

PÉDALE

Marianne Dupain

Mémoire rédigé en 2018
en vue du DNSEP 2019
à l'ésam Caen, École Supérieure
d'Art et Médias de Caen/Cherbourg

VERT, LÉGER, PUISSANT, IL FILE À TRAVERS LA VILLE

Un assemblage malin de tubes d'acier, d'aluminium ou de carbone, de la gomme, une chaîne graissée, quelques câbles, d'autres fines pièces de métal, reste à l'enjamber, l'enserrer, pédaler. De cet instant où la main qui vous tient lâche en douceur et s'éloigne, de la première fois — adolescente peut-être — où les deux roues décollent du bitume en quête de sensations, à cette nuit où vous traversez la ville tard et éméché.e, je voudrais vous parler de mon vélo. Vecteur de plaisir, il est vert, léger, puissant, il file à travers la ville.

Liberté, autonomie, émancipation et contestation ou désobéissance civile. Des mots qui me viennent à l'esprit quand je pense au vélo, l'objet et sa pratique. Terrain d'expérimentations et de réflexions.

Ce vélo, j'ai d'abord pu le considérer compagnon d'entraînement sportif. Ça a été un moyen de traverser le quartier à l'adolescence et de braver quelques interdits géographiques. Il a encore pu prendre place et lieu d'une prolongation du corps, comme une prothèse venant combler l'amputation post-blessure sportive. Et permettre à nouveau de transpirer¹. C'est aujourd'hui la possibilité d'envisager le vélo comme outil politique qui m'intéresse. Je voudrais alors vous proposer, du vélocipède au Bike Bloc, une observation de phénomènes culturels et sociétaux à travers le prisme du vélo. Un objet et une pratique qui me semblent pouvoir rassembler, lier, être dénominateur commun à des personnes précaires, féministes, anarchistes, poètes, punks, activistes, alter-mondialistes ou écologistes.

¹ J'ai quatorze ans, je transpire cinq jours sur sept bi-quotidiennement à l'entraînement, le week-end c'est pour la compète. Bientôt j'arrête, fracture de fatigue et résidence de six mois dans la résine, puis trois ans finalement. Mon dos, mes abdos, jusqu'au cou dans le corset bien enveloppés. À dix-sept ans je peux à nouveau transpirer, mais fini les sports violents. Restera le vélo.

« LA BICYCLETTE A FAIT PLUS POUR L'ÉMANCIPATION
DES FEMMES QUE N'IMPORTE QUELLE CHOSE AU MONDE.
JE PERSISTE ET ME RÉJOUIS CHAQUE FOIS QUE JE VOIS
UNE FEMME À VÉLO » Susan B. Antony, 1896

« MEILLEUR ANTI-RELOU » Laure, 2018

« LE MOLLET NU (AILLEURS QUE SUR LA PISTE) »

PÉDALE

PARTICIPATIFS ET SOLIDAIRES
EN NON-MIXITÉ

BICYCLE ET MOTOCROSS

PIGNON FIXE

« NOUS NE BLOQUONS PAS LA CIRCULATION,
NOUS SOMMES LA CIRCULATION »

BECOME THE BIKE BLOC

PÉDALE

« LA BICYCLETTE A FAIT PLUS POUR L'ÉMANCIPATION DES FEMMES QUE N'IMPORTE QUELLE CHOSE AU MONDE. JE PERSISTE ET ME RÉJOUIS CHAQUE FOIS QUE JE VOIS UNE FEMME À VÉLO » Susan B. Antony, 1896²

1860, La Draisienne³, ancêtre du vélo, disparaît pour laisser place au vélocipède⁴. Son usage se répand dans les sphères bourgeoises. Les hommes comme les femmes s'emparent de cette nouvelle machine associée à un modèle de modernité. Le vélo devient accessoire à la mode, signe d'élégance. Et, rapidement, des questions se posent quant à l'usage que font les femmes du vélo. Les hommes et la morale semblent s'inquiéter.

D'abord à l'époque, pratiquer une activité physique comme loisir, comme passe-temps, paraît inconcevable lorsqu'on est une femme. L'action vient remplacer l'attitude. Le mouvement remplace la pause. Des femmes sortent de l'espace domestique pour se mouvoir dans l'espace public, à vélo. Et si ces femmes se permettent alors de se mouvoir, de bouger, leur statut pourrait-il lui aussi être amené à bouger, se déplacer, changer ? L'ordre moral et social établi pourrait-il dérailler face à cet usage que font les femmes du vélo ? La société, la morale, les hommes ont-ils peur de perdre le contrôle qu'ils exercent sur les femmes ? Et quel est cet accoutrement qu'elles se permettent à vélo ? Est-ce bien sans risque pour leur santé ? Mais où vont-elles ? Que font-elles ?

² Susan B. Antony était une activiste étasunienne engagée dans la lutte pour les droits des femmes. Traduits ici de l'anglais vers le français, ses mots paraissent le 2 février 1896 dans un entretien qu'elle livre au journal New York World (États-Unis).

³ Ancêtre du vélo, la draisienne est un véhicule à deux roues que l'on faisait avancer en poussant sur le sol avec les pieds. Elle est inventée en 1817 par le baron Karl Von Drais, d'où son nom.

⁴ Terme qui regroupe d'abord l'ensemble des cycles à propulsion humaine, quel que soit le nombre de roues. Il est à l'origine du terme vélo utilisé aujourd'hui. Au contraire de la Draisienne, le vélocipède possède un pédalier. Il est mis en mouvement par l'action du pédalier.

La nouvelle machine semble faire émerger de nombreuses inquiétudes. L'une d'entre elles concerne les vêtements que les femmes s'autorisent à porter lorsqu'elles font du vélo. Certains semblent en convenir : il ne s'agit pas là de quelque chose de convenable. Ainsi pouvons-nous lire, dans une revue « scientifique » de l'époque :

« c'est qu'il a fallu créer un nouveau genre de machine qui réponde à l'habillement de la femme. Il est à noter, en effet, qu'à part quelques exemples isolés du port de la culotte, il est vraisemblable que la vraie femme ne se séparera pas des vêtements que l'usage a consacré. Notre opinion est basée surtout sur une question de goût ; car si la culotte donne à la femme ce petit air cavalier qui n'est pas incompatible avec la pratique du vélocipède, elle lui enlève une partie de sa grâce, et, sur ce point, la femme, la vraie, dont nous parlions tout à l'heure, saura se reprendre. La bicyclette de dame (...) doit avoir l'avant absolument dégagé, et la roue arrière, ainsi que la chaîne, enveloppées de telle sorte que les plis de la robe ne puissent pas s'y engager. Les pédales seront rapprochées du sol le plus possible afin que la cycliste puisse se mettre en selle commodément et de pied ferme, sans usage de marche-pied. Les poignées seront assez rapprochées du corps pour que la femme puisse se tenir en selle le buste à peu près droit ; c'est une position recommandée par l'hygiène »⁵

Au goût de ces messieurs, le design des vélos qui seront réservés à l'usage des femmes est revu et corrigé. Le design est modifié de façon à ce que le port de la robe soit toujours bien possible. Ils ne veulent pas voir les femmes porter de pantalons. C'est eux et seulement eux qui doivent le porter, le pantalon. Elles pédaleront un temps encore alors, serrées dans des corsets et vêtues de longues robes. Mais quelques années plus tard et malgré les recommandations, elles s'autorisent à raccourcir leurs jupes et adoptent le bloomer⁶. Vers l'accession au pantalon. En 1892, puis en 1909, deux circulaires autorisent le port de ce vêtement par les femmes, mais si et seulement « si la femme tient par la main un

5 Citation issue de *La Nature, revue des sciences, et de leurs applications aux arts et à l'industrie*, 1894, vingt-deuxième années, premier semestre, n° 1070 à 1095. Article accessible en ligne depuis <http://cnum.cnam.fr>

6 Sorte de culotte bouffante. Son nom vient d'Amelia Bloomer, militante féministe étasunienne.

guidon de bicyclette ou les rênes d'un cheval ». Il semble que la pratique du vélo, s'il n'est pas le premier endroit où la femme s'est permis de porter le pantalon — elle se le permettait également à cheval — en a accéléré l'usage, l'a répandu.

Le vêtement n'est pas la seule inquiétude. Les hommes s'inquiètent encore, à la fin du XIX^e siècle et au début des années 1900, que l'usage du vélo puisse être préjudiciable à la bonne santé des femmes. La communauté médicale affirme que la pratique du vélo est une activité particulièrement ardue pour le « sexe faible » - les femmes donc. Ça leur apporterait toutes sortes de problèmes, tels l'insomnie, les palpitations, les maux de tête ou la dépression. Plus grave encore semble-t-il, Dr. Philippe Tissie affirme dans *L'Hygiène du Vélocipédiste* en 1888 : « (...) ne peut entraîner qu'ulcérations, hémorragies, maladies et inflammations » et ordonne « que la femme abandonne donc le vélocipède au sexe fort ».

