

V
&

i

l

l

≡

V

≡

l

O



n° 71

Dossier > pages 6 à 15

mars/avril 2016

6€



Femmes et vélo : un espace public à partager

Lancement de l'Observatoire
de l'indemnité kilométrique vélo > page 16

La parole à Muriel Vandermeulen
> page 20



ALTAO® SPACIO

DES ABRIS PARFAITEMENT INTÉGRÉS
DANS VOTRE ENVIRONNEMENT
ARCHITECTURAL



OPTIMA®

LES RACKS DE STATIONNEMENT
VÉLOS À DOUBLE-ÉTAGE



ALTAO® PUMP

LA STATION DE GONFLAGE
DE VÉLOS À ÉNERGIE
MUSCULAIRE !



Parmi nos dernières réalisations : 28 abris vélos sécurisés ALTAO® Spacio sur Lille Métropole ; 5 abris vélos sécurisés pour le Grand Lyon, un abri vélo sécurisé ALTAO® Spacio de 200 places pour la gare de Chambéry Métropole, des racks Optima® et stations ALTAO® Pump dans les 10 nouveaux Espaces Vélos de Lyon Parc Auto, des racks double-étage Optima dans les espaces sécurisés de la Communauté Urbaine de Strasbourg, l'équipement en racks double-étage Optima® de la consigne Veligo d'Aulnay Sous Bois, des consignes individuelles à vélos ALTAO® Cocoon à Nantes Métropole... A venir : Tisseo (Toulouse), Marseille Provence Métropole, Orléans Val de Loire, Gare de Fontainebleau-Avon (Veligo)...



2 0 1 3

altinnova®

MOBILIER URBAIN
POUR AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

www.altinnova.fr

agenda

> 8 avril

Congrès de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)
La Rochelle

www.fubicy.org/

> 14 avril

Journée européenne du vélo

> 11 mai

Vélo & Cinéma
Projection de courts-métrages
avec Christoph Schulz de Velo Konzept
Hôtel de ville de Paris
Inscription obligatoire

> du 30 mai au 3 juin

Semaine nationale du vélo
à l'école et au collège
Partout en France

> du 14 au 16 juin

Espace mobilités actives - Transports
Publics 2016, le salon européen
de la mobilité

> 15 juin

Assemblée générale du Club des villes
et territoires cyclables
(réservée aux adhérents)
Remise des prix des Talents du vélo 2016
Paris, Porte de Versailles.

www.villes-cyclables.org



édito

Indemnité kilométrique vélo, encore un effort !

Deux nouvelles attendues sont tombées en février avec la parution des deux décrets tant espérés pour mettre en œuvre les incitations économiques à la pratique du vélo de la loi pour la transition énergétique d'août 2015. Le décret du 12 février fixe le montant mensuel de l'indemnité kilométrique vélo et ses modalités d'application dans les entreprises. Celui du 22 février précise les conditions pour bénéficier de l'exonération fiscale pour la mise à disposition de flottes de vélos à l'attention des salariés. Deux dispositions majeures sur lesquelles le Club des villes et territoires cyclables et le Club des parlementaires pour le vélo ne cessent de se battre depuis 2012. Dès la création de ce Club parlementaire, initié par notre réseau, ces propositions ont fait

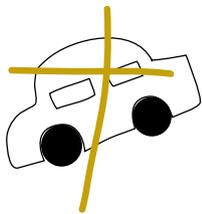
l'objet d'amendements en saisissant toutes les opportunités législatives, en commençant à l'automne 2012 par l'examen des projets de loi de finances et de financement de la Sécurité sociale pour 2013. Trois ans plus tard, et après de nouvelles tentatives, ces leviers économiques sont désormais dans la loi et à la disposition des entreprises. Non sans mal ni sans rebondissements tout au long des examens du projet de loi pour la transition énergétique et même après son adoption puisque, dès septembre, le gouvernement tentait de supprimer l'incitation fiscale pour l'achat de flottes vélos, sans succès, et en décembre dernier, il rabotait l'indemnité kilométrique lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2016, en la rendant facultative et en plafonnant l'exonération fiscale pour l'entreprise et le salarié à 200 euros par an. Cette fois avec succès... Le décret du 12 février confirme le montant annoncé – 25 centimes d'euro du kilomètre – et fixe les conditions du cumul avec le remboursement de l'abonnement transports publics. Là encore, le compte n'y est pas vraiment puisque le cumul n'est possible qu'à minima, pour un rabatement vers la gare la plus proche – qu'elle soit équipée de stationnement vélo ou pas! – et n'est pas envisagé pour des salariés qui, par exemple, choisissent le vélo sur une période de l'année et le transport public le reste du temps. Preuve qu'il faut encore de la pédagogie pour faire connaître les pratiques non seulement à venir mais déjà en cours chez de nombreux salariés. Au Club des villes et territoires cyclables, nous n'avons pas fait mystère de notre opposition au caractère facultatif et au plafonnement très bas de l'exonération. Nous nous félicitons toutefois de la parution de ce décret qui permet, enfin, la mise en œuvre de la mesure. C'est une première étape très importante que nous avons choisi d'accompagner, avec l'ADEME, en mettant en place dès la parution du décret un observatoire de l'IKV. Celui-ci a retenu l'attention de la ministre de l'Environnement et du secrétaire d'État aux Transports qui ont décidé de le parrainer! Cet outil va nous permettre de valoriser les entreprises qui s'engagent, d'aider celles qui hésitent puisqu'il propose des conseils et des réponses aux questions des employeurs et des salariés, de mesurer la mise en œuvre, par exemple quel est le plafond annuel retenu par l'entreprise, et de voir si en l'état du format que lui a donné le gouvernement, c'est un bon outil ou s'il mérite d'être amélioré. D'ores et déjà, au Club, avec les parlementaires vélo, nous sommes mobilisés pour que rapidement l'IKV soit accessible aussi à la fonction publique, pour que le plafond annuel de son exonération fiscale soit relevé et pour qu'elle soit plus facilement et utilement cumulable avec le remboursement de l'abonnement aux transports collectifs. Nous ne nous contentons pas de cette première étape. Mais plus l'IKV sera adoptée par des employeurs et des salariés, plus l'effet d'entraînement devrait permettre d'obtenir la mesure dans sa plénitude et donc dans son efficacité maximale.

Pierre Serne
Président

L'IKV est lancée !

➤ La parution du décret 2016-144 a permis de préciser le montant de l'indemnité kilométrique vélo et les conditions de cumul avec l'abonnement de transport public et a ainsi officialisé son lancement.

L'IKV s'éleve donc à 0,25 €/km, et son application par les entreprises privées est facultative. Elle est exonérée d'impôts sur le revenu pour les salariés et de cotisations sociales pour les employeurs à hauteur de 200 € par an.



