

La petite reine

# (*R*)ÉVOLUTIONS







Je tiens à remercier mon directeur  
et ma directrice de mémoire,  
Thierry de Beaumont et Charlotte  
Poupon, pour leur soutien, leur  
enthousiasme et leur implication.  
Un grand merci à toutes les  
personnes interviewées : Magali  
Blin, Adeline Barnault, Hugo Lopes  
et Jean-Daniel de m'avoir accordé  
leur temps et leur confiance.  
Evidemment...un immense merci  
à ma mère et mes proches pour  
leur soutien et le regard critique  
mais toujours bienveillant qu'ils ont  
portés sur ce travail comme sur tous  
les autres...



« Organisateur social,  
le vélo est aussi vecteur de  
libération individuelle.  
Ce véhicule propre est enfin  
l'enjeu d'une bataille, là où  
les voitures défigurent les  
sites, soit à peu près partout.  
Défenseur d'une éthique et  
d'une esthétique, tout cycliste  
est le modeste manifestant  
d'une cause et le porteur d'un  
message. Rouler, par les temps  
qui courent, à vélo, c'est parier  
à chaque coup de pédale  
sur un mouvement social en  
formation, voter avec  
ses pieds et payer d'exemple.  
Oui, ce cyclisme-là est  
messager. »

# Sommaire

## INTRODUCTION

### DÉFINITIONS

# 1

## LE VÉLO DANS L'IMAGINAIRE COLLECTIF

<b>Brève description</b>	1
<b>Un objet technique incorporé</b>	2
<b>Un objet familial</b>	1
Un objet, des représentations	2
Un objet du quotidien	8
Course à la personnalisation	10
<b>Liberté et fuite : le vélo comme vecteur d'imaginaire</b>	15
L'imaginaire comme exutoire nécessaire	16
Eloge de la lenteur : quand l'errance devient vitale	18
Une nouvelle expérience de l'espace et du temps : l'utilisation du vélo dans l'art	20
<b>Transparence et honnêteté</b>	30
<b>Vecteur de sociabilité</b>	31

# 2

## LE VÉLO DU SPORTIF

<b>Le Tour du héros prolétaire et patriote</b>	1
La création du Tour : une histoire médiatique	2
Plus qu'une épreuve sportive, une conquête géographique	8
Les Coureurs, symboles du monde ouvrier	10
Le Tour comme récit mythique/Mythologique	15
<b>Les pratiques sportives urbaines</b>	16
Les sports de glisse, ou la réappropriation de l'espace urbain	18
Une nouvelle philosophie de la pratique sportive	20
Une dichotomie centre historique-périurbain : quelle place pour le suburbain	30

# 3

## L'ÉMANCIPATION DES FEMMES

<b>De l'immobilisme au mouvement</b>	1
Un changement dans le rapport au corps : n'est pas vélocipédiste qui veut !	2
Qui dit mouvement dit vêtements !	8
La mobilité des femmes : de la conquête géographique à la conquête sociale	10
La représentation des femmes dans la pratique sportive	15
<b>Les revendications des femmes à vélo aujourd'hui</b>	16
Les femmes iraniennes	18
The Ovarian Psychos	20
Les femmes en Afrique subsaharienne	30

# 4

---

## LE VÉLO DES PROLOS

### **Brève histoire de la popularisation du vélo**

L'objet de parade des dandys ou l'âge bourgeois	1
Face à l'automobile, le vélo populaire	2
La pratique vélocipédique individuelle...mais aussi collective !	8
	10
	15

### **Vélo, manufacture et économie locale à Saint -Etienne**

# 5

---

## FIGURE D'AUTORITÉ, DE DÉFENSE ET DE RÉSISTANCE

### **Un vélo pour faire régner l'ordre public**

<b>De l'utilité vélocipédique pour les stratégies militaires</b>	1
Buffalo Soldiers	2
Première et Seconde Guerre Mondiale	8
La bataille de Dien Bien Phu	10
	15
	16

### **La résistance a de l'endurance**

# 6

---

## COURSIERES, HÉROS URBAINS

<b>Au commencement, la Poste</b>	1
<b>Les fixies arrivent en ville</b>	2
Mais...c'est quoi un fixie ?	8
Les origines urbaines	10
Véritable culture ou...effet de mode ?	15
<b>Coursier, un métier de passion</b>	16
<b>Les formes d'entreprises hybrides : le cas de coursier.fr</b>	18
Premiers pas marketing	20
Rencontre à l'atelier vélo	30
<b>Nouveau mode de travail, nouvelles technologies...pour une nouvelle précarité ?</b>	1
Définir l'ubérisation	2
Qui sont les coursiers des plateformes ?	8
Devenir coursier	10
GPS et systèmes de bonus	15
La géolocalisation	16
Une plateforme pour patron	18
	30

## CONCLUSION

30





# Introduction

« L'objet lui-même n'obligeait à rien, et les usages divers l'ont façonné à le rendre méconnaissable. Il s'est cependant, plié à toutes les transformations du XXe [et du XXIe] siècle européen »<sup>1</sup>

Les grèves de la RATP et de la SNCF de Décembre 2019 ont mis en valeur l'importance capitale du vélo aujourd'hui. A titre d'exemple, chez Altermove, vendeur de vélos à assistance électrique, on observe une augmentation de 80% des ventes sur une période comparable<sup>2</sup>. Le vélo semble être devenu incontournable, victime de son succès et véritable accessoire de mode, il est arboré avec fierté. Incontestablement, tout cela est une bonne chose.

Mais ne réduisons pas ce formidable objet de liberté et de lutte à ces parades devenues aujourd'hui un peu fades. Soyons conscients, tous, que le vélo, à son origine, c'est un truc de prolos piqués aux aristos. Le vélo a survécu à la voiture, nés tous deux avec l'industrie. Un objet qui a porté et porte encore le poids d'engagements socio-politique, qui fut et demeure un élément contestataire aussi bien qu'un exutoire pour des communautés laissés pour compte ou marginalisés (par choix ou par obligation). N'oublions pas que s'il est aujourd'hui un moyen de locomotion écologique et sain pour ses usagers, il est, pour certaines communautés, un vecteur de lien social important, il est le moyen de lutter pour l'égalité, l'outil du dépassement de soi, l'ami de ceux qui perçoivent la vie et la ville hors des normes, l'arme des conquêtes comme des résistances, le moyen d'accès à l'éducation et à la santé, les ailes du rêveur, la sagesse de l'enfant et l'insouciance de l'adulte. Outil de rêves, de fantasmes et de luttes, il est, par son histoire et encore aujourd'hui, le miroir d'une société multiple qui souvent s'ignore.

Lorsque le métier de coursier à vélo prit de l'ampleur dans le New York des années 1990, les coursiers étaient considérés comme de véritables héros urbains. Issus de milieux marginaux, désireux de ne pas entrer dans le système, les communautés punks ont été les premières à

<sup>1</sup> Catherine Bertho-Lavenir, « L'Échappée Belle », in *Les Cahiers de Médiologie* n°5, 1/1998

<sup>2</sup> Romain Lecurieux, « Grève à Paris : Achat, location, dépannage... Le secteur du vélo à Paris en plein boom », 20 Minutes, publication le 14 décembre 2019

s'installer massivement dans ces métiers dangereux. Par amour de la ville et désamour du système social dans lequel on voulait les faire grandir, ils ont voulu s'affranchir et devenir des acteurs urbains à part entière. Un métier de passion et de conviction pour certains, qui expérimentent les villes au grés de leurs envies. Ils occupent des espaces que personne d'autre ne voit, investissent les interstices et les lieux qui n'intéressent personne.

Il est éminemment politique et a même participé activement à l'émancipation des femmes. Celles-ci découvrent leur propre force physique et se déplacent, à la fin du 19e siècle, enfin sans l'aide des hommes. En Iran, le vélo reste, pour les femmes, le symbole de leur émancipation et de leur lutte pour leur liberté, notamment depuis une fatwa de 2016 qui leur interdit de faire du vélo en public. Des petites communautés de féministes aux Etats-Unis, notamment dans les quartiers sensibles, apparaissent, comme the Ovarian Psychos.

Je souhaite m'intéresser au vélo comme outil fédérateur, comme vecteur de lien social, notamment dans les petites communautés, parfois invisibles qui peuplent les villes du monde. Le vélo est devenu un moyen banal de se déplacer, et c'est tant mieux. Mais avant tout il est et restera un outil de rituels dans les sous-cultures urbaines qui se positionnent socialement et politiquement.

Au cours du temps, beaucoup de communautés de cette ordre se sont formées autour du vélo.... Et n'en démordent pas aujourd'hui. Comment se fait-il que le vélo ait pu survivre et même plus encore, ait pu contribuer à des (r)évolutions importantes dans la ville ?

Pourquoi et comment le vélo parvient-il à bousculer les habitudes sociales et à revendiquer des droits et devoirs fondamentaux dans les villes ?

Comment les sous-cultures urbaines utilisant le vélo ont-elles bousculés les habitudes et favorisent-elles une réflexion approfondie sur le milieu socio-politique ? Comment et pourquoi utilisent-elles le vélo pour une expérience différente de la ville ? Comment le design de ces bécane mécaniques a-t-il pu faire évoluer les choses ?

Intimement, je pense que la créativité, dans le design comme dans l'architecture (d'intérieur ou non) passe par l'expérience. L'inventivité ne naît que dans l'action, dans le froid poussiéreux d'un garage, dans la pratique investie et engagée et qu'elle est bouleversée par les sensibilités des usagers.

L'expérience de la vélocipédie n'est pas uniquement pratique, elle découle d'un goût pour la liberté, d'une vision de la vie. Le design et l'architecture ne sont pas et ne doivent pas être une affaire d'élite ou de minorités. Elles concernent ceux qui se lancent, ceux qui interagissent en permanence. C'est avec de petits actes et de grands rêves que l'on fait avancer les choses. Par le design de l'objet, de ses accessoires, par l'évolution de ses usages et des visions qu'elles impliquent, le vélo, vu à travers les micros-sociétés urbaines, semble ici, l'instrument de mes interrogations sur la légitimité du designer et celui de l'urbaniste.



# Brève description

Il me faut poser les premières pierres du complexe édifice que je tente de construire. La première chose, capitale et nécessaire, vous en conviendrez, est de procéder à une définition a minima sommaire de ce qu'est un vélo. Avant de procéder à l'autopsie de la bécane, permettez-moi, comme le souligne si bien Bernard Chambaz<sup>1</sup>, de procéder à quelques distinctions notables entre ce que représente le vélo et la bicyclette pour la doxa. Chambaz définit la bicyclette comme un type de vélo bien particulier. Le vélo, c'est l'espèce ; la bicyclette, le VTT, le fixie, en serait les races. Un vélo donc, c'est cet objet, muni d'un cadre, de deux roues, d'un guidon et d'une selle permettant à son usager, par l'intermédiaire de mouvements de jambes, de se déplacer plus rapidement qu'à pied. Nous considérons ainsi que tous les types de vélos, d'autrefois, d'aujourd'hui et de demain, pourraient être représentés a minima comme il est figuré sur l'illustration A.

Comme chaque espèce, le vélo a connu de multiples évolutions depuis sa naissance au XIXe siècle. Le dessin précédent ainsi que la description sommaire des parties vitales du vélo, ne font pas référence à une quelconque présence de pédalier ni de chaîne, et cela pour une bonne raison. Le premier « vélo », ou la première forme que l'on connaît de cet objet était appelée draisienne. L'illustration B permet de se figurer ce à quoi pouvait ressembler cette invention étonnante.

---

<sup>1</sup> Bernard Chambaz, Petite philosophie du vélo, Flammarion, 2008



---

*Illustration A*



---

*Illustration B*

# L'objet technique incorporé

« Pour certains cyclistes, le vélo s'apparente davantage à la catégorie des êtres qu'à celle des choses »<sup>2</sup>

Il y a quelque chose de tout à fait étrange et surprenant dans le rapport que nous entretenons avec nos bicyclettes. En effet, dites à n'importe quel cycliste que vous vous êtes fait voler votre vélo, vous verrez dans ses yeux cette incroyable compassion mêlée à une profonde tristesse. Le lien unissant le cycliste et son vélo, n'est pas uniquement un lien de propriété. Le vélo n'est ni un simple objet ni une simple chose ; c'est-à-dire que le vélo est à la fois chose, objet et partie du sujet, ce en quoi notre rapport à lui est tout à fait singulier en comparaison avec celui que nous entretenons avec une voiture, un train, ou un avion, par exemple. Pourtant, ce sont tous des moyens de se déplacer.

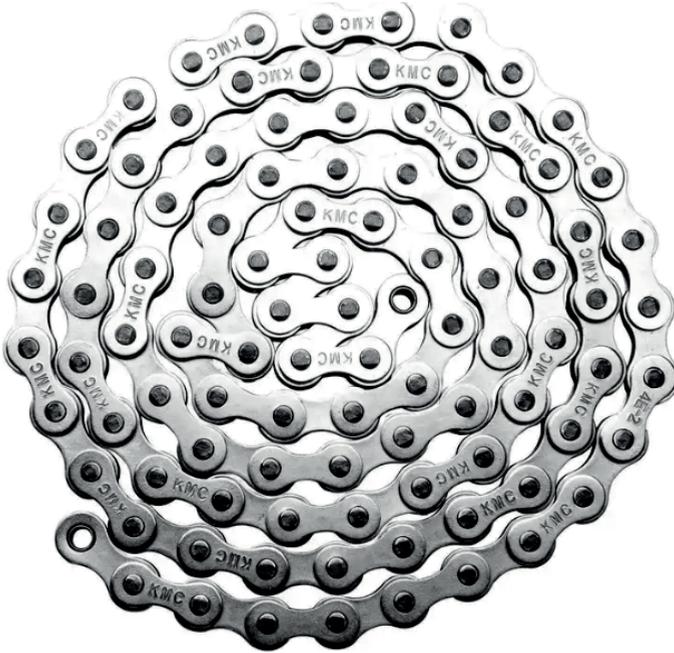
À la lumière des travaux de Descartes, il s'agit là de faire une distinction entre ce qu'est un objet et ce qu'est une chose. L'objet ou *objectum* (en latin), est ce qui est projeté devant nos yeux, ou plus précisément, devant notre conscience. Il peut alors là s'agir de l'objet d'un message par exemple. Finalement l'objet c'est ce qui est pensé. La chose, du latin *res*, en revanche, s'attache à définir ce qui est, indépendamment du fait que l'on y pense ou pas. En ce sens, on peut tout à fait penser que le vélo est plus chose qu'objet. Seulement voilà, il existe une petite nuance. Un corps, en philosophie, est « une chose ou une réalité possédant une étendue », qui existe par elle-même. La notion de corps lorsque l'on parle de vélo est tout à fait pertinente et intéressante. Le vélo, par son anatomie, son fonctionnement et son usage, n'apparaît ni comme *objectum*, ni comme simple *res*, mais comme un corps, ou plutôt comme partie d'un corps, du moins lorsqu'il est utilisé. Il est vrai qu'un vélo posé dans un garage ou attaché à un poteau boulevard de Clichy, est une chose, au sens où il est, tout simplement ; et plus précisément un corps, au sens où cette chose à une réalité physique. Il devient ensuite objet lorsque son propriétaire le détache. Mais, lorsque celui-ci monte sur la selle et commence à pédaler, le vélo est presque ingéré par le sujet installé sur la selle, devenant, physiquement et spirituellement, partie du corps de son conducteur. C'est en

<sup>2</sup> Bernard Chambaz, *Petite philosophie du vélo*, Flammarion, 2008

partie cette incorporation qui induit notre rapport tout à fait singulier au vélo. La relation au corps du conducteur est tout à fait différente de celle que l'on observe entre un conducteur et sa voiture par exemple. La voiture, par sa forme et son fonctionnement, échappe presque au contrôle de l'automobiliste, elle l'englobe et le protège de l'extérieur avec sa carrosserie. Ses différents composants sont enfouis sous le capot, et la nécessité de carburants en fait un outil dont le fonctionnement ne dépend pas uniquement des mouvements du conducteur. Il y a dans le rapport entre le corps du cycliste et le vélo, un phénomène particulier que l'on peut mettre en parallèle avec les prothèses par exemple. De la même manière qu'un bras articulé est à l'estropié un outil de dépassement de ses capacités physiques, le vélo, lorsqu'il est en état de fonctionnement, est un outil pour son usager de se dépasser au moyen de son propre corps. Le vélo ne fonctionne qu'avec un sujet pour actionner le pédalier faisant lui-même fonctionner la chaîne et tourner les roues. C'est donc bien par l'action du corps que le vélo remplit sa fonction, et ce de manière à la fois transparente et mécanique. Il est donc tout à fait normal que le cycliste ressente cette sensation de satisfaction lors de ses déplacements. Prenant conscience de son propre corps comme de son environnement, le cycliste (qu'il soit cycliste du dimanche ou coureur expérimenté) atteint une forme d'humanité améliorée, prend conscience de ses mouvements et de ses capacités. Il libère alors son corps d'être humain du carcan dans lequel il se trouve souvent étreint, accédant ainsi à la pleine possession de ses moyens physiques et à sa liberté de mouvement et de déplacement.

# LE VÉLO DANS L'IMAGINAIRE COLLECTIF

La bicyclette est si profondément ancrée dans la culture européenne et mondiale qu'elle véhicule des idées, concepts, images et représentations diverses. Il s'agit ici de faire un petit état des lieux de ses représentations afin de percevoir l'étendue des messages portés par un même objet.



# Un objet familier

Si la bicyclette est un si formidable vecteur de message, c'est avant tout parce qu'elle est un objet a priori connu de tous. Elle semble familière et s'impose comme un objet technique au service de son propriétaire, un objet technique 'ami' et rassurant.

## ***Un objet, des représentations***

Tout le monde sait ce qu'est un vélo. Ou plutôt, chacun de nous a, en tête, une image plus ou moins claire de ce à quoi il ressemble. Il semble relativement évident que chacun peut en dessiner un de tête. L'amateur de vélo et designer Gianluca Gimini<sup>1</sup> en a fait l'expérience. En 2009, il collecte plus de 376 dessins de vélo réalisés de tête, auprès d'un public très varié. Au total, plus de 7 nationalités sont représentés à travers un public âgé de 3 à 88 ans. De ces dessins, le designer fait une sélection de 50 croquis qu'il réinterprète en les modélisant avec un logiciel 3D. Les résultats sont d'une clarté évidente : aucune de ces bicyclettes ne se ressemble. Par exemple, celle de Alessandro, 30 ans, dispose de pneus gigantesques et d'un cadre épais procurant un aspect robuste et conquérant à l'objet, tandis que celle dessinée par Lee semble tout droit sortie d'un jeu de courses pour enfant. Le premier constat est donc celui de voir que chacun a une vision très personnelle de l'objet. Le second résultat ressortant de cette étude est tout aussi instructif. Ces bicyclettes ne sauraient fonctionner si elles étaient fabriquées selon les dessins collectés. Il manque toujours un élément ou un autre. A ce titre, il devient flagrant que les considérations et représentations des usagers de bicyclettes relèvent plus d'une vision symbolique et conceptuelle que technique. Il apparaît également, que les propriétaires de vélos ont tendance à interpréter selon leur propre personnalité et vécu l'objet lui-même. La bicyclette, comme ingérée et personnifiée par chacune des personnes interrogées, semble alors avoir en elle une infinité de représentations possibles.

