

Harcèlement en roue libre

Si le vélo incarne une liberté conquise, il demeure pour beaucoup de femmes un terrain d'insécurité persistante, entre sexisme et mises en danger

Par Olivier Razemon

Ca n'a pas duré longtemps, mais j'ai eu très peur», avoue Claire Grimout, qui vit à Castelnau-le-Lez, dans la proche banlieue de Montpellier. La quadragénaire, enseignante, juchée sur son vélo électrique, quittait une rue résidentielle débouchant sur un rond-point, lorsqu'elle aperçoit une voiture, contrainte de ralentir en raison d'une surélévation. «L'automobiliste s'est énervé en levant les mains. A travers la fenêtre du véhicule, ouverte, je lui ai fait remarquer qu'il s'agissait d'une priorité à droite. Nous nous éloignons dans des directions opposées quand j'ai vu, dans mon rétroviseur, son majeur levé. J'ai lancé un "Connard !" Je n'aurais pas dû l'insulter. Ça n'apporte rien.»

C'est alors que l'incident prend une tournure terrifiante, retrace Claire Grimout, l'homme, la trentaine et au volant d'une voiture sportive, «a immédiatement braqué, fait demi-tour, puis roulé très vite dans [sa] direction». «J'ai fui le plus rapidement possible et me suis réfugiée, quand j'ai pu, dans une rue piétonne. J'avais des palpitations. Je savais

qu'il pouvait me tuer avec sa voiture s'il le voulait. Pendant plusieurs jours, je craignais de le recroiser. Je suis intimement convaincue que la situation aurait été différente si j'avais été un homme.» Deux ans après, Claire Grimout entretient encore une petite culpabilité.

Des agressions comme celle-ci, les femmes qui se déplacent à vélo en subissent régulièrement. Un mot de trop, un regard, une situation compliquée dans le magma urbain, et ça dérape. «Mêle-toi de ton cul», a entendu Axelle, trentenaire (qui, comme d'autres personnes citées, n'a donné que son prénom), après avoir toqué à la portière d'un automobiliste garé sur une piste cyclable à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine). Les interjections, sous le couvert de la séduction, peuvent sembler anodines, mais cachent une menace voilée : «Ma jolie», «Souriez-moi mademoiselle» ou ce «Pédale, pédale, pédale» adressée d'une terrasse de café à une femme montant une rue en pente, à Paris.

Un jour qu'elle circulait boulevard Bineau, à Levallois-Perret (Hauts-de-Seine), Delphine Julie a eu la surprise de voir une ambulance s'arrêter à son niveau. Sur le siège passager, un homme, les pieds sur le tableau de bord, l'interpelle : «Alors, c'est l'été, on fait un peu de cardio ?», d'un air salace, assure-t-elle. Au moment où elle prend en photo l'ambulance, l'attitude de l'homme change radicalement. «Il m'a empoignée par le cou», se souvient cette habitante de la petite couronne francilienne. L'incident ne s'est pas arrêté là. Offusquée, Delphine Julie, qui dirige un collectif appelé «Elles à vélo», a appelé l'employeur de l'ambulance, dont les coordonnées figuraient sur le véhicule. «Le patron m'a ri au nez, avant de me contacter quelques jours plus tard pour s'excuser, car il avait eu connaissance de plusieurs histoires similaires.»

Quand on est une femme à vélo, la grossièreté n'est jamais loin. «Le tutoiement est employé dans ces circonstances-là», dit Delphine Julie, se souvenant d'une autre agression, avec un taxi, cette fois. «Salope, tu l'as fait exprès», lui avait crié le chauffeur qui venait d'emboutir son vélo.

Dans une étude publiée partiellement en février 2025, 2 672 témoignages, consignés par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), qui rassemble 600 associations locales, montrent que les auteurs des insultes sexistes utilisent systématiquement le même vocabulaire dégradant. Fin 2024, après le décès de Paul Varry, un cycliste de 27 ans délibérément écrasé par le conducteur d'un SUV, la fédération avait ouvert un site consacré aux violences motorisées.