Carême sans voiture

➤ En Allemagne, dans les régions de la Sarre et de Rhénanie-Palatinat, ainsi qu'au Luxembourg, l'Église évangélique et l'Église catholique s'associent aux exécutifs régionaux, aux villes, à la Deutsche Bahn, à plusieurs autorités organisatrices des transports et associations de protection de l'environnement pour inciter les habitants à renoncer à leur voiture pendant le temps du carême.

L'opération Autofasten dure un mois, le mot d'ordre est « Gagnez pour l'environnement, gagnez pour vous ! ». Un tirage au sort avec la clé des abonnements de transport en commun est également prévu pour récompenser les participants.



L'IKV a son observatoire

➤ Afin de faire connaître cette indemnité et d'aider les entreprises à la mettre en place, le Club des villes et territoires cyclables et l'ADEME ont lancé l'observatoire de l'IKV, parrainé par Ségolène Royal et Alain Vidalies.

Cet observatoire permet de valoriser les entreprises qui s'engagent, d'établir un suivi de sa mise en œuvre et de renforcer les arguments du Club pour étendre l'indemnité à la fonction publique.

www.villes-cyclables.org > Observatoire des mobilités actives > Observatoire de l'IKV



2016 : Paris à 30 km/h

➤ D'ici à la fin de l'année 2016, la moitié de la ville devra être passée au 30 km/h, seuls les grands axes gérés par la préfecture étant exempts de cette baisse de vitesse.

Cette politique de reconquête de la qualité de l'air vise également à réduire le bruit et à améliorer la sécurité routière.



Tel Aviv : the place to bike

➤ À Tel Aviv, en Israël, le vélo est devenu le moyen le plus branché de se déplacer en ville : près de 15 % des habitants utilisent le vélo pour aller au travail ou à l'université.

La ville est plate et les températures plutôt agréables pour pédaler, sauf en été lorsqu'elles dépassent couramment les 35°C. Cependant, même si les autorités se convertissent peu à peu aux politiques cyclables, les cyclistes doivent encore se frayer un chemin parmi les voitures et les piétons, et les associations locales luttent pour être prises au sérieux.

Cenon a ses ambassadeurs du vélo

➤ À Cenon (Gironde), trois jeunes en service civique au sein de l'association Unis-Cité font la promotion de la mobilité à vélo auprès des habitants.

Différents ateliers, gratuits et ouverts à tous, sont proposés : réparation de vélo, remise en selle... À cela s'ajoutent des interventions dans les écoles de la commune et dans toute structure souhaitant mettre en place une sensibilisation au vélo. Les trois ambassadeurs sont également disponibles pour des recommandations sur les itinéraires pratiques à vélo, des conseils d'achats... Ce projet, réalisé en partenariat avec Bordeaux métropole, permet également de proposer des prêts de vélos et de VAE gratuits (sous caution).

À vélo pour retrouver du travail

➤ À Agen, l'agence Pôle Emploi a noué un partenariat prometteur avec l'association Fées du Sport autour du projet V'job.

L'objectif : favoriser l'insertion professionnelle par le prêt de vélos. Désormais, les conseillers Pôle Emploi pourront orienter les demandeurs d'emploi vers l'association, qui s'engage à les former à la sécurité routière et à mettre des vélos à leur disposition. Un coup de pouce bienvenu pour faciliter le retour vers l'emploi.



Menace sur le budget vélo de Londres

➤ Malgré les annonces du maire Boris Johnson et son ambitieux projet de pistes cyclables, le budget vélo de Londres pourrait être réduit de 100 millions de livres d'ici 2020 si rien n'est fait pour sanctuariser ce budget avant les élections municipales de mai 2016.

Ces coupes budgétaires interviendraient alors que la proportion de cyclistes est en constante augmentation. L'opposition se mobilise pour que le vélo ne soit pas oublié et que Transport for London accompagne l'essor du vélo dans l'agglomération londonienne.



Portland : un VLS de marque

► **La ville la plus provélo des États-Unis se dote d'un système de VLS.** Biketown est un système développé en partenariat avec Nike.

L'équipementier sportif va investir 10 millions d'euros sur cinq ans pour doter la ville de 1 000 vélos en libre-service. Portland n'est pas la première ville à s'équiper d'un système de VLS financé par une grande entreprise, mais Nike est le premier équipementier sportif à lancer sa ligne de vélo partagé.

7 milliards

► **C'est le nombre de livres économisées en vingt ans au Royaume-Uni en dépenses de santé grâce à la pratique du vélo et de la marche à pied.**

Ces économies sont essentiellement dues à la réduction de l'obésité et du surpoids ainsi qu'à la baisse de la pollution. Pour Sustrans, l'ONG britannique à l'origine de cette étude, les chiffres parlent d'eux-mêmes, et elle compte désormais faire pression sur le gouvernement britannique pour que 5 % du budget transport soit alloué au développement des modes actifs.

Les Roumains et le vélo

► **La Roumanie est le sixième pays producteur de vélos en Europe avec 820 000 vélos fabriqués en 2014.**

Elle se place derrière l'Italie, l'Allemagne, la Pologne, la Bulgarie et les Pays-Bas. Mais la pratique du vélo n'est pas très répandue dans le pays, seuls 5,2 % des Roumains voient le vélo comme un moyen de transport. Et les infrastructures cyclables sont en mauvais état ou totalement absentes : Bucarest, la capitale, ne dispose par exemple que de 6 km de pistes cyclables.

Nantes : nouveau plan vélo

► **La métropole nantaise se dote d'un nouveau plan vélo adopté à l'unanimité.**

L'objectif à l'horizon 2020 est de développer le vélo dans la périphérie nantaise. Cela passera par le développement d'axes cyclables et de franchissements du périphérique, des expérimentations en matière de stationnement dans les locaux d'habitation... Un nouveau dispositif de location longue durée de vélo verra également le jour avec une flotte de vélo passant de 880 vélos (réseau Bicloo) à 2500 vélos.

+3 %

► **C'est la progression de 3% du trafic mondial de vélo entre 2014 et 2015 mise en évidence par l'Index mondial du vélo publié par Eco-compteur.**

Cela représente plus de 4,6 millions de déplacements supplémentaires ! En France, l'usage augmente également avec une hausse de 2%, moins importante qu'en 2013-2014 (+10%) mais qui prouve que l'essor du vélo se poursuit.

vite-dit

« *Le vélo au féminin ne doit plus être une note en bas de page* » »

Amanda Ngabirano, urbaniste ougandaise, enseignante à l'université de Makerere à Kampala. Retrouvez son interview et d'autres témoignages dans l'excellent dossier « Le vélo fait avancer les femmes » des Terriennes sur TV5Monde

<http://information.tv5monde.com/terriennes/le-velo-fait-avancer-les-femmes-37045>



Ville douce

► **La métropole de Lille lance un ambitieux plan de déplacement visant à supprimer le trafic de transit dans le centre-ville et le Vieux-Lille.**

C'est une petite révolution pour la métropole, le nombre de voitures empruntant la Grand'Place devrait être divisé par trois. Pour l'association Droit au vélo, cet apaisement de la circulation en centre-ville est une victoire.