Les médecins craignent encore que la pratique du vélo puisse endommager l'appareil reproducteur des femmes et craignent quant à leur fertilité. C'est d'abord la place que le cadre du vélo vient prendre entre les jambes des femmes qui semble poser problème. Alors que lorsqu'elles s'adonnaient à la pratique du cheval, elles montaient de façon à avoir les deux jambes du même côté, serrées l'une contre l'autre, à vélo les jambes sont légèrement écartées et il y a quelque chose entre, le cadre du vélo. Ainsi, au cours de nos recherches, avons-nous pu lire : « Avec l'invention de la bicyclette, tout semblait inviter au scandale : impossible de garder les jambes du même côté et, surtout, les maintenir immobiles ». Si le cadre du vélo a semblé poser problème, nous imaginons maintenant facilement qu'il ait pu en être de même pour la selle sur laquelle les cyclistes s'installent. Parce que c'est la peur de la masturbation qui inquiète la communauté médicale. Très préoccupante semblait être la suspicion que le vélo puisse devenir partenaire sexuel des femmes. Dans *Bicyclette et Organes génitaux*, en 1900, Dr. Ludovic O'Followell a ces mots : « Depuis longtemps déjà, on écrit que les mouvements des cuisses à bicyclette provoquaient des frottements, des frictions (...) et amenait la femme à des pratiques vicieuses ». Il ajoute : « La cyclomanie, en dehors de ses périls ordinaires, comporte pour la femme les mêmes inconvénients que la machine à coudre. Elle amène les mêmes effervescences, les mêmes

surexcitations lubriques, les mêmes accès de folie sensuelle. »

En plus de ce qui nous semble être assez clairement une peur de perte de contrôle des hommes sur la sexualité des femmes, d'autres recherches nous mènent à lire que peut-être cela était-il provoqué également par le faible taux de natalité français de l'époque, fin XIX^e et début XX^e siècle. En effet, une femme qui remplacerait l'homme par un vélo ne risquerait pas de tomber enceinte. Et en 1900, après une défaite contre la Prusse, la France fait face à la possibilité d'un futur conflit l'opposant à l'Allemagne. Le recul de la natalité en France semblait alors inquiétant face à un empire allemand au potentiel militaire et démographique important.

« MEILLEUR ANTI-RELOU » Laure, 2018

Et un jour j'entends une amie, Laure, dire : « Pour moi, le vélo c'est d'abord le meilleur anti-relou ». J'ai envie de m'entretenir avec elle, l'interroger à propos de son rapport au vélo.

Elle me raconte qu'elle a beaucoup pratiqué le vélo plus jeune, lorsqu'elle vivait à la campagne, un VTT pour parcourir quelques kilomètres et rejoindre des ami.es. Quand elle vient s'installer en ville, elle délaisse l'engin un temps et puis : « Un jour un pote m'a offert un vélo, que j'ai toujours d'ailleurs. Ça doit faire cinq ans, peut-être six ans maintenant. Il est hyper léger, hyper maniable, j'ai rapidement pris confiance avec ce vélo dans la ville (...) Et jusqu'à décider qu'en fait : où j'étais capable d'aller en bus dans l'agglomération, je devais être capable d'aller à vélo (...) Alors aujourd'hui j'ai vraiment basculé dans un truc tout vélo quoi. C'est mon mode de transport principal et je le prends tous les jours pour tous mes déplacements. »

Elle me dit encore qu'en changeant de façon de se déplacer, sa façon d'envisager la ville a été modifiée : « Dans mon quotidien, j'aime sortir le soir. C'était déjà le cas avant d'être à vélo, mais au bout d'un moment, je me suis retournée et je me suis rendu compte que quelque chose avait changé. Parce que j'entendais des copines dire « bon, rentre bien, j'espère que t'as pas trop peur de rentrer seule » ou bien « ah, moi je vais rentrer maintenant, je vais prendre le dernier bus parce que j'ai peur de marcher dans la rue seule ». Alors à ce moment là, je me suis dit « tiens, je n'y pense plus jamais à ça ». Si ça a pu me revenir à l'esprit parfois, quand pour x ou y raison je n'avais pas mon vélo et que donc j'étais obligée de rentrer à pied, je me suis rendue compte que j'avais perdu l'habitude de prendre en compte ce genre de paramètres, quand tu marches tard dans la rue tu déploies une forme de vigilance, tu te demandes si les gens te suivent, ou si tu vois des groupes de types tu essaies de ne pas passer juste à côté d'eux et d'afficher un air, euh... Tu te prépares quoi. Après, bon, moi je n'ai pas l'impression que ces paramètres là m'aient déjà empêché de me déplacer, avant, quand

je n'étais pas à vélo. Je les avais en tête ces paramètres, mais ça ne m'empêchait pas de me déplacer. Je suis toujours rentrée à pied en me disant que s'il y avait des tensions, je serais capable de les gérer. Et là c'est évidemment le fait de faire du vélo qui éloigne ces paramètres de ma pensée quand je rentre le soir. Et c'est aussi le fait que mon apparence a changé et que de loin il y a pas mal de gens qui me prennent pour un mec. En tout cas je renvoie vachement moins de codes féminins maintenant. C'est un peu paradoxal parce que ça me surprend d'autant plus maintenant quand ça m'arrive quand même. Je me dis « ah oui, merde ». Parce que je suis moins préparée maintenant, je ne m'y attends plus vraiment. Enfin je m'y attends quand même toujours, mais plus vraiment. Ah et par exemple ça m'est arrivé de me faire traiter de pédé quand j'étais sur mon vélo. Ça m'a vachement déstabilisée et surprise. Ah tiens, en fait je suis sortie d'une catégorie qui était identifiée comme une catégorie de gens que tu peux faire chier la nuit et en fait je suis rentrée dans une autre : quelqu'un qui renvoie l'image d'un mec fluet, potentiellement pédé, qu'on peut faire chier mais pas sur les mêmes bases du coup (...) Tu traces à vélo. Les gens ne te voient pas arriver donc ils ne peuvent pas se préparer à te faire chier, tu vois. Et quelqu'un qui t'alpagues, même si tu réponds, tu peux répondre et le temps que tu répondes et que la personne veuille répondre encore t'es déjà hors d'atteinte. Donc ça c'est trop bien (...) Et puis aussi l'avantage du vélo c'est que tu peux presque l'emmener où tu veux, presque exactement jusqu'à l'endroit où tu vas, que ça soit chez toi ou l'endroit où tu vas. T'as pas tous ces petits trajets interstitiels, de ceux où tu dois marcher jusqu'à l'arrêt de bus puis attendre à l'arrêt de bus et en fait c'est ces moments là qui sont chiants parce que t'es obligée de rester là. Moi un des trucs qui m'est arrivé récemment un peu chiant, c'était un mec qui voulait absolument me faire des bisous à un arrêt de bus, tu vois. Et ça, ça n'arrive pas à vélo parce que tu ne te retrouves pas à l'arrêt de bus. »

Au cours de l'entretien je prononce les mots émancipation et autonomie. Et Laure poursuit : « Oui, sur ces trucs qui sont liés au sexisme et tout ça. Mais aussi parce que ça te permet d'aller où tu veux quand tu veux, ne pas dépendre de gens qui te trimbameraient (...) Et après, c'est hyper important : il y a quand même la dimension

de c'est gratuit quoi ! En fait, c'est gratuit. Et ça c'est hyper bien. La dimension de l'argent elle ne pèse plus du tout dans tes choix de si tu te déplaces ou non, comment tu te déplaces. Et aussi c'est super, parce qu'en ville, c'est le moyen de déplacement le plus rapide, c'est le plus rapide et c'est gratuit, enfin tu vois ça fait un truc, vraiment, c'est super.

Moi : (...) le vélo peut-il lutter contre les dominations ?

Laure : Je ne suis pas sûre que le vélo en lui-même puisse lutter (rires). C'est un outil. C'est un moyen quoi. Et c'est aussi un enjeu. C'est un moyen de se déplacer, d'avoir accès à l'espace public, d'avoir accès à des formes d'autonomie et si tu maîtrises la mécanique vélo d'avoir accès à celles des autres. En fait c'est presque un enjeu de lutte tu vois. Il faudrait lutter pour que tout le monde puisse s'approprier le vélo (...) Vu ce que ça permet, c'est un outil pour avoir accès à l'espace public, à des horaires choisis, à pas trop flipper dans la rue. Et puis aussi à une pratique physique, qui coûte rien, à un rapport à l'effort où finalement, euh... Aussi vis-à-vis des mecs, c'est aussi des choses qui peuvent être partagées ensemble quoi. C'est à dire qu'on peut se promener à plusieurs. Se déplacer à plusieurs c'est aussi possible à vélo. On est à peu près à égalité quand même sur le vélo (...) Un vélo basique c'est intéressant, c'est quand même un truc pas très cher et qui a besoin d'un entretien tout relatif, qui n'a pas besoin de carburant donc ça c'est quand même vachement intéressant, en soi c'est pas cher. Moi on m'a offert mon vélo, mais tu vois je pense que je pourrais le trouver à quarante balles d'occasion et pourtant tu vois ça fait six ans que je roule avec. T'achètes un antivol qui coûte maximum vingt balles, des petites lumières et voilà. Donc c'est sûr que ça n'a rien à voir avec la voiture. Et après on n'a pas du tout parlé de toutes les questions de pollution et patati et patata et ça c'est important aussi. Et on n'a pas non plus parlé des questions de validisme et du fait de qui fait principalement du vélo, les blancs et les blancs de classe moyenne.

