

Communication Géri vélo

Socialisation sexuée au (et par le) vélo ?

David Sayagh



IFSTTAR

Pourquoi les femmes roulent-elles moins à vélo ?



The screenshot shows the website terraeco.net with a search bar and navigation menu. The article title is 'Pourquoi les femmes roulent-elles moins à vélo ?' dated 26-09-2014. Below the title is a photo of a woman riding a bicycle at night in a city street. The article text begins with 'Réponses : parce que notre société est inégalitaire et parce que nos villes sont pensées pour les voitures. Et, tant mieux, on connaît les solutions.'

Le Baromètre de cet article
ÉCOLOGIE SOCIÉTÉ ÉCONOMIE

SUR LE MÊME SUJET
Avec Hit the road, devenez écoconvoyeurs de voitures
Impressionnant : une piste cyclable

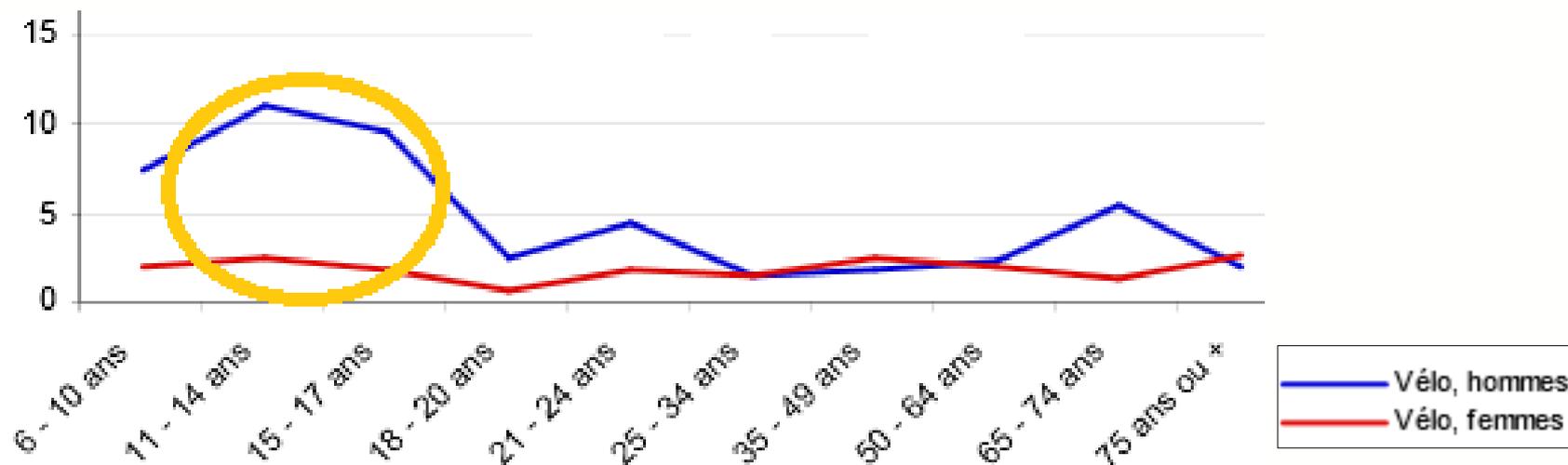
Les Français recommandent, doucement, à rouler à vélo. Les dernières bonnes nouvelles en date viennent d'Ile-de-France où les études concordent : les Franciliens sont de plus en plus nombreux à enfourcher un cycle chaque jour. Sauf que les Franciliennes, elles, restent en queue de peloton. Et elles ne sont pas les seules : en France, les femmes roulent en moyenne moins à vélo que les hommes.

« Il y a toujours une part de représentations psycho-sociologiques, certaines femmes ne peuvent toujours pas se permettre d'aller au travail avec une tenue adaptée au vélo » (Dominique Riou, chargé d'études à l'IAU d'Ile-de-France)

« On sait que les femmes ont des types de déplacements différents, c'est principalement elles qui font certains achats et vont chercher les enfants à l'école par exemple, ce qui peut décourager dans la pratique du vélo » (Jérémy Courel, chargé d'études à l'IAU d'Ile-de-France)

Un constat majeur: Présence d'un fossé vis-à-vis de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement entre garçons et filles durant l'adolescence.