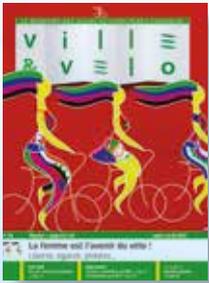
Nobel de la paix

► **Malgré les insultes et les menaces de mort, les 40 membres de l'équipe afghane féminine de cyclisme continuent de s'entraîner et de promouvoir le vélo.**

Afin de saluer leur courage, 118 députés italiens ont décidé de faire concourir l'équipe pour le prix Nobel de la paix. Pour ces députés, le vélo est un symbole d'espoir et de liberté dans un pays où les droits des femmes restent à conquérir.

Femmes et vélo

un espace public à partager



« *La femme est l'avenir du vélo* », avons-nous déclaré crânement en 2012* ! Si beaucoup d'indicateurs restent au vert, comme la nouvelle mixité de l'objet vélo, les derniers mètres à combler pour venir à la hauteur des hommes ne sont pas encore gagnés ! Les femmes vont devoir pédaler plus fort pour gagner leur place dans l'espace public. La réussite des politiques cyclables passe aussi par la prise en compte de cette donne.

*Ville & Vélo n° 54,
mars/avril 2012





Un vélo à enjambement bas au look à la fois féminin et masculin. La nouvelle androgynie portée en étendard par le vélo urbain traduit une véritable (r)évolution des genres.

Le vélo a revu sa théorie des genres sans tambour ni trompette. La nécessaire mixité des vélos en libre-service (VLS) a infligé le coup de grâce au règne des vélos urbains sexués déjà piqués par certaines tendances de l'industrie du cycle. Les hommes se sont accommodés des cadres à géométries ouvertes (sans barre horizontale, même inclinée), des formes traditionnellement dévolues aux femmes pour faciliter l'enfourchement d'un vélo en robe. Ces géométries dites col de cygne (ou wave désormais) sont également portées par le vélo à assistance électrique (VAE), qui répond parfois à un investissement familial multi-usagers. Mixité du vélo partagé faisant loi, l'androgynie du cycle progresse. *« Cela prouve bien que l'on quitte les normes et les codes pour se retrouver dans du vécu. Nous ne*

« Nous concevons un vélo en fonction d'une pratique et non du genre »

sommes plus dans le symbolique. La complexité a amené d'autres usages, elle a "dénormé" le vélo. La norme, c'est l'anticomplexité : une chose, une fonction, un genre, un sexe... », éclaire Chris Blache, consultante en socio-ethnographie. La vision d'un homme juché sur un vélo jadis « typé vélo de femme » ne prête plus à sourire. *« Les cadres col de cygne représentent plus de la moitié de nos vélos vendus pour le marché urbain. Ils sont faciles à enjamber en costard-cravate »*, confirme Guillaume Koch, responsable marketing de la marque américaine Cannondale. Ce n'est pas un hasard si cette griffe sportive s'est penchée sur le marché urbain depuis 2008, année du lancement du Vélo à la carte à Rennes, la première version informatisée du vélo en libre-service. Autour de ces années 2010, le vélo a organisé sa mue.

La vélo et le bicyclette

« Chez Moustache bike, nous concevons un vélo en fonction d'une pratique et non du genre. Une femme qui va rouler en jupe aura peut-être les mêmes contraintes qu'un homme en costume ! Un avant plus haut et un cadre plus court conviennent à la fois pour les hommes et pour les femmes. Le schéma col de cygne ou tube horizontal a évolué, les utilisateurs dépassent ceci et recherchent davantage une fonctionnalité, une esthétique, un comportement dynamique », assène Emmanuel Antontot, cofondateur de la jeune marque de vélos à assistance électrique. Même discours pour David Limaux, du groupe Cycleurope, concepteur de marques plus anciennes comme Gitane ou Peugeot : *« On aspire à ne plus faire de distinction entre hommes et femmes, mais entre cadres ouverts et cadres fermés. »* D'un côté, les vélos perdent leur genre, tandis que, de l'autre, les collections et gammes de vélos pour femmes se multiplient. En 2008 germa le concept de Giant-ForWomen par le plus gros fabricant



Les femmes sont devenues des cibles marketing privilégiées pour le vélo. Les publicitaires n'hésitent pas à convoquer l'esthétisme et l'onirisme, tandis que des activistes féminines s'approprient des codes masculins, comme le vélo sportif ou le fixie avec leur tube horizontal.

de cycles mondial, le Taïwanais Giant. Quatre ans plus tard naquit la première marque mondiale de cycles spécifiquement féminins, Liv/Giant. Dans son sillage, de nombreuses marques féminisent leurs gammes. L'argument avancé ? Les différences anatomiques entre hommes et femmes. Est-ce un coup de frein dans l'avènement de la parité cycliste ou un coup de pédale vers l'égalité ?

La physiologie féminine à l'honneur

Longtemps l'industrie du cycle du « prêt à rouler » a ajusté la bicyclette aux mensurations masculines, alors que bras et jambes des femmes sont plus longs que ceux des hommes, proportionnellement

au buste. Les gammes de vélo *for ladies* intègrent cette spécificité, notamment sur les vélos sportifs, où les heures de selle peuvent faire souffrir. Si certains concepts marketing *girly* masquent de simples coups de badigeons, au détour de certains catalogues, la bonne surprise nous fait

découvrir que les petites femmes ne sont plus obligées de se hisser sur les petits vélos pour hommes, parfois encore trop grands. Le néo-Américain Scott s'en félicite : « *Ce marché féminin est en hausse chaque année, nous travaillons sur des programmes de tests de produits et d'événements spécifiques femme.* » Pour Fabrice Laugier, responsable marketing de Giant France, le sujet prend des allures de croisade : « *Combien de femmes roulent sur un*

« Les femmes prennent trois fois plus la voiture que les hommes pour les accompagnements »

vélo d'homme non adapté ou, pire encore, sur l'ancien vélo de "monsieur" ? De trop à beaucoup trop ! Des femmes sur des vélos d'hommes, c'est justement ce qui minimise les statistiques du marché français (...). Le marché du vélo spécialisé est nouvellement porté par le vélo à assistance électrique (VAE), mais il n'existe pas encore de VAE 100 % féminin. Aujourd'hui les VAE sont mixtes, demain, des produits 100 % féminins existeront forcément ! ».