---

<sup>1</sup> Velocipedia, série de modélisation 3D réalisées à partir de croquis collectés, Gianluca Gimini ; une partie de ce travail est disponible sur le site du designer : <http://www.gianlucagimini.it/prototypes/velocipedia.html>

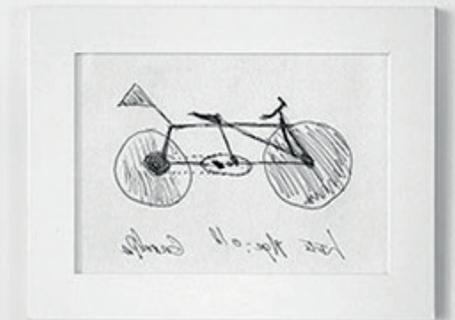
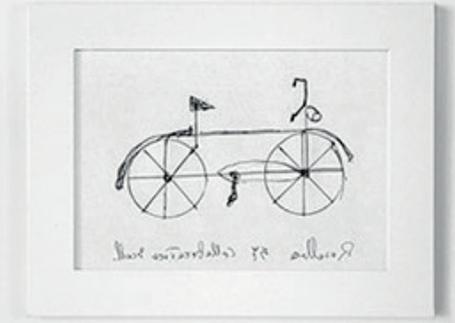
### ***L'objet du quotidien***

Le vélo est un objet du quotidien. Servant aux déplacements, journaliers ou non, de son propriétaire, il fait partie de sa sphère intime. Dès lors, toute appropriation de l'objet devient légitime, si ce n'est nécessaire. Le sociologue Jean-Claude Kaufmann<sup>2</sup> a réalisé une étude sur les relations que nous entretenons avec les objets qui nous entourent. Si la sociologie s'attache à l'étude des Hommes, celle des objets pose, selon lui, un cadre essentiel de socialisation. Par l'interaction entre l'Homme et les objets se dessinent diverses manières par lesquelles l'objet agit comme stabilisateur et soutien de l'identité. A cet égard, Jean-Claude Kaufmann différencie deux principaux modes de familiarisation de l'objet : par l'esprit et par le corps. Si le premier tend à ritualiser et personnifier l'objet, devenant totem ou symbole de l'identité de son propriétaire, le second fait disparaître l'objet en tant que tel par une forme d'incorporation. Il est vrai que par son usage, le vélo s'installerait a priori plutôt dans la catégorie de l'incorporation. Mais, à la lumière des travaux menés par Erving Goffman<sup>3</sup>, qui analyse les rapports sociaux sous la métaphore de la représentation théâtrale, le vélo semble constituer une forme de représentation de son propriétaire. Devenant accessoire de la mise en scène quotidienne, il participe à l'établissement du récit de soi-même que l'on veut bien offrir aux autres. A ce titre, il est comme le vêtement, un moyen de se présenter au monde. Dès lors, son apparence et les signes qu'il transmet sont d'une extrême importance et font de l'objet d'un rituel et d'un soin minutieux, conscient ou non, par son propriétaire.

---

<sup>2</sup> Jean-Claude Kaufmann, *Le monde social des objets*, Sociétés contemporaines, 1997

<sup>3</sup> Erving Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne*, Editions de Minuit, 1973



Fragment de la série Velocipedia du designer Gianluca Gimini



### ***La course à la personnalisation***

Partant de ce constat, il est tout à fait logique que le monde du sur-mesure et de l'ultra-personnalisation se soit penché sur le cas de la bicyclette. A cela s'ajoute un aspect qui rend le vélo par essence, disposé à exposer une infinité de possibles. Il est par nature, au-dessus de toute considération temporelle. Immortel par définition, il est constitué de pièces détachées, sans cesse échangeables, remplaçables. Cette nature que lui confère son dessin et son design, le place au-dessus de l'Homme, lui mortel, et contribue, il me semble, à nourrir une forme d'admiration et l'attachement de son propriétaire. Celui-ci le pare d'accessoires personnalisés et rend ainsi une image unique de sa propre existence au monde.

Les magasins de cycles dans les grandes villes font leur chiffres d'affaires en majeure partie sur les accessoires, les selles, les guidons dont les couleurs, les formes et les matières peuvent être, pour certains, réalisés sur-mesure.

L'industrie du luxe l'a bien compris et s'est servie de cet objet comme vitrine d'exposition de la qualité de leur savoir-faire. Ainsi, Hermès lance les vélos « le Flâneur » (un modèle ville et un modèle sport) qui combinent les meilleures technologies aux savoir-faire traditionnels de sellier. De nombreuses marques de luxe comme Chanel ou Louis Vuitton surfent aussi sur cette vague de mode en présentant des vélos haut-de-gamme affublés de leur logo.

Des formes de personnalisations plus rudimentaires ou bricolées ont vu le jour et donnent naissance à des inventions surprenantes. Des communautés punks se sont notamment rassemblés autour de festivals tels que Bike Kill. Dans un hangar de Brooklyn, chaque année, le Black Label Bike Club organise cette surprenante rencontre où des vélos customisés font leur apparition dans une ambiance chaotique. A l'origine, le Black Label Bike Club est fondé par deux hommes qui réalisent des « vélos mutants » en modifiant, ajoutant, des carcasses de vélos, guidons et diverses pièces détachées. Ces manifestations ritualisées permettent une sorte de course à l'inventivité dans un cadre hors des normes établies.



Photographie prise pendant une des manifestations Bike Kill



*Photographies réalisées pendant des manifestations Bike Kill*







# Liberté et fuite : le vélo comme vecteur d'imaginaires.

## ***L'imaginaire comme exutoire nécessaire***

Selon Henri Laborit<sup>4</sup>, l'Homme est contraint dans son quotidien. Stressés, étouffés par une course effrénée de productivité et de résultats, les Hommes se construisent dans un monde où le déterminisme interdit toute forme de liberté. Le seul échappatoire, même éphémère et illusoire semble résider dans l'accès à l'imaginaire. Celui-ci n'est accessible que par la fuite de la société. Henri Laborit fait référence aux paradis artificiels comme moyen d'accéder à cet état. Cependant, on tend à s'en rapprocher également par la randonnée ou la pratique sportive. Ce concept de fuite allégeant le quotidien à travers la pratique cycliste est notamment visible dans des films et représentations fictives. Le vélo est une machine à rêves<sup>5</sup>. Dans E.T. de Spielberg, il permet de décoller de la réalité, de vagabonder sans le poids des embarras quotidiens, de prendre la fuite vers un ailleurs imaginé et imaginaire où les rêveries de l'enfant se confondent à la réalité. Ce déplacement physique et symbolique vers des contrées inconnues échappant à la surveillance grave de la réalité se lit également au travers de l'apprentissage. Véritable objet d'éducation, le vélo représente pour les enfants, les premières expériences en bande. Echappant aux regards du voisinage et des autorités parentales, c'est à travers lui que se fondent les premiers signes de sociabilité des enfants, les courses entre amis, et participe à la création d'un imaginaire de groupe.

## ***Éloge de la lenteur : quand l'errance devient vitale***

Parce qu'il est prolongement de soi et s'inscrit dans la sphère intime, le vélo permet de transcender les limites physiques de nos corps. Parce qu'il autorise un déplacement qui

<sup>4</sup> Henri Laborit, *Eloge de la fuite*, Robert Laffont, 1976

<sup>5</sup> Karine Douplitzky, *Sortir de la vue, entrer dans la vie ... ou l'art recyclé*, *Les Cahiers de Médiologie* n°5, 1/1998

n'est ni motorisé ni producteur d'une grande vitesse, le vélo, tout comme la marche, a valeur méditative. Pierre Sansot, à travers diverses flâneries, errances et vagabondages théorise et poétise les bienfaits du voyage. Accédant à une philosophie et une sagesse propre au déplacement solitaire, le cycliste part à la découverte du territoire, se laisse aller à des pensées méditatives en rupture avec son quotidien.

Pierre Sansot, Eloge de la lenteur

### ***Une nouvelle expérience de l'espace et du temps, utilisation du vélo dans les arts***

Proposant une nouvelle expérience et sensibilité de l'espace et du temps, le vélo s'inscrit dans nos sociétés comme véritable média. Plus qu'un objet technique il est un vecteur de messages aussi variés que le sont ces pratiques. Il serait vain de faire une liste exhaustive des représentations du vélo dans le monde de l'art. Quelques exemples marquent néanmoins l'Histoire de l'Art et sont, à mon sens, suffisamment représentatifs du pouvoir de la bicyclette dans l'imaginaire collectif.

#### **La Roue de Bicyclette (1913), Marcel Duchamp**

*« La Roue de bicyclette est mon premier readymade, à tel point que ça ne s'appelait même pas un readymade. Voir cette roue tourner était très apaisant, très réconfortant, c'était une ouverture sur autre chose que la vie quotidienne. J'aimais l'idée d'avoir une roue de bicyclette dans mon atelier. J'aimais la regarder comme j'aime regarder le mouvement d'un feu de cheminée. »*<sup>6</sup>

Duchamp regarde tourner sa Roue de Bicyclette « comme une flamme qui danse ». Cette

<sup>6</sup> Marcel Duchamp, Roue de bicyclette, épitexte, texte et intertexte propos recueilli par André Gervais, Les Cahiers du Musée national d'art moderne n°30

œuvre est considérée comme l'une des premières dans le mouvement de l'art cinétique renvoie aux œuvres antérieures de Duchamp. Etudiant le mouvement et sa décomposition, l'artiste fait de la roue de bicyclette un emblème de l'intégration du mouvement à l'œuvre sculptural. Précurseur donc de l'art cinétique, la Roue de Bicyclette annonce les l'emploi de mécanismes complexes et motorisés dans les réalisations d'artistes à venir. Si Marcel Duchamp utilise la roue de bicyclette comme symbole de mouvement, elle fait également partie de la recherche sur l'optique initié via la série des optiques de précision par l'artiste. Il met en évidence le caractère hypnotisant des motifs créent par les rayons de la roue en mouvement.

En réalisant ce tout premier readymade (« un objet pris dans la vie quotidienne, mis en situation de façon à faire oublier son caractère utilitaire pour un nouveau titre, un nouveau point de vue »<sup>7</sup>), Duchamp détache la roue de son cadre et l'encastre sur un tabouret. A ce titre, il signe la mort programmée du vélo avec une roue démunie de son mécanisme et figée sur un objet statique. Mais c'est aussi cet acte qui la place au-dessus d'une considération utilitaire et l'érige au rang de symbole. Si la roue est emblème du modernisme, la roue de bicyclette, elle, est trop fragile. A travers son œuvre, Duchamp la place dans la vie. « La roue devient un objet DADA : autonome, sans doute un brin anarchiste, elle suit son bonhomme de chemin. Ludique, elle tourne le dos aux machines de guerre et propose un imaginaire de paix. »<sup>8</sup> Les propriétés de la bicyclette ne peuvent se contenir en une image figée. Quand bien même elle serait filmée en mouvement, elle refuse à l'optique une perception « logique ». Dans les films muets, les cyclistes avancent mais les roues, elles, semblent tourner sans cesse en sens inverse. Déplaçant l'intérêt pour l'objet représenté, Roue de Bicyclette se questionne sur l'acte même de perception.

<sup>7</sup> Karine Douplitzky, Sortir de la vue, entrer dans la vie ... ou l'art recyclé, Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

<sup>8</sup> Ibid.

### **L'anti-modernisme de Fernand Léger**

Fernand Léger la voit quant à lui comme symbole de l'anti-modernisme : plus de lenteur, objet de loisirs... Ses toiles traitent les signes du mouvement (roues, spirales, villes...) Après la guerre, pendant sa période américaine, les premiers vélos font leur apparition dans les réalisations du peintre : *La Grande Julie*, *La Belle Equipe*, *La Belle Cycliste*. La bicyclette se présente ici comme rupture avec le courant moderniste, symbolisant un espoir de retour à la nature, à la campagne et aux loisirs. En filigrane : le loisir comme programme politique permet aux ouvriers de prendre le temps de s'initier à l'art. Dans sa toile *Les loisirs sur fond rouge* (1949), le vélo s'affiche comme symbole de lutte sociale. Les traits de la bicyclette se mêlent à ceux des cyclistes, elle est comme ingérée par leur corps. L'objet technique participe ici) la fusion de l'homme dans la nature.

### **L'obsessionnel cycle de Sami Frey**

Dans sa mise en scène de « Je me souviens », le célèbre texte de Georges Perec, au théâtre de la Madeleine, Sami Frey propose une autre symbolique autour du vélo. Inlassablement en mouvement, le comédien et metteur en scène semble voir dans le protagoniste vélo, l'obsession du cycle en mouvement. Pédalant sur place, il n'avance pas. Le cycle agit comme un perpétuel retour sur soi introspectif. Les actions de l'esprit y sont présentées comme machinales, les pensées s'enchaînant au rythme du pédalier. Le vélo, prothèse d'un corps en perpétuel mouvement, agit sur la physionomie de son conducteur, rythme son souffle, dicte ses pensées. La bicyclette se présente comme une machine exigeante qui ne saurait supporter l'inaction.

### **Medium d'exploration urbaine selon Jeffrey Shaw**

La bicyclette comme interface. En 1989, Jeffrey Shaw produit *Legible City*, œuvre interactive où le spectateur est invité à se mettre en mouvement. S'installant sur la selle de la bicyclette, il fait face à un écran, véritable cadre de projection. C'est en pédalant que les images s'affichent en temps réel, calquées sur le rythme et le mouvement du pédalier. Le spectateur se promène virtuellement dans un Manhattan où les buildings sont faits de mots qui racontent la ville. Le vélo devient interface entre la ville, son image et son histoire. Alors, le corps en mouvement sur la bicyclette apparaît comme vecteur de connaissances et d'apprentissage, permettant à l'esprit de découvrir son environnement immédiat.

### **Le vélo, vedette du cinématographe**

La bicyclette naît dans un monde enclin à se massifier davantage, marquant le début de la société de consommation. Malgré les tumultes de son succès, entrecoupés de fortes ruptures dues à la prospérité de la voiture, des transports en commun, elle redevient attractive dans une ère de réindividualisation. Sa représentation cinématographique ne fait qu'appuyer son rôle de « rebelle » sociale. Il serait, là encore, vain de lister ou d'analyser l'immense diversité des films dont la bicyclette est protagoniste.

Selon le critique, enseignant et historien du cinéma Jean-Michel Frodon<sup>9</sup>, « les images de vélos à l'écran sont, très souvent, des images de vélos de résistants, estafettes F.F.I. ou inlassables arpenteurs de la piste Ho Chi Minh. Des vélos résistants, retrouvant droit de cité lorsque des groupes minoritaires se dressent contre des machines plus puissantes, exagérément, diaboliquement puissantes. » Ces bicyclettes sont celles qui clament leur désaccord, et deviennent symboliques de la dénégation.

Dans *Jour de Fête*, Tati met en scène un facteur en lutte contre les technologies de la

<sup>9</sup> Jean-Michel Frodon, *Cinéma et Vélo : La roue libre sinon rien!*, in *Les Cahiers de Médiologie* n°5, 1/1998

communication et de la locomotion. C'est ainsi que le film décrit une certaine idée des relations sociales humaines et du terroir. Destrier ultime, il n'en est pas moins dérisoire, participant à une certaine vision de la France.

Cinéma et Vélo ont cela en commun : ils sont épreuve du réel entre une réalité physique et une approche individuelle.

Incarné, contrôlé, usité par les grandes actrices et modèles de féminité, le vélo prend forme physiquement aux côtés des femmes. René Fallet, scénariste et écrivain amoureux du vélo, le décrivait «la bicyclette, les amateurs de vélo sont formels sur ce point, injustes s'il le faut, odieux jusqu'au racisme, la bicyclette n'est pas un vélo. (...) Qu'on ne s'y trompe pas : mon ostracisme envers cet engin sans élégance sera aussi écoeurant que sa silhouette à cornes bovines. Il est «métro-boulot-dodo». Le vélo, messieurs, c'est Garbo-Bardot-Moreau.»<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> René Fallet cité par Jean-Michel Frodon, Cinéma et Vélo : La roue libre sinon rien! , Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998



*Scène extraite du film «Jour de fête»  
réalisé par Jacques Tati en 1949*



*Roue de Bicyclette, Marcel  
Duchamp*



*Les loisirs sur fond rouge, Fernand Léger*



*Les loisirs sur fond rouge, Fernand Léger*



*Scène mythique du film « E.T. l'extra-terrestre »  
réalisé par Steven Spielberg, sortie en 1982*



*Les loisirs sur fond rouge, Fernand Léger*



*Les loisirs sur fond rouge, Fernand Léger*



*« Je me souviens », d'après le texte de Georges Perec, joué et mis en scène par Sami Frey en 1988*

# Transparence et honnêteté.

« La bicyclette, dépourvue de carrosserie, est par excellence le symbole de la transparence. Tout le mécanisme apparaît au grand jour. On décèle au premier coup d'œil la moindre anomalie, chaîne déraillée ou cassée, roue voilée, câble sectionné. »<sup>11</sup>

On ne peut que faire confiance à un vélo. Il n'est pas de ces objets technologiques malfaisants capables de prendre le pouvoir sur les Hommes. Il n'est pas non plus un objet dont le mécanisme échappe à son conducteur. Par cette transparence inhérente à son dessin, le vélo est symbole d'honnêteté. Parce que son usage est simple, familier et universel, il est un formidable outil de communication transcrivant, par son existence seule, un objet ami dont le conducteur paraît, par corrélation, sympathique, honnête, amical.

Cette représentation de l'honnêteté, vecteur de confiance et de sympathie, les différents politiques l'ont compris et s'en sont emparés. On les a vus, le mercredi, le dimanche, arpenter les chemins à vélo, photographiés par les médias. De Nicolas Sarkozy à François Hollande en passant par Christiane Taubira, le vélo participe à une certaine vision que l'on peut avoir des politiques, un moyen de montrer une image écoresponsable et symbolise transparence, ouverture et liberté d'esprit. Le vélo a, par ailleurs, servi de symbole pour illustrer certaines campagnes politiques, dont la campagne du RPR « Vivement demain » en 1985. Si le vélo est utilisé par beaucoup de personnalités politiques, il transporte aussi avec lui, et ce depuis l'arrivée des Vélib', une certaine image des bobos, refusant tout extrémité politique. « Quelques jours avant le premier tour de l'élection présidentielle de 2012, alors que ses rivaux organisent des meetings place de la Concorde et au bois de Vincennes, la candidate Marine Le Pen fustige « les bobos venus après le brunch au spectacle de la Concorde, avant de filer en Vélib' à Vincennes voir si François a une cravate plus cool que Nicolas. A moins que la séance de yoga ne les oblige à renoncer à ces festivités »<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Olivier Razemon, *Le pouvoir de la pédale, ou comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, Rue de l'Echiquier, 2018

<sup>12</sup> Ibid.







# Vecteur de sociabilité

De pratique individuelle et porteur d'une liberté de déplacement au singulier, le vélo s'est également imposé comme un formidable vecteur de sociabilité. Tout d'abord, parce qu'il est devenu un outil quasiment incontournable de l'éducation et de l'apprentissage. Après avoir appris à se tenir debout et à marcher, les plus jeunes ont leur première expérience vélocipédique avec un objet très proche de la draisienne originelle. Tricycle désarmé de pédalier, il constitue le premier pas vers la liberté de déplacement. Plus tard, les tricycles permettent d'appréhender le mouvement, puis les petites roues s'enlèvent pour faire place au vélo standard. Là, les enfants apprennent la notion d'équilibre, de vitesse. Les premiers bleus et les premières chutes apprennent la persévérance et le contrôle. Un premier pas vers la connaissance et la sensibilité liées au terrain et au territoire. Témoignant d'une certaine expérience du corps, la pratique vélocipédique est également un liant social. Les jeunes cyclistes expérimentent les sorties en bandes, s'éloignant de la surveillance de la famille et des voisins. Une première tentative de conquête territoriale à plusieurs.

Pour les adultes, il conserve cet attribut de sociabilité. La pratique cycliste s'étant fusionnée avec la lutte écologique et témoignant d'une véritable philosophie, elle rassemble ceux qui n'auraient sans doute jamais pu se rencontrer autrement. De multiples associations, nées de cette passion et de cette conviction commune apparaissent. La plus réputée est sans doute « Vélorution ». Cette association est d'abord née de l'action. Des sorties cyclistes apparaissent dans les années 1970 que l'on appelle « masse critique ». La première édition organisée par Les Amis de la Terre<sup>13</sup> le 22 avril 1972 rassemble près de 5000 cyclistes. Certes, la Vélorution désigne un certain engagement politique, mais c'est autour des valeurs de sociabilité, convivialité et fraternité que ces membres se réunissent.

