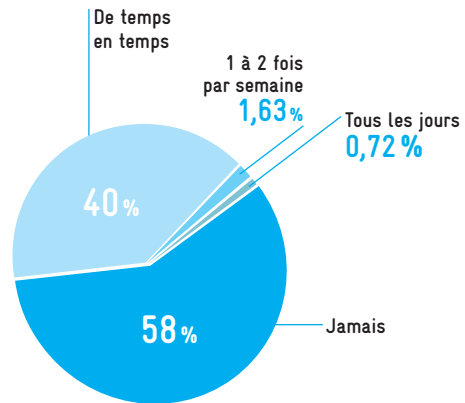
De manière générale, hommes et femmes pratiquent peu le covoiturage.

La mise en place de 86 aires de covoiturage et d'une plate-forme de mise en relation des usagers sur le département de la Gironde anticipe sur une pratique en développement. Les covoitureuses sont jeunes (moins de 45 ans) et appartiennent plutôt aux classes moyennes et supérieures.

Leurs expériences les plus fréquentes sont des trajets à l'extérieur de la métropole (blabla car). Les femmes sont plus nombreuses que les hommes à utiliser le covoiturage de temps en temps et moins nombreuses à l'utiliser tous les jours.

La complexité des trajets des femmes (courses, accompagnement des enfants) est la première raison donnée de ce manque de pratique régulière. Le sentiment d'insécurité et la crainte de tomber sur des covoitureurs indécents sont mentionnés comme des inconforts, mais ne sont pas dissuasifs. Certaines usagères ont utilisé des services non-mixtes pour leur première expérience pour tester le dispositif en toute sécurité.

Accompagner des enfants ou des personnes âgées ou dépendantes, n'est-ce pas du co-voiturage ?



« Pour l'instant je n'ai pas d'enfants mais je me dis que quand on en aura, ce sera un peu le passage obligé, avoir une voiture. »

Julie

« Ma mère s'est cassée la rotule il y a 6 mois, j'y vais 2 fois par semaine (...) je fais ses courses (...) je l'emmène chez le médecin, donc là, la voiture est indispensable (...) »

Florence



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



SYNTHÈSE

(PROPOSITIONS DES PERSONNES ENQUÊTÉES)

Questions

Comment limiter l'impact environnemental des déplacements tout en tenant compte des contraintes et des besoins des habitants (précarité, isolement géographique, enfants en bas âge, personnes dépendantes, etc.) ?

Comment interroger le partage de l'espace public, les stratégies individuelles, le sens donné aux déplacements, la perception de l'espace, le respect des libertés de chacun.e ?

Les résultats de l'enquête pointent les infrastructures défectueuses (voirie en mauvais état, manque d'arceaux, signalétique peu lisible, transports saturés...). Ils interrogent également le « vivre-ensemble », les interactions humaines en jeu au cours des déplacements (rapport au code de la route, civisme, habitudes de déplacement, sentiment d'insécurité, vol...).

L'auto-partage

La possibilité d'utiliser des véhicules électriques est simplifiée au sein de Bordeaux intra muros, là où l'offre de transports en commun est la plus conséquente. Quid des espaces périphériques ?

- Déployer des véhicules électriques en auto-partage sur l'ensemble de la métropole.
- Prévoir des véhicules en auto-partage au sein des nouvelles constructions d'immeubles.

Développer le vélo

- Proposer des vélos électriques.
- Mieux entretenir les vélos.
- Augmenter leur quantité aux abords des campus.
- Simplifier l'utilisation des bornes.

Lutter contre le vol des vélos

- Prévoir des arceaux en hauteur.
- Faciliter le « gravage ».
- Augmenter le nombre de boîtes sécurisées.
- Faciliter l'attache des vélos cargo
- En ville mais aussi et surtout aux abords des écoles.

Lutter contre l'insécurité

Les femmes restreignent leurs déplacements en transports en commun la nuit, préférant la voiture, de crainte de subir du harcèlement.

- Renforcer les actions de prévention contre le harcèlement.

Rendre la ville plus propre

La malpropreté de certains quartiers n'encourage pas les déplacements à pied ou à vélo. De même, les bris de verre augmentent le risque de crevaison, les déchets qui jonchent les trottoirs, les encombrants rendent désagréable la marche à pied.

- Engager une campagne de sensibilisation sur les conséquences des incivilités et négligences pour autrui et le vivre-ensemble.

Améliorer la voirie

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

- Renforcer l'entretien de la voirie.
- Créer plus de pistes cyclables sécurisées.

Repenser la signalétique

La signalétique est pensée pour les voitures.

- La rendre plus lisible pour les cyclistes et les piétons.
- Entretien des marquages au sol (tourne à droite, SAS vélo).
- Indiquer la distance à parcourir.

Communiquer, former, informer

Les usagers du vélo méconnaissent parfois le code de la route. Ils circulent et prennent des décisions avec incertitude. De la même manière, les conducteurs ignorent les droits de circulation en double sens des cyclistes.

- Former les enfants.
- Rendre visible les autorisations accordées aux cyclistes.

- Inciter les automobilistes, les cyclistes et les piétons à faire preuve de plus de civisme et apprendre à se partager l'espace.

- Sensibiliser les entreprises de livraison à vélo.

Une proximité à repenser


L'éloignement de certains ménages du centre d'activité et le manque d'intermodalité rendent la voiture indispensable au trajet domicile-travail.

- Encourager le télétravail.
- Encourager l'économie de proximité.
- Développer l'intermodalité.
- Ramener les familles vers le centre-ville.

Transports en commun et parcs-relais saturés

La surpopulation au sein du tramway notamment aux heures de pointe décourage certains usagers des transports publics qui préfèrent alors affronter les embouteillages plutôt que les nuisances liées à la proximité avec autrui.

- Développer l'offre de transports en commun et les parcs relais.



Comment limiter l'impact environnemental des déplacements tout en tenant compte des contraintes et des besoins des habitants (précarité, isolement géographique, enfants en bas âge, personnes dépendantes, etc.)?

Comment interroger le partage de l'espace public, les stratégies individuelles, le sens donné aux déplacements, la perception de l'espace, le respect des libertés de chacun.e ?

Les résultats de l'enquête montrent les améliorations à apporter. Ils interrogent également le « vivre-ensemble », les interactions humaines en jeu au cours des déplacements.