La mixité n'est pas l'égalité

Les marques de luxe s'en mêlent, et ce n'est pas anodin. Si le vélo Chanel dévoilé fin 2007 n'est pas resté longtemps au catalogue, Hermès en a fait une démarche plus pérenne avec deux vélos haut de gamme conçus et fabriqués en Isère par Time. De solides révélateurs de tendances, comme le furent les vélos des marques automobiles ajoutés aux catalogues d'accessoires. (►►► page 11)



UN SAVOIR-FAIRE INNOVANT ET TECHNOLOGIQUE

Quel que soit votre univers, quel que soit votre parcours, nous vous proposons un vélo adapté à votre utilisation. Avec un large choix, on a forcément un vélo pour vous !

cycleeurope.fr



Gitane SIGNATURE



Gitane BOOGIE



Gitane ZUMBA



Gitane LA POSTE



© GeV



Chris Blache, cofondatrice de la plateforme de recherche et d'action « Genre et ville », intervient sur les territoires en associant sociologie, ethnographie et urbanisme.

« La ville est vécue et ressentie comme **dangereuse** pour les femmes »

En abordant la mobilité active par le genre, **Chris Blache** met en lumière la complexité des identités. Son éclairage pointe les inégalités hommes/femmes mais aussi la dynamique du vélo.

Ville & Vélo : Comment favoriser le développement de l'usage du vélo pour les femmes ?

Chris Blache : Plusieurs leviers existent, mais il faut revenir à des fondamentaux sociologiques, des choses intégrées par les femmes comme la prise de risque. 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.

« On nous a appris à être sages tout le temps »

Le vélo revient donc comme un outil de fronde, comme à ses origines...

C.B. : Le vélo porte toujours ceci, et lorsqu'on discute avec des femmes sur ces sentiments de peur, 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 dans l'espace public, comme à Amsterdam par exemple.

Alors que le vélo perd son genre, des gammes de vélos et des manifestations pour femmes se multiplient : n'est-ce pas une incohérence ?

C.B. : Il y a du marketing d'un côté et de l'activisme de l'autre, ce n'est pas la même chose. L'activisme consiste à dire que ce sport exclusivement masculin, les femmes le revendiquent comme les Zimbabwais, un groupe de genre, un collectif féminin de femmes à vélo. Nous sommes là dans toute la schizophrénie du féminisme. Il faut à la fois que la femme revendique sa place et, pour la revendiquer, il faut s'appropriier les codes masculins. De l'autre côté, il nous faut déconstruire ces codes. L'aller-retour permanent entre les deux est très difficile à régler. ■



Pourtant, malgré ce déballage de bonnes intentions, un différentiel de plus ou moins dix points subsiste avec les hommes, que ce soit au niveau des usages, de l'achat ou de la possession. Ce sont les données chiffrées généralement constatées sur l'utilisation des vélos en libre-service. Au niveau du marché, l'enseigne Cyclable et ses magasins de centre-ville avancent également des chiffres de l'ordre de 40 % à 45 % de clientèle féminine. Localement, les enquêtes ménages-déplacements corroborent ces données. Nous attendons avec impatience le mois de mai et les résultats de l'enquête menée par Strasbourg jusqu'au 31 janvier sur l'évaluation de la politique vélo pour laquelle 1931 réponses

« Les déplacements des femmes ont leurs caractéristiques propres qui sont dues en partie à une répartition genrée »

émanent d'hommes, contre 1719 de femmes. Pour cette ville cyclable de référence, les chiffres de 2009 confirment qu'en moyenne, la mobilité des femmes se retrouve inférieure à celle des hommes ; aux âges les plus mobiles, ce sont les femmes qui connaissent les mobilités les plus élevées. La principale explication tient à la prise en charge des déplacements des enfants pour les femmes de ces tranches d'âge.

Un cocktail de freins

Ce constat rejoint les propos d'Yves Raibaud, chercheur spécialiste de la géographie du genre, qui affirme après une étude sur la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) : « On a compté 38 % pour les femmes et 62 %

pour les hommes. Après on a vu qu'il y a une chute la nuit, mais aussi près des écoles... On a essayé de travailler sur les empêchements à la pratique du vélo pour les femmes. Elles abandonnent le vélo quand elles ont deux enfants alors que les hommes continuent ; d'autres nous disent qu'elles ont arrêté par rapport à la présentation de soi ; il y a aussi une catégorie d'empêchement liée au manque de pratique. Les femmes apprennent moins à faire du sport et font moins de vélo. D'autres choses sont intéressantes, comme la peur des ennuis mécaniques, puis les incivilités masculines. Les femmes prennent trois fois plus la voiture que les hommes pour les accompagnements. Notre problème n'est pas un problème d'opinion, mais si on préconise les nouvelles pratiques, il faut voir quels sont les empêchements et ce que les nouveaux dispositifs excluent. » Le sujet dépasse le seul vélo et renvoie à l'usage de la ville. (▶▶▶ page 12)



© Scott

Peur sur la ville ? Si la ville inspire des craintes aux femmes, notamment la nuit où la voiture constitue un précieux refuge, les femmes seraient moins harcelées à vélo qu'à pied.



© Moustache

Mixité des motivations et des freins

Femmes et hommes n'affichent pas de motivations différentes pour l'usage du vélo selon l'enquête Les Français et le vélo⁽¹⁾ : faire de l'exercice serait l'incitation prioritaire, suivie par le plaisir, l'économie sur les coûts des transports n'arrivant qu'en troisième position. On note également peu de différences sur les freins, le mauvais climat arrivant en première position devant les risques d'accident, seul le relief est cité plus significativement par les femmes.

La bicyclette toujours bravache

Tout comme en Occident à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, le vélo symbolise encore aujourd'hui, dans de nombreux pays, la liberté pour les femmes qui l'enfourchent et bravent les autorités morales ou religieuses

« La bicyclette a fait plus pour l'émancipation des femmes que n'importe quelle chose au monde. Je persiste et je me réjouis chaque fois que je vois une femme à vélo », déclarait en 1896 la militante américaine des droits des femmes Susan B. Anthony. Ces propos pourraient être repris dans beaucoup de pays du monde où certains groupes politiques ou religieux veulent interdire le vélo aux femmes. Les raisons évoquées ? En selle, les vêtements pourraient être indécents et le vélo amènerait trop de libertés physiques. Ces courants de pensée se manifestent notamment en Inde, en Corée du Nord, en Iran, en Arabie Saoudite... En Afghanistan, la jeune équipe nationale de cyclisme féminin se dresse sur les pédales contre les vents d'hostilités provoqués par les mœurs islamiques les plus strictes. L'objectif de ces frondeuses ? Se préparer aux jeux Olympiques de 2020, mais aussi amener davantage de femmes afghanes au vélo. En 2010, l'activiste féministe, journaliste et bloggeuse palestinienne Asma Al-Ghoul n'avait-elle pas défié le Hamas en se baladant à vélo dans la bande de Gaza accompagnée de deux Italiens et d'une Américaine ? Ces coups de pédales retentissent comme autant de poings levés et renvoient en Occident lorsque, aux premiers tours de roue du vélocipède, certains scientifiques affirmaient que le vélo représentait un danger pour les organes reproducteurs de la femme. En 1888, dans *L'Hygiène du vélocipédiste*, le docteur Philippe Tissié – un des acteurs