---

<sup>13</sup> Organisation non gouvernementale (ONG) internationale de protection de l'Homme et de l'Environnement créée en 1969 et présente dans 77 pays.

# VELO RUTION

<http://lh-velorution.fr>  LH VELO RUTION

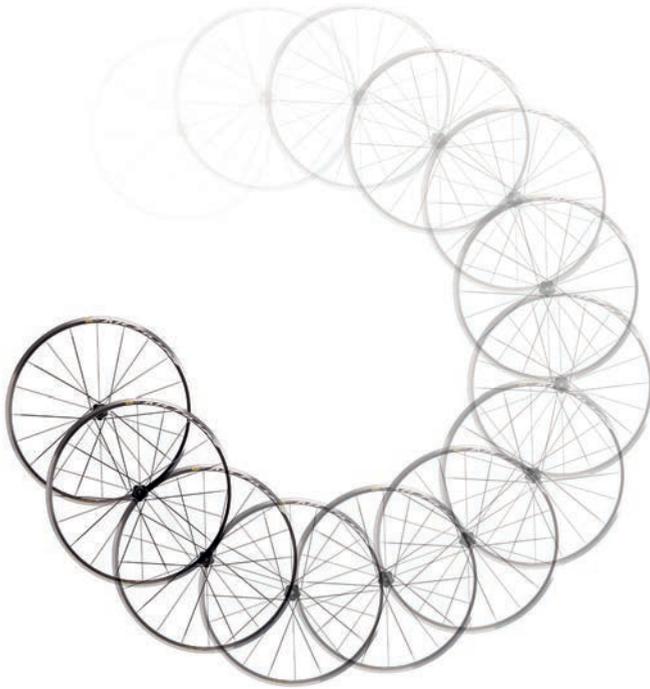
Balade manifestive,  
pour renforcer la place du vélo  
dans l'agglomération



**25 MAI** 2019 **15H** PLACE DE L'HOTEL  
DE VILLE  
DU HAVRE

# LE VÉLO DU SPORTIF

La bicyclette est si profondément ancrée dans la culture européenne et mondiale qu'elle véhicule des idées, concepts, images et représentations diverses. Il s'agit ici de faire un petit état des lieux de ses représentations afin de percevoir l'étendue des messages portés par un même objet.



# Le Tour de France du héros prolétaire et patriote

La création de courses cyclistes est arrivée très tôt dans l'Histoire du vélo. Si les courses telles que le Paris-Rouen ont participé à l'établissement d'un imaginaire propre au vélo, les tours nationaux comme le Tour de France, le Tour d'Italie ou le Tour d'Espagne n'ont pas d'égal en matière médiatique. L'image véhiculée par ces tours permet une vision plus profonde et plus patriotique véhiculée par la pratique cycliste. En tout état de cause, les Tours ont contribué massivement à la popularisation de la bicyclette.

## ***La Création du Tour : une histoire médiatique.***

« On ne dirait pas qu'ils rivalisent entre eux, mais qu'ils nous fuient [...] ils sont le gibier de cette escorte où se mêlent, dans la poussière opaque, des cris, des coups de trompe, des vivats et des roulements de foudre. »<sup>1</sup>

Considérée comme la plus prestigieuse et difficile course cycliste au monde, le Tour de France est né au début du XXe siècle. A la fin de années 1890, l'affaire Dreyfus secoue le pays et fait scandale jusque dans la presse spécialisée. À ce moment, le quotidien *Le Vélo* a le monopole sur toute la presse sportive. Son rédacteur en chef, Pierre Giffard, fait part de son soutien au Capitaine Dreyfus, ce qui déplaît particulièrement aux industriels de l'automobile et du cycle, majoritairement antidreyfusards. Le comte de Dion est, en 1899, condamné à quinze jours de prison pour avoir participé à une bagarre organisée par des antidreyfusards. Il est alors un grand industriel, fondateur de la marque automobile De Dion-Bouton et participe au financement du journal de Pierre Giffard à travers la publication de publicités. Dès que le rédacteur en chef apprend l'implication du comte de Dion, il critique la position du comte et demande publiquement que ce dernier démissionne de la présidence

<sup>1</sup>Colette citée par Philippe Gaboriau, *Les trois âges du vélo en France*, Vingtième siècle, Revue d'histoire, 1991

de l'Automobile Club de France. Cette divergence d'opinion sonnera le début d'un conflit entre les deux hommes qui se feront concurrence par journal interposé. Le comte de Dion monte alors son propre quotidien sportif qui sera plus tard connu sous le nom de l'Auto. Afin d'infléchir le nombre de vente de ce nouveau journal, le rédacteur en chef et ancien coureur cycliste Henri Desgrange sollicite ses collaborateurs pour mettre en place une course plus prestigieuse que celles organisées par son concurrent direct Le Vélo. C'est de l'idée de Géo Lefèvre, journaliste, qu'apparaît le Tour de France en 1903. Naissant d'une querelle politique et médiatique, le Tour deviendra alors une véritable Institution qui débordera de la sphère du business-média pour entrer dans tous les foyers français. Il est évident que le Tour est par essence médiatique, mais la notoriété qu'il acquiert et qu'il conserve jusqu'à aujourd'hui relève davantage du patriotisme et de l'héroïsme qu'à une considération sportive.

### ***Plus qu'une épreuve sportive, une conquête géographique.***

La nature symbolique de telles courses cyclistes s'explique en grande partie par son lien avec la patrie et la géographie du pays. Découvrir de nouveaux territoires, c'est célébrer l'amour du sol natal<sup>2</sup>. Si les Tours nationaux consistent, à leur origine, à relier les différentes

<sup>2</sup> Daniele Marchesini, *L'Italia del giro d'Italia*, Il Mulino, 1996

grandes métropoles, ils deviennent rapidement des moyens d'exploration et de découvertes de la multiplicité de paysages des pays organisateurs. Comme le Tour de France, le Tour d'Italie est une course prestigieuse qui permet aux médias, par l'intermédiaire des coureurs, de retranscrire la géographie du pays, de rendre accessible ses contours, ses reliefs et par là également, son histoire. Par leur conquête sportive et patriotique, les coureurs italiens participeront à l'élaboration d'instruments de description de paysages qui influenceront des générations de visiteurs. Les guides apparaissent, décrivant les paysages, les spécificités de chaque région. Dès lors, c'est une Italie nouvelle qui se laisse lire et découvrir. Loin des grandes métropoles, les descriptions font parler davantage des mondes paysans que ceux des grands bourgeois des villes. Plus encore, les Tours se construisent en amont des premières étapes. Bertarelli, coureur cycliste italien, prépare le Tour en envoyant plusieurs milliers de questionnaires aux curés et ingénieurs sur le terrain. Les coureurs réalisent, à partir des fonds de carte prêtés par les militaires, des cartes du territoire au 1/25 000<sup>e</sup>. Selon Catherine Bertho-Lavenir<sup>3</sup>, ces cartes, dessinées vers 1900, seront par la suite encore fortement utilisées, jusqu'en 1961. En installant des outils de transmission de connaissances géographiques, les coureurs apparaissent comme de véritables explorateurs de leur sol natal, s'attachant à en décrire les moindres recoins<sup>4</sup>, les moindres caractéristiques tant physiques, ou géographiques, que sociales.

### ***Les coureurs, symbole du monde ouvrier***

Si le Tour de France connaît un succès médiatique fort dès ses premières éditions, c'est aussi parce qu'il parle du quotidien, tant par la pratique sportive elle-même, faisant échos aux

<sup>3</sup> Catherine Bertho-Lavenir, *L'Échappée Belle*, in Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

<sup>4</sup> George Vigarelo, *Le Tour de France*, cité par Pierre Nora, *Les Lieux de mémoire*, Gallimard, 1992

ouvriers se déplaçant alors à vélo, que par ses coureurs, ouvriers eux-mêmes. Selon Philippe Gaboriau, « l'étude du Tour de France permet de prospecter les terrains de l'insoumission culturelle qui sont plus vastes que ceux de la révolte. »<sup>5</sup>

Participant au mythe populaire de l'effort, le Tour met sous les projecteurs « une brochette de petites gens »<sup>6</sup> dans laquelle peut se reconnaître la majeure partie de la nation. Les coureurs les plus réputés en ce début de siècle mettent en lumière l'existence d'un héroïsme du quotidien. Ils sont bouchers, boulangers, épiciers, cheminots, ouvriers. Une certaine identification des publics se crée rapidement et les coureurs se font, par ailleurs, appelés par leurs prénoms. On encourage Louison, le boulanger. Ceux qui conservent leur patronyme ont le droit à un surnom. Tous ces coureurs portent en eux l'héritage d'une certaine rudesse, qu'ils tiennent de leurs parents travailleurs et souvent épuisés. La représentation de ces sportifs a très peu de rapport avec celles des sportifs olympiques. Leur athlétisme les rend performants mais c'est leur proximité avec leurs publics qui les érige au rang de héros national. L'énergie palpable dégagée par les encouragements du public est également en lien avec l'unité temporelle du Tour. Si le Tour est lancé en juillet, c'est parce qu'il représente une forme d'exutoire à ce moment précis de l'année. Le moment où les familles se préparent à de longues vacances, celui où se dessine la perspective d'une pause dans le travail quotidien. Le Tour apparaît comme un symbole national à part entière. Il parle des gens que l'on croise quotidiennement, de la torpeur estivale, mais il parle aussi de la dureté d'un paysage multiple. Il pose la question de l'adaptation aux paysages, à la petitesse du pouvoir de l'Homme sur le climat et l'environnement qui l'entoure. Les coureurs, dénués d'enveloppe protectrice, passent de vertes et paisibles prairies au danger de redoutables montagnes. Ainsi, les étapes du Tour médiatisent la part merveilleuse du territoire comme ses limites d'habitabilité.

<sup>5</sup> Philippe Gaboriau, *Les trois âges du vélo en France*, Vingtième siècle, Revue d'histoire, 1991

<sup>6</sup> Pierre Sansot, *Un patriotisme géographique*, in Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

Elles « donne[nt] un sens à la gravité de l'acte d'habiter »<sup>7</sup>. Cette course historique devient alors le symbole d'un monde ouvrier héroïque, installant, le temps d'un mois, une identité nationale, une sorte de pèlerinage pour se rappeler le territoire. Cristallisant les difficultés rencontrées, les esprits haineux, les opinions politiques divergentes, le Tour se positionne comme l'occasion pour tous de croire en un même territoire uni, avec ses contours, ses routes, ses reliefs, ses monuments et son histoire. Le public, à cette occasion, se réapproprie symboliquement et physiquement l'espace public, sortant dans les rues pour encourager leurs champions, et vivant par procuration l'épopée des coureurs. Par cet engouement vers un but unique c'est une véritable communauté éphémère qui s'unit autour des aventures des cyclistes.

### ***Le Tour de France : récit mythologique***

« J'ai vu passer devant nous, tout de suite avalés par des tourbillons lourds, trois coureurs minces : dos noirs et jaunes, chiffrés de rouge, trois êtres qu'on dirait sans visage, l'échiné en arceau, la tête vers les genoux, sous une coiffe blanche... Ils ont disparu très vite, eux seuls muets dans le tumulte ; leur hâte à foncer en avant, leur silence semble les isoler de ce qui se passe ici. »<sup>8</sup>

Plus que vecteur social et liant communautaire, le Tour de France fait appel à un imaginaire collectif proche du mythe. Si les compétitions sportives offrent toutes cet élan patriotique et collectif, rares sont celles qui abordent aussi bien que le Tour, les dimensions épique

<sup>7</sup> Pierre Sansot, *Un patriotisme géographique*, in Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

<sup>8</sup> Colette citée par Philippe Gaboriau, *Les trois âges du vélo en France, Vingtième siècle*, Revue d'histoire, 1991

et mythologique. Les coureurs sont perçus, comme dit précédemment, comme des héros du quotidien, compte tenu de leur appartenance à des catégories sociales modestes. Plus encore, c'est le sport et l'organisation même du Tour qui lui procure l'image d'une véritable épopée. Dans *Mythologies*, le critique littéraire et sémiologue Roland Barthes, rappelle qu'à bien des égards la course cycliste française jouit de cette représentation presque théâtrale et tragique de l'épopée grecque.

Un certain vocabulaire et une onomastique particulière gravitent autour du Tour de France. La glorification de ses héros se lit au travers de leur surnom. Barthes cite notamment, dans son étude, les noms suivants : Brankart le Franc, Bobet le Francien, Robic le Celte, Ruiz d'Ibère, Darrigade le Gascon. Tous ces noms semblent faire référence à des temps antiques ou médiévaux. De héros du quotidien, les coureurs passent alors au rang de protagonistes glorifiés dans les romans ou contes épiques. De la forme particulière de ces patronymes, se dégage des signes de valeur, de loyauté, de trahison. Forme à la fois poétique et tragique, cette onomastique montre que le Tour dépasse la simple compétition sportive pour donner à voir, toujours selon Roland Barthes, « un monde où la description est enfin inutile »<sup>9</sup>.

L'organisation même du Tour et la pratique même du cyclisme renvoie, par ailleurs, à une forme d'épopée en soi. La relation des coureurs avec leur environnement, renvoie à une immersion voire à une relation de l'Homme à une substance hors d'échelle et toute puissante. A chaque étape sa saveur, son ressenti, sa difficulté. A chaque étape passée, l'échéance de la prochaine. Construit comme un récit mythologique, le Tour semble presque effacer le symbole de la compétition au profit de celui d'immersion romancée : le coureur n'est pas en « état de course [...], il plonge, il traverse, il vole, il adhère, c'est le lien au sol qui le définit, souvent dans l'angoisse et dans l'apocalypse »<sup>10</sup>. Face aux démons naturels qui lui font face,

<sup>9</sup> Roland Barthes, *Mythologies*, Éditions du Seuil, 1957

<sup>10</sup> *Ibid.*

le coureur est seul dans son combat, luttant, avec comme seule arme son vélo, contre les vents, les intempéries, la chaleur, les cols, les monts... Ces éléments naturels rythment sa course, ne pardonnent rien et font payer aux coureurs le lourd tribut de la souffrance. Tout comme l'Odyssée impose à Ulysse des étapes, des combats, des victoires et des défaites, le Tour comporte toujours plusieurs batailles, des accidents, des chutes, des rebondissements. L'objet « vélo » dispose lui aussi d'une place à part entière dans ce parcours, protagoniste lui aussi, d'un récit qui se construit à mesure des étapes. Les coureurs ne peuvent compter que sur la force de leur corps et sur leur bicyclette pour les mener au bout des épreuves. L'entretien des vélos ne dépend que d'eux et les précautions demandées à l'égard de leur matériel ne le rend que plus précieux. Pierre Sansot explique le grand soin avec lequel les coureurs traitent leur bicyclette, d'où découle une forme de personnification de l'objet « L'entretien nécessitait beaucoup de soins. Nous n'y rechignons pas : c'était là une occasion de la tripoter, de la flatter de notre affection. »<sup>11</sup> En 1913, Eugène Christophe, coureur du Tour surnommé « Le Vieux Gaulois », casse la fourche de son vélo dans la descente du col de Tourmalet. Les règles du Tour interdisant toute assistance, le cycliste est contraint de s'arrêter et marche 15 km avec son vélo cassé. Il réparera lui-même la fourche dans une forgerie de Sainte-Marie-de-Campan, avant de repartir et de terminer le Tour.

Malgré le soin évident apporté à leur destrier, les coureurs se lancent dans l'aventure en connaissance de cause. La géographie du Tour les prévient. Ils passeront par des terres hostiles, aux limites terrestres. Il faudra prévenir la panne, agir méthodiquement pour éviter l'accident, tendre l'oreille et faire preuve d'instinct pour localiser les points de crevaison potentielle. Roland Barthes pousse la comparaison avec l'Odyssée jusque dans les paysages mêmes qu'offrent le Tour. L'étape mythique du Mont Ventoux se dessine comme les confins du monde terrestre, tant par la difficulté de son ascension que par l'apparence qui s'en

<sup>11</sup> Pierre Sansot, *Un patriotisme géographique*, Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

dégage : un sol gris-blanc, pierreux et poussiéreux dont l'aspect désertique lui vaudra des comparaisons avec le sol lunaire. Et à Roland Barthes de conclure : « Par sa géographie, le Tour est donc recensement encyclopédique des espaces inhumains ; [...] et représenterait ce moment ambigu où l'Homme personnifie fortement la nature pour la prendre plus facilement à partie et mieux s'en libérer. »<sup>12</sup>

Le vélo, outil de dépassement de soi, semble devenir alors le symbole d'une résistance à la force de la nature et, dans certains cas, dépasse le cadre de l'épreuve sportive pour devenir symbole de lutte politique. C'est notamment le cas d'un coureur italien, Gino Bartali, champion du Giro d'Italia, vainqueur du Tour de France en 1938 et 1948, grand rival de Fausto Coppi<sup>13</sup> et militant antifasciste. Alberto Toscano<sup>14</sup>, journaliste italien, lui consacre un livre où il conte son histoire. A cette époque, « le sport est conçu par le régime comme un instrument très important pour obtenir un consensus populaire ». Malgré lui, Gino Bartali, surnommé aussi Gino Le Pieu est alors instrumentalisé par la presse mussolinienne et devient le symbole du triomphe fasciste. Homme pieux et humaniste, il refuse toute forme d'acceptation du régime, se soustrayant au salut et à la tenue vestimentaire fasciste et récusant toute participation au régime. Il commence à lutter en sous-main pour une organisation chrétienne antifasciste : profitant de sa célébrité, il transporte des documents et faux-papiers dans le cadre ou la selle de son vélo qui participeront à sauver plus de 800 Juifs.

---

<sup>12</sup> Roland Barthes, *Mythologies*, Éditions du Seuil, 1957

<sup>13</sup> Par ailleurs, Fausto Coppi, né en 1919, transforme le Tour de France en ajoutant les notions d'entraînement et de diététique au cœur de la pratique cycliste.