Part du vélo dans les déplacements locaux en semaine, des hommes et des femmes, selon l'âge (en %)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008



Etat de la recherche

- Socialisée, parce que fortement déterminée par les dispositions incorporées dans la sphère familiale, résidentielle et scolaire.
- Socialisante, parce qu'elle permet aux adolescents de mettre à l'épreuve et de re-questionner ces habitudes d'actions incorporées durant l'enfance (Oppenchain, 2012).



Etat de la recherche

■ Socialisation sexuée à la mobilité

- Les jeunes filles bénéficient d'un apprentissage moins autonome que les garçons (Vandermissen, 2008 ; Valentine, 1997 ; O'Brien, 2000 ; Tranter et Pawson, 2001 ; Rivière, 2014):

- Des déplacements plus restreints et plus limités aux environs de la maison
- Moins de temps dans les espaces publics urbains
- Plus susceptibles d'être supervisées par un adulte

que les garçons



Etat de la recherche

- ***Dispositions sexuées*** participant de la naturalisation des différences sexuées et de la reproduction de la domination masculine (Bourdieu, 1998)



Problématique

- Identifier les principales dimensions susceptibles de *sexuer ou au contraire de désexuer l'usage du vélo*
- Apprécier dans quelle mesure la socialisation à (et au travers de) cette pratique débouche-t-elle sur des dispositions sexuées synonymes de hiérarchisations des catégories sexuées



Recherche

■ Socialisation sexuée au vélo

- Ecole = 1 %
 - Parents = 69 %
 - Grands-parents = 10 %
 - Amis ou copains = 12 %*
-
- **Les femmes :**
 - sont plus nombreuses que les hommes à ne jamais apprendre à faire du vélo (3.5% contre 0.7%)
 - un apprentissage plus tardif (39,8 % apprennent avant l'âge de 6 ans contre 47,2 % pour les garçons)
 - des équipements moins performants (notamment un matériel plus obsolète).*

*Le vélo et les Français en 2012, Sofres, MTI Conseil et TNS, 30/05/2013

Etat de la recherche

- **Dimensions renforçatrices de la socialisation sexuée**
 - La perception d'insécurité du **lieu de résidence** des parents (Torres et Lewis, 2010).
 - La peur d'agression perçue (Hillman et al., 1990).
 - **La montée en âge** et les représentations sexuées liées aux transformations corporelles qui y sont associées (Rivière, 2014).
Après quatorze ans, les filles de ZUP se voient attribuer un traitement spécifique notamment caractérisé par un accompagnement plus fréquent des mobilités qu'auparavant (Oppenchaim, 2012).
 - La structure et les dynamiques familiales: fortement déterminées par les **ressources culturelles et économiques** disponibles (Kaufmann et Widmer, 2005)

*Le vélo et les Français en 2012, Sofres, MTI Conseil et TNS, 30/05/2013

La socialisation par le vélo

- Situations d'**automobilité** (Massot et Zaffran 2007), socialisation par les pairs.
- Carver et al. (2005): La présence de pairs à proximité du domicile joue un rôle davantage accélérateur des mobilités actives des garçons que de celles des filles.
- Culture de la chambre (Glévarec H., 2010) Vs surinvestissement de l'espace urbain (Devaux, 2013).
- Un fort **repli homolatique** (Moulin, 2005): les dispositions sexuées incorporées au sein de la sphère familiale pourraient être renforcées.
- Les femmes : plus nombreuses à préférer faire usage du vélo « **en mode loisir** » (Beecham R. et Wood J., 2014), dans les **rues résidentielles**, lorsque **le trafic est lent**, de **faible densité** et lorsque la **piste est séparée du reste de la route** (Tilahun et al., 2007 ; Dill and Gliebe, 2008 ; Garrard et al., 2008).
- Les adolescentes font des **trajets moins fréquents**, de **plus longue durée** et **moins rapides** que les garçons du même âge, elles font également état de **moindres sentiment de compétence** et « **plaisir à pratiquer** », et présentent des **manières divergentes de percevoir les risques** (Garrard et al., 2006) que les hommes.

* Le vélo et les Français en 2012", Sofres, MTI Conseil et TNS, 30/05/2013.