Les témoignages signalent notamment des «visages déformés par la violence et la haine», des remarques sur l'apparence physique, des regards lubriques, ou cet automobiliste marseillais hurlant de rage car il ne parvenait pas à retrouver la femme qu'il venait d'insulter. Les victimes se décrivent en état de choc, parfois en larmes, et font face à l'incompréhension de la plupart des hommes, qui n'imaginent pas à quel point la violence peut ébranler une

«Une fois qu'elles ont été agressées, beaucoup de femmes laissent tomber la bicyclette»

Céline Scornavacca
coprésidente de la FUB

D'après une enquête de l'institut Flashes pour Materiel-velo.com, un distributeur d'accessoires et de pièces détachées, parue en janvier, quatre femmes sur dix déclarent avoir été confrontées à des comportements agressifs et/ou sexistes (chez les 18-24 ans, cette proportion atteint 58 %), 39 % ont eu à subir mises en danger routières et agressivité des usagers, 24 % du harcèlement et de l'intimidation dans l'espace public, 9 % des violences physiques ou sexuelles.

Si, selon d'autres relevés effectués par la FUB, la proportion des agressions subies par les femmes de la part d'un conducteur motorisé ne semble pas notablement éloignée de celle subie par les hommes, la différence de genre constitue incontestablement un facteur favorisant la décomplexion des comportements. «C'est comme si la vulnérabilité des cyclistes était un accélérateur des dynamiques à l'œuvre dans la société», résume Léa Wester, directrice associée du cabinet 6t-bureau de recherche, qui a analysé les réponses pour le compte de la FUB. En revanche, constate-t-elle, les femmes portent moins plainte que les hommes. Et «neuf agresseurs sur dix sont des hommes», ajoute Céline Scornavacca, coprésidente de la fédération.

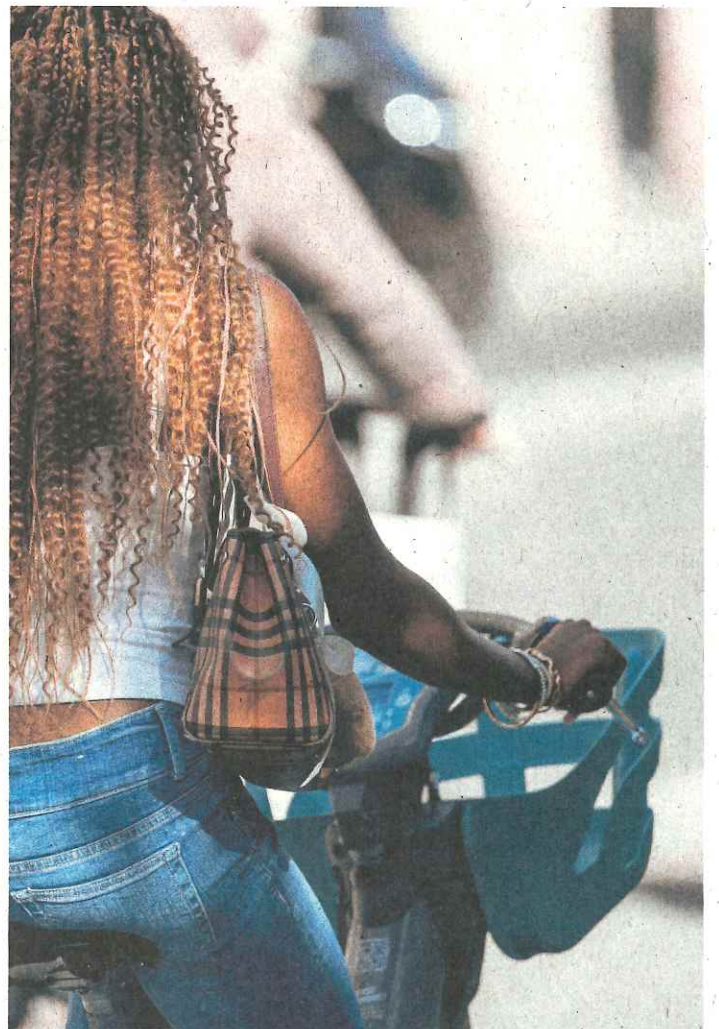
A cette insécurité routière s'ajoute une «insécurité sociale» qui frappe de manière différentielle. Car certains hommes ne supporteraient pas d'être dépassés par quelqu'un qu'ils jugent «plus faible» qu'eux. «Je suis compétitrice, et je roule en tenue de l'équipe de France, avec mon nom écrit dans le dos», témoigne ainsi la triathlète Marie Coviaux. Je ne compte plus le nombre de fois où les hommes que je double à vélo deviennent complètement dingues en découvrant que je suis une femme. A Paris, quand je remonte la rue Saint-Jacques, j'ai tenté une fois de