<sup>14</sup> Alberto Toscano, *Un vélo contre la barbarie nazie*, Armand Colin, 2018



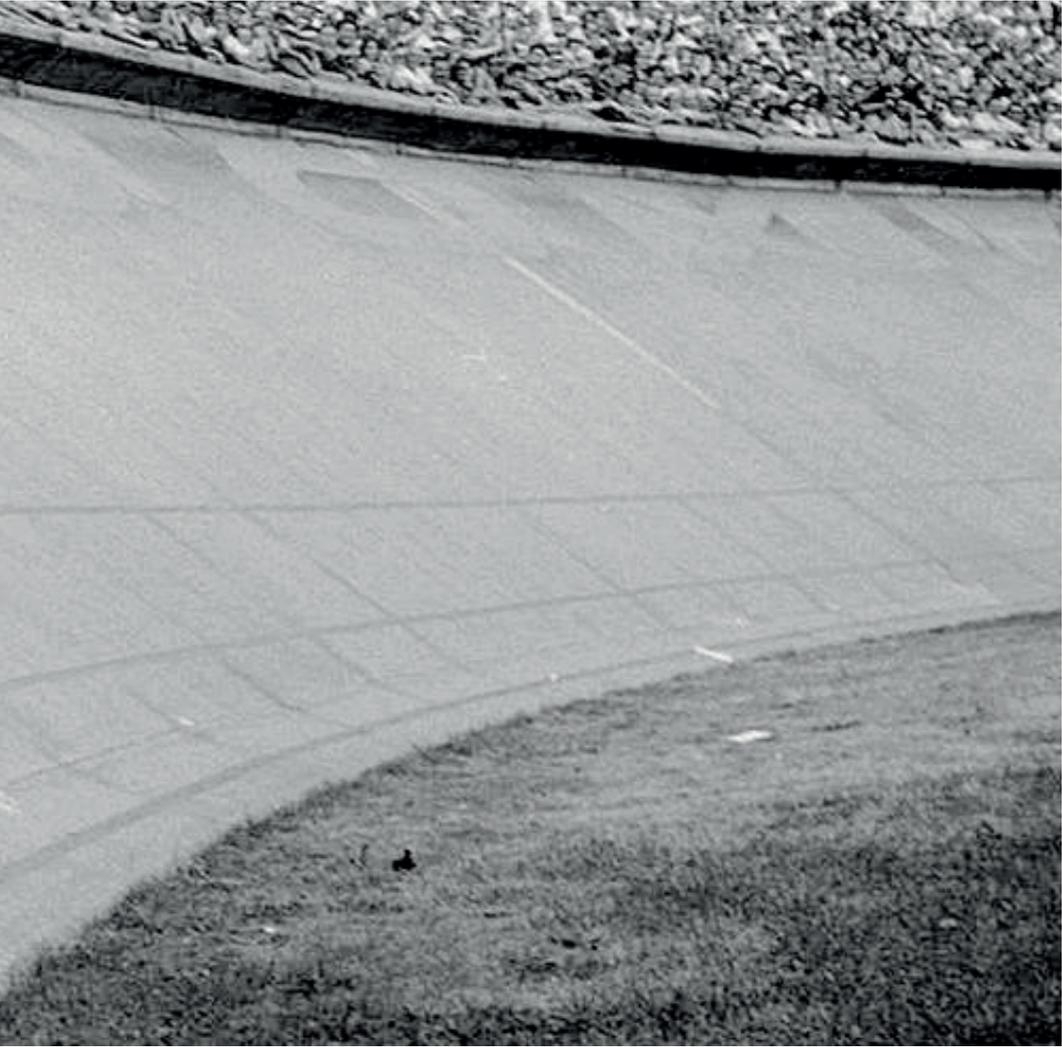








*Le coureur et résistant Gino Bartali*



# BMX : les pratiques sportives urbaines

Évidemment, la pratique vélocipédique s'ancre dans la grande Histoire des Sports. Sans doute, la première image que notre inconscient nous impose est celle du cyclotourisme, les grandes randonnées à VTT sur les chemins de terre, bordés d'arbres ou de montagnes. Cependant, la pratique sportive du vélo s'est étendue, de la campagne à l'espace urbain.

## ***Les sports de glisse, réappropriation de l'espace urbain***

Les pratiques sportives dites « californiennes », ou sport de glisse, apparaissent aux Etats-Unis dans les années 1960. Elles se déplacent de la mer à la ville avec l'engouement pour le skateboard, popularisé par les surfeurs californiens. C'est autour de valeurs communes, jusqu'alors peu ou pas représentées dans la pratique sportive, que se déploient ces nouveaux sports de glisse : liberté, haute technicité et ce qu'on appelle le 'fun', un mélange d'activités physiques intenses, la recherche de sensations extrêmes et l'exultation hors compétition. Il s'agit, ici encore, d'une conquête de nouveaux territoires, d'une sensibilité liée à la pratique, déployant une nouvelle vision du sport. Le surf ne tente pas de dompter la force des vagues, mais plutôt de se laisser porter par elle. De cette philosophie du sport transparaît une vision du rapport entre l'Homme et la nature que l'on retrouve dans la pratique cycliste. Il ne s'agit pas de contrer la nature mais de la défier à travers un apprentissage très technique de la pratique. Avec le skateboard, la glisse se déplace en milieu urbain, prenant place en premier lieu dans les piscines vides de Los Angeles. Puis il devient moyen de mobilité, permettant de glisser sur les pentes de la ville. Naissent alors les premières réflexions sur la sécurité piétonne. Chacun sa pratique, chacun son lieu déterminé ; pas de cohabitation possible entre ces adeptes de la vitesse et les piétons, ou...les voitures ! Les casse-cous de la glisse commencent à disposer de lieux dédiés à leur pratique : les skate parks. Ces lieux fermés proposent des reliefs inspirés de paysages à la fois urbains et naturels. Des creux et cotes rappelant le profil des vagues mais aussi des installations plus ponctuels dont le dessin reprend les différents équipements urbains : des rampes, des escaliers... Avec la pratique du skateboard, se popularise aussi celle du BMX. Un drôle de vélo que celui-là !

Descendant direct du VTT des chemins de montagnes, son dessin est revu en fonction des figures exigeantes de cette nouvelle pratique. Le BMX, comme le skateboard fait de la ville son nouveau terrain de jeu et son nouveau territoire.

### ***Une nouvelle philosophie de la pratique sportive***

#### **Connaître la ville autrement, un nouveau territoire**

En tant que pratique sportive et non pas un moyen de transport lambda, la pratique du BMX participe à percevoir la ville sous une nouvelle forme. Si le vélo comme moyen de transport, tout comme la marche en ville, permettent de connaître les chemins, trajectoires et itinéraires. Du BMX et des sports de glisse urbains découlent une vision de la ville plus proche de la sensation, de la sensibilité. Ce que l'on appelle le Street Riding, c'est cette manière de s'immiscer dans les moindres recoins de la ville, de faire de chaque lieu son terrain de jeu, son « spot ». Interagir avec tous les éléments environnement, s'approprier les lieux interdits, les envisager comme des possibles. Tyrone Williams, street BMX rider à New-York, explique son expérience de la ride ainsi « tu interagis avec tout ce qui t'entoure. [...] Le monde se transforme en un terrain de jeu pour BMX où chaque relief est exploitable [...] À New-York, une grande diversité se retrouve dans l'architecture comme dans la créativité des gens. Tout est en perpétuel changement, comme dans le surf où la mer change en permanence. »<sup>15</sup> De cette pratique, naît donc une nouvelle vision de la ville, plus sensorielle et peut-être plus poétique, où les reliefs ne sont plus des équipements urbains avec des fonctions précises, mais deviennent des monts à gravir, des obstacles à franchir, des vagues sur lesquelles on se laisse porter. La perception de l'espace urbain en ressort changée.

<sup>15</sup> Reportage Arte, *En selle !, La voie du Street BMX*, épisode 3/10, mis en ligne le 15 mai 2018

Intransigeant, le Street BMX demande une connaissance aiguisée de l'espace public, une grande agilité d'adaptation, le réflexe d'anticipation. « On voit des trajectoires partout [...] Cette culture pousse les riders à se dépasser, à repousser ses propres limites »<sup>16</sup>.

Il s'agit d'un sport en mouvement et en perpétuel changement. La pratique pousse à l'inventivité parce qu'elle est faite de figures. Certaines d'entre elles sont connues, normées et portent même des noms. Mais toutes restent à expérimenter, chaque fois différemment, voire à inventer. De cette créativité dans l'usage du BMX, naissent de nouveaux objets, hybrides. A titre d'exemple, on peut citer Tyrone Williams construisant son premier « snowscoot ». Adaptant son vélo à la glisse sur la neige, il muni son BWX de deux skis. Alors c'est évidemment un nouvel objet qui naît, mais aussi un nouveau paysage, en envisageant la ville comme piste. Je ne peux pas me déplacer à la montagne où louer des équipements de skis, tant pis ; c'est la montagne qui viendra chez moi !

### **Sortir de la salle ou la spectacularisation des pratiques**

Le street BMX est symptomatique des pratiques sportives actuelles qui ont tendance à s'éloigner des lieux dédiés à la pratique pour s'étendre et se représenter sur la place publique, donnant lieu à divers rassemblements. Ces pratiques sportives s'étalent sur des espaces et équipements non prédestinés à ce type de pratique. Selon Eric Adamkiewicz, « ces pratiques récréatives concourent à qualifier les espaces publics comme lieux de rencontres entre citoyens »<sup>17</sup>. Ces pratiques se sont par la suite, trouvées largement encouragées par l'arrivée des réseaux sociaux. Ce sont alors des courses collectives qui sont organisées à travers un regroupement, à l'origine, virtuel. A travers une passion ou un hobby commun, des personnes

<sup>16</sup> Reportage Arte, *En selle !, La voie du Street BMX*, épisode 3/10, mis en ligne le 15 mai 2018

<sup>17</sup> Eric Adamkiewicz, *Les performances sportives de rue, pratiques sportives spectacularisables à Lyon*, Les annales de la recherche urbaine, 1998

venues de tous milieux se rencontrent autour d'une pratique et d'une ville, la pratique devenant alors un liant social d'une rare efficacité. Dans les grandes métropoles, des courses 100% féminine apparaissent, loin de la notion de compétition. De ces regroupements, naissent l'affirmation du sentiment d'appartenance à une communauté.

Toujours selon l'enseignant et chercheur Eric Adamkiewicz, il existe dans ces pratiques une attention particulière posée sur l'image, le geste de la performance accomplie dont le spectacle n'est pas une finalité. Si les pratiques du BWX s'étalent dans toute la ville, elle peut se manifester, comme la danse par exemple, dans des lieux spatialement normés, donnant lieu à des attroupements éphémères et ponctuels. Mais cette forme d'exhibition des performances et cette spectacularisation, n'a rien de systématique ni de nécessaire dans la pratique, ce qui en fait des manifestations imprévues, non cadrées et parfois dangereuses. Dans ce type d'activité, la première personne concernée est l'acteur et non pas le public dont « la recherche d'une mise en scène collective n'apparaît que comme possibilité »<sup>18</sup>. Possibilité redonnant à la place publique son objectif premier et largement perdu de vue dans les grandes métropoles : celle de rassembler et de partager une expérience commune entre les citoyens.

---

<sup>18</sup> Eric Adamkiewicz, *Les performances sportives de rue, pratiques sportives spectacularisables à Lyon*, Les annales de la recherche urbaine, 1998





## ***Une dichotomie centre historique-périurbain : l'oubli du suburbain***

### **Un état des lieux des morphologies urbaines**

Selon Vincent Kaufman<sup>19</sup>, penser la mobilité en milieu urbain revient à percevoir la ville de manière dichotomique. D'une part, un centre historique, avec tout ce qu'il implique. On le voit bien dans l'exemple parisien : une très forte compacité et densité, la concentration des grandes zones d'activités. Naissant d'une vision opposant ville et campagne, le centre historique est marqué par une certaine diversité économique, sociale et culturelle. D'autre part, le périurbain se construit autour de grandes infrastructures de transports, et découle directement du phénomène d'étalement urbain. Ses frontières sont spatialement souples et dépendent principalement des flux de mobilités, s'inscrivant dans une prolifération anarchique des constructions permise par l'amélioration de l'accessibilité.

Dans ce schéma urbain, la banlieue ou milieu suburbain apparaît tour à tour comme prolongement de la ville historique ou zone de transition entre les deux formes. Elle ne semble pas être une forme urbaine caractérisée. Elle n'existe que par sa proximité avec l'un et l'autre modèle. Stigmatisante, cette vision dichotomique de l'espace urbain ne se soucie que très peu de l'espace dit suburbain. Si les aménagements en terme de transports collectifs semblent être la priorité de l'engagement politique dans l'agglomération parisienne, il est reconnu, par l'expérience de chacun, que la banlieue reste à part. Les grèves de RATP de Décembre 2019, mettent en exergue cette mise à l'écart vécue depuis des années par les résidents de banlieues. De cet isolement, naissent des contestations et des effets de ghettoïsation dont les répercussions dépassent le cadre spatial.

---

<sup>19</sup> Vincent Kaufman, *De l'inconvénient de la ségrégation pour la mobilité*, Les annales de la recherche urbaine, 2002

### **L'isolement géographique et social : un déni politique**

Les Misérables<sup>20</sup>, réalisé par Ladj Ly, met en scène des policiers dans la cité des Bosquets à Montfermeil. A travers la caméra, c'est la difficile réalité de populations laissées pour compte et isolées qui se dessinent. Une réalité qui est loin d'appartenir uniquement à quelques cités de l'agglomération parisienne. A travers cet enjeux social majeur, je souhaite vous parler des jeunes. De tous les jeunes qui grandissent dans une violence et une délinquance quotidiennes, banales voire nécessaires dans certains cas. C'est à travers la croissance d'un déni politique généralisé que naissent de telles situations. C'est le cas à Montfermeil. C'est aussi le cas à New-York : « Personne ne va faire quoi que ce soit à ta place, à toi de tracer ta route. La violence est partout. La différence c'est que nous, nous avons décidé de nous faire violence nous-même »<sup>21</sup>. La même réalité existe en Ouganda : « Le BMX me protège de la négativité. Ici, la plupart des jeunes ont une faible estime d'eux-mêmes et finissent dans des gangs, à voler, fumer de la marijuana, prendre de la cocaïne, boire de l'alcool. Nous avons décidé de rider au pied du Parlement, parce qu'ils ne font rien pour les jeunes. Rider ici, c'est un appel aux députés et politiques et on continuera à le faire jusqu'à ce qu'ils fassent quelque chose. »<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> *Les Misérables*, coécrit et réalisé par Ladj Ly, sorti le 20 Novembre 2019 au cinéma

<sup>21</sup> Tyrone Williams, Street BMX rider à New-York, Reportage Arte, *En selle !, La voie du Street BMX*, épisode 3/10, mis en ligne le 15 mai 2018

<sup>22</sup> Ibrahim Kanamwanji, *Africa Riding : Ibrahim, Ouganda*, reportage Arte mis en ligne le 26 Février 2019

### **Knives down, Bikes up !<sup>23</sup>**

De ces jeunes qui traînent en bande au pied des cités, il restent des pratiques telles que le BMX comme exutoire. Certains de leurs aînés l'ont compris et tentent d'éloigner les jeunes de leur quotidien à travers l'organisation de courses dans les rues de Londres. Ces gamins, habitant des banlieues de Londres où les taux de criminalité sont les plus élevés de l'agglomération, se retrouvent pour des courses qui leur ouvre les portes de la capitale, sous escorte policière. Le fondateur, Mac, explique « Le but de Bikestormz, c'est d'unir les jeunes et de mettre fin aux guerres entre quartiers. Les jeunes se rassemblent pour créer une véritable unité, loin des embrouilles de banlieue »<sup>24</sup>. Ce sentiment d'appartenance à une communauté agit comme un lien social à part entière. Le vélo devient un véritable moyen d'expression. « On ride nos émotions et nos sentiments »<sup>25</sup>. Ces courses deviennent un moyen de se réapproprier une ville qui semble parfois les oublier, réaffirmant, le temps d'un rassemblement leur existence, leur redonnant confiance. La dernière grande manifestation s'est donné en avril 2019, suite à une série d'agressions aux couteaux dans les quartiers difficiles. Plus de 4000 riders y ont participé, roulant comme le veut la tradition du street riding, sur leur roue arrière. Ces rassemblements ne constituent pas une fin en soi, ni même une solution. Ils sont simplement à la fois des moyens et des représentations d'un problème global. Munis de leur vélo, ces armes symboliques, tous se retrouvent autour de cette même volonté de faire avancer une situation plus que critique, résultant manifestement d'un déni politique.

<sup>23</sup> traduction littérale : « couteaux à terre, vélo en l'air », Slogan de la course Bike Stormz

<sup>24</sup> *Le phénomène BikeStormz*, Vélo Station

<sup>25</sup> Ibrahim Kanamwanji, *Africa Riding : Ibrahim, Ouganda*, reportage Arte 26 Février 2019







# L'ÉMANCIPATION DES FEMMES

Si la bicyclette est aussi surnommée « La Petite Reine », c'est bien parce que son histoire est intimement liée à celle des femmes. Elle devient très rapidement un objet révolutionnaire pour la féminité. Le surnom de « la petite reine » vient de Wilhemine, reine des Pays-Bas, grande amatrice de vélo. Dès 1890, alors qu'elle est âgée de 10 ans, la presse l'appelle « la petite reine à bicyclette ». Elle continue à se déplacer à vélo jusqu'à son abdication en 1918. L'expression désigne, depuis, l'objet lui-même.



# De l'immobilisme au mouvement.

« La bicyclette a fait plus pour l'émancipation des femmes que n'importe quelle autre chose au monde. [...] je me réjouis chaque fois que je vois une femme à vélo. Cela procure un sentiment de liberté et d'autonomie à une femme. » Susan B. Anthony

L'invention de la bicyclette a eu un impact considérable sur l'image sociale de la femme et a bousculé les codes de la féminité. Affaire de codes et de représentations, l'intervention de l'objet technique précipite des bouleversements et motive des comportements enclins à susciter le désarroi dans les sociétés conservatrices.

## ***Un changement dans le rapport au corps, à l'allure : n'est pas vélocipédiste qui veut !***

Avant la bicyclette, l'image de la femme est celle des classes dominantes, une « femme au singulier », garantissant un ordre moral et social établi. Pour expliciter cet immobilisme inhérent au statut de la femme, Anne-Marie Clais<sup>1</sup> utilise la métaphore des unités théâtrales. Peu importe la femme, sa vie est rythmée par les trois unités : le lieu la cantonne à l'espace domestique, l'unité de temps et d'action la limite à vivre chaque journée comme la précédente. Cette récurrence, cet ordre figé, immobilisant et réducteur se devine jusque dans le rapport des femmes avec leur propre corps. Etriquées dans des corsets étouffants, elles se déplacent sans que l'on puisse deviner un mouvement de jambes. Même à cheval, on les restreint à la position d'Amazone, et seule la monture conserve le monopole du mouvement. L'arrivée de la bicyclette va bousculer cette représentation de la féminité, et contredira l'image de la femme de marbre dépeint par Baudelaire<sup>2</sup>. En effet, cette femme n'est plus

<sup>1</sup> Anne-Marie Clais, *Portrait de femmes en cyclistes ou l'invention d'un féminin pluriel*, in Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

<sup>2</sup> Baudelaire, dans *Les Fleurs du Mal* (première édition en 1857), dépeint des femmes très différentes. Une de ses représentations voit la femme comme une beauté froide, la comparant souvent à l'œuvre d'art ou la statue, privée de mouvement. On peut notamment citer *A une passante*, poème publié pour la première fois dans la revue *L'Artiste* en 1855. Dans ce poème, il conte sa rencontre avec une passante dont la seule main semble se mouvoir : « *Une femme passa, d'une main fastueuse Soulevant, balançant le feston et l'ourlet ; Agile et noble, avec sa jambe de statue* ».

celle de « La Beauté »<sup>3</sup>, celle d'un « rêve de pierre [...] [empruntant] ses grandes attitudes aux plus fiers monuments ». De la beauté froide, immobile et refusant le mouvement, elle devient pleine d'insolence et d'effronterie. La bicyclette lui permet de prendre conscience de sa force et de son propre corps. Plus question de rester immobiles, jambes jointes sur le côté, lorsque l'on monte cette nouvelle monture mécanique. Les jambes se meuvent, selon le perpétuel cycle du pédalier, et ce, à la vue de tous. Introduisant le mouvement et la vitesse dans « un monde qui voulait croire en son immobilité »<sup>4</sup>, la bicyclette, symbole de modernité et de liberté, impose de sortir le mouvement des jambes de la sphère intime et de s'exposer sur la place publique. Evidemment, la femme vélocipédiste fera parler d'elle dans les sociétés conservatrices. En 1888, le Dr Tissié<sup>5</sup> expliquera que la bicyclette « expose la femme à des dangers d'ordre intime de la plus grande gravité et, détail horrible, elle les enlaidit ». D'autres parlent de « dérives masturbatoires », de manque de savoir-vivre, et qualifient le vélo de « machine à stérilité », arguant que la position de la selle engendre un « excès de voluptés ». Malgré tout, une « course de dames » est organisée à Bordeaux en 1868. Seules quatre concurrentes y participent, toutes sous pseudonymes, tout comme ce fut le cas de Miss Turner lors du Paris-Rouen<sup>6</sup> auquel elle participa sous le nom de Miss América.