Nous l'avons observé, l'usage du vélo à la fin du XIX^e siècle a permis, sous certains aspects, une émancipation des femmes. Rappelons-le, à l'époque, l'usage de cette nouvelle machine était l'affaire de la classe bourgeoise, un loisir cher, réservé à une partie seulement de la population. Son coût se réduira par la suite. Le vélo se démocratise et devient, dans l'entre-deux-guerres, le moyen de transport de la classe ouvrière. Au cours des années 1950, les ouvriers se rendent encore massivement au travail à vélo. Et puis l'automobile, qui tout comme le vélo fut réservée un temps à la bourgeoisie, se démocratise à son tour et devient accessible. Le vélo est mis de côté, délaissé pour la voiture. C'est ensuite un public essentiellement sportif et écolo qui se remettra en selle dans les années 1960 et 1970, notamment avec le développement du cyclotourisme. Puis le bicross et le VTT arrivent en France dans les années 1980 et 1990. Aujourd'hui et depuis quelques années, il semble que le vélo refasse son apparition dans le centre des grandes et moyennes villes.

« LE MOLLET NU (AILLEURS QUE SUR LA PISTE) »

Durant nos recherches et lectures, plusieurs fois notre œil s'arrête sur les mots « vélocipédard » et « pédalard ». Ils attirent notre attention, nous intriguent. Retour alors fin du XIX^e d'abord, puis début du XX^e siècle. Le corps droit appartient au bourgeois qui, à vélo, est dans une recherche d'élégance. Baudry de Saunier, en 1894 dans *L'Art de bien monter la bicyclette*, a ces mots : « Le cavalier cycliste, comme le cavalier équestre, a envers le public, ce me semble, une obligation, celle de l'élégance ». Une attention particulière est portée quant à l'angle d'inclinaison du haut du corps du cycliste. Il doit se positionner sur le vélo de façon à ce que son dos soit le plus droit possible, le moins incliné vers l'avant possible, condition sine qua non de l'élégance vélocipédique, préconisée par les spécialistes et médecins de l'époque. Les médecins conseillaient aux cyclistes de régler et positionner le guidon du vélo à une hauteur qui rende impossible la position inclinée du haut du corps. Notons encore, Baudry de Saunier parle du « cavalier cycliste », terme qui renvoie à l'héritage bourgeois, sa tradition, ses loisirs, la pratique équestre. C'est lorsqu'au XX^e siècle le vélo devient accessible aux classes populaires qu'apparaissent les termes « vélocipédard » et « pédalard ». Il est récusé par la bourgeoisie, il est l'exemple à ne pas suivre, méprisable, le « vélocipédard » ou « pédalard » est issu des classes populaires. La position adoptée par le cycliste sur son vélo devient alors révélateur de la position occupée dans la société. Parce que pour le cycliste populaire le vélo est synonyme de vitesse et de liberté, l'efficacité plutôt que l'élégance, la position inclinée du haut du corps est adoptée. À l'époque, presque tous les coureurs cyclistes, professionnels ou amateurs, viennent des classes populaires, cette position inclinée vers l'avant, aérodynamique, est adoptée pour remporter la course. Et lorsque le cycliste n'est pas sportif, il est coursier, messenger, livreur à vélo pour gagner sa vie. Citons encore Baudry de Saunier qui, cette fois dans *Recettes utiles et Procédés vélocipédiques*, nous dit que la position trop inclinée vers l'avant du « vélocipédard » n'est pas la seule faute de tenue qu'il commet aux yeux de la bourgeoisie, ainsi « Les signes du vélocipédard sont : le maillot rayé sous la veste ; le mollet nu

(ailleurs que sur la piste) ; la casquette rejetée en arrière ; le pied en fausse position sur la pédale ; la trompette aboyante, l'allure désordonnée, la langue toujours sèche et l'affection bien marquée pour les marchands de vin. » Encore lisons-nous : « Pas plus qu'un cavalier en promenade ne monte en jockey, pas plus un cycliste ne doit monter en coureur ».

À une époque où le Darwinisme semblait influencer la conception du corps humain et liait directement la position corporelle au degré d'évolution de l'espèce humaine, il semblait être de bon ton pour cette bourgeoisie instruite par les sciences de garder le dos bien droit, à vélo comme ailleurs. La position tendant à l'horizontalité à vélo, renvoie à l'animal, c'est la position verticale qui doit être adoptée par l'humain.

PARTICIPATIFS ET SOLIDAIRES

Depuis une vingtaine d'années, en France, naissent des ateliers vélo dits participatifs et solidaires. Ces structures disposent d'ateliers qui sont pérennes ou mobiles. On y répare des vélos, on les entretient. On y trouve pièces détachées et conseils. Dans une volonté d'être accessibles à tous.tes, ces structures sont développées dans une démarche locale, solidaire et conviviale, dans une promotion active du vélo, basée sur le réemploi de vélos inutilisés et l'apprentissage de la mécanique. Il existe aujourd'hui en France plus de deux cents ateliers vélo participatifs et solidaires.

L'atelier vélo participatif et solidaire implanté à Caen depuis plusieurs années maintenant s'appelle La Maison du Vélo. Il est situé non loin du centre-ville, proche de la Presqu'île, proche de la gare, proche des voies vertes⁷. On y trouve toutes sortes de pièces détachées et d'outils pour réparer et entretenir les vélos. Des salarié.es et bénévoles sont présent.es dans l'atelier et prodiguent des conseils, proposent des marches à suivre pour l'entretien et la réparation de vélos. Un accueil. Un espace avec chaises et fauteuils, thé et café. Une boîte sur laquelle est inscrit « Prix libre » permet aux usagers.ères de participer financièrement à la vie, au fonctionnement de l'atelier, à hauteur des moyens de chacun.e. Un espace extérieur pour tester les vélos réparés, qui sert aussi à l'apprentissage puisque la structure propose des cours via une vélo-école. On y loue encore des vélos. On y vend des vélos d'occasion, remis en état par les salarié.es et bénévoles, sur lesquels, la plupart du temps, une dernière réparation est à effectuer par le ou la future usagère — vers l'apprentissage, l'autonomisation.

Je rencontre Pauline et Thomas, salarié.es au sein de l'association Véloisol qui est à l'origine de la création de la Maison du Vélo. Nous discutons ensemble de l'histoire de l'atelier, ce qu'il se passe ici, de différents enjeux, de vélo.

Pauline : « L'atelier de la Maison du Vélo a une histoire particulière.

⁷ Une voie verte est une voie de communication réservée aux déplacements non motorisés, piétons, cyclistes, etc.

Elle a été créée par des travailleurs sociaux et notamment par un éducateur. En fin de parcours d'études vers la profession d'éducateur, il menait un projet au sein du centre socio-culturel de Colombelles⁸. Et il avait envie de travailler avec les enfants du coin, les rencontrer pour pouvoir leur proposer des activités. Il s'est rendu compte que beaucoup d'enfants faisaient du vélo et que la plupart avaient des vélos un peu pourris. Alors il a pris une caisse à outils et est parti à leur rencontre. Ensemble, ils et elles ont commencé à réparer leurs vélos. » Rapidement alors, il s'est rendu compte que ces temps de réparations de vélos créaient du lien social, et qu'ils étaient utiles. Pauline poursuit : « Comme, à la base, il n'y connaissait rien en vélo, il s'est ensuite entouré de personnes qui s'y connaissaient. Et cela a donné lieu à la création de l'association Vélisol et d'un premier petit atelier vélo, à Colombelles donc. L'atelier a ensuite déménagé pour s'installer sur la Presqu'île à Caen, dans un nouveau local. Et puis, face à la demande grandissante des usagers.ères, la nécessité d'un espace plus grand s'est fait sentir. L'association déménage à nouveau en 2013. Nous y sommes, c'est la Maison du Vélo. En fait, cet atelier a vraiment un cœur de projet social, qui est très fort et qui existe encore. Et c'est un peu sa particularité. C'est une volonté forte d'accueillir toutes les personnes, être un lieu d'accueil, un lieu-ressource pour pas mal de personnes en difficultés. »