© Bertrand Bechard



À la tribune du congrès féministe de Paris en 1896, la journaliste féministe Maria Pognon portait un toast à la « bicyclette égalitaire et niveleuse par laquelle se fera l'émancipation de la femme ». Les femmes trinquent toujours !

du sport dans le système scolaire – écrit que le vélo ne peut qu'entraîner ulcérations, hémorragies, maladies et inflammations pour les femmes ; il ordonne « que la femme abandonne donc le vélocipède au sexe fort ». En 1903, le docteur Demeny décrète : « Pour les femmes, le vélocipède sera toujours un appareil peu recommandable, une machine à stérilité. » ■

Des actions à mener sur le public féminin

Dans son livre *La Ville faite par et pour les hommes*, Yves Raibaud pointe la plus faible empreinte spatiale des femmes et dénonce le déséquilibre entre les deux sexes dans les villes « construites par et pour les hommes parce qu'ils sont à la gouvernance ». La plaisanterie circulant toujours chez les aménageurs urbains – qu'un aménagement cyclable est réussi lorsque des femmes roulent dessus ! – n'est pas très éloignée des propos sérieux de ce géographe du genre. La féminisation galopante du vélo ne doit pas masquer les grandes disparités. Elle dévoile aussi des perspectives nouvelles d'actions pour les collectivités pour accompagner les aménagements cyclables. Selon l'enquête TNS Sofrès réalisée en 2013⁽¹⁾, les hommes sont plus nombreux à déclarer « savoir très bien faire du vélo » que les femmes (87,6 % contre 69,6 %). Lorsque les hommes se déclarent plus à l'aise à vélo (51,1 %) que les femmes (28,9 %), doit-on y voir une prétention masculine ou une inégalité face à l'apprentissage ? Les chiffres donnent la deuxième affirmation gagnante : 47,2 % des hommes ont appris à faire du vélo avant l'âge de 6 ans contre 39,8 % des femmes. Les vélos-écoles qui apprennent ou réapprennent à rouler à vélo trouvent tout leur sens.

¹⁾ Enquête *Les Français et le vélo*
www.villes-cyclables.org/
observatoire des mobilités actives/Enquêtes du Club



Les aménagements cyclables n'échappent pas à la mainmise masculine. Pour autant, l'accessibilité du vélo induit un partage.

© Paris Velo Festival /Gonzo/Anthony Dubois

Quelle place pour les femmes dans l'espace public ?

Les chiffres de possession de vélos font grincer des dents les féministes, tandis que l'industrie du cycle se frotte les mains. Les hommes sont bien plus nombreux à avoir accès à un vélo personnel (61,5 % contre 49,5%). De plus, les femmes déclarent détenir des vélos plus anciens (61,5 % ont un vélo de plus de 5 ans, contre 53,4 % des hommes). L'étude menée en février 2015 par Laurent Barelrier, du cabinet Chronos, synthétise fort bien la situation : « Trajets plus courts, plus fréquents et chaînés, souvent réalisés en dehors des heures de pointe : les déplacements des femmes ont leurs caractéristiques propres, qui sont dues en partie à une répartition genrée (drôle d'adjectif !) des rôles dans les sphères professionnelles et domestiques. Même si elle s'exprime à des degrés différents, on observe cette situation aussi

bien dans les pays développés que dans les pays en voie de développement. » Des constats qu'Yves Raibaud pointe comme des obstacles à l'essor de la pratique féminine : « Contrairement à ce que l'on pense, les femmes font encore les trois quarts des tâches domestiques et, surtout, s'occupent d'accompagner les enfants, les personnes âgées et font les courses (...). La voiture représente aussi un sas de protection pour se déplacer la nuit. » Un avis contraire à celui de Chris Blache, pour qui « il faut que la ville s'adapte pour que le vélo collectif soit accessible à tout le monde. Je refuse d'entendre que la ville douce n'est pas une solution pour la mobilité. C'est extraordinaire de voir qu'à Copenhague les parents, hommes ou femmes, se déplacent avec trois ou quatre enfants dans le triporteur. Il faut que la ville s'adapte et que l'on puisse communément amener ses enfants à l'école à vélo. » ■



© Nelson Laurencq

L'image de la ministre de l'Environnement au Danemark, **Ida Auken**, à vélo, tweetée par l'ITDP (Institute for transportation and development policy) a circulé dans les réseaux sociaux. Cette photo révèle la place du vélo dans les pays du Nord où de nombreux élus, nationaux et territoriaux, enfourchent quotidiennement leur vélo et joignent le coup de pédale aux paroles.

Les femmes au guidon

Pour sortir d'un monde cyclable fait par les hommes pour les hommes, quelques femmes tiennent le guidon. Conception, innovation, législation, prosélytisme... leurs voix portent. Les connaissez-vous ?

Beate Martens, la renaissance de la draisienne



Oubliée pendant près de deux siècles, la draisienne connut une seconde naissance en 1997 avec Beate Martens.

« L'idée de Like a bike est notre idée ! Nous en avons construit une pour notre fils Niklas lorsqu'il avait deux ans. De nombreuses personnes nous arrêtaient dans la rue pour savoir ce que c'était et où ils pouvaient s'en procurer. Ce furent les bases de notre entreprise », nous confie l'entrepreneuse qui créa l'entreprise Kokua pour commercialiser la marque Like a bike avec son mari et son beau-frère. La draisienne, le préambule du vélo, est revenue sur le marché quelque 180 années après son invention en Allemagne par le baron Karl Drais von Sauerbronn en juillet 1817. Entêtement de l'histoire, sa renaissance s'est encore déroulée outre-Rhin et de nouveau avec le matériau bois.

Catégorisé à ses débuts comme « jouet bobo », ce vélo marcheur a rapidement ouvert un nouveau marché dans lequel se sont engouffrées marques de cycles et de jouets. Les draisiennes Like a bike poursuivent leur aventure avec une production en Allemagne pour les modèles en bois. « Les principales caractéristiques de nos vélos restent leur légèreté leur permettant d'être facilement portés par les enfants », précise Beate Martens, qui a développé la marque dans de nombreux

© Massimo Giacomini 2012@Cineilli



pays mais peine à s'implanter en France, à l'image de la draisienne du baron de Drais, dont *Le Journal de Paris* disait en 1818 : « Cet amusement n'est qu'un véritable enfantillage. » Aujourd'hui, les enfants approuvent !

Geneviève Laferrère, de la conception à la réalisation



© Olivier Guérin

Des kilomètres de pistes et voies cyclables sont dus à cette ingénieure en travaux publics de l'État.