---

<sup>3</sup> *La Beauté*, poème publié dans la première édition des *Fleurs du Mal* (1857), décrit une femme idéale, dont la beauté froide et sans émotion, pour ne pas dire sans âme, fascine les poètes et place la femme dans une forme d'image figée que l'on contemple.

<sup>4</sup> Anne-Marie Clais, *Portrait de femmes en cycliste ou l'invention d'un féminin pluriel*, in *Les Cahiers de Médiologie* n°5, 1/1998

<sup>5</sup> Dr Tissié, *L'Hygiène du Vélocipédiste*, 1888

<sup>6</sup> Le Paris-Rouen, lancé par la revue *le Vélocipède Illustré*, est considéré comme la première course d'endurance cycliste de ville à ville. La première édition de cette course a lieu le 7 novembre 1869. Miss América est classé 29<sup>ème</sup> sur les 34 concurrents ayant terminé la course.

### ***Qui dit mouvement, dit vêtement !***

Les bouleversements sociaux se lisent à travers des marqueurs précis, dont le langage et la mode vestimentaire font partis et sont probablement les plus révélateurs. Dès les années 1890, le vélocipède a des impacts sur les vêtements de ces dames. Les corsets trop serrés et les jupes trop longues ne permettent pas une bonne pratique du vélo. Evidemment, on a modifié le dessin des bicyclettes afin de permettre aux femmes de continuer à porter de longs jupons. En 1892, la Manufacture Française des Armes et Cycles lance la marque Hirondelle qui propose un modèle pour femmes. Le vélo dit « col de cygne » apparaît, dont le cadre s'abaisse laissant ainsi le mouvement de l'enfourchement et le port de la jupe possible à bicyclette. Dans certains clubs vélocipédiques, des tenues vestimentaires très normées étaient obligatoires pour les femmes : jupes longue, bottines, foulard, gilet et gants.

Mais, visiblement, la bicyclette « col de cygne » ne sera pas suffisante : les jupes sont rapidement raccourcies et les bloomers et culottes larges apparaissent. En 1892 et 1909, deux circulaires sont publiées et autorisent le port du pantalon pour les femmes pratiquant une activité vélocipédique. Le questionnement polémique sur le port du pantalon pour les femmes est capital puisqu'il permet d'ajouter une notion jusqu'alors considérée comme vulgaire : la notion d'utilité. Avec le port de culottes larges ou de pantalons, les femmes s'accaparent l'idée du mouvement et montrent qu'il leur est maintenant possible de s'échapper. « Tout mouvement saccadé trahit un vice ou une mauvaise éducation »<sup>7</sup>. La notion de féminité perd ses repères habituels et est même suspectée, dès la fin du siècle, de masculinisation. La femme cycliste apparaît comme une grossière imitation de l'homme, une forme de contrefaçon s'habillant comme lui et soumettant sa monture à la force de son corps. Elle apparaît en totale opposition avec la représentation qu'on lui affublait et

<sup>7</sup> Balzac, *Théorie de la Démarche*, dans *L'Europe littéraire*, 1833

se dévoile maintenant « la peau brunie par le soleil » avec « sur la tête [...] une casquette d'homme mise de travers »<sup>8</sup>. Cette femme-là elle est bien loin de la femme idéalisée par les grands auteurs du XIXe siècle.

Si les habitudes vestimentaires changent, le langage, lui aussi, porte les signes d'un changement radical de positionnement. Participant à la vision d'un féminin irrévérencieux et grossier, la bicyclette introduit la notion d'usage jusqu'alors étrangère aux préoccupations des femmes. L'argent prend place dans les discussions : « elle connaît le nom de tous les coureurs, les avantages et inconvénients de tel système d'automobile ou de cycle, elle en discute le prix »<sup>9</sup>. L.C. ajoute : « Ses expressions se ressentent de l'objet inhabituel de ses préoccupations : parbleu, c'est évident, ça crève les ourlaires ; mais c'est idiot, tu te mets le doigt dans l'œil jusqu'aux omoplates ». Le langage change, révélant ainsi une féminité masculinisée, perçue comme une forme d'indétermination sexuelle. Notion que contredira Marcel Proust à travers ses écrits, identifiant, au contraire, dans ces changements une surdétermination que l'on peut qualifier d'androgynie.

### ***La mobilité des femmes : de la conquête géographique à la conquête sociale***

« N'y a-t-il pas là un continuel apprentissage de la volonté, une admirable leçon de conduite et de défense ? [...] Mais j'entends que celles qui éviteront les cailloux, qui tourneront à propos sur les routes, sauront aussi, dans la vie sociale et sentimentale, franchir les difficultés, prendre le meilleur parti, d'une intelligence ouverte, honnête et solide... Toute l'éducation est là, savoir et vouloir »<sup>10</sup>

<sup>8</sup> L.C., *Les Précurseurs du Féminisme*, la jeune fille au XXe siècle, 1904

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> Emile Zola, *Les Trois Villes*, Paris, publié dans *Le Journal*, à partir de 1897

Les jeunes filles à bicyclette deviennent de véritables muses et source d'inspiration pour les écrivains et romanciers. Si Zola mentionne cet étonnant bouleversement et vente les bienfaits tant sur le plan physique que sur celui de l'éducation, celui qui décrira au mieux les répercussions du vélocipède sur la condition des femmes est sans doute Marcel Proust. C'est avec une once d'admiration, dans l'ouvrage *A l'ombre des jeunes filles en fleurs*<sup>11</sup>, qu'il décrypte les changements chez les jeunes filles à vélo.

Les jeunes filles montrent, dans leur gestuelle comme dans leur rapport à l'espace, avec une grande aisance, une plus grande assurance. L'usage de la bicyclette apprend aux femmes à faire confiance à leur corps, à leur instinct. Leur silhouette s'affine et s'allonge. Contrairement à ceux qui lisent sur le visages des femmes vélocipédistes des traces « d'un surmenage physique exagéré »<sup>12</sup>, Proust décrit des femmes « aux belles jambes, aux belles hanches, avec des visages sains et reposés ». Cette aisance physique se lit jusque dans leur regard qu'elles portent haut et droit. Fières et déterminées, elles adoptent le regard franc du sportif qui leur confèrent une part d'insolence. Ce regard apparaît comme l'aspiration à une place plus importante, voire dominante. Bousculant les barrières sociales et les codes mondains, elles choisissent et imposent leur place physiquement. Avec détermination, elles obligent les passants à leur laisser la place et conservent cette attitude même en dehors de la pratique vélocipédique. C'est comme « le passage d'une machine qui eût été lâchée et dont il ne [fait] pas attendre qu'elle [évite] les piétons »<sup>13</sup>. Par l'usage du vélo, les femmes apprennent à s'approprier l'espace physique, géographique de la route. Elles se montrent sûres d'elles, dirigent leur bicyclette sans prétendre pour autant avoir quelque pouvoir sur elles. Le

<sup>11</sup> Marcel Proust, *A la Recherche du temps perdu*, Tome 2. *A l'ombre des jeunes filles en fleurs*, Gallimard, 1919 cité par Françoise Gaillard, *A l'ombre des jeunes filles à vélo ou l'invention de la jeunesse*, in Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

<sup>12</sup> L.C., *Les Précurseurs du Féminisme*, la jeune fille au XXe siècle, 1904

<sup>13</sup> Marcel Proust, *A la Recherche du temps perdu*, Tome 2. *A l'ombre des jeunes filles en fleurs*, Gallimard, 1919 cité par Françoise Gaillard, *A l'ombre des jeunes filles à vélo ou l'invention de la jeunesse*, in Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

narrateur se fera surprendre par le personnage d'Albertine, symbole d'un nouvel érotisme, lorsqu'il découvrira qu'elle est, la jeune fille sûre d'elle, insolente et effrontée mais aussi la femme cultivée et élégante qu'il découvrira en robe de soie chez le peintre Elstir. La femme moderne et vélocipédiste, se dévoile multiples et surprenante. Selon Anne-Marie Clais<sup>14</sup>, en faisant de la bicyclette un symbole de liberté, de jeunesse et d'assurance, Proust érige l'objet « bicyclette » au rang de totem sacré et moderne qui cessera d'être diabolisé.

### ***La représentation des femmes dans la pratique sportive***

Il est aisé de comprendre que l'arrivée de la bicyclette fut un véritable accélérateur à l'émancipation sociale des femmes. Cependant, son rôle est d'autant plus révolutionnaire si l'on rappelle que « la pratique sportive, avant d'être signe de progrès, fut longtemps signe de caste. »

Les pratiques sportives se démultiplient au début du XXe notamment avec les associations ouvrières sportives. Si ces pratiques ont tendance à être en majorité masculine, les femmes se sont rapidement mise à la pratique du vélo. Leur image, dans ce type d'associations et dans le milieu sportif de manière générale, est normée. Les normes sportives, dans les années 1930, décrétaient que, pour concourir en tant que femme, les sportives devaient conserver une certaine apparence physiologique féminine. Le cas de Violette Morris est très frappant à cet égard. Elle pratiquait différents sports dont la boxe, le vélo ou la course automobile (entre autres). Championne dans l'univers de l'automobile, elle se distingue par de nombreux prix et affirme son homosexualité au grand jour. Elle subira, en 1929, volontairement et

<sup>14</sup> Anne-Marie Clais, *Portrait de femmes en cyclistes ou l'invention d'un féminin pluriel*, in Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

par conviction, l'ablation de ses deux seins. Cet acte de chirurgie lui coûte sa place à la Fédération Française Sportive Féminine<sup>15</sup>.

De grandes légendes ont contribué à l'Histoire du Cyclisme français. La plus mémorable reste sans aucun doute Jeannie Longo dont la longévité professionnelle dépasse l'entendement. Née en 1958, elle se passionne dès ses vingt ans au monde du cyclisme. Elle poursuit sa carrière jusqu'à être suspectée de dopage en 2011. Elle est relaxée de toute poursuite disciplinaire par la Fédération Française de Cyclisme. Affectée par ses accusations, elle continue à participer à des courses cyclistes. Elle prend officiellement sa retraite à ses 59 ans, terminant une carrière qui lui aura décernée 59 titres nationaux, 13 titres de championne du monde, 4 médailles olympiques dont une en or. À 60 ans et malgré sa retraite, Jeannie Longo pédale encore sur les routes et participe à quelques courses. À l'été 2018, en Italie, elle remporte la course sur route de 100 km et le contre-la-montre dans la catégorie des 60-64 ans.

---

<sup>15</sup> Coline Cardi et Geneviève Pruvost, *Penser la violence des femmes : enjeux politiques et épistémologiques*, La Découverte, 2012







# Les revendications des femmes à vélo aujourd'hui.

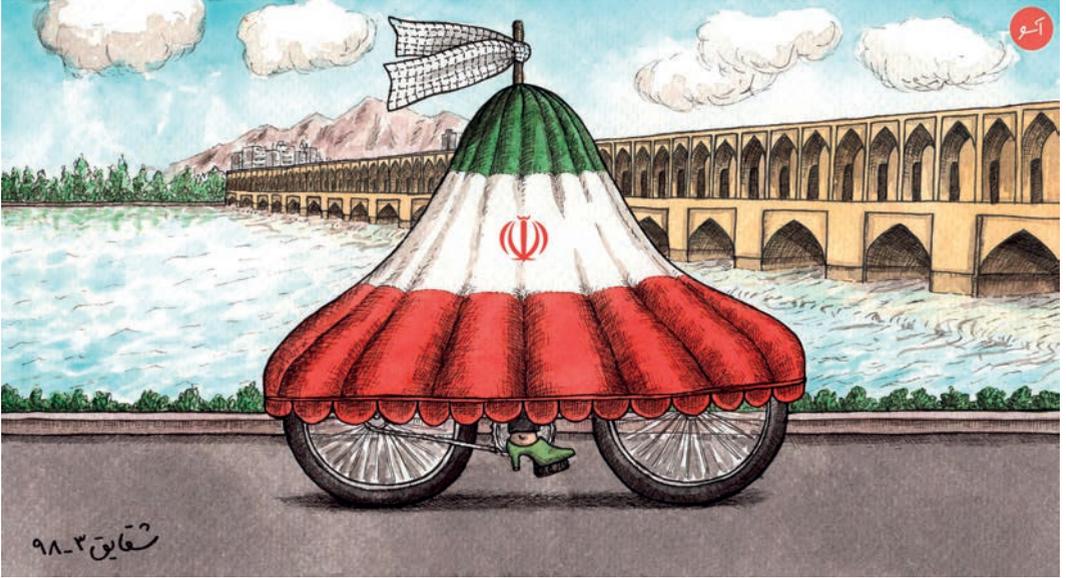
S'il est évident que le vélo a historiquement participé à l'émancipation des femmes, il reste, encore aujourd'hui, un des symboles de lutte féministe dans le monde. Emprunté à une culture historiquement européenne, le vélo s'exporte et devient un média, au sens où il transmet l'idée d'une émancipation féminine toujours en cours. Non-exhaustif, les quelques exemples qui suivent démontrent que les femmes utilisent le vélo comme symbole de leur lutte pour leur liberté.

## ***Les femmes iraniennes***

En Iran, une fatwa de 2016, émise par le guide suprême iranien, Ali Khamenei, interdit aux femmes de faire du vélo en public. Depuis, un nombre croissant de femmes bravent les interdictions et vont même jusqu'à narguer les autorités et les plus conservateurs en se servant des réseaux sociaux. Un récent article du Courrier International fait part de ces revendications en publiant notamment une illustration de la dessinatrice iranienne Shaghayegh Moazzami, exilée au Canada. Le procureur d'Ispahan, Ali Esfahani, réagit à ces infractions en mettant en garde les femmes à vélo : « Si elles ont une carte d'identité, elle doit leur être confisquée. À défaut, leur vélo leur sera retiré. »<sup>16</sup>

Suite à la polémique déclenchée par ces propos, les autorités promettent la mise en place d'espaces réservés aux cyclistes femmes. Néanmoins, les polémiques autour du sujet ne risquent pas de s'arrêter de si tôt. Concevoir des espaces fermés réservés à la pratique du vélo pour les femmes, revient à nier leur existence et à les enfermer à nouveau dans un système étouffant.

<sup>16</sup> *Le dessin du jour. En Iran, pas de vélo pour les femmes*, Courrier International, 4/06/2019, article en ligne et disponible : <https://www.courrierinternational.com/dessin/le-dessin-du-jour-en-iran-pas-de-velo-pour-les-femmes>







### ***The Ovarian Psycos***

Fondé par Xela en 2010, The Ovarian Psycos est un collectif de féministes latinas qui se déploie à Los Angeles, plus particulièrement dans les quartiers de l'Eastside. Véritable brigade féministe, elles s'arment de leur vélo et combattent, à leur manière, le racisme et les violences auxquelles doivent faire face les femmes de communautés précaires. Une nuit par mois, les « Ovas » se retrouvent et manifestent leur engagement et leur lutte.

### ***Afrique subsaharienne***

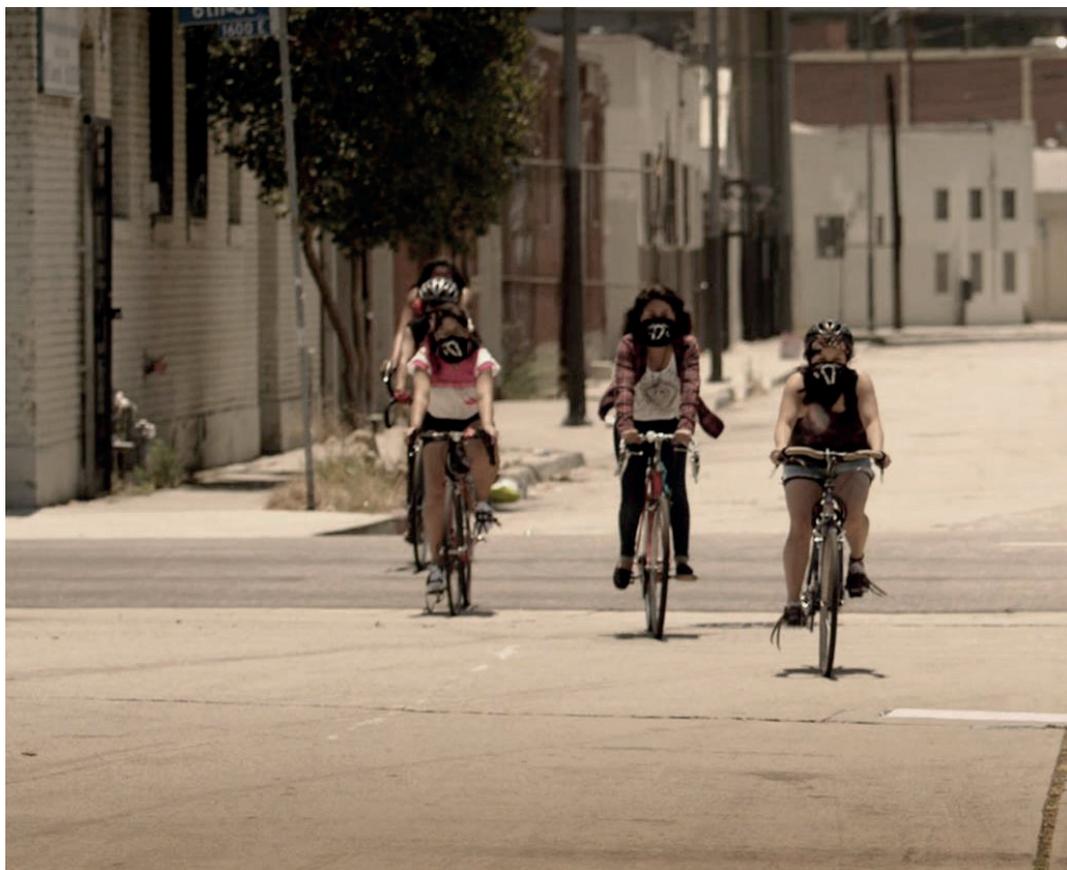
Dans certaines régions de pays d'Afrique subsaharienne, les déplacements se font à pied. Les voitures et leur entretien coûtant cher, certaines familles optent pour le vélo. Certains programmes financent l'accès de ces familles à des vélos afin qu'elles puissent accéder aux établissements de santé et d'éducation.

En Ouganda, Marion Ayebale, 25 ans, offre son portrait aux caméras d'Arte<sup>17</sup>. Marion a 25 ans. Elle est coursier, professeure et coach de vélo. Elle est la première femme entraîneur au Kampala Cycling Club. Elle s'est battue pour se faire accepter en tant que femme dans ce milieu et est devenue un véritable modèle pour la société féminine ougandaise. Elle a d'ailleurs remporté de multiples courses en explosant les records dans une compétition nationale alors qu'elle était la seule femme à concourir.

---

17 « Africa Riding : Marion, Ouganda ». ARTE. Consulté le 28 Avril 2019.

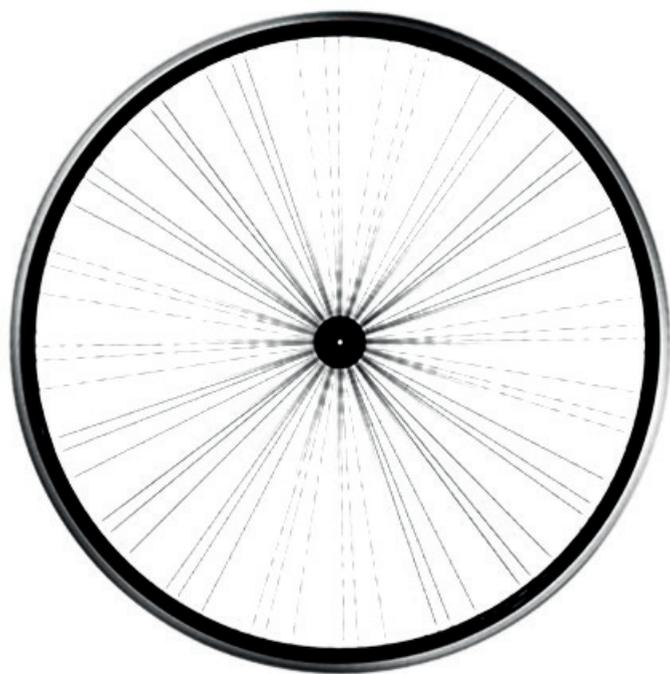






# VÉLOS *DE PROLOS*

Selon Philippe Gaboriau , dont l'analyse s'est arrêtée lors de la publication de son article en 1991, le vélo a connu trois grandes phases dans son histoire en France : l'âge bourgeois, celui des dandys paradant à vélo et sur les Grand-Bi, l'âge populaire qui démocratise le vélo comme moyen de locomotion dans les classes populaires, et l'âge écologique de la fin du XXe siècle.