Thomas, lui, me raconte ce qui l'a attiré, ce qui l'a amené à son entrée dans l'association : « Ça va faire six ans au mois de février que je bosse ici, pour Vélisol. C'est long, c'est ma plus longue expérience professionnelle quelque part. Vélisol c'est l'association qui a été fondée en vue de proposer de l'aide à la réparation de vélos et utiliser le vélo comme support, comme moyen pour que les gens se rencontrent. À la base, les gens de Vélisol, ceux qui ont fondé l'association et qui l'ont fait vivre, ils s'en foutent du vélo. C'est pas des cyclistes passionnés qui regardent le Tour de France ou qui passent leurs vacances à vélo, pour la plupart. Et c'est ce qui m'a plu. Quand je suis arrivé là pour la première fois, bon, j'avais récupéré un vélo à réparer chez mes parents et je suis tombé sur Arnaud qui est le fondateur de l'association et qui me dit « moi le vélo je m'en fous, moi ce qui m'intéresse c'est ce qu'il se passe

autour du vélo, c'est le lien social. Et si on faisait plus de lien social avec une association de belote par exemple et bien j'aurais voulu monter une association de belote ». C'est ça qui m'a plu. »

Cet aspect, la possibilité de créer du lien social, est fortement mis en avant par les bénévoles et salarié.es, par l'association. C'est d'abord pour ça que la Maison du Vélo existe. Mais pourquoi le vélo alors, plus que la belote ou autre chose, pourrait créer ce lien social ? Thomas : « il y a un côté convivial dans le vélo. Quasiment tout le monde peut faire du vélo, sauf handicap particulier et encore qu'on peut s'en arranger. Pas besoin d'être un athlète, tu vas doucement. Pas besoin d'avoir de gros moyens, des vélos tu peux en trouver facilement. Tu traînes les soirs où sont collectés les encombrants, tu en trouves des vélos, gratos. » Le vélo est accessible physiquement donc, dans la plupart des cas, et économiquement. À Pauline d'ajouter : « En fait, quand tu montes sur un vélo, il y a pas mal de barrières qui tombent. Enfin, c'est un peu idéalisé comme vision, mais tout le monde fait ou peut faire du vélo. Parce qu'aussi, ici, on apprend aux gens qui ne savent pas en faire, à faire du vélo. Donc, l'idée, c'est que tout le monde puisse faire du vélo. Et un vélo c'est aussi un objet d'émancipation, beaucoup pour les femmes, mais pour tout le monde en fait, oui, pour beaucoup de gens. Il y a des gens, par exemple, qui viennent ici chercher un vélo parce qu'ils ou elles cherchent un boulot et ont besoin d'un moyen de locomotion. Et puis ça peut devenir un moment de partage, un moment de convivialité et d'échange autour de cet objet vélo. »

Pauline et Thomas abordent ensuite les différents publics, les différent.es usagers.ères qui fréquentent l'atelier. Il semble que pour la plupart, il s'agisse de personnes qui pratiquent le vélo au quotidien. Celles et ceux pour qui le vélo est un moyen de transport quotidien. Celles et ceux qui se déplacent exclusivement ou presque exclusivement à vélo. Viennent ensuite les citoyen.es, celles et ceux qui utilisent le vélo pour se déplacer en ville. Ils et elles disposent par ailleurs d'une voiture, utilisée pour les trajets les plus longs ou en dehors de la ville. D'autres ont une pratique sportive, cyclistes sur route ou à VTT, à bmx ou pratiquant par exemple le Hardcourt

⁸ Ville de 6500 habitants située à côté de Caen, historiquement ville ouvrière.

Bike Polo⁹. Récemment et depuis quelques mois, l'atelier est également investi par des travailleurs.euses à vélo, livreurs.euses à vélo. C'est moins le cas maintenant, mais l'atelier a aussi été investi des personnes migrantes¹⁰ qui venaient ici trouver un vélo et faire des réparations. Et puis, il y a des personnes qui viennent ici passer du temps à la recherche de lien social. Ça semble être le cas, par exemple, d'une personne bénévole pour l'association depuis plusieurs années, qui est en fauteuil, qui a un handicap physique qui ne lui permet pas de faire du vélo. Il vient chaque semaine passer du temps à l'atelier, participer au fonctionnement, à la vie de l'atelier. D'autres personnes, bénévoles ou non, plus ou moins passionnées de vélo ou de mécanique vélo, viennent passer du temps régulièrement à l'atelier, semble-t-il à la recherche de ce lien social.

9 Le Hardcourt Bike Polo est une variante du Bike Polo (qui lui-même est une variante du polo à cheval, se pratiquant à vélo) qui apparaît dans les années 2000 à Seattle (États-Unis), littéralement polo à vélo sur terrain dur. Discipline rendue populaire par les coursiers à vélo étasuniens, qui a ensuite conquis l'Europe. Le Hardcourt Bike Polo oppose deux équipes de trois joueurs sur surfaces bétonnées. L'équipement: un vélo, un maillet qui est souvent bricolé à partir d'un bâton de ski et d'un morceau de tube PVC, une balle de tennis ou une balle de street-hockey et de quoi matérialiser les buts.

10 Des personnes migrantes à Caen qui veulent pour la plupart traverser la Manche à partir du port de Ouistreham où des ferries partent régulièrement pour l'Angleterre. Ouistreham étant située à une quinzaine de kilomètres de Caen, les personnes migrantes qui dorment dans des squats à Caen se procurent des vélos pour effectuer régulièrement la route entre les deux villes. S'ils et elles se rendent moins à la Maison du Vélo maintenant, c'est qu'un atelier de réparation vélo a été créé dans un des squats qu'ils et elles occupent à Caen, animé par un ancien bénévole de l'association.

NON-MIXITÉ

Dans certains de ces ateliers vélo participatifs et solidaires, sont nés des temps d'atelier en non-mixité. C'est le cas à Lyon, à Grenoble, à Rennes ou à Paris, et depuis près d'un an à Caen. Une fois par mois alors, l'espace est ouvert pour un temps, uniquement aux femmes et aux personnes trans. Tous.tes sont bienvenu.es, sauf les hommes cis-genre, personnes nées mâles et se revendiquant du genre masculin¹¹. Le désir de création de ces temps d'atelier en non-mixité est né d'un constat : les ateliers de réparation, la mécanique vélo demeure un domaine imprégné de sexisme et difficile d'accès pour les femmes. Pauline : « C'est un sujet qui me touche parce que j'ai passé beaucoup de temps dans l'atelier et j'ai vu beaucoup de choses se passer, des comportements très genrés et des choses qui me hérissaient le poil quoi. » Elle poursuit : « Parce que la plupart du temps, quand tu entres dans l'atelier, on ne te laisse pas de place si tu es une femme. Quelqu'un te dit « je vais le faire », te prends les outils des mains, fait la réparation à ta place et en fait, quand tu repars, tu n'as rien appris. Non mais vraiment, faut voir, quand une femme entre dans l'atelier, il y a deux ou trois bénévoles qui vont s'agglutiner sur elle comme sur un pot de miel, c'est assez fou. » Pauline me confie encore qu'il n'a pas été simple d'imposer ce temps en non-mixité au sein de l'atelier. Parce que ça n'a pas plu à beaucoup d'adhérents cis-hommes de l'association, à qui les portes de l'atelier sont désormais fermées durant ce laps de temps. Mais elle ajoute qu'elle pense qu'il s'agit d'un espace et d'un temps nécessaire et qu'il est important de continuer à le faire vivre. Aussi, parce qu'il y a une demande de la part des adhérentes à l'association. Parce que la mécanique reste un domaine très genré et que des usagères désirent s'affranchir de cela.

11 « Cis » vient du latin « du même côté », antonyme de « trans ». « Cisgenre » se réfère donc à une personne dont le genre est en adéquation avec le rôle social attendu (comportement, profession, etc.) en fonction de son assignation de sexe à la naissance (mâle ou femelle).

BICYCLE ET MOTOCROSS

C'est essentiellement dans les années 1980 semble-t-il, que se développe, en France, l'usage du bicross (nom francophone), du bmx (nom anglophone). Bmx pour les initiales de bicycle et motocross, la lettre x pour la croix, cross en anglais. En français, bicross est la contraction de bicyclette et motocross. Bien que la pratique soit restée assez marginale en France, elle a existé, existe, a été visible, est visible.

La pratique naît dans les années 1960 aux États-Unis, en Californie, inspirée de la pratique du motocross. Il s'agit d'imiter les courses de motocross en pédalant, à vélo donc. Vers une pratique moins onéreuse du motocross, sans moto, à vélo. Une discipline est née. Le bmx se pratique d'abord essentiellement sur des terrains de bosses, avec une ligne de départ, une ligne d'arrivée. Le but étant de franchir cette dernière ligne le plus rapidement possible. Et puis certains coureurs de bmx commencent à effectuer des figures dans les airs avec leurs vélos, sur les bosses. Durant les courses ils se font régulièrement disqualifier à cause de ça. Alors ils ne le savent pas encore, mais ils viennent d'inventer le Dirt, une autre discipline qui consistera à effectuer des figures en sautant de grosses bosses en terre, une discipline dite de freestyle. La pratique originelle du bmx évolue, se déplace. En 1975, à Carlsbad en Californie, le premier skatepark est construit. Et à la fin de ces années 1970, le jeune Bob Haro commence à utiliser l'infrastructure prévue à l'origine pour l'usage du skateboard. Il y réalise les premières figures connues du bmx.