Des répercussions différenciées

- Moindre pratique d'activité physique des filles = effets négatifs vis-à-vis de leurs aptitudes aérobies ainsi que de leurs prédispositions à l'obésité (Tremblay M. S. et al., 2010) et au cancer du sein (Friedenreich C.M. et al., 2001 ; Matthews C.E. et al., 2001 ; Shoff S.M. et al., 2000).
- Prises de « risques accidentels » et « comportements imprudents » plus importants de la part des garçons et des hommes = plus grandes chances d'être tués et/ou gravement blessés à vélo (Knowles et al., 2009).



Hypothèses

- Les capitaux économiques et scolaires des parents ainsi que l'âge des enfants et le milieu résidentiel familial devraient jouer un rôle déterminant vis-à-vis de la socialisation sexuée au (et par) le vélo.



Méthodologie et résultats

- Confrontation de modèles de régression logistique généralisée

Pour les adolescents comme pour les adolescentes (11-18 ans), les chances d'utiliser régulièrement le vélo sont multipliées de manière significative:

- **lorsque ceux-ci (ou celles-ci) sont âgé(e)s entre 11 et 13 ans plutôt qu'entre 17 et 18 ans** ($\times 5.7$ pour les filles ($n=1429$) et $\times 2.9$ pour les garçons ($n=1649$)).
- **lorsque ceux-ci (ou celles-ci) dépendent du quatrième quartile (25% les mieux dotés) plutôt que du 1er quartile** ($\times 2.4$ pour les filles ($n=1429$) et $\times 2.5$ pour les garçons ($n=1649$)).
- **lorsque ceux-ci (ou celles-ci) résident dans une commune rurale plutôt qu'en banlieue** ($\times 2.9$ pour les filles ($n=1304$) et $\times 1.9$ pour les garçons ($n = 1530$)).
- **Et lorsque le diplôme le plus élevé de la PR est de niveau supérieur ou égal à bac+2 plutôt que lorsque celle-ci ne possède aucun diplôme** ($\times 2.3$ pour les filles ($n=1429$) et $\times 1.5$ pour les garçons ($n=1649$)).

Résultats

- Ni le lieu de résidence
- Ni le revenu simulé par UC
- Ni le diplôme le plus élevé de la PR

=>n'apparaissent significatifs pour expliquer les différences de pratique régulière, occasionnelle, ou nulle observées entre adolescents et adolescentes âgé(e)s entre 11 et 18 ans.



Limite principale

- Risque d'omission consciente d'un certain nombre de déplacements.



Conclusion et discussion

- Les filles grandissent avec une chance amoindrie d'incorporer les dispositions nécessaires à la pratique du vélo.

Axe prioritaire n°1: viser un développement égalitaire des compétences nécessaires à l'usage du vélo chez les filles et les garçons (incitation à la pratique en famille, sensibilisation des parents et des éducateurs, campagne de communication).



Pourquoi les femmes roulent-elles moins à vélo ?



The screenshot shows the website terraeco.net with a navigation menu including ACTU, AGIR, DOSSIERS, HORS-SÉRIES, BLOGS, NEWSLETTERS, PROS, MÉTIERS VERTS, EMPLOI / FORMATION, and AGENDA. The article title is 'Pourquoi les femmes roulent-elles moins à vélo ?' dated 26-09-2014. Below the title is a photo of a woman cycling at night in a city street with blurred car lights. The article text begins with 'Réponses : parce que notre société est inégalitaire et parce que nos villes sont pensées pour les voitures. Et, tant mieux, on connaît les solutions.'

« Si les hommes roulent plus que les femmes à Paris, c'est que les **hommes sont plus téméraires face au trafic et à la vitesse** (...)

<https://www.youtube.com/watch?v=6RQjbP0d9a8>

La preuve : « Dans les villes où la mobilité à vélo est facilitée et apaisée, les hommes et les femmes se déplacent autant à vélo. A Strasbourg, où l'on compte un nombre important de cyclistes, la part des femmes est presque aussi importante que celle des hommes. A Copenhague, les femmes sont même majoritaires parmi les cyclistes. » (Frédéric Héran)



Pourquoi les femmes roulent-elles moins à vélo ?