# Brève histoire de la popularisation du vélo

« Comme tout objet contemporain, la bicyclette affiche des performances spécifiques et particulières qui font son intérêt avant d'entraîner, par déplacements successifs, sa marginalisation. Elle construit ses usages modernes sur une série de ruptures. »<sup>1</sup>

## ***L'objet de parade des dandys ou l'âge bourgeois***

L'invention de la draisienne, premier objet se rapprochant du vélo actuel, est attribuée au baron Karl Von Drai en 1817. On peut tout à fait s'imaginer cet aristocrate en mal d'aventure, emprunt d'ennui, s'amuser à inventer une drôle de machine pour égayer ses journées. Permettant de se déplacer sans avoir recours aux diligences et chevaux, son utilisation est simple : il suffit de pousser avec ses pieds pour faire tourner les roues et prendre de la vitesse. Le coup de maître du baron fut de commercialiser sa trouvaille en France, sous le nom de « vélocipède », et en Angleterre sous le nom de « hobby horse » (cheval de loisir, donc). Présentée et expérimentée par son inventeur en 1818 à Paris, le baron parvient à parcourir 14 km en une heure. Cette invention excentrique séduit les aristocrates et connaît un succès relatif. Mais la draisienne demande beaucoup d'efforts et reste relativement dangereuse dans son usage : elle ne survit que comme objet de parades chez une minorité de bourgeois et d'originaux. C'était sans compter l'intervention du serrurier Pierre Michaux en 1861. Grâce à son fils Ernest, le serrurier aurait eu l'idée de fixer un pédalier sur la roue avant de la draisienne, permettant aux usagers de décoller les pieds du sol pour avancer. « Saugrenue pour un paysan, fatigante pour un ouvrier, amusante pour le dandy, la draisienne est d'abord un amusement et un signe de distinction »<sup>2</sup>.

Huit ans plus tard, Michaux construit un millier de ces engins, pour le premier salon commercial du cycle et la première course Paris-Rouen comptant deux cents concurrents. Par souci d'exactitude, je me dois de vous prévenir. Si l'invention du vélo, muni d'un pédalier, est attribuée à Michaux, un dessin datant, a priori, de 1493 de Léonard de Vinci semble indiqué une autre chronologie. Il est découvert par hasard, en 1960, lorsqu'un homme, dont

<sup>1</sup> Catherine Bertho-Lavenir, *L'Échappée Belle*, in les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

<sup>2</sup> Ibid.

l'identité importe peu, sépare deux feuillets collés du Codex Atlanticus. Si l'authenticité du dessin semble être l'objet d'une polémique, j'ai tout de même l'irrépressible envie de croire en cette histoire, par pur souci de narration, rêveuse et fascinée que je suis, par ses mystères invérifiables.

Dans les années 1870, le Grand-Bi fait son apparition en Angleterre. Ce vélo, à la roue avant hors d'échelle, permet d'augmenter considérablement la vitesse. Procédons à une brève description. La roue motrice avant dispose généralement d'un diamètre variant de 120 à 150 cm tandis que la roue arrière, beaucoup plus petite, ne dépasse pas les 40 cm. Sur la roue avant est fixé le pédalier que surplombe la selle. Pour diminuer les chocs de la route, les roues en acier sont cerclées d'une fine bande de caoutchouc, tandis que le cadre, est fait de tubes d'acier léger. La roue avant permet donc une forte augmentation de la vitesse qui atteint entre 10 et 15 km/h. Son utilisation reste cependant très dangereuse. « Objet de m'as tu vu, accessoire d'équilibriste, monture de dandy prêt à tout pour se faire remarquer »<sup>3</sup>.

### **Invention du pneumatique, une innovation de taille pour les cyclistes.**

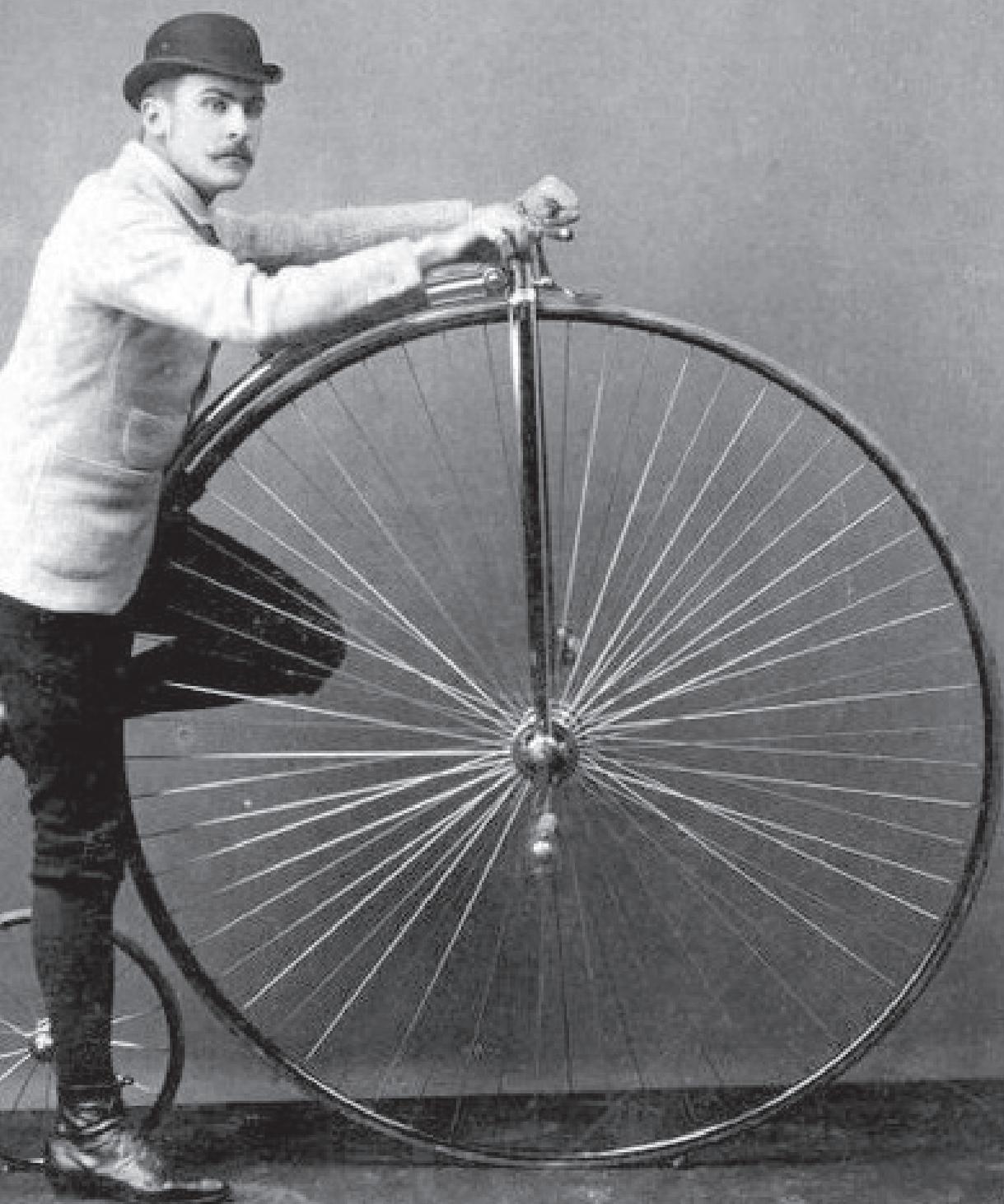
En 1835, l'Allemand Charles Dietz signe une invention déposée dix en plus tard, sous le nom de « roues à air ». Ce dispositif, applicable aux voitures, consiste en une ceinture creuse de plusieurs toiles caoutchoutées entourée de cuir et fixée avec des boulons sur une roue en bois. Cette invention sera suivie, quatre ans plus tard, de la découverte du processus de vulcanisation<sup>4</sup> par Charles Goodyear. Mais c'est une histoire de famille qui donne naissance au pneu que l'on connaît aujourd'hui. En 1888, un vétérinaire écossais, John Boyd Dunlop, remplace les roues en bois du tricycle de son fils. Pour réduire le bruit et gagner en confort, il invente un tube creux de caoutchouc gonflé d'air. Il remplace alors l'étroite gorge qui

<sup>3</sup> Philippe Gaboriau, *Les trois âges du vélo en France*, Vingtième siècle, Revue d'histoire, 1991

<sup>4</sup> Procédé qui consiste à incorporer du soufre au caoutchouc pour améliorer sa résistance.



*Grand bi Rudge, 1887 Rudge D. and Company, 1880 - 1894*  
© Musée des arts et métiers-Cnam/photo Pascal Faligot



maintient les segments de caoutchouc par une jante en bois. Sur ces dernières, il fixe du caoutchouc, obtenu par la dissolution d'une chambre de caoutchouc souple qu'il enferme dans une enveloppe de toile de coton. Muni d'une pompe à ballon, il gonfle cette chambre. Un an plus tard, les pneus Dunlop arrivent dans le monde de la compétition cycliste. En 1890, Dunlop devient l'entreprise commerciale « Dunlop Pneumatic Tyre Co. Ltd. ». A la même période les pneus à talon apparaissent, excluant toute partie métallique du pneu. Ils sont constitués d'un bandage dont les rebords disposent d'un talon circulaire en caoutchouc qui vient se loger dans une rainure de la jante. Cette évolution technique change le paysage des usagers. « Bourgeois des petites villes, ouvriers délégués, jeunes paysans hardis sont rassemblés par leur goût pour la modernité. Des associations les rassemblent où pédalent de concert des personnes qui normalement ne se rencontrent pas. »<sup>5</sup>

### **Face à l'automobile : le vélo populaire**

*« Il est clou, biclou, bécane que l'on affuble du sobriquet naguère réservé à la machine de l'ouvrier quand justement elle marchait cahin caha. »<sup>6</sup>*

L'arrivée de l'automobile vient bouleverser les usages de la bicyclette. La voiture devient le mode de transport des classes sociales les plus aisées qui délaissent le vélo. Face à la concurrence de l'industrie automobile, les prix des vélos deviennent plus accessibles et les classes ouvrières s'emparent de l'objet comme moyen de locomotion. Dans une forme d'imitation des bourgeois du siècle dernier, les affiches publicitaires montrent désormais des ouvriers en selle, dans la nature. « Cette imitation est une conquête fondatrice, elle

<sup>5</sup> Catherine Bertho-Lavenir, *L'Échappée Belle*, in Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

<sup>6</sup> Ibid.

permet d'envahir avec des valeurs spécifiques, un espace initialement inaccessible. »<sup>7</sup> Dès 1914, le vélo devient un moyen de locomotion de masse qui sert à se rendre au travail. Des usines Fiat, les ouvriers qui construisent des automobiles sortent à vélo. Les constructions de cités ouvrières rapprochent les lieux d'habitation des lieux de travail. Les temps de trajet en sont réduits et le vélo s'impose dans les trajets quotidiens. « On le conduit à la main lors des manifestations. Prolongement de soi, le vélo s'inscrit physiquement dans la géographie intime des allers-retours au travail, des arrêts au bistrot, des visites familiales. Chaque géographie est à la fois singulière et sociale. »<sup>8</sup> Réservé au monde ouvrier, les institutrices et curés ne s'en servent pas. Il devient alors un objet utilitaire et familier, à la fois « signe de reconnaissance et d'appartenance »<sup>9</sup>. En Italie, la bicyclette change le paysage des dimanches matin. De la virée religieuse à l'Église, les italiens enfourchent leur vélo dans un temps qui est désormais consacré à soi, au corps et au rendez-vous amicaux.

### ***La pratique vélocipédique, individuelle mais aussi...collective !***

L'idée de partager la pratique vélocipédique à plusieurs est née très tôt dans l'Histoire du vélo et plus précisément dès l'arrivée du Grand-Bi en 1868. Les premiers dessins et fabrications de ces engins à deux places et quatre roues apparaissent sous le nom de « sociables », tricycles à deux places avec pour certains munis d'une double direction et d'un cadre articulé. Le premier engouement mondain pour le tandem date de 1890. On y voit, dans la presse bourgeoise de l'époque, un symbole de la balade romantique voire une allégorie du mariage :

<sup>7</sup> Philippe Gaboriau, *Les trois âges du vélo en France, Vingtième siècle*, Revue d'histoire, 1991

<sup>8</sup> Catherine Bertho-Lavenir, *L'Échappée Belle*, in Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

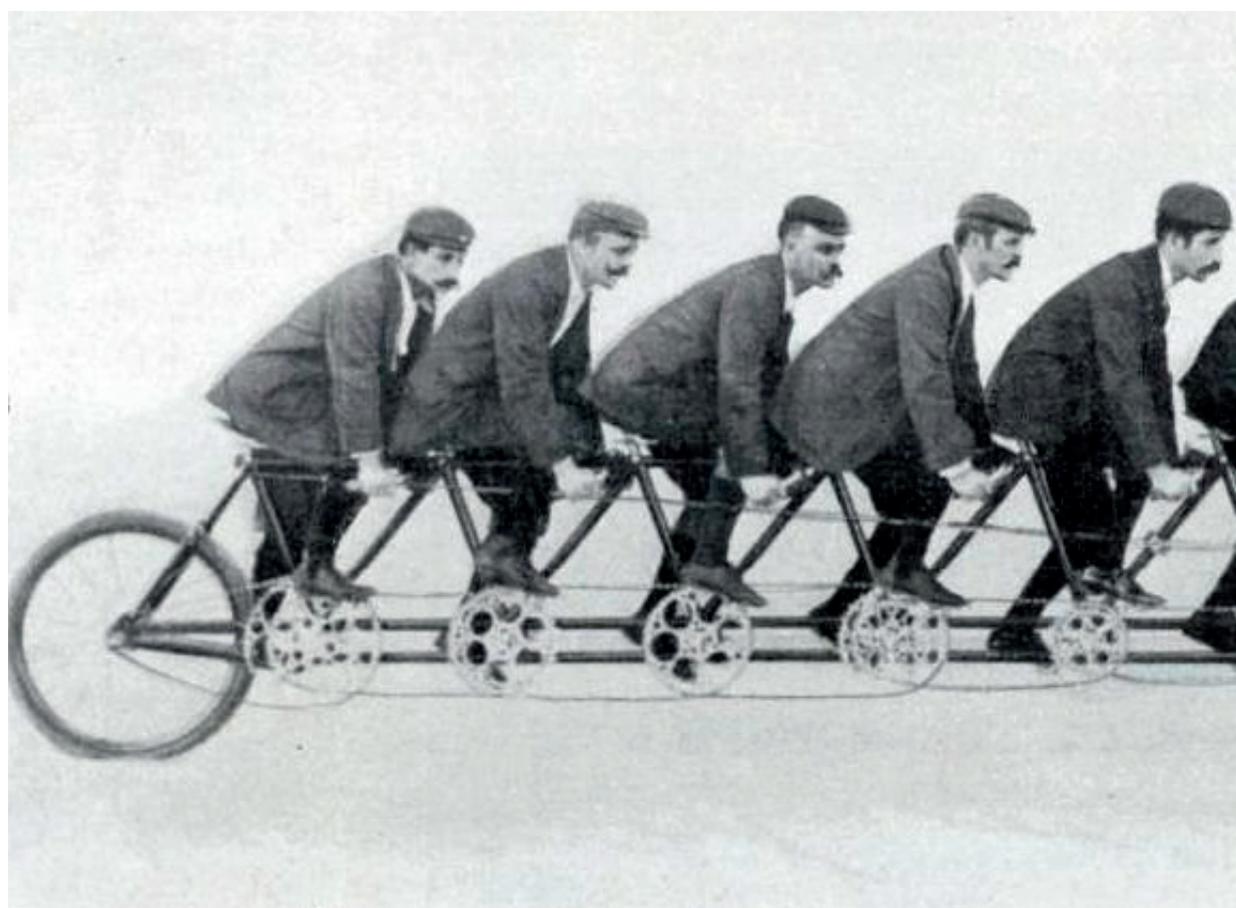
<sup>9</sup> Ibid.

Monsieur conduisant sans relâche pour sa Dame. Au XXe siècle, avec l'arrivée de la voiture, la bicyclette devient un transport de masse, mais c'est avec les premiers congés payés que le tandem revient sur le devant de la scène. Le tandem est au cœur de la mythologie du Front Populaire et des congés payés. Munis de tandems, les ouvriers prennent leurs premières vacances à deux ou en famille et partent à la conquête de la nature, de la campagne aux bords de mer, découvrent les campings. Sous l'Occupation, faute de carburant, les tandems et vélo-taxis remplacent les taxis parisiens.

Mais dès les premiers tandems, les ingénieurs ont l'idée de partager le plaisir de la pratique cycliste avec de drôles d'engins. Un principe simple se met en place : démultiplier le nombre de places au maximum. Lors du premier Salon du Cycle à Paris, en 1894, plus de 35 tandems sont présentés aux côtés de deux triplettes et d'une quadriplette. L'inventivité des ingénieurs donnent naissance à des quintuplettes, septuplettes voire même à des décuplettes. Les courses de tandems apparaissent et ont un grand succès.

Pour illustrer ces drôles de bécane, le photographe et premier reporter sportif, Jules Beau réalise une série de photographies d'une étonnante modernité entre 1894 et 1913.











# Le vélo, la manufacture et l'économie locale

Les premiers constructeurs de bicyclettes se trouvent Outre-Manche. Les objets sont importés d'Angleterre où l'on recense plus de 535 000 propriétaire de bicyclette contre 55 000 en France. Ici, leur prix reste bien trop élevé pour accompagner sa démocratisation.

En 1885, dans la région stéphanoise, la Manufacture Française des Armes et Cycles de Saint-Étienne, apparaît sous la direction de Mimard. Elle est la première société de vente par correspondance française, spécialisée dans la fabrication de fusil de chasse et de bicyclette. Un lien entre arme et cycle dû en grande partie aux contraintes de fabrication similaires mais aussi un lien symbolique qui fera entrer la bicyclette dans la stratégie militaire.

Si la Manufacture Française des Armes et Cycles de Saint-Étienne devient pionnière de l'industrie du cycle en France, c'est que la région stéphanoise est propice à ce développement. Une culture technique s'y est implantée assurant « le forgeage issu du travail de l'arme à l'estampage et à l'emboutissage utilisés dans la métallurgie. »<sup>10</sup> Parallèlement, des ateliers spécialisés locaux dans la production de pièces détachées émergent comme « Chavanet qui se spécialise dans la pédale, Goudefier et Gros dans le moyeu. »<sup>11</sup> En 1895, ils fondent ensemble les Ateliers du Forez qui produisent « les premiers pignons en tôle découpée, ajourés et taillés à la fraise, alors qu'ils étaient auparavant en fonte malléable. »<sup>12</sup> Des activités annexes s'y déploient comme les ateliers de traitement électrolytiques, ateliers d'émaillage, de bronzage, de sablage et de cémentation.

Un an après la construction complète de bicyclettes par les frères Gauthier en 1886, la Manufacture Française des Armes et des Cycles lancent la marque Hirondelle qui proposera une déclinaison de bicyclettes suivant les usages : le vélo des postiers, le modèle pour femme, ...