Des terrains de bosses boueux au bitume, le bmx se déplace vers l'espace urbain, de la périphérie vers le centre des villes. Ça s'appelle le « street » : ici et maintenant, sans règle ni contrainte, avec hédonisme, volonté de jouer. Pour cela, le mobilier urbain est utilisé afin d'effectuer des figures, en se servant des plans inclinés, de murs, de mains-courantes, de murets, de rampes d'escaliers. Les pratiquants du bmx semblent trouver à travers cela un moyen de se réapproprier la ville, proche sous certains aspects de la pratique du skateboard.

S'il semble aujourd'hui que la pratique ait été aspirée en grande partie

par la culture de masse, les médias de masse, notons qu'elle semble d'abord s'être positionnée comme contre-culture, en opposition avec une culture dominante capitaliste. De par cette volonté de reproduire des courses de motocross avec peu d'argent, sans moteur, sans combustible, sans essence, en pédalant furieusement dans la boue. Puis par cet hédonisme et une réappropriation de l'espace urbain et son mobilier.

Évoquons enfin, parce qu'il est particulier, le design de ce vélo, bicross ou bmx. Le nom donné au vélo est le même qu'à la pratique. Le bicross ou bmx est bien plus petit que le vélo « classique ». Un petit cadre. De petites roues, de vingt pouces, environ cinquante centimètres de diamètre, aux pneus larges, l'avant plus encore que l'arrière. Ses caractéristiques et cette petite taille rendent le vélo particulièrement maniable. Il n'a que peu d'équipements et ses pièces métalliques sont faites dans des matériaux tels le chrome-molybdène ou aluminium, de façon à rendre l'engin le plus léger possible. Il a une seule vitesse, pas de dérailleur. La tendance est encore à l'absence de frein et un système appelé le freecoaster permet de rouler en arrière, en pédalant dans le sens inverse habituel du pédalier.

PIGNON FIXE

Le fixie ou pignon fixe est un vélo au montage particulier. Un vélo sur lequel est montée une roue arrière dont l'unique pignon est solidaire de celle-ci, au contraire de la roue libre. À pignon fixe, on n'arrête pas de pédaler. Ou bien, on arrête de pédaler seulement si on veut arrêter le vélo. Si l'on arrête de pédaler, on bloque la roue arrière, on interrompt le mouvement. Le ou la cycliste pédale donc sans interruption pour avancer. Et si les jambes arrêtent leur mouvement, elles arrêtent avec elles l'avancement du vélo. Les usagers.ères de fixies décrivent souvent la sensation très appréciée de faire corps avec son vélo. Le vélo est encore dénué de frein. Le freinage se fait en bloquant le pédalier fortement, d'un coup sec, en bloquant la roue arrière qui peut alors dérapier sur le bitume, vers l'arrêt. On appelle cette technique particulière de freinage le « skid ». Notons qu'en France, la loi énonce : « Tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces » (Art. 315-3).

Le fixie ou pignon fixe existe depuis la naissance du vélo, puisque la roue libre n'a fait son apparition qu'à la fin du XIX^e siècle. C'est avec l'invention de la roue libre que les usagers.ères ont délaissé peu à peu le pignon fixe. Et ce sont les cyclistes sur pistes qui l'adoptent, pour les épreuves en vélodrome. Ici nul besoin de freins ou autres accessoires qui alourdiraient le vélo. Le vélo doit être léger et le plus rapide possible. Ça sera encore les pratiquant.es de Bike Polo ou Hardcourt Bike Polo qui s'emparent du fixie, puis le « street » qui semble délaissé le bmx et se mettre au pignon fixe. Il permet d'autres figures, une autre façon de pédaler dans la ville et d'investir l'espace urbain. Dans les années 1990, les coursiers new-yorkais commencent à utiliser le pignon fixe. Pour des raisons pratiques : moins il y a d'accessoires, plus il est facile d'entretien, plus il est léger, plus il est maniable, plus il va vite pour se faufiler entre les voitures, dans le flux de circulation new-yorkais. Et la largeur du guidon est rétrécie dans le but de rendre le vélo moins large, pour se faufiler encore plus facilement entre les voitures.

À partir de là, l'usage du fixie se développe à travers les villes. D'un très vieux modèle de vélo, à un sport de compétition, à l'outil

de travail des coursiers new-yorkais, moyen de locomotion urbain qui a pu devenir sous certains aspects représentant d'une sous-culture ou contre-culture. Parce qu'il est question de vitesse, mais sans les freins, d'une recherche de sensations fortes en faisant corps avec son vélo, une pratique risquée, un vélo qu'il faut apprendre à manier.

C'est encore un vélo peu cher, si l'on monte soi-même son fixie. Bien sûr depuis la popularité grandissante de l'engin à la fin des années 2000, différentes marques se sont mis à proposer ce type de vélo, souvent à des prix élevés. Alors qu'à la base, le fixie est un vélo peu cher, puisque dénué d'accessoires. La plupart du temps, il s'agit de vieux cadres de vélo qui, recyclés, sont montés en pignon fixe et la plupart du temps encore dans une esthétique très colorée.

« NOUS NE BLOQUONS PAS LA CIRCULATION,
NOUS SOMMES LA CIRCULATION »

Quand les cyclistes s'organisent, ils et elles peuvent donner naissance à des mouvements telles les Masses critiques¹² ou Vélorutions.

C'est le 22 avril 1972, en France, à Paris, qu'a lieu la première Vélorution. Sous ce mot-valise formé de vélo et révolution, des cyclistes s'organisent, se rassemblent contre un projet d'autoroute qui aurait dû longer la Seine et traverser la ville d'est en ouest. Près de 5000 cyclistes se réunissent lors de cette première Vélorution. Depuis, le mouvement a pris de l'ampleur. Il existe et est actif dans de nombreuses villes, de Lille à Marseille, de Bordeaux à Grenoble, à Caen, à Saint-Etienne, à Lyon, à Toulouse, à Strasbourg. De nombreux cyclistes activistes se réunissent alors mensuellement. À l'international, le mouvement est plus connu sous le nom de Critical Mass. Des manifestations à vélo sont organisées le dernier vendredi du mois dans quelque centaines de villes à travers le monde, sur tous les continents. Vingt ans après la première Vélorution, la première Masse critique a lieu à San Francisco le 25 septembre 1992. Dans ces mêmes années 1990, toujours à San Francisco, après avoir été bloqué dans sa limousine un moment au passage d'une Masse critique, le maire de la ville se met en guerre contre l'organisation. Il exige que tous.tes les participant.es soient arrêté.es ; s'ensuivent de virulents échanges par presse interposée. Et la Masse critique suivante se transformera en une vaste bataille opposant cyclistes et automobilistes. Des centaines de cyclistes seront accidentés, près de deux cents autres seront arrêté.es. La renommée des Masses critiques est alors faite, le mouvement s'étend.

Notons que si l'origine du mot Vélorution nous paraît assez évident, il semblerait que le terme Masse critique provienne d'une observation du trafic urbain en Chine, où, sans présence de feu de signalisation aux croisements, les cyclistes attendent d'être assez

¹² Masses Critiques est le terme francophone désignant ces mouvements. Les anglophones parlent de Critical Mass, terme également parfois employé par les personnes francophones.

nombreux.ses et de former une masse pour s'engager et traverser le carrefour ensemble¹³.

L'un des objectifs premiers d'une Masse critique est de réunir un nombre suffisant de cyclistes afin d'occuper une partie de la voie publique et d'en exclure, empêcher l'usage aux véhicules motorisés. Bien souvent on peut y entendre et y lire « Nous ne bloquons pas la circulation, nous sommes la circulation ». Mais notons encore que l'objectif de ces rassemblements est variable, n'allant parfois pas au-delà de la rencontre, du partage d'un moment festif autour du vélo, excluant, empêchant temporairement l'usage d'une partie de l'espace public par les véhicules motorisés. D'autres Masses critiques se montrent plus revendicatrices, dénonçant des problèmes quant aux aménagements urbains pour les cyclistes, des problèmes de sécurité, rendre visible et promouvoir l'utilisation de moyens de transports non polluants, estimer que l'usage privé de l'automobile, la voiture individuelle, est une catastrophe pour l'environnement local et mondial ; se positionnent pour une réappropriation de l'espace public urbain.

Suivant les participant.es donc, les Masses critiques peuvent être plus ou moins festives ou revendicatrices. Il semble encore que parfois elles puissent initier à la désobéissance civile.

¹³ On peut voir une scène de ce genre dans le film documentaire réalisé par Ted White en 1992, *Return of the Scorcher*.

BECOME THE BIKE BLOC

Le premier Bike Bloc s'organise et est constitué en 2009 à Copenhague lors de la COP15¹⁴, Conférence de Copenhague sur les changements climatiques. Des vélos sont augmentés, assemblés en « machines of creativ resistance »¹⁵ dans une volonté claire et affichée de permettre la désobéissance civile. Les anglophones nomment ces vélos augmentés des « disobedient objects »¹⁶.