The screenshot shows the website terraeco.net with a search bar and navigation menu. The article title is 'Pourquoi les femmes roulent-elles moins à vélo ?' dated 26-09-2014. The article text begins with 'Réponses : parce que notre société est inégalitaire et parce que nos villes sont pensées pour les voitures. Et, tant mieux, on connaît les solutions.' Below the text is a sidebar with 'Le Baromètre de cet article' showing categories like ÉCOLOGIE, SOCIÉTÉ, and ÉCONOMIE, and a section 'SUR LE MÊME SUJET' with a link to 'Avec Hit the road, devenez écoconvoyeurs de voitures'.

« Si les hommes roulent plus que les femmes à Paris, c'est que les hommes sont plus téméraires face au trafic et à la vitesse (...)

La preuve : « Dans les villes où la mobilité à vélo est facilitée et apaisée, les hommes et les femmes se déplacent autant à vélo. A Strasbourg, où l'on compte un nombre important de cyclistes, la part des femmes est presque aussi importante que celle des hommes. A Copenhague, les femmes sont même majoritaires parmi les cyclistes. » (Frédéric Héran)



Statistiques OCDE (oecdbetterlifeindex.org)

- « Au Danemark, près de 80 % des personnes interrogées déclarent se sentir en sécurité en marchant seules, la nuit, dans les rues, un chiffre supérieur à la moyenne de 69 % de l'OCDE. Si les hommes sont davantage exposés aux risques d'agression ou de crime violent, **les femmes déclarent se sentir moins en sécurité que les hommes.** Ce sentiment s'explique par une plus grande peur des agressions sexuelles, par l'idée qu'elles doivent protéger aussi leurs enfants et par la crainte d'être considérées comme en partie responsables »



Conclusion et discussion



Parité d'usage entre hommes et femmes \neq égalité de motilité entre hommes et femmes (précautions (Lieber, 2011), stratégies d'évitement, stratégies vestimentaire...)

Quelle part d'entre elles intègre le vélo dans son champs du possible à la nuit tombée ? Quels sont les lieux (voire aménagements) que les femmes s'interdisent ? Quelles sont les tactiques qu'elles « apprennent par peur (Sayagh, 05/12/2014) ? »



Conclusion et discussion

Axe prioritaire n°2:

Etudier les processus de construction des représentations autour de la pratique du vélo, à l'origine des peurs sexuées génératrices des rapports sociaux de sexe



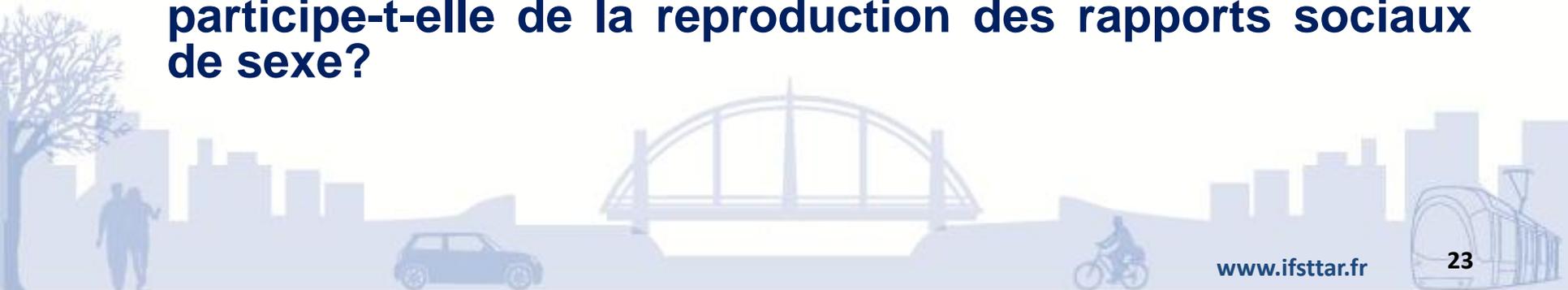
Du mémoire à la thèse...

Problématique

- Rendre compte des articulations complexes entre représentations sexuées et:
 - la socialisation au risque
 - les compétences
 - les peurs
 - la sécurité perçue
 - le « confort perçu »
 - les comportements à risque

sexués

Dans quelle mesure la socialisation au (et par le) vélo » participe-t-elle de la reproduction des rapports sociaux de sexe?