Les fabrications françaises de bicyclettes favorisent ainsi la démocratisation du vélo dans les classes ouvrières, faisant un pied de nez aux importations anglaises.

<sup>10</sup> André Vant, Jacqueline Dupuis, *L'industrie stéphanoise du cycle ou la fin d'un système industriel localisé*, Géocarrefour, 1993

<sup>11</sup> M. Devun, *L'industrie du cycle à Saint-Étienne*, La Revue de Géographie alpine, 1947

<sup>12</sup> Ibid.

BICYCLETTE HIRONDELLE "TYPE"

Nos machines sont garanties - Exiger la marque HIRONDELLE SAINT-ÉTIENNE



MODÈLE N° 5 POUR HOMME



CADRE à tubularie extérieure, hauteur 11, 12 ou 13 cm en plus. PÉDALES démontable « HIRONDELLE » (voir page 23). MANILLONS modelés de 17 cm. MOULÉS depuis de 29 cm. BOULES sans à corps d'acier et à bois d'érable. BAYONS sautoirs renforcés en acier extra. JANTES tubulaires avec soufflantes solides. PNEUMATIQUES « HIRONDELLE » à rayures de 35, 41 ou 45 cm pour 29 ou 32 cm de diamètre avec de 32 mm au 40 mm. CHAINES à roulement « HIRONDELLE » blanches et nickelées. DÉVELOPPEMENT 4 m, 4 m, 31, 31, 31, 31, 31, 31, 31, 31. BOUCON de roulement, poignées réglées (voir page 23). FREINAGE sans doublet avant, arrière, direction. NICKELAGE à épaisseur variable. PNEUS: 21 à 300 centimes. ACCESSOIRES: 2 Pédales à valves de 1/2, 3/4, 1, 1 1/2, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100. Tous les autres accessoires complémentaires: pompe, manivelle, lampes, etc., sont détaillés en supplément. (Voir page 23 et description page 20 et suivantes.)

POUR LES MODIFICATIONS ET SUPPLÉMENTS FACULTATIFS: Arrêt de direction, garde-boue, leviers, roues libres, etc., (voir page 23)

Prix net au comptant 190 fr.

BICYCLETTE HIRONDELLE "TYPE"

Nos machines sont garanties - Exiger la marque HIRONDELLE SAINT-ÉTIENNE

VENTES À CRÉDIT

Sur un versement de 10%



MODÈLE N° 6 POUR DAME



CADRE à tubularie extérieure de 11 ou 12 cm en plus. PÉDALES démontable « HIRONDELLE » (voir page 23). MANILLONS modelés de 17 cm. MOULÉS depuis de 29 cm. BOULES sans à corps d'acier et à bois d'érable. BAYONS sautoirs renforcés en acier extra. JANTES tubulaires avec soufflantes solides. PNEUMATIQUES « HIRONDELLE » à rayures de 35, 41 ou 45 cm pour 29 ou 32 cm de diamètre avec de 32 mm au 40 mm. CHAINES à roulement « HIRONDELLE » blanches et nickelées. DÉVELOPPEMENT 4 m, 4 m, 31, 31, 31, 31, 31, 31, 31, 31. BOUCON de roulement, poignées réglées (voir page 23). FREINAGE sans doublet avant, arrière, direction. NICKELAGE à épaisseur variable. PNEUS: 21 à 300 centimes. ACCESSOIRES: 2 Pédales à valves de 1/2, 3/4, 1, 1 1/2, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100. Tous les autres accessoires complémentaires: pompe, manivelle, lampes, etc., sont détaillés en supplément. (Voir page 23 et description page 20 et suivantes.)

POUR LES MODIFICATIONS ET SUPPLÉMENTS FACULTATIFS: Freins, roues libres, chambres doublet, etc., (voir page 23)

Prix net au comptant 225 fr.

GRELOTS, CLOCHETTES, TIMBRES

Nos divers modèles d'armes sont en vente sur commande par leur catalogue, mais pour fonctionner immédiatement et donner le maximum de sécurité, ils requièrent deux phrases graves tout

Grid of various alarm devices including bells, whistles, and sirens with detailed descriptions and prices. Includes items like 'Grelots nickelés', 'Timbres à doublet', 'Sifflets à piston', etc.

SIFFLETTS ET CORNETS D'ALARME

Grid of various alarm devices including whistles and horns with detailed descriptions and prices. Includes items like 'Sifflets à piston', 'Cornets d'alarme', 'Cornets à doublet', etc.

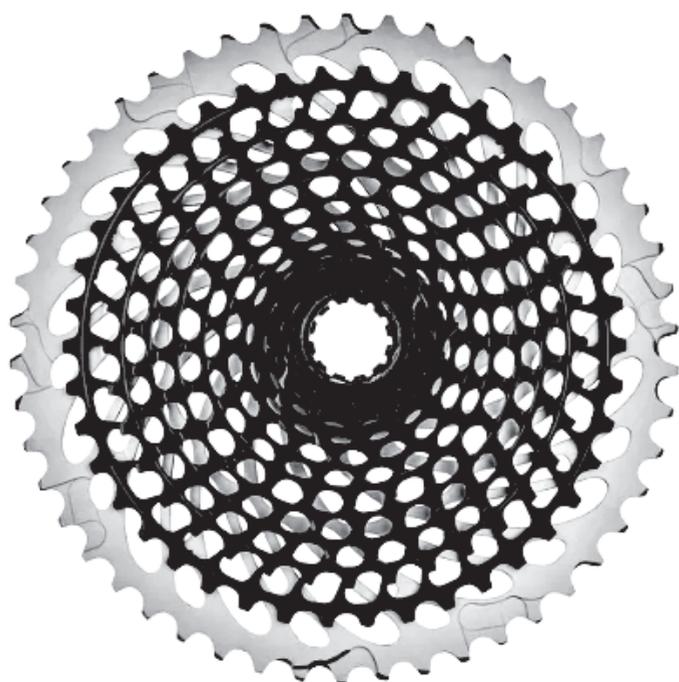
NOS CYCLES "HIRONDELLE" SONT LIVRÉS DIRECTEMENT SANS INTÉRMÉDIAIRE

# FIGURE D'AUTORITÉ DE DÉFENSE DE RÉSISTANCE

« Ce vélo solide, fortement charpenté, c'est aussi celui des militaires : vélos des bataillons cyclistes de 1890. Vélos, bien plus, des résistances, des armées démunies, des topographies compliquées avant que l'hélicoptère ne vienne résoudre le problème. Vélos de Dien Bien Phu, à l'assaut des collines, capables de monter sur leur cadre les éléments d'un canon. Vélos des résistantes hollandaises, convoyant lettres et paquets. »<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Catherine Bertho Lavenir, *Le vélo, entre culture et technique*, in *Les Cahiers de Médiologie* n°5, 1/1998



# Un vélo pour faire régner l'ordre public

Des policiers se déplaçant à vélo... Rien de très impressionnant a priori. Mais il ne faut pas sous-estimer le pouvoir fédérateur de la bicyclette. Comme pour les politiques, la bicyclette associée aux gendarmes et policiers les rend, au regard de tous, bien plus sympathiques, ou en tout cas plus abordables que la BAC pendant ses sempiternelles rondes en voiture banalisée (ou non). Enfourchant les fameuses Hirondelle de Manufrance, les premiers policiers parisiens à vélo apparaissent en 1900, à la demande du préfet de police Louis Lépine pour assurer la surveillance des quartiers de la capitale. Devant le succès de l'opération, en 1901, trois brigades de 4 policiers chacune sont organisées par arrondissement. A cette époque, ils achetaient eux-mêmes leur vélo. Créées pour pallier au manque de moyens de transports, les brigades surnommées « Hirondelles » disparaissent en 1984, laissant place aux véhicules motorisés. Si les missions étaient confiées à des policiers plus âgés et expérimentés à cette époque, les brigades cyclistes actuelles ont fait place aux plus jeunes dont les missions sont bien plus sportives.

Mais les brigades cyclistes sont aujourd'hui de retour, dégageant, manifestement, une représentation des policiers plus proche de la population. Dans un article de mai 2018<sup>1</sup>, Anthony Diao revient sur les initiatives policières cyclistes dans trois villes françaises.

La Rochelle. François Escot, membre de la 1<sup>ère</sup> brigade VTT de France créée en 1997 au commissariat du 12<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, déplore le manque de police cycliste lors de son arrivée en Charente-Maritime en 2003. Il décide alors, avec l'appui de l'association Vive le vélo, de monter une brigade de police nationale locale cycliste. Dix ans plus tard, la brigade est enfin montée. Dominique Puaud, commandant de police de l'emploi fonctionnel à La Rochelle, explique : « Cette équipe, qui appartient au groupe Sécurité et proximité, constitue un vrai appui opérationnel notamment lors des mouvements sociaux »<sup>2</sup>. Outre

<sup>1</sup> Anthony Diao, *Police à vélo- Haut les mains sur le guidon!*, Vélo et territoires, 23 Mai 2018

<sup>2</sup> propos recueillis par Anthony Diao, *Police à vélo- Haut les mains sur le guidon!*, Vélo et territoires, 23 Mai 2018

une meilleure santé, ces policiers bénéficient d'un capital sympathie en forte hausse auprès des administrés.

Lyon. La brigade cycliste de police municipale de Lyon, outre faire respecter les aménagements de pistes cyclables par les automobilistes, son rôle se déplace vers des opérations de prévention auprès des écoles. Le rôle policier s'étend donc de l'harmonie de l'ordre public jusqu'à un rôle plus proche des habitants, et notamment des jeunes, touchant au milieu éducatif. « Tolérance et discernement ».

Saint-Pierre de la Réunion. Début 2018, la première brigade cycliste de la Réunion est mise en place. Daniel Rivière, secrétaire général UNSA Police, se réjouit des résultats : « Leur mission est de surveiller le front de mer de Saint-Pierre et notamment la délinquance et les vols. Force est de constater que les chiffres sont en baisse. » La prochaine étape semble se diriger vers Saint-Denis, chef-lieu du département.





# De l'utilité vélocipédique dans les stratégies militaires

On oublie souvent que le vélo a été un soutien sans faille aux stratégies militaires. Voyant dans la bicyclette un moyen de transport pratique, grâce à sa vitesse, son utilisation individuelle, et son indépendance vis-à-vis du carburant, les états-majors se sont emparés du vélo comme un soutien aux infanteries classiques. Dès 1892 l'armée voit l'intérêt du vélo pour servir la Nation : une infanterie cycliste expérimentale est créée. En 1913, celle-ci s'organise autour d'un régiment de 400 hommes. Utile pour une guerre de mouvements, la bicyclette se prête à toutes sortes de tâches : missions de reconnaissance, renseignements, acheminement de matériel et de personnel médicaux.

## ***Buffalo Soldiers***

En 1892, le 25<sup>ème</sup> régiment des Buffalo Soldiers, constituées d'une vingtaine de soldats afro-américains sous le commandement du lieutenant blanc Moss, testent l'efficacité de la bicyclette pour leur mission sur leur territoire. Arpentant plus de 3000 kilomètres sur ces bécanes pesant entre 15 et 20 kg (en plus des charges des vivres transportées), cette opération a pour but de vérifier la solidité et l'efficacité des bicyclettes. L'expérience est si concluante que les Américains utilisent, par la suite, la bicyclette dans leur armée. A la fin de la Première Guerre Mondiale, ils seront près de 30 000 soldats à vélos en Europe.

## ***Première et Deuxième Guerre Mondiale***

L'armée française doit ses premières expérimentations cyclistes depuis un décret du 2 avril 1892, sous la direction du Capitaine Gérard. Entre 1893 et 1895, le Capitaine invente un vélo pliant qui sera lancé et produit par Peugeot. Durant ces expérimentations, les troupes cyclistes apprennent à plier leur vélo et le transportent sur leur dos lors du combat. Si ces

expérimentations ne permettront pas de résultats suffisants pour avoir une place sur le véritable champ de bataille, elles ont permis au vélo pliant de naître. Avec le développement technique, l'essor de nouvelles technologies de communication, l'intérêt pour la bicyclette se tassera jusqu'à la veille de la Première Guerre Mondiale. La bicyclette est utilisée pendant la Grande Guerre pour l'infanterie, le renseignement, la transmission des informations. L'armée allemande conduit même une étude sur l'usage de la bicyclette.

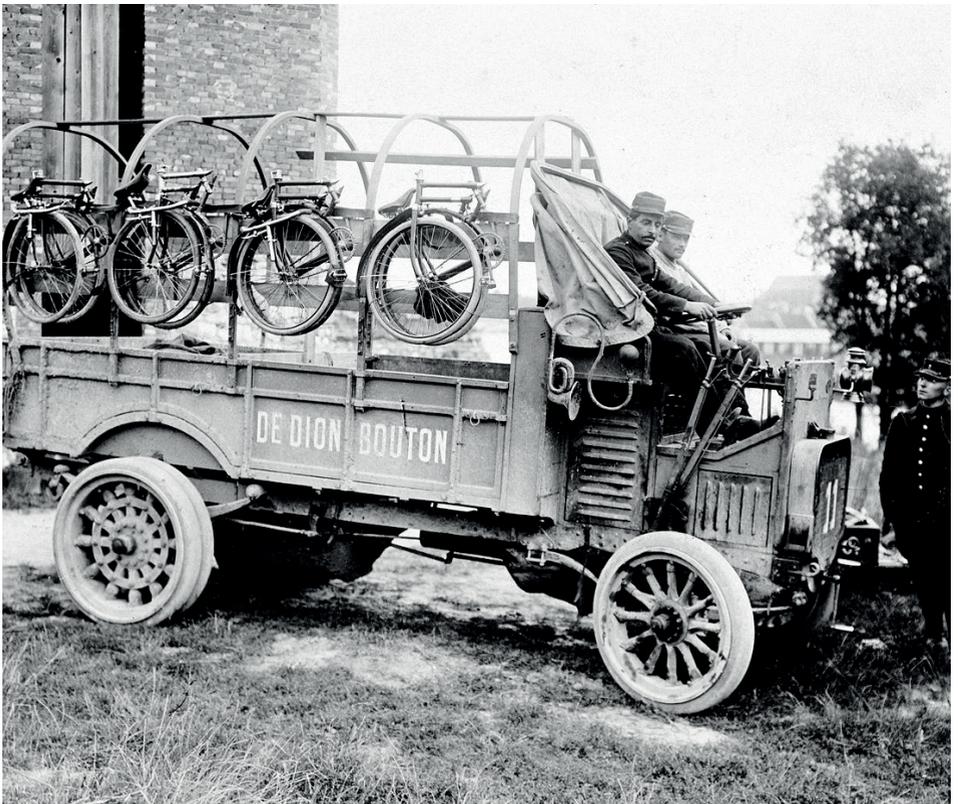
La bicyclette conserve son attrait pour certains peuples d'Asie qui n'hésitent pas à organiser leur armée en infanteries cyclistes. Lors de l'invasion de la Chine par le Japon dans les années 30, et par souci de conserver leur pétrole, les Japonais mettent en place une force de plus de 50 000 soldats à vélo pour envahir le littoral chinois.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, les campagnes pour envahir Singapour par la Malaisie sont menés par des soldats à vélo. Ce mode de transport silencieux et flexible est capable de surprendre et de semer la confusion chez l'adversaire. Il permet également de réduire les exigences de la machine de guerre japonaise, ne nécessitant ni camion ni bateau pour les transporter.

La bicyclette est également utilisée lors de la Seconde Guerre Mondiale notamment pour les opérations de parachutistes et de messagers.

### ***La bataille de Diên Biên Phu***

La bicyclette a une place primordiale dans la victoire des forces du Viêt Minh contre l'Union Française lors de la bataille de Diên Biên Phu. Après avoir tracées des pistes dans la jungle montagneuse bordant la ville et invisibles aux avions d'observation français, le Viêt Minh fait acheminer à dos d'hommes et sur des bicyclettes des canons et du matériel lourd en pièces détachées avant d'être dissimulés dans des grottes. Toute la logistique vietnamienne repose sur ces pistes et les vélos Peugeot, dont la solidité était adaptée à une charge utile de 250 kg.



*Buscia dolento odi cus molupta velia id que quo  
beriber atenis et audam, endipidunt voluptas*



*Buscia dolento odi cus molupta velia id que quo beriber atenis et  
audam, endipidunt voluptas*





# La Résistance a de l'endurance

C'est sûrement grâce à son dessin laissant transparaître son mécanisme et la confiance qu'il véhicule que le vélo a pu servir d'outil pour la Résistance. Il était le meilleur moyen de locomotion pour acheminer les journaux de la Résistance ou faire passer de faux-papiers dissimulés dans le cadre ou la selle. Sous l'Occupation, chaque déplacement fait l'objet d'une surveillance très étroite. Malgré une affluence record, les forces de répression font de réguliers contrôles dans les transports en commun. Et si l'usage de l'automobile est également sous contrôle, les Résistants comprennent vite que la bicyclette s'impose comme moyen de transport sûr et fiable. En 1943, on compte plus de onze millions de bicyclettes en circulations sur les quarante millions de Français. Un moyen de transport qui garantit donc l'anonymat de leur conducteur, noyé dans la masse. Le vélo permet aux résistants des déplacements rapides et discret, se faufilant dans les moindres ruelles pour échapper aux contrôles. Le Résistant Henri Noguères raconte : « Que ce soit dans Paris [...], en banlieue, dans les grandes villes ou dans les campagnes, l'usage du vélo se confond avec les souvenirs de la Résistance. Résistants de tous âges, de toutes origines, sédentaires ou illégaux, simples exécutants ou grands chefs historiques , le vélo a été leur lot commun »<sup>3</sup> Grâce à sa bicyclette, Henri Rol-Tanguy, chef des FFI arrive depuis Montrouge à la préfecture de police de Paris pour prendre le commandement de l'insurrection parisienne.

Précieux outil de déplacement, le vélo est également très convoité et devient la première cible des vols. La résistante Rose Hernandez, comme tous Résistants de cette époque, vit la perte de son vélo comme un drame : « Un jour que j'avais attaché mon vélo à un pilier avec chaîne et cadenas, je n'ai retrouvé que le cadre fixé au pilier, les roues s'étaient volatilisées ! Je suis revenue avec le reste sur l'épaule. Pour l'époque c'était un drame. »<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Henri Noguères, *La vie quotidienne des résistants de l'armistice à la Libération (1940-1945)*, Paris, Hachette, 1984

<sup>4</sup> Lucien Maury, *La Résistance audoise (1940-1944)*, tome I, Comité d'Histoire de la Résistance du département de l'Aude, 1980

Mais le vol de bicyclette peut, à l'inverse, s'imposer comme acte de Résistance, notamment au sein du groupe Francs-Tireurs et Partisans du lieutenant Boursier. Simone Segouin, lors de son engagement à l'âge de 19 ans, aura comme première mission celle de subtiliser la bicyclette d'un agent de liaison allemand.

Le vélo s'affirme comme un moyen efficace lors de nombreuses missions clandestines. On y cache des messages compromettant dans le guidon, la pompe, l'espace entre la chambre à air et le pneu.... La petite reine permet également le transport d'armes et d'argent pour les Résistants, de distribuer tracts et journaux clandestins et servir au ravitaillement de Résistants en planque. Certains Résistants cyclistes se sont même lancés dans des carrières cyclistes. Ce fut le cas de Louison Bobet qui remportera trois fois le Tour de France de 1953 à 1955.

# COURSIERS, HÉROS URBAINS

La bicyclette fait partie intégrante d'une majorité de grandes métropoles aujourd'hui. Partie d'un tout que l'on appelle « trafic » ou « circulation », elle devient très tôt dans son histoire un outil de travail au service de la livraison de colis.