Lors d'une manifestation, organisées, les machines, vélos augmentés, regroupées en « essais » forment des barrages et captent l'attention des forces répressives, soutenant des milliers de personnes à pied. Dans ce contexte-là, à Copenhague en 2009, cela a permis à des manifestant.es de franchir les barrières de sécurité du sommet sur le climat, dans une volonté politique de le perturber.

Deux artistes sont à l'origine de la création du Bike Bloc. Il s'agit d'Isa Fremeaux et John Jordan¹⁷ qui ont fondé le collectif The Laboratory Of Insurrectionary Imagination. « PUT THE FUN BETWEEN YOUR LEGS : BECOME THE BIKE BLOC » le collectif

14 Événement qui réunit les délégations de 193 États. Elle visait à négocier un accord international capable de lutter efficacement contre le changement climatique. Plus de 15000 participants se sont rendus à Copenhague dont 130 chefs d'État et de gouvernement.

15 Dont la traduction française (littérale) peut être : machines de résistance créative.

16 Dont la traduction française (littérale) peut être : objets désobéissants.

17 « John Jordan est un artiste-activiste, cofondateur de Reclaim the Streets et de l'Armée des clowns. Il a été un des caméramans du film de Naomi Klein, The Take, et a notamment co-dirigé le livre We Are Everywhere. The Irresistible Rise of Global Anti-Capitalism (Verso, 2004). Isa Fremeaux fut maître de conférences en Media & Cultural Studies au Birkbeck College-University of London pendant dix ans avant de désertir l'Université. Sa recherche-action explore l'éducation populaire et les formes créatives de résistance. Ensemble, ils ont fondé le collectif The Laboratory of Insurrectionary Imagination qui mélange art, activisme et permaculture. Depuis un an et demi, les deux artistes vivent au sein de la communauté la r.O.n.c.e (Résister. Organiser. Nourrir. Créer. Exister) qui se trouve à 70km de la ZAD de Notre-Dame-des-Landes. » Source, Les Laboratoires d'Aubervilliers : <http://www.leslaboratoires.org/artiste/john-jordan-isabelle-fremeaux>

est invité au Danemark en 2009 par le musée d'Art Contemporain de Copenhague, à imaginer un « projet d'art politique » lors de la COP15. Une grande exposition intitulée RETHINK doit être organisée dans plusieurs lieux, un centre d'art, un musée, une galerie, regroupant une trentaine d'artistes autour de préoccupations quant au changement climatique.

Dans un ouvrage intitulé *Crime climatique stop ! L'appel de la société civile*, paru en 2015, John Jordan livre quelques informations à propos de cette invitation :

« Le « Laboratory of Insurrectionary Imagination », groupe que j'anime avec Isa Fremeaux depuis une dizaine d'années, et qui réunit artistes et activistes autour de la conception et la mise en œuvre de nouvelles formes de désobéissances civiles, avait été invité par plusieurs institutions culturelles, dont le musée d'Art contemporain de Copenhague, à imaginer un « projet d'art politique » pour ce sommet (la COP15 de 2009). Nous avons proposé de recycler les centaines de vélos abandonnés dans Copenhague et de rassembler des ingénieurs, des artistes, des activistes et des passionnés de vélo pour voir comment nous pourrions construire des outils de résistance créative, à partir des vélos et des corps. Le projet était intitulé « Put the fun between your legs : Become the bike bloc » (« Mettez la joie entre vos jambes ! Rejoignez le Bike Bloc »), et nous travaillions avec le mouvement d'action directe des camps climatiques qui avait participé à la lutte victorieuse contre la construction d'une troisième piste à l'aéroport d'Heathrow de Londres et d'une nouvelle génération de centrales à charbon au Royaume-Uni.

Huit semaines avant que ne démarre réellement le projet Bike Bloc, je reçus un appel de la commissaire d'exposition :

- Salut John, je viens de parler avec la police danoise.
- Oh !, fis-je, légèrement surpris.
- La police me dit qu'il existe des lois qui définissent ce qui constitue une « bicyclette » au Danemark.
- Vraiment ?

- Oui

Et elle commença à me les énumérer :

- Une bicyclette ne peut pas transporter plus de trois personnes, ne peut pas avoir plus de quatre roues. Elle ne peut pas dépasser un mètre de largeur... Il y a beaucoup de détails... Nous devons envoyer des formulaires sur la conception des vélos à la police deux ou trois semaines avant l'évènement.

- Tout cela est très intéressant, mais au final nous allons utiliser ces bicyclettes dans des actions de désobéissance civile, cela n'a pas d'importance qu'elles soient conformes ou non à la loi de toute façon.

- Que veux-tu dire par là ?, me demanda-t-elle, médusée.

- Et bien, c'est de la désobéissance civile.

Une pause s'ensuivit.

- Tu veux dire que vous allez contrevenir à la loi ?, reprit-elle finalement, sa voix trahissant une certaine angoisse.

J'essayais alors de la rassurer :

- Pas nécessairement, mais l'idée même du projet est de construire de nouveaux outils de résistance créative et de les utiliser pendant la journée d'actions directes non violentes contre la mainmise des grandes entreprises sur l'ONU. Notre proposition de projet que vous avez adorée comporte environ une dizaine de fois l'expression désobéissance civile.

- Tu veux dire que vous allez vraiment le faire ?, demanda-t-elle alors sur un ton choqué.

Il s'agissait là d'un de ces moments où les choses deviennent très claires. Le discours du monde de l'art contemporain sur l'art militant apparaissait tel qu'il était vraiment : un simple discours. Tant que les artistes se contentent de faire semblant de faire de la politique, tout va bien. »

Avec ou sans le soutien de l'institution, le Bike Bloc s'est constitué et a mené à bien l'action décidée. Le musée d'Art Contemporain de Copenhague a abandonné le projet quand le personnel en charge du projet d'exposition a compris que, quand les artistes parlaient de

« désobéissance civile », il ne s'agissait pas d'autre chose, il et elle le voulaient vraiment. « Nous ne prétendions pas faire de la politique : nous allions construire les machines et les utiliser dans la rue, elles ne seraient pas des marchandises à contempler dans un musée, mais des outils pratiques de résistance. Heureusement, la Candy Factory, un centre social créatif incroyable dans une ancienne usine, était moins timide et nous a proposé de nous accueillir pour la partie construction du projet. »

L'expérience a réuni alors un certain nombre de personnes, des artistes, des ingénieurs, des activistes et des pirates informatiques pour concevoir et construire de nouveaux outils de désobéissance civile à partir des milliers de vélos mis au rebut. Le Bike Bloc a également été soutenu par le mouvement Climate Camp. Des centaines de militant.es se sont rendu.es à la Confiserie où plus de 500 carcasses de vieux vélos et du matériel de soudage étaient à disposition. Une fois les machines de désobéissance civile construites, assemblées, des entraînements ont été effectués en vue du jour J, la manifestation. Malgré les arrestations massives et le climat général de répression, notamment la descente de la police dans l'espace de fabrication quelques jours avant l'évènement, la confiscation des machines, vélos soudés, assemblés et leur dénomination de « motos de guerre » dans la presse populaire, le Bike Bloc est descendu dans la rue le 16 décembre. Alors, plus de deux cents vélos en une multitude d'essaims ont soutenu et aidé des milliers de personnes qui commettaient des actes de désobéissance civile à pied. Des cyclistes mobiles ont protégé des activistes qui tentaient de franchir le périmètre de sécurité de l'ONU, des essaims ont joué au chat et à la souris, éloignant la police de l'action.

Il semblerait ensuite que le Bike Bloc se soit peu reconstitué ailleurs qu'à Copenhague en 2009, des affiches découvertes lors de nos recherches et quelques très courts textes indiquent qu'une telle action a dû se produire durant Occupy Wall Street¹⁸, mais nous n'avons que très peu d'informations à ce sujet. Si nous avons trouvé

18 Mouvement de contestation dénonçant les abus du capitalisme financier. Le mouvement débute le 17 septembre 2011 à Wall Street, quartier de la bourse à New-York (États-Unis).

quelques éléments annonçant la création et l'organisation de Bike Bloc, nous ne savons pas si cela a eu lieu ou non.

PÉDALE

Fin du XIX^e siècle, des hommes s'inquiètent de voir des femmes à vélo. Ces femmes — bourgeoises — se sont emparées de la nouvelle machine qu'est le vélocipède. Et l'ordre moral s'en sent vaciller. Accession au pantalon, nouvelle occupation de l'espace public, des hommes s'inquiètent. Ils ont peur que la pratique du vélo endommage l'appareil reproducteur des femmes. Ils ont peur encore que ces dernières puissent se masturber à vélo ! C'est une peur de la perte du contrôle que les hommes exercent sur la sexualité des femmes que nous observons. Et les femmes continuèrent à pédaler. Nous pensons alors que le vélo et la pratique du vélo puisse être libératrice, émancipatrice et féministe.

Il semble qu'en 2018 le vélo puisse encore être un outil féministe, émancipateur et permette autonomie. C'est Laure qui dit « Pour moi, le vélo c'est d'abord le meilleur anti-relou », un moyen de se sentir bien dans l'espace urbain.