Une autre obsession est souvent relevée par les témoignages : celle pour les sous-vêtements. «Excusez-moi, Mademoiselle, on voit votre culotte», dit-on de temps à autre à Axelle, que cela ne «dérange pas beaucoup, puisque de toute façon, [elle] ne recroiser[a] jamais ces gens».

Assis à une terrasse de café, à Lyon, où il vit, Maxime, 34 ans, petit en taille et d'apparence assez jeune, peut témoigner que les hommes et les femmes ne sont pas considérés de la même manière lorsqu'ils se déplacent en selle. Cet homme transgenre pouvait encore être pris pour une femme jusqu'à la fin de 2024, confie-t-il. «Environ six mois après avoir entamé ma transition, j'ai constaté que les injures habituelles comme "connasse et salope" disparaissaient. Lorsque je les entends encore et que je réponds, on me dit "Oh, pardon monsieur".» De même, l'homme ne croise plus les lourdauds indignés à l'idée qu'une femme les dépasse et ne subit plus les remarques condescendantes des vendeurs lorsqu'il achète un accessoire pour son vélo. Mais il se souvient de «la sororité des femmes, très forte, lorsque l'une d'entre elles se fait agresser». Or, le rappelle Céline Scornavacca, «une fois qu'elles ont été agressées,

beaucoup de femmes laissent tomber». Selon l'enquête publiée en janvier par Materiel-velo.com : 57 % des femmes confrontées à des comportements sexistes arrêtent temporairement la pratique. Temporairement, car le vélo, malgré tout, constitue une «forme de refuge». «la nuit en particulier», analyse Mélodie Cros Ferréol, consultante sur la mobilité et l'égalité de genre, autrice d'un mémoire sur ce thème. Si, «à pied, une femme doit justifier le moindre regard qu'elle porte sur un quidam, en selle, elle peut redevenir observatrice». La bicyclette rend agile et rapide, se réjouit Axelle, «1,57 mètre pour 60 kilos», tient-elle à préciser.

Comme pour la course à pied, de nombreuses femmes ont lutté, en Europe, puis ailleurs dans le monde pour conquérir le droit de circuler à vélo et de participer aux compétitions cyclistes. Le Tour de France féminin n'a s'est imposé qu'en 2022, après deux tentatives, en 1955, puis entre 1984 et 1989. Pour preuve de la misogynie ambiante, en 1987, la future championne olympique Jeannie Longo est prise à partie par le coureur Marc Madiot dans l'émission «A chacun son tour», sur Antenne 2 (aujourd'hui France 2). Alors





A Paris, les 15, 19 et 20 avril.
PHOTOS: PAULINE BALLET
POUR «LE MONDE»

qu'elle vient de remporter une étape (elle gagnera notamment trois Tour de France féminin d'affilée), le sportif s'énervait : « Je suis contre le cyclisme féminin ! Voir une femme danser, c'est joli, voir une femme à vélo, c'est moche. C'est un sport très difficile, j'aime trop les femmes pour les voir souffrir. » Et de conclure qu'il regarderait le cyclisme féminin le jour où les coureuses mettront des tenues « plus jolies » : « Vous êtes moches ! »

« Le vélo a rendu les femmes libres », rappelle Florence Gall, la déléguée générale de France Vélo, qui assemble les acteurs économiques du secteur. La bicyclette a accéléré, dans la seconde partie du XIX^e siècle, la diffusion du pantalon, le vestiaire féminin étant jusque-là considéré comme incompatible avec la pratique. Toutefois, les premiers vélos comportant un carénage autour du dérailleur n'ont pas été conçus pour les robes, mais pour les soutanes des ecclésiastiques.