Merci de votre attention

Ifsttar

14-20 Bld. Newton

Cité Descartes

Champs sur Marne

77447 Marne-la-Vallée Cedex 2

France

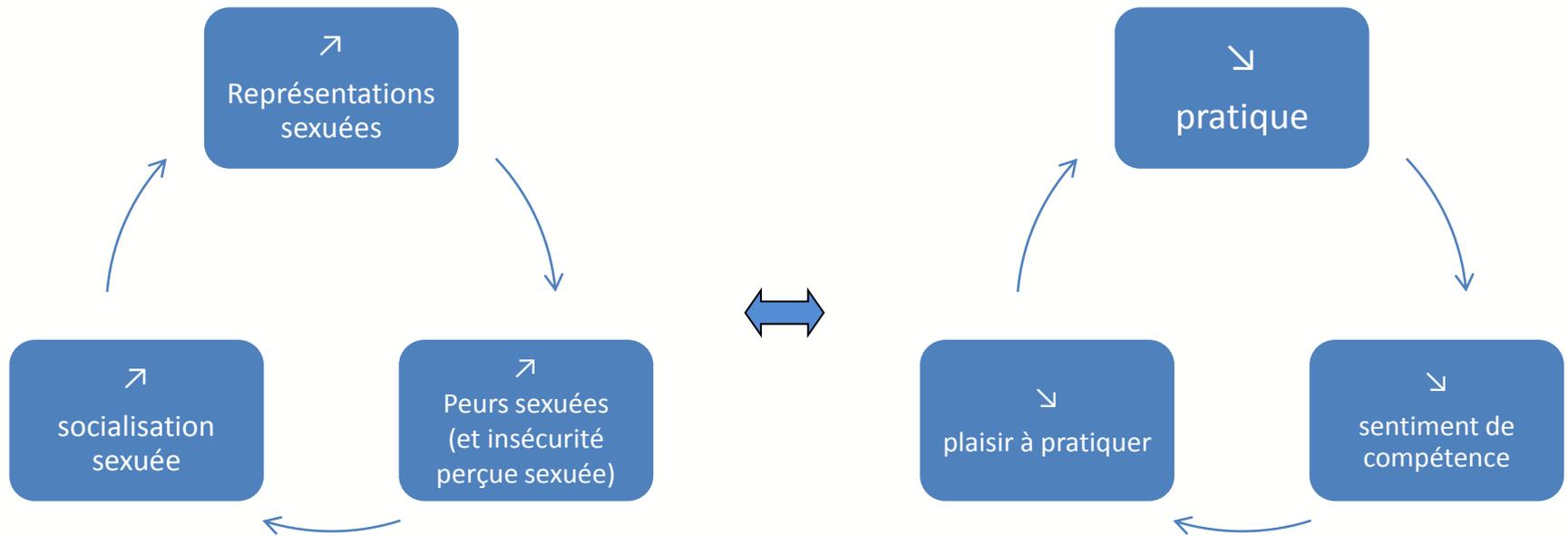
Tél. 06.58.70.59.86

david.sayagh@ifsttar.fr



Diapo bonus n°1 : Du mémoire à la thèse...

Hypothèses



Diapo bonus n°2 : Du mémoire à la thèse...

Méthodologie

- 40 entretiens semi directifs d'adolescent(e)s âgé(e)s 17-18 ans (sans permis), et de leur parents. (Montpellier et Strasbourg (ville centre, péri, ZUP))
 - Mettre en perspective les pratiques et les rapports à la mobilité des parents avec ceux de leurs enfants (Goyon, 2009).
 - Différences entre les difficultés rencontrées par les garçons et les filles (restrictions subies et/ou les « précautions » (Lieber, 2011))
 - Les déplacements sans véritable motif à destination
 - Les déplacements cachés
 - Retour sur expériences marquantes de mobilité → apprécier la manière dont la mobilité à vélo peut modifier les habitudes d'action incorporées durant l'enfance.
 - Réalisation après accompagnement des adolescent(e)s sur leur trajet habituel
- fournir des prises pour développer leur discours.
- compléter les informations recueillies par une observation directe des conditions dans lesquelles se déroule leur mobilité.