Lorsqu'elle officiait au Certu (l'ancien Cerema), Geneviève Laferrère a conçu

de nombreux documents techniques de référence pour la conception des aménagements cyclables. Technicienne avant tout, cette cycliste militante connut ensuite la lumière lorsqu'elle prit la présidence de la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), à la suite d'une autre femme d'ailleurs, Monique Giroud. Sous sa présidence, la FUB s'est structurée et davantage médiatisée. On lui doit la convention FUB-Police nationale-Gendarmerie, donnant un accès sécurisé à la base Bicycode pour faire le lien entre un vélo retrouvé et son propriétaire. Toujours impliquée dans la mobilité, elle est membre du directeur Transport, mobilité durable de France nature environnement et vice-présidente de la FUB.

© DR



Shannon Galpin, les vélos de Kaboul

Peut-on encore ignorer l'importance de l'activiste féministe à deux-roues ?

Le vélo comme libérateur de la condition féminine constitue la profession de foi de l'Américaine Shannon Galpin. Apprenant, lors d'un de ses raids solitaires à vélo dans les collines de Kaboul (qu'elle sillonna dès 2009), qu'il existait une équipe nationale de cyclistes femmes, cette activiste y vit un espoir et alla les entraîner. À travers son ONG Mountain2Mountain, elle encourage les femmes à se battre pour leurs droits. Son but ? « Amplifier la voix des femmes et des filles à travers l'accès à l'éducation, le pouvoir de l'art de la rue, la solidarité de l'engagement et la liberté de la bicyclette. » Elle ne stigmatise pas l'Afghanistan, affirmant que « la controverse de faire du vélo ne se limite pas à l'Afghanistan ». Shannon Galpin a été nommée National Geographic Adventurer en 2013.

© Alain Dalouche



Bonnie Tu, la géante des collections féminines

Lorsqu'une femme influente se penche sur le vélo au féminin, les hommes suivent.

Sous l'impulsion de sa vice-présidente, le premier fabricant mondial de vélo, le Taïwanais Giant a conçu des lignes de vélos et vêtements pour les femmes. « En 2007, j'ai fait du vélo autour de Taïwan, et j'ai vu qu'il n'y avait pas de vélo pour moi. Les bicyclettes destinées aux femmes étaient des vélos d'hommes de petite taille. Même chose pour les tenues. Elles ne m'alliaient pas ! », nous déclarait Bonnie Tu. En créant la marque Liv Giant, Bonnie Tu a entraîné une grande partie de l'industrie du cycle dans sa roue. Du marketing réussi que cette incorrigible optimiste saupoudre de prosélytisme : « Chaque femme devrait rouler à vélo. Beaucoup n'en connaissent pas les bénéfices. Par exemple, passé quarante ans, les femmes souffrent d'un ralentissement de leur circulation sanguine que le vélo corrige. »

© DR



Edith Thiemann, Vélo de Ville comme bannière

Combien de femmes dirigent des entreprises de cycles ?

Peu, très peu. Edith Thiemann, la dirigeante de l'entreprise allemande Vélo de Ville, cultive les singularités avec un prénom français, ses origines et une marque portant un nom générique. Notamment celle de toujours fabriquer en Allemagne dans une entreprise d'une centaine de personnes. Sous-traitant pour des marques de distributeurs, ce n'est que depuis 2000 que la Franco-germanique misa sur une marque propre. Edith Thiemann poursuit

une démarche militante du vélo comme mode de déplacement, saluant les vélos à assistance électriques (VAE). « On a fait partie des premiers à monter des VAE. La population vieillit, et cela permet à tout un chacun de faire du vélo. On constate une tendance très nette de jeunes cyclistes qui viennent sur des VAE pour aller au travail ou à l'université et arriver sans transpirer. » La spécificité du marché français abordé par la location en 2011 ? « Elle est liée à la taille des cadres relativement petite. Les gens souhaitent la sécurité en posant les deux pieds par terre et des cadres ouverts, des cadres bas pour les vélos unisexes. »

TERRIENNES À VÉLO

Le vélo fait avancer les femmes, a titré le reportage de l'émission Terriennes, diffusé sur TV5 monde pendant le congrès Velocity 2015. Des témoignages d'actions de terrain dans le monde illustrent des histoires de femmes affranchies par le vélo. À revoir sur :

<http://information.tv5monde.com/terriennes/le-velo-fait-avancer-les-femmes-37045>

© DR



Corinne Lepage, le vélo dans la loi

Le vélo inscrit dans les tables de la loi, c'est elle !

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure) a vingt ans, une loi qui porte le nom de son initiatrice, Corinne Lepage, alors qu'elle était ministre de l'Environnement (1995-1997). La bien-nommée Laure a imposé la prise en compte du vélo dans la réalisation ou réfection de voiries. À son actif figure la modification de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), qui prescrit les plans de déplacements urbains (PDU) dans les villes de plus 100 000 habitants. Rappelons que les PDU incluent le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement et la promotion des modes de transport les moins énergivores. Qui dit mieux ? Les plus anciens se souviendront avoir vu cette défenseuse de l'écologie à vélo lorsqu'elle était ministre avec une autre de ses consœurs, Anne-Marie Idrac, alors secrétaire d'État aux Transports.



Lancement de l'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo

L'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo (IKV), parrainé par Ségolène Royal et Alain Vidalies, est une initiative portée par le Club des villes et territoires cyclables et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Il a été ouvert le 12 février 2016, jour de la parution du décret n°2016-144 fixant le montant de l'indemnité à 0,25 centimes d'euro par kilomètre parcouru.

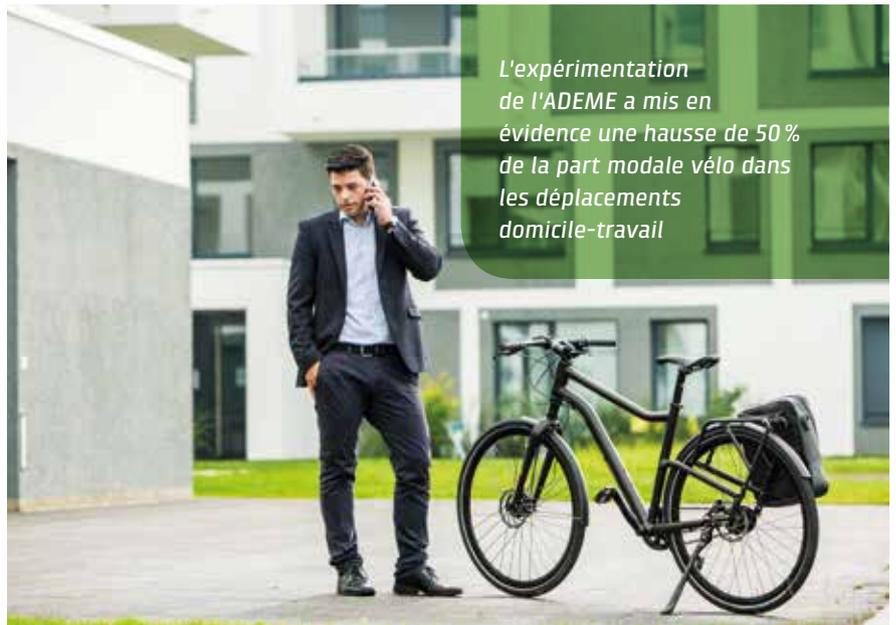
L'indemnité kilométrique vélo (IKV) a été créée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 (article 50) sur proposition du Club des parlementaires pour le vélo et du Club des villes et territoires cyclables. Elle vise à inciter

les salariés à se rendre au travail à vélo. La loi de finances rectificative pour 2015 a modifié cet article en la rendant facultative. Un plafond de 200 euros est fixé pour l'exonération de cotisations sociales pour l'entreprise (qui peut verser