Lorsqu'à la toute fin du XIX^e et au début du XX^e siècle le vélo devient accessible aux classes populaires, apparaissent les termes « vélocipédard » ou « pédalard ». À travers les différents textes lus à ce propos, nous nous rendons compte que l'attitude à vélo, la position adoptée par le corps sur le vélo peut être révélatrice de la position occupée dans la société. Nous observons alors ici des oppositions de classe et un mépris de classe.

Depuis le début des années 2000 ensuite, naissent des ateliers vélo participatifs et solidaires. À travers l'intérêt porté à l'un d'entre eux, la Maison du Vélo, à Caen, nous observons le vélo et la mécanique vélo comme pouvant permettre la création de lien social. Cette possibilité de création de lien social étant à la base du projet de la Maison du Vélo. On tente d'y permettre ensuite et encourager l'autonomie à travers l'apprentissage de la mécanique vélo, entretenir et réparer soi-même son vélo. Et en ce même espace vient se créer un autre espace, en réaction face au sexisme. Naît le temps de réparation vélo en non-mixité dans l'atelier. Des usagers.ères s'organisent et se rassemblent autour d'un temps de mécanique vélo. Une nécessité pour certain.es, incomprise par d'autres. Il est alors encore ici question de féminisme.

Deuxième moitié du XX^e siècle, le bicross ou bmx investit d'abord les terrains boueux, pour imiter à la force de la pédale les courses de motocross, puis le centre des villes où dans une pratique hédoniste, similaire en de nombreux aspects à la pratique du skateboard, il s'approprie l'espace urbain et son mobilier, dans une recherche de style et s'inscrivant en contre-culture. S'ensuivra le développement de la pratique du fixie ou pignon fixe.

Et le vélo peut devenir revendicatif et contestataire. C'est le cas, par exemple, lors des Vélorutions ou Masses Critiques, des événements qui rassemblent de nombreux cyclistes dans une volonté, la plupart du temps, revendicative et contestataire. Des rassemblements où bien souvent on peut lire et entendre ces mots : « Nous ne bloquons pas la circulation, nous sommes la circulation ». Des événements qui semblent permettre le rassemblement d'activistes, d'anarchistes ou d'écologistes. Des cyclistes s'opposent à l'usage de la voiture individuelle qui est une catastrophe pour l'environnement.

Le vélo permet encore la désobéissance civile, en 2009 lors de la COP15, Conférence de Copenhague sur les changements climatiques. Notamment lorsqu'un collectif d'artistes initie, organise et met en place le Bike Bloc. Le vélo pour symbole écologique, alternative aux moyens de transports polluants, utilisé à des fins de désobéissance.

Cette suite d'observations nous permet d'observer des phénomènes socio-culturels à travers le prisme du vélo. Cette suite d'observations, constats choisis et orientés parce qu'ils intéressent notre recherche, parce qu'ils nous intéressent, nous mène à envisager le vélo et sa pratique comme objet d'étude vers des thématiques, sociales, culturelles. Ces observations de phénomènes sociaux et culturels peuvent révéler, entre autres, domination masculine, émancipation de cette domination, féminisme, classisme, lien social, accès au lien social, autonomie, accès à l'autonomie, contre-culture, pratiques alternatives, contestation, désobéissance civile. Un vélo qui peut être enjeu de lutte. Un vélo qui peut tenter de lutter contre des dominations. Un vélo qui s'inscrit contre les dominations, qu'il s'agisse de domination masculine, ou encore de la toute-puissance de la voiture individuelle, en affront au capitalisme, pour l'écologie, pour l'émancipation et l'autonomie.

L'objet vélo comme sa pratique sont empreints de récits. Ils contiennent des récits, de ceux qui ont été évoqués, dans l'imaginaire collectif, dans la connaissance.

Ces récits peuvent être plus ou moins palpables. Par exemple, le design des vélos dits « mixtes » qui se trouvent être plutôt à destination d'un usage par les femmes, est empreint de récit. En ce que le design du cadre du vélo, incliné, est hérité du XIX^e siècle lorsqu'il a été imposé aux femmes qui pratiquaient le vélo, afin qu'elles puissent toujours porter des robes à vélo. Il semble que ce design n'ait plus vraiment de raison d'être aujourd'hui, sinon nous raconter cette histoire de la fin du XIX^e siècle.

Voilà un élément qui m'intéresse, souvent, dans ma pratique plastique. Pouvoir travailler à partir de formes et d'objets empreints de récits, qui se trouvent ancrées socialement et culturellement. Travailler plastiquement à partir du potentiel narratif de ces formes et objets. Et me permettre ensuite d'aborder différentes thématiques qui intéressent ma recherche.

Enfin, si ça n'est pas l'aspect sportif du vélo — nous nous sommes permis de ne pas même évoquer le Tour de France — qui a intéressé ici notre recherche, je travaille, la plupart du temps, plastiquement, à partir et autour du sport. Un univers qui m'est familier, dans lequel je trouve un répertoire de formes que j'affectionne et qui m'attire, à partir duquel j'ai envie de travailler. Un sac de frappe, un trophée, un accessoire sportif particulier, des formes et objets empreints de récits et au potentiel narratif à partir desquels je travaille.

BIBLIOGRAPHIE

Livres

Collectif, *Crime climatique stop ! L'appel de la société civile*, Paris, Seuil, 2015

HÉRAN Frédéric, *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014

HUITOREL Jean-Marc, *La Beauté du geste : l'art contemporain et le sport*, Paris, Ed. du Regard, 2005

HUITOREL Jean-Marc, *L'Art est un sport de combat*, Paris, Les Presses du réel, 2011

HUITOREL Jean-Marc, *Sur l'art, le sport, le jeu / Une Forme olympique*, Jouy-en-Josas, Espace d'art contemporain HEC, 2017

ILLICH Ivan, *Énergie et équité*, 1973
En décembre 2018, accessible en ligne : http://velorution.org/velosophie/ivan-illich_energie-et-equite/

Dr. O'FOLLOWELL Ludovic, *Bicyclette et Organes génitaux*, Librairie J.-B. Baillière et Fils, 1900

RAZEMON Olivier, *Le Pouvoir de la pédale*, Rue de L'échiquier, L'Écopoche, 2018

TISSIER Philippe, *L'Hygiène du vélocipédiste*, Paris, Doin, 1888

Thèse

MOORADIAN FURNESS Zachary, *"PUT THE FUN BETWEEN YOUR LEGS!": The Politics And Counterculture Of The Bicycle*, Thèse de doctorat en philosophie, University of Pittsburgh (États-Unis), 2005

Revue

Catherine BERTHO LAVENIR (coord.), *La Bicyclette*, Cahier de Médiologie, éditions Gallimard, numéro 5, 1998

Collectif, *La Nature*, revue des sciences, et de leurs applications aux arts et à l'industrie, 1894 : vingt-deuxième année, premier semestre, numéros 1070 à 1095
En décembre 2018, accessible à partir du site : <http://cnum.cnam.fr>

Guy-Ernest DEBORD, « Positions situationnistes sur la circulation, Internationale situationniste », numéro 3, décembre 1959

Mélie FRAYSSE et Christine MENNESSON, « Masculinités hégémoniques et féminités : les modèles de genre dans une revue de VTT », *Sciences sociales et sport*, vol. 2, numéro 1, 2009, pp. 25-53

Philippe GABORIAU, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle*, revue d'histoire, numéro 29, janvier-mars 1991. pp. 17-34

Guillaume GAMBLIN, « Êtes-vous prêt-e-s pour le cycloféminisme », revue *Silence*, numéro 439, novembre 2015, pp. 12-13

Alizée VINCENT, « La revanche du vélo », *Sciences Humaines*, vol. 294, numéro 7, 2017, pp. 11-11

Ressources web

heureux-cyclage.org

wiklou.org

velorution.org

labofii.net

lequipe.fr

www.lemonde.fr/le-rechauffement-climatique/article/2009/12/15/des-activistes-a-la-recherche-de-formes-d-actions-qui-rendent-la-resistance-desirable_1280842_1270066.html

Exposition temporaire

Urbanus Cyclus, le vélo en ville, Musée d'art et d'industrie, Saint-Etienne, exposition visible du 3 mai 2018 au 7 janvier 2019, commissariat : Anne Henry et Sylvain Bois

Discographie

Kraftwerk, *Tour de France Soundtracks*, album, 1983

Queen, *Bicycle race*, titre, 1978

C'est avec mon frère que j'apprends à faire du vélo, c'est avec mon frère que je fais du vélo, en bas de l'immeuble, pour traverser le quartier, plus tard sur la route et dans les chemins. Si j'ai dû arrêter la pratique sportive, lui a continué, se remet de chacune de ses blessures, continue.

Papa : Ça me le rappelle parce que c'était pareil, j'avais des sortes d'hallucinations. Et alors qu'est-ce que je voyais ? Des chiens. Tu vois, j'avais l'impression que je voyais des chiens. Et tu sais que je n'aime pas ça, les chiens.