L'industrie cyclable n'a toujours pas pris la pleine mesure des besoins de la clientèle féminine : « La plupart des modèles sont trop grands et trop lourds pour la moyenne des femmes ; avec des petites mains, il n'est pas facile d'atteindre les freins ; les selles épousent la morpholo-

gie masculine... », énumère Florence Gall. Certaines usagères récusent néanmoins une pratique spécifiquement féminine de la bicyclette. « J'adopte des attitudes de mec, un peu comme en "compète". Les gens qui ne me respectent pas, je leur gueule dessus », assume Carole Nicolas, 42 ans, qui roule en jean dans la banlieue lyonnaise et n'aimerait pas « passer pour une femme timorée », même si, « quand [elle est] avec [s]es enfants, [elle] laisse couler ». « Non non non », elle n'a « pas peur », affirme sur Facebook la triathlète Marie Coviaux, répondant ainsi à une question qu'on « lui pose souvent » quand elle relate ses voyages en solitaire.

Si toutes les femmes ne ressentent pas d'insécurité physique, elles peuvent être néanmoins confrontées à d'autres embarras qui expliquent leur vulnérabilité, explique Mélodie Cros Ferréol, à commencer par l'« insécurité technique, la crainte de la panne mécanique, une moindre connaissance de l'objet ou un rapport à l'effort physique plus contraint ».

Un écueil que Valérie Rochet tente de combler en enseignant la mécanique dans une vélo-école des quartiers populaires de Lyon. « La méthode d'auto-réparation consiste à faire, puis à défaire,

afin que l'apprenant refasse ensuite de ses propres mains. C'est un principe d'éducation populaire », dit-elle. Or, souvent, les hommes montrent (et montrent qu'ils savent) sans laisser les femmes s'emparer des outils. « Le savoir, c'est le pouvoir. Je dis aux enfants que maman peut apprendre aussi bien que papa », confie Valérie Rochet. L'éducatrice remarque aussi que « les filles décrochent au moment de la rentrée en 6^e. Soudain, elles disent : "Je n'ai plus envie", au moment même où les parents achètent un nouveau vélo à leur frère ».

La consultante Mélodie Cros Ferréol observe en outre une injonction contradictoire : les « exigences esthétiques imposées aux femmes », qui viennent cogner avec la pratique quotidienne du vélo. Ces préoccupations n'arrivent pas spontanément dans la conversation, mais, après quelques minutes, beaucoup en conviennent avec un petit rire, en s'excusant, car « ça va vous paraître futile », comme le dit Claire Grimout : sur le vélo, « j'oublie le chignon ou la queue-de-cheval à cause du casque, et j'évite la jupe ou la robe », qui, selon des constats empiriques, pourrait se coincer dans le frein à disque de la roue arrière. Le beau pantalon blanc, la cheve-

Les « exigences esthétiques imposées aux femmes » viennent cogner avec la pratique quotidienne du vélo

Mélodie Cros Ferréol
consultante sur la mobilité
et l'égalité de genre

lure travaillée, le maquillage appuyé sont à proscrire. Et pourtant, « il faut être chic, présentable ; il y a une image à renvoyer », concède Axelle, qui travaille dans la finance et ne porte que des collants noirs, pour éviter la vilaine salissure, « au cas où la jambe entrerait en contact avec la chaîne ».