L'ADEME est partenaire de l'observatoire de l'IKV.

davantage) et d'impôt sur le revenu pour le salarié. L'IKV est cumulable avec le remboursement de l'abonnement de transports publics pour les trajets vélo

© Cannondale



L'expérimentation de l'ADEME a mis en évidence une hausse de 50 % de la part modale vélo dans les déplacements domicile-travail

effectués en rabatement. Sur proposition du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, l'ADEME a mis en place une expérimentation en 2014. Celle-ci a permis de mettre en évidence une hausse de 50 % de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail dans les entreprises ayant participé à l'expérimentation. Le nombre de cyclistes

« L'indemnité kilométrique vélo vise à inciter les salariés à se rendre au travail à vélo »

a été multiplié par deux. Une deuxième phase d'expérimentation menée par l'ADEME montre que l'effet de la mesure s'amplifie avec le temps. L'augmentation de la part modale vélo atteint 125 % au bout d'un an. Enfin, cette seconde expérimentation montre que l'IKV bénéficie d'une perception très positive de la part de l'ensemble des salariés, qu'ils soient cyclistes ou pas.

Encourager la pratique du vélo dans les entreprises

L'observatoire de l'IKV, au sein de l'Observatoire des mobilités actives du Club des villes et territoires cyclables, permet de faire connaître le dispositif et d'aider les entreprises à le mettre en place, de valoriser celles qui s'y engagent et d'établir un suivi de sa mise en œuvre.

Un argumentaire pour encourager la pratique du vélo dans les entreprises est disponible en ligne.

En effet, de nombreuses études ont montré que la pratique régulière d'une activité physique permettait de réduire fortement le nombre d'accidents cardiovasculaires, le nombre de morts prématurées et d'améliorer l'état de santé en général. Le Programme National Nutrition Santé, reprenant par ailleurs l'essentiel du message de l'Organisation mondiale pour la santé, souligne ainsi la nécessité d'avoir environ 30 minutes d'activité physique

© Camondale



La pratique régulière du vélo permet de réduire le nombre d'accidents cardiovasculaires.

par jour. L'usage du vélo pour se rendre au travail permet de répondre parfaitement à ce besoin. Suivant la vitesse

de circulation des cyclistes, cela correspond à un trajet domicile-travail aller-retour compris entre 6 et 10 km.

LES ENTREPRISES ENGAGÉES AU 1^{ER} MARS 2016

| Entreprise | Département | Nombre de salariés | Plafond annuel | Cumul avec un abonnement transport en commun |
|-----------------------------|-------------|--------------------|----------------|--|
| Baie d'Armor Transports | 22 | 180 | 0 | non |
| Bicyclopresto | 38 | 1 | 1000 | non |
| Citèxia | 75 | 4 | 200 | non |
| Cyclable | 69 | 40 | 200 | non |
| Electric Dreams Inc. | 75 | 5 | 200 | oui |
| Enercoop Ardennes-Champagne | 81 | 8 | 200 | oui |
| IMMOBILIER NEUF | 32 | 26 | 200 | oui |
| Moniteur Cycliste Français | 38 | 3 | 200 | non |
| Sotranasa | 66 | 243 | 1000 | oui |
| Vélogik | 69 | 38 | 400 | non |

Les premières entreprises engagées > Au 1^{er} mars 2016 dix entreprises ont renseigné l'Observatoire. Parmi elles, certaines avaient pris part à l'expérimentation menée par l'ADEME et ont décidé de poursuivre. Alors que la loi plafonne l'exonération d'impôts et de cotisations sociales à 200 euros par an, certaines entreprises n'hésitent pas à dépasser ce plafond.



D'autres études mettent également directement en avant les impacts positifs de la pratique du vélo en termes de bien-être au travail et de productivité des salariés. Une foire aux questions (FAQ) est également disponible en ligne. Les réponses ont vocation à faciliter la compréhension des aspects réglementaires et des modalités pratiques de mise en œuvre de l'IKV. Un formulaire de contact permet en outre de poser des questions plus spécifiques. ■

La pratique du vélo réduit l'absentéisme au travail chez les salariés.



Ville & Vélo est édité par le Club des villes et territoires cyclables

33, rue du Faubourg-Montmartre
75009 Paris
T + 33 (0)1 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Directeur de la publication :
Pierre Serne

Rédactrice en chef :
Véronique Michaud

Ont collaboré à ce numéro :
Alain Dalouche (dossier, portrait),
Claire Schreiber (Observatoire)

Abonnement / Diffusion :
T +33 (0)1 56 03 92 14
Info@villes-cyclables.org

Crédits photos :
Moustache © Mathieu Rousseau,
Alain Dalouche, Cinelli, Cannondale,
GeV, Scott, Bertrand Bechard,
Paris Velo Festival Golazo/Anthony
Dubois, Nelson Lourenço, Olivier
Guérin, @ellesfontduvelo.com,
Denis Desailly

Publicité :
IM Régie
T +33 (0)1 40 24 04 14
jp.marcon@impub.fr

Conception graphique, maquette, illustration de couverture :
Studio Desailly
Denis Desailly
ddesailly@me.com

Illustrations :
Lorraine Suty (couverture
+ page 6), Mia (texto-vélo),
Massimo Giacon 2012
© Cinelli (page 14)

Relecture :
Giulia Valmachino

Impression :
Print Price
fabrication@planeteimpression.fr
Imprimé sur papier recyclé
Dépôt légal : mars 2016
ISSN 1631 – 3054

BULLETIN D'ABONNEMENT À VILLE & VÉLO

À compléter et à retourner au : **Club des villes & territoires cyclables** 33, rue du Faubourg-Montmartre 75009 Paris

Tarif : 1 an / 5 numéros **27 € TTC**

Tarif adhérent du Club des villes et territoires cyclables **22 € TTC**

Tarif associations membres de la FUBicy, agences du réseau Fnau, DDE-DRE-CETE **22 € TTC**