Ben : Et un mec comme Bruno par exemple, sur la première, il a fini complètement carbo. Il m'a roulé une pelle à la fin. Et il ne s'en souvient même plus. Et puis sur la deuxième il a fini sous la tente de la Croix Rouge. Mais il y a un paquet de mecs sous la tente hein, un paquet de mecs.

Réveillon de Noël 2016, Ben me raconte que cette fois-là il avait trop mal au bide. Il avait mangé deux sandwichs jambon-fromage. « J'avais des crampes et j'ai mangé un gros sandwich jambon-fromage. Deux sandwichs jambon-fromage en fait. Et j'ai senti qu'une fois que je les avais finis les sandwichs, que j'avais genre un bout de pain qui était resté coincé dans ma gorge. Je ne pouvais plus rien avaler après ça. Mais en fait je me suis quand même forcé à manger encore parce que je me disais : t'as besoin d'énergie. J'avais tellement peur d'en manquer d'énergie et de faire une hypo. J'ai bouffé, bouffé, bouffé, sauf que je me suis flingué le bide et voilà quoi. Ça a duré quasiment trois heures. Et alors pendant trois heures, je n'ai rien bu, rien mangé. Je marchais et je me vidais. Je perdais de l'eau quoi, je perdais de la flotte. Et alors ça, j'ai mis deux mois à m'en remettre. Je prenais des crampes au moindre effort. Je n'arrivais même plus à marcher en descente. » Il continue : « J'ai aussi eu mal au ventre à Vichy et là le seul truc qui passait c'était les saucisses au barbecue qu'ils préparaient au ravitaillement sous les halles. Sous les halles, ils faisaient des saucisses au barbecue et alors je passe devant ce truc et ça me faisait trop envie quoi. Et bien j'en ai mangé et ça ne m'a

absolument pas fait mal au bide. Et le tour d'après j'en ai remangé. Au troisième tour, je suis revenu et il n'y en avait plus. Là, limite je les ai engueulés les mecs. Je leur ai dit : oh et les saucisses elles sont où ? Ils m'ont dit : ah oui là on n'a pas eu le temps d'en refaire, et ils m'ont demandé si je repassais. Je leur ai dit que oui, il me restait un tour. Alors le tour d'après quand je suis repassé eh bien j'ai bouffé ma saucisse quoi. En fait, sur un effort d'endurance comme ça, les graisses sont hyper importantes parce que tu tapes dans les lipides. Ton corps, au bout d'un certain temps, il a épuisé son stock de glycogènes. Et quand il a épuisé ce stock, il faut qu'il tape quelque part quoi. Et il va taper dans les lipides. Lipides, protéines, mais surtout lipides.

(...)

À Vichy j'étais fatigué et je me rappelle qu'il y a eu des moments où j'ai eu envie de pleurer sur quatre secondes, trois ou quatre secondes en courant. D'ailleurs, à Embrun, sur une autre course, il y en avait qui pleuraient. Ils couraient tout doucement sur le marathon et ils pleuraient.

C'est la première fois que ça m'est arrivé à Vichy. Et à Vichy j'avais tellement mal au ventre, je galérais tellement à courir qu'à des moments j'avais limite l'impression de, j'sais pas, d'avoir des hallucinations un peu. Des fois je regardais les téléspectateurs, euh, les spectateurs et euh... des fois j'me souviens plus bien mais j'avais l'impression d'halluciner quoi. Oui, à un moment donné, à un ravitaillement, à un moment donné, euh... oui.

(...)

Mais c'est vraiment cette idée de mental quoi. A un moment donné, quand tu souffres, vraiment, t'as le mental qui prend le dessus. Tu prends du plaisir dans la souffrance parce que tu sais que tu fais un truc, j'sais pas comment dire. Sur les grosses courses que j'ai faites, par exemple Cublize l'an dernier où j'ai fait mon meilleur triathlon, et bien c'était dur, mais je continuais à courir vite parce que, euh, je fais huitième là-bas, voilà, c'est mon meilleur résultat sur un triathlon longue distance, et voilà quoi je voulais encore doubler un maximum de monde, je ne voulais pas que les mecs derrière moi me remontent. Je donnais le max de possibilités jusqu'à la ligne d'arrivée quoi. Même avant la ligne d'arrivée. Il y avait un mec devant moi à moins d'une minute, et je continuais à courir vite, je voyais que je ne pouvais pas le rattraper, mais

j'ai continué à courir. Il y a l'accomplissement de réussir quelque chose, un objectif que tu t'es fixé même si tu souffres quoi, j'sais pas comment te dire. C'est une souffrance maîtrisée. Tu maîtrises ta souffrance. Et c'est dans ça que tu prends du plaisir en fait. Voilà. C'est ça. Le jour de la course, quand tu subis, c'est à dire que tu ne maîtrises pas ta souffrance, comme ça me l'a fait sur la course à pied à Embrun ou la course à pied à Vichy, le plaisir n'est pas évident à trouver. Le plaisir il est juste sur franchir la ligne d'arrivée. Voilà, tu franchis la ligne d'arrivée, t'es content, t'as fait ton épreuve, t'as l'impression d'avoir fait une épreuve un peu hors du commun et t'as ce sentiment d'accomplissement parce que tu l'as finie quoi. Mais c'est pas le meilleur sentiment quoi. Le meilleur sentiment c'est le moment de la course où tu sens que tu maîtrises ton sujet quoi, que tu maîtrises ta souffrance. J'veux dire, physiquement c'est dur, mais ça te procure, quand tu réussis ton truc, que tu regardes ton chrono, que tu vois que tu cours à l'allure où tu voulais courir où même que tu vas plus vite que l'allure que tu t'étais fixée et que tu vois, j'sais pas moi si t'avais visé un top 10 et que tu vois que t'es 7 ou 8ème, plus que tu voulais, et bien t'as cette sensation de, euh, t'as réussi ton truc, t'es fier de toi, sensation d'accomplissement quoi, surtout en triathlon où voilà tu t'entraînes dix mois sur douze. Tu t'entraînes presque quotidiennement voire souvent c'est bi-quotidiennement, c'est à dire c'est deux entraînements par jour. Pas tout le temps, mais souvent. Et voilà quoi, pendant le moment où tu es dans ta compèt et que tu vois que tout fonctionne bien, et bien voilà. Je sais que les Anglais ils parlent de flow pour exprimer cette sensation-là, cette émotion que tu ressens là. Cette sensation que ce jour-là rien ne peut t'arriver, tu maîtrises tout. Voilà, tu maîtrises tout de a à z. Moi je sais qu'à Cublize, cette épreuve-là qui a duré 5h17 pour moi et bien dès la deuxième minute en natation je me disais aujourd'hui t'as des bonnes sensations. C'est quelque chose que, c'est difficile à exprimer quoi, c'est les sensations quoi, c'est les trucs que tu ressens, les émotions, les sensations. C'est sur le moment. T'as l'impression de maîtriser ton corps et ton esprit. Voilà, tu maîtrises tout. Je maîtrisais tout. L'alimentation. L'alimentation sur triathlon longue distance c'est hyper important, ça conditionne ta réussite sur une épreuve, donc il faut le gérer ça aussi. Il y a des fois ça ne

se passe pas bien, t'as mal au ventre ou tu prends des crampes parce que t'as pas assez bu ou des trucs comme ça. Voilà donc ça c'est un truc qu'il faut trouver en fonction de soi-même. T'as des mecs ils vont pas beaucoup boire et ça va passer, t'as des mecs ils vont boire beaucoup, t'as des mecs ils vont pas manger, t'en as ils vont devoir manger. Voilà il faut trouver son truc un peu personnel et puis ce que tu manges aussi. Il y en a qui mangent des gels. Il y en a qui mangent n'importe quoi et qui n'auront jamais mal au ventre. Et t'en as par exemple comme moi, dès qu'ils vont manger un truc qu'ils n'ont pas l'habitude de manger en course, j'veis chopper mal au ventre quoi. »

Moi : J'me rappelle d'une seule fois où je suis vraiment allée au bout. A l'époque où je faisais encore de la compèt. J'me rappelle que toutes les filles avaient des crampons. Je ne sais pas pourquoi, mais moi, on n'avait pas jugé bon de m'en filer et je n'en avais pas demandé, c'était pas ma discipline de prédilection, peut-être que j'étais censée faire ça pour m'amuser. Et je me souviens de ce départ, sur la ligne, on était toutes bien entassées, on jouait un peu des coudes pour se placer tu vois. Et là c'est parti. Mais je ne me souviens plus vraiment de la course en elle-même, sinon de la boue et des filles qu'il fallait absolument doubler. De mes jambes qui courent plus vite que moi et de ce sentiment que ça va le faire. Et puis là j'arrive dans les grilles et je ne vois plus rien. J'ai tout donné et je tombe. Inconsciente, pendant quelques secondes je pense. On m'a emmenée sous la tente.

Remerciements : Christophe Boudier mon tuteur de mémoire,
Laure, Pauline et Thomas, Annah, Ben, Serge, mes collègues d'atelier.