Les différences de genre affectent aussi le secteur de la livraison. Ainsi, lorsqu'elle est arrivée dans l'entreprise Cargonauts, qui s'appelaient alors Olvo, en 2020, Chloé Bouilloux était la seule femme dans l'équipe de livreurs. Elle déplorait intérieurement « une attitude viriliste, à qui porterait la plus lourde charge et roulerait le plus vite, sans parler des blagues sur les féministes ». « Cela me stressait car je craignais qu'on me considère comme une mauvaise livreuse. »

Puis, plusieurs femmes ont intégré la société, « et certaines ont décidé de ne plus laisser faire. Il faut des grandes gueules, au début, pour dire non aux remarques sexistes ». L'entreprise a fini par « rédiger une charte, arrêter de trop charger les vélos et, finalement, offrir de meilleures conditions de travail, qui bénéficient à tous les salariés ». Quel que soit leur genre.

« L'éducation et le changement culturel sont nécessaires pour éradiquer certains comportements »

Inès Sanchez de Madariaga, née à Madrid en 1963, est une architecte et urbaniste espagnole, spécialisée dans l'étude de la mobilité et du genre. Elle a fait émerger la notion de « mobilité du soin », qui intègre l'ensemble des trajets réalisés pour la maintenance du foyer et l'attention portée aux autres.

Comment expliquez-vous les remarques, les agressions, les violences que subissent les femmes lorsqu'elles se déplacent à vélo ?

Tout d'abord, il faut rappeler que la violence contre les femmes ne s'exerce pas en priorité dans l'espace public, mais à la maison, et qu'elle émane majoritairement de l'entourage proche.

Dans la rue où les transports publics, le principal problème auquel sont confrontées les femmes, c'est la perception subjective d'insécurité. Cela les amène à éviter certains quartiers de jour, ou plus encore de nuit.

Que risquent alors les femmes cyclistes ?

À vélo, deux sortes d'insécurité se manifestent. La plus importante est le risque physique d'être renversée par le conducteur d'une voiture. Or, les villes, même en Europe, ne disposent pas assez d'infrastructures continues qui protègent les cyclistes, voies cyclables ou carrefours adaptés au vélo. En outre, les femmes éprouvent une plus forte aversion

au risque que les hommes. Lorsqu'une activité, selon leur perception, comprend un risque important, elles ont davantage tendance à arrêter la pratique. Leur corps est en moyenne plus petit, elles ont moins de force physique. Et l'éducation joue un rôle majeur. Toute leur vie, on leur a répété : « Il faut que tu sois prudente ».

Quelle est l'autre source d'insécurité ?

C'est le harcèlement. Celui-ci peut être verbal, se manifester simplement par le regard, qui peut être mauvais, insistant. En anglais, on appelle cela le *stalking* [« la traque »]. Le harcèlement est également physique, par le toucher, et peut aller jusqu'au viol. Ces comportements masculins se manifestent en particulier dans les endroits où la pré-

une exception, ou lors des activités où les hommes sont largement majoritaires, comme la livraison à vélo. Dans ces lieux, ou ces circonstances, les hommes peuvent réagir en affirmant leur domination, par des regards ou des mots. Cette réponse est parfois inconsciente, et certains hommes imaginent sans doute que leur attitude est flatteuse pour les femmes. Quand j'étais petite, en Espagne, il était habituel que les ouvriers d'un chantier apostrophent ou sifflent les filles lorsqu'ils en voyaient passer une. Lors de mon premier voyage aux États-Unis, où cette pratique n'existait pas, j'ai compris

l'importance du contexte culturel. L'éducation et le changement culturel sont nécessaires pour éradiquer certains comportements.

Comment expliquer les différences de genre dans la pratique du vélo entre la France, où les femmes représentent environ 40 % des cyclistes, et le Danemark ou les Pays-Bas, où elles sont plus de 50 % ?

C'est essentiellement lié à la qualité des infrastructures cyclables. Dans les pays où le vélo devient un véritable moyen de transport, et où il est facile de se procurer des vélos adaptés à tous types de trajets, les femmes se sentent plus en confiance et pratiquent davantage.

Propos recueillis par O. R.