# Au commencement, la poste

Toute cette histoire commence évidemment avec la Poste. Dès 1830, des services de distribution postale en milieu rural permettent à quelques 5 000 postiers l'utilisation de la draisienne pour faciliter les tournées. Oui, la draisienne, ce drôle d'engin, ancêtre du vélo qui ne dispose pas de pédalier. Devant le gain de temps et d'énergie notable des facteurs, l'inspecteur des postes décide en 1869 de munir quelques facteurs ruraux de tricycles équipés d'une petite boîte à l'arrière permettant le transport de petits paquets. Annonçant la multiplication des services de coursiers, la livraison de colis permet aux agents un revenu supplémentaire qui les aide à payer leur tricycle de facture anglaise. Le marché français n'étant pas à la pointe, les tricycles utilisés viennent, en effet, de la Coventry Cycle & Cie, coutant à l'époque jusqu'à 600 francs. A ce prix-là, le vélo reste majoritairement utilisé par des agents et cadres. Les propriétaires de bicyclette ou de tricycles sont également assujettis à une taxe annuelle. Mais une loi du 28 avril 1893 en exonère les facteurs. Parallèlement les fabrications françaises se déploient, notamment avec trois modèles incontournables : Le Lion de Peugeot, le Vélo-Poste de la Maison Foucher et l'Hirondelle de la Manufacture Française d'Armes et de Cycles de Saint-Etienne, baissant le prix de l'acquisition d'un vélo. A titre d'exemple, la bicyclette Hirondelle disposant de pneus creux, de freins sur la roue avant et de garde boue vaut 240 Franc, le tricycle 350.

Les premiers services postaux à utiliser le vélo comme outil de travail sont ceux de la distribution télégraphique. La distribution télégraphique semble être le terrain propice au vélo. Leur effectif est réduit puisque seules les grandes agglomérations disposent de tels services, les tournées sont assurées par des facteurs-enfants que l'on juge plus dégourdis et plus apte à s'adapter à ce nouveau moyen de locomotion. Enfin, le télégramme doit aller vite, et après une transmission rapide, la distribution à pied constituait un goulot d'étranglement dans leur distribution. On retrouve donc déjà et sans surprise la notion de vitesse qui colle à la peau des services de livraison actuels.

« Autrefois quel métier de chien ! A présent, ça va comme sur des roulettes »<sup>1</sup>

Pendant plus d'un siècle, le vélo restera pour les facteurs un outil de travail personnel dont l'achat et l'entretien reste une tâche et une décision qui leur incombe. En 1902, les indemnités de 15 francs par mois versées aux télégraphistes s'étendent à d'autres services et sont également attribuées aux « sous-agents dont les tournées susceptibles d'être effectuées à bicyclette en toute saison, dépassent 32km »<sup>2</sup>.

Evidemment, cela pose quelques ajustements d'organisation et bouleverse peu à peu le monde du travail des facteurs. Les tournées tenues par les vélocipédistes ne sont plus proposées aux piétons, les machines doivent être entretenues et la bonne conduite des facteurs est soumise à des contrôles. Le marché de la vélocipédie française compte alors plusieurs grandes entreprises et manufactures. En tête, la Manufacture Française des Armes et Cycles de Saint-Etienne étoffe ses catalogues en proposant des équipements complets (porte-bagage, montre de gousset, bande molletière, képi, sacs de courrier...) et propose à l'envoi pour essai gratuit l'Hirondelle tout équipée. La publicité s'empare du personnage du facteur cycliste et en fait un héros du quotidien.

On reconnaît, enfin, l'utilité de la bicyclette dans une circulaire de 1912 : « Si l'on tient compte que la bicyclette est devenue d'un usage courant, on peut la considérer comme un véritable instrument de travail dont l'emploi est indiqué pour ceux qui, dans les régions peu accidentées, doivent effectuer de fréquents déplacements sur les routes. Au lieu d'être une exception, la tournée rurale à bicyclette pourrait donc bien devenir la règle. »<sup>3</sup>

On pourrait croire qu'il s'agit ici d'une prise de position durable de l'Administration. Pourtant, il faudra encore attendre avant que la bicyclette ne s'impose réellement. Avec la guerre et

<sup>1</sup> Mention que l'on retrouve sur divers supports publicitaires (affiches, assiettes) de l'époque, cité par Pierre Charon, *Aux couleurs de la Poste*, in Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

<sup>2</sup> Pierre Charon, *Aux couleurs de la Poste*, in Les Cahiers de Médiologie n°5, 1/1998

<sup>3</sup> Ibid.

*Photographie de Robert Doisneau réalisée  
dans le cadre du film « Jour de fête », réalisé par Jacques Tati en 1949*





l'arrivée des motocyclettes, les pièces détachées pour l'entretien des vélos deviennent rares et les pneumatiques de mauvaises qualités. Nouvelle rupture pour l'usage de la bicyclette. Une rupture qui ne sera qu'éphémère puisque la petite reine sera utilisée massivement au sortir de la guerre pour faire face à la pénurie de carburants. En 1952, la distribution rurale connaît la mise en place d'un plan de motorisation avec l'utilisation de la fourgonnette 2CV de Citroën. Mais le vélo ne peut pas toujours être remplacé, certains trajets ne peuvent se faire en automobile, on dispose donc de porte-bicyclette sur le toit des fourgonnettes. C'est bien plus tard que la bicyclette fait l'objet d'un test qui révolutionne sa forme. En 1987, une expérience dans le Val de Marne est menée pour optimiser les vélos et de leurs accessoires. Un cahier des charges est alors établi et mis à disposition d'une vingtaine de constructeurs pour trouver le vélo postal idéal. Trois prototypes sont alors retenus et mis à l'essai. En Juin 1996, enfin, la Poste dispose de sa propre flotte de vélos pour les facteurs.

Parallèlement au vélo du prolétaire se rendant à l'usine, la bicyclette comme outil de travail prend place. Elle devient garante d'une rapidité de communication, liant milieu rural et urbain. Malgré l'utilisation de machines motorisées, le vélo tient bon et s'impose encore une fois, s'adaptant sans cesse aux évolutions sociales, économiques, et de communication. Elle prévient également un phénomène urbain en plein essor aujourd'hui : les entreprises de coursiers.



# Les fixies arrivent en ville

## ***Mais...C'est quoi un fixie ?***

Avant de parler « fixie », je me dois d'expliquer en quoi ce vélo est différent des autres. Evidemment, je ne me suis pas engagée dans la définition ou la description technique de tous les vélos qui existent. Mais, cela à son importance lorsque l'on parle de vélo à pignon fixe.

Un peu d'histoire...Le vélo à pignon fixe est popularisé par les premiers cyclistes sur piste dès 1896 et l'arrivée de ce sport dans les neuf qui ont été inauguré à l'occasion des premiers Jeux Olympiques d'Athènes. Le vélo à pignon fixe, « fixie » en anglais, est un vélo réduit à l'essentiel : pas de freins, de dérailleurs, de manettes ou de cassette. C'est donc un vélo dont le poids est considérablement réduit et qui oblige le cycliste à pédaler en permanence, sans roue libre, devenant, de facto, totalement maître de leur cadence<sup>4</sup>. Le fixie est donc ce vélo utilisé par les pistards sur vélodrome. Mais c'est avec le métier de coursier que les vélos à pignon fixe font leur entrée dans le milieu urbain et deviennent des symboles d'une culture urbaine à part entière.

## ***Les origines***

Il est difficile de comprendre comment l'usage originel du fixie a été détourné pour un usage urbain. Les sources sont variées et ne permettent pas d'identifier avec précision le contexte de son arrivée en ville. À ce titre, je ne pourrais que rapporter quelques hypothèses. Celle de Mortimer, travaillant au Keirin Cycle Culture Café de Berlin, nous place à la fin des années 1970, début des années 1980 à New York. Selon lui, des Trinidiadiens et Jamaïcains arrivent

---

<sup>4</sup> *Le pignon fixe : influences, disciplines actuelles et typologie des pratiquants*, DigitalSport, <https://www.digitalsport.fr/2010/12/le-pignon-fixe-influences-disciplines-actuelles-et-typologie-des-pratiquants/>

à New York pour faire leurs études. Ils prennent avec eux leur vélo à pignon fixe : « C'est très populaire chez eux de faire des courses de fixie sur vélodrome »<sup>5</sup>. Une partie d'entre eux seraient devenus coursiers avec leur propre vélo. D'autres hypothèses, plus pragmatiques, expliquent l'arrivée des pignons fixes dans la culture des coursiers new yorkais des années 1980 : la peur de se faire voler les différents composants, le froid glacial gelant les systèmes de vitesse, les problèmes d'entretiens qui salissent les mains et retardent les livraisons, ou encore une façon d'alléger considérablement le poids du vélo<sup>6</sup>. Toutes les hypothèses s'accordent sur une chose : c'est effectivement dans le New York des années 1980 que se popularise le fixie urbain.

### ***Le fixie : effet de mode ou état d'esprit ?***

Si l'on en croit la pyramide de Maslow, les besoins humains sont hiérarchisés en cinq niveaux : des besoins physiologiques à l'accomplissement de soi. L'étape charnière, au centre de cette pyramide est celle du besoin d'appartenance. Ce besoin peut être permis par un processus d'adhésion ou par l'établissement d'un symbole d'appartenance. Se démarquant des cyclistes occasionnels et des coureurs professionnels, les messagers ou coursiers des années 1980 se démarquent par la philosophie de vie et la pratique occasionnée par le système de pignon fixe. La plus évidente est la philosophie de vie : les premiers coursiers sont des punks écolo. Par refus d'être dans les normes d'un « métro-boulot-dodo », par critique des gouvernements, désirant se faire une place hors du système, le choix d'être coursier intervient par conviction et passion. « Tu commences ta journée, sans savoir où ni

<sup>5</sup> Mortimer au micro de Arte, *En selle !, Pignon fixe évolution*

<sup>6</sup> *Le pignon fixe : influences, disciplines actuelles et typologie des pratiquants*, DigitalSport, <https://www.digitalsport.fr/2010/12/le-pignon-fixe-influences-disciplines-actuelles-et-typologie-des-pratiquants/>

en quel état tu vas la terminer »<sup>7</sup>. Mais comme toute culture, des signes distinctifs dans la pratique vélocipédiste se matérialisent, notamment par l'usage du pignon fixe, ériger de ce fait, en véritable symbole. Rouler avec un fixie n'est pas chose aisée et demande beaucoup de techniques et d'entraînement. L'absence de freins demande une grande exigence d'équilibre et de précision dans la cadence, surtout dans les grandes agglomérations où le trafic est saturé. Pour ralentir, il faut pédaler plus lentement ou déraper pour bloquer les roues. Les sensations sont extrêmes dans la circulation : on pédale vite, on se faufile, on doit faire preuve d'une grande agilité pour éviter la moindre porte qui s'ouvre. Les coursiers s'immiscent dans les interstices de la circulation. Ils sont tous d'accord sur la sensation que la conduite du pignon fixe procure : réduit à l'essentiel sans aucune commande autre que ton propre corps, « tu ne fais qu'un avec ton vélo et ça crée une vraie symbiose »<sup>8</sup>. Mais depuis quelques années, le fixie devient un effet de mode à part entière. Plus besoin de conviction ou de passion, loin de la culture punk qui organise les Bike Kill, le vélo à pignon fixe est l'instrument favori des « hipsters ». Vous savez...Le hipster...Celui qui arbore une petite barbe ou une moustache, affublé d'une chemise à carreaux et dont le vélo fluo tranche avec le gris du bitume. En se baladant rue du Faubourg Strasbourg St-Denis à Paris, on peut croiser une dizaine de fixies orange, vert, rose en seulement quelques mètres. De symbole de conviction, le vélo à pignon fixe est devenu un « objet design »<sup>9</sup> et cool que l'on aime montrer. À l'origine, le fixie coûte bien moins cher qu'un vélo classique puisqu'il dispose de moins de pièces. Et comme le monde du design et du « bon goût » actuel prône l'épuration totale, il est tout à fait logique que le fixie en soit un symbole...devenant très onéreux ! Il est d'ailleurs chéri par de nombreux designers et directeurs artistiques comme Yorgo Tloupas,

<sup>7</sup> Fabrice dit « Fuego », fondateur de Courrier, au micro de Arte, *En selle !, Coursier, héros urbains*

<sup>8</sup> Hagen « Tih » au micro de Arte, *En selle !, Pignon fixe évolution*

<sup>9</sup> Encore faudrait-il se mettre d'accord sur une définition du terme « design » qui semble, au regard du plus grand nombre, devenir plutôt synonyme de cool et tendance que de création...

véritable passionné de vélo. Il explique<sup>10</sup> par ailleurs que si le fixe se trouve au sein d'une tendance, c'est principalement grâce à l'esthétique épurée de l'objet. On serait alors en droit de se demander s'il existe encore de véritables passionnés hors-système, se rapprochant de la culture originelle des coursiers new-yorkais, notamment devant l'explosion d'offre de livraison rapide actuelle.

---

<sup>10</sup> Arte, *Biking Boom, La révolution en selle*





# Les coursiers passionnés, héros urbains

« Comme une note de musique libre  
dans une partition figée »<sup>11</sup>

Il se pourrait bien que quelques équipes d'irréductibles passionnés soient encore présentes dans le monde des coursiers. Courrier, installé dans le 10<sup>e</sup> arrondissement en fait partie. Ici, chacun son vélo et chacun son surnom. Surtout, il s'agit d'une coopérative. Chacun travaille quand il le souhaite. Et pas question d'avoir des conditions de travail comme dans les grandes plateformes. L'argent n'est pas le principal moteur, « l'argent ne rentre pas dans cette communauté, on fait ça par pur plaisir et par plaisir de faire partie de cette sous-culture »<sup>12</sup>. Si l'on considère qu'une culture est régie par un ensemble de signes caractéristiques du comportement allant du langage au geste en passant par le style vestimentaire<sup>13</sup>, alors oui, on y voit sans aucun doute une culture très marquée. Tatoués de la tête au pied, casquettes à visière courte vissée sur la tête, pantalon remonté au dessus du mollet... L'équipe forme une belle harmonie même si on y retrouve « toutes les tranches sociales »<sup>14</sup>, ils sont tous « des héros de la classe ouvrière »<sup>15</sup>. Ils ne sont évidemment pas les seuls.

Pour distinguer les plus passionnés, il faudrait voir la liste des concourants au Championnat du Monde de Coursiers à Vélo. Ce championnat du monde regroupe 800 des meilleurs coursiers du monde, jusqu'à 5000 spectateurs et une relative couverture médiatique. Organisée dans un pays différent chaque année et célébrant à la fois la culture des coursiers mais aussi la culture cycliste urbaine dans son ensemble, la compétition se déroule sur cinq jours et réunit plus de 13 disciplines. La course principale et originelle de l'événement consiste en une simulation du métier de coursiers. Les participants reçoivent une carte exposant les différents points d'arrêts où ils devront livrer leur colis. La course peut atteindre jusqu'à 100 arrêts et contient des étapes techniques de rapidité comme le changement de pneu, à réaliser en trois ou quatre heures.

<sup>11</sup> Fabrice dit « Fuego », fondateur de Courrier, au micro de Arte, *En selle !, Coursier, héros urbains*

<sup>12</sup> Thomas dit « Toto » au micro de Arte, *En selle !, Coursier, héros urbains*

<sup>13</sup> définition de « culture » dictionnaire Larousse en ligne

<sup>14</sup> Thomas dit « Toto » au micro de Arte, *En selle !, Coursier, héros urbains*

<sup>15</sup> Fabrice dit « Fuego », fondateur de Courrier, au micro de Arte, *En selle !, Coursier, héros urbains*







*positively delivered by COURIER*





# Les formes d'entreprises hybrides : le cas Coursier.fr

## ***Premiers pas marketing***

Mais les vrais passionnés ne sont pas seulement là où on les attend. Ils ne sont pas uniquement dans les petites entreprises ou coopératives que l'on ne connaît pratiquement qu'avec le bouche à oreille. Ils œuvrent aussi dans des structures plus grandes qui ont pignon sur rue. Comme c'est le cas chez Coursier.fr. Mais ça, je ne l'ai pas cru tout de suite. Pas avant d'y avoir jeter un œil. J'ai contacté le service des ressources humaines de l'entreprise tout d'abord parce que j'ai été intriguée. Coursier.fr est une entreprise à part. Loin des scandales liés aux plateformes de livraison, Coursier.fr revendique être une « société vieille de 20 ans se devant être une structure socialement et écologiquement responsable »<sup>16</sup>. Marketing, bien sûr. Mais cela a tout de même éveillé ma curiosité. Magali Blin, Directrice des Ressources Humaines a bien voulu répondre à quelques unes de mes questions. Avant cela, j'ai eu droit de visionner quelques vidéos « témoignages » de certains coursiers salariés de la société, comme Arnaud Enel. Tatoué, athlétique, le pantalon relevé au-dessus du mollet ; jusque là, tout colle avec les vrais passionnés. Mais peut-être ne serait-ce là encore que du marketing ?

Le 24 Octobre, comme prévu, dix heures tapantes, j'appelle Magali Blin. Je dois avouer que j'étais plutôt surprise de la spontanéité de ses réponses. Coursier.fr dispose d'une flotte de 60 coursiers à vélo et 15 à vélo-cargo, tous salariés. « Dans notre métier, il y a beaucoup de pics d'activité, ce qui est très compliqué à gérer avec une seule flotte de salariés. C'est pour ça que nous mettons en place une équipe d'environ 40 autoentrepreneurs. »<sup>17</sup> Se rapprocherait-on du système de plateforme ? Mais évidemment, il faut se reprendre et ne pas tout diaboliser avant de connaître. Il est effectivement aisé de comprendre la nécessité

<sup>16</sup> Magali Blin, DRH de Coursier.fr, lors de notre entretien téléphonique du 24 Octobre 2019.

<sup>17</sup> Ibid.

d'une équipe non-salariée en soutien. « À vélo, c'est différent qu'en voiture ou camionnette, pas besoin de licence, c'est pour ça qu'il est plus facile pour les entreprises d'embaucher des autoentrepreneurs... ou plutôt de 'créer un partenariat' »<sup>18</sup> Les termes sont choisis, on flirte avec la légalité et... ça passe ! Après tout, le diable ne se cache peut-être pas derrière tout cela. « Pour moi, aujourd'hui, il y a deux catégories de coursiers dans ce métier. D'une part, côté food, il y a des personnes qui ne sont pas vraiment passionnés et qui font ça pour se faire un peu d'argent. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de discuter un peu avec eux ... Ils subissent beaucoup de règles et l'humain n'a pas vraiment sa place dans les grosses machines comme UberEats, Deliveroo... Et d'autre part, il existe, chez nous comme ailleurs, de vrais passionnés. Dans notre flotte, la seule femme coursier est vice championne du monde des coursiers à vélo ! On a aussi beaucoup de reconversions ici. Récemment j'ai embauché une personne qui m'a dit « voilà, je bossais dans la production mais j'en ai ras le bol de ce milieu-là et j'adore le vélo ». Je pense qu'il cherchait quelque chose de plus libre. Il est chez nous depuis deux mois et totalement épanoui ! »<sup>19</sup>. Mais être coursier à des limites. Ce n'est pas le métier de toute une vie. Partout, on trouve des carrières qui durent entre trois et quatre ans. Tout simplement parce que c'est épuisant. C'est un rythme très dense qu'il faut tenir. À titre d'exemple, chez coursier.fr, ce sont entre 100 et 140 km qu'il faut parcourir chaque jour ! Après un entretien d'une heure, la DRH me propose une visite de leur atelier vélo dans le parking de la Gare Saint-Lazare à Paris.

---

<sup>18</sup> Magali Blin, DRH de Coursier.fr, lors de notre entretien téléphonique du 24 Octobre 2019.

<sup>19</sup> Ibid.

### ***Rencontre à l'atelier vélo***

Nous sommes le 4 Novembre 2019, il est neuf heures. J'ai rendez-vous avec Hugo Lopes, en charge de l'atelier vélo de l'entreprise. Munie de mon carnet de notes, de mon téléphone pour