Collectivité, société, association :

Nom : Prénom :

Fonction :

Adresse :

Tél : E-mail : @

Je souhaite abonnement(s) à **Ville & Vélo**

Je paierai à réception de facture

Je souhaite recevoir une facture acquittée

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de : Club des villes et territoires cyclables d'un montant de€

Références bancaires : Banque : Crédit Mutuel, 47, rue Lafayette - 75009 Paris - Code banque : 10278
Code guichet : 06039 N° de compte : 00035666741 - Clé RIB : 70 IBAN: FR76-1027-8060-3900-0356-6674-170

Paris Expo – Porte de Versailles

Transports 2016 Publics

The European Mobility Exhibition

Paris 2016
14-15-16 Juin


INSCRIPTION
EN LIGNE

RÉSERVATION
DES STANDS ESPACE
MOBILITÉS ACTIVES
+33 (0)1 40 24 21 24
v.devay@impub.fr

Réservez
votre stand
+33 (0)1 40 24 04 30
s.leal@impub.fr
+33 (0)1 40 24 13 45
s.kouider@impub.fr

www.transportspublics-expo.com

Organisé par

GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités
Responsables de Transport
GART | UTP
Union des Transports
Publics et Ferroviaires

Avec le soutien de
UNION EUROPÉENNE


Comité des Régions

En collaboration avec


ADVANCING
PUBLIC
TRANSPORT

Avec le soutien de


AMERICAN
PUBLIC
TRANSPORTATION
ASSOCIATION

Partenaires officiels


carconcept privé
GROUPE KLESIA



CarPostal France 

Comité de promotion





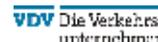

BAGSPNV


EPTO


federMobilità


KORREKLIK
NEDERLANDS
VERVOER


POLIS


VDV Die Verkehrs-
unternehmen


VÖV UTP
Verband Österreichischer Verkehrs-
Unternehmen des öffentlichen
Verkehrs



« Éloge d'une vraie culture du vélo au féminin »

Leader d'opinion, Muriel Vandermeulen l'est assurément !

La fondatrice

du site **ellesfontduvelo.com** rassemble au-delà des clivages, des communautés et même des genres : plus de la moitié des lectrices de ce magazine en ligne... sont des lecteurs. Cycliste compulsive et communicante habile, la directrice associée de l'agence éditoriale Wearthewords pose les mots sur les maux du vélo au féminin.

Ville & Vélo : Pourquoi avoir créé le site *ellesfontduvelo.com*, est-ce un acte militant ?

Muriel Vandermeulen : J'ai créé ce magazine en juin 2014 après un constat et une étude révélant que les marques, les vélocistes, les voyageurs et les institutions oblitéraient totalement la culture du vélo au féminin. Sans parler de la scène sportive. Autrement dit, en loisir, en mobilité, en sport et en détente, le vélo restait étrangement un médium décliné au masculin. Même les médias (magazines, TV, quotidiens et pages sportives) y consacraient très peu, voire de très rares reportages.

Avez-vous déjà porté d'autres actions pour le vélo au féminin ?

M.V. : Je pratique le vélo en ville, en vacances et en famille depuis des années. Et c'est précisément pour porter des actions de culture vélo au féminin que j'ai créé le magazine. Mais sans militantisme outrancier : plus par éloge d'une vraie culture du vélo au féminin que par revendication militante. Nous avons été invitées à Velo-city à Nantes en 2015, au Tour de France, nous participons à "Toutes à vélo" en juin prochain

« Ces hommes utilisent aussi le magazine pour encourager les femmes de leur entourage à pratiquer le vélo »



(NDLR, rassemblement organisé par la Fédération française de cyclotourisme (à Strasbourg), nous avons pas mal de partenariats et d'actions conjointes avec des fédérations, associations, etc.

Savez-vous qui sont les lectrices et lecteurs du site et dans quelles sphères elles évoluent ?

M.V. : Oui, un lectorat à 60 % masculin, qui apprécie le contrat de lecture du magazine : le vélo sous tous ses usages (mobilité, loisir, voyage, vacances), sans les aspects compétition, braquet et équipement cher pour la performance à tout prix. Ces hommes utilisent aussi le magazine pour encourager les femmes de leur entourage à pratiquer le vélo entre elles ou ensemble. Ils font relais. Par ailleurs, une grande

partie des contributrices sont (d'anciennes) sportives de très bon niveau, diététiciennes, coaches...

Leur communauté fait également partie de notre lectorat. Il n'y a pas de segment très particulier, car on ne veut, précisément, pas stigmatiser l'un ou l'autre groupe. On a des sujets sur les très longues distances, sur les voyages lointains ou proches, sur

la cuisine hypoallergénique ou bien-être uniquement, sur l'aquabike comme sur le spinning...

Peut-on considérer le développement de gammes de vélo pour les femmes comme une véritable prise en considération de la

mixité ou n'est-ce pas un simple saupoudrage marketing qui renvoie aux clichés traditionnels avec les vélos roses et les tenues girly ?

M.V. : Chez certaines marques, il y a une véritable prise en considération, sauf que souvent ce sont encore les hommes qui dirigent le marketing... ce qui saborde une grande partie du discours. Mais de manière générale, il manque encore une vraie prise en compte, qui ne soit pas cliché, caricaturale... La simple question de la morphologie et de l'étude posturale fait encore débat (même chez de nombreuses femmes), et certaines estiment que c'est une histoire de marketing : un vélo de route, c'est un vélo de route. Ce n'est pas notre avis, et des échanges que nous avons eus avec des ingénieur(e)s et spécialistes, il y a vraiment un intérêt à calibrer les vélos pour la morphologie de la femme.

Le vélo reste encore une histoire d'hommes...

M.V. : Oui, certainement. Même si cela bouge. En cela on peut comparer le secteur à celui de la bagnole. Il suffit de voir les salons auto pour constater le désastre : la femme y est représentée (en très légère tenue) comme un objet d'appel, pour ne pas dire un objet sexuel.

Pensez-vous que des actions doivent être initiées spécifiquement en direction du public féminin, comme des ateliers vélo par exemple ?

M.V. : Oui, certainement : pour rendre les femmes plus confiantes et plus autonomes, dans leurs déplacements, leur mobilité mais aussi leur capacité à partir en voyage à vélo. Et puis pour des groupes plus défavorisés, les mères célibataires qui ne peuvent se payer une voiture, ou qui veulent que leurs enfants soient autonomes et aient un vélo pour aller à l'école, etc. En termes de sécurité aussi : apprendre aux femmes à rouler à vélo de manière sûre et confortable... Vous savez ce qu'on dit : on mesure la « cyclabilité » d'une ville à la proportion de femmes qui y roulent à vélo... En d'autres mots : une ville cyclable est beaucoup plus fréquentée par des femmes cyclistes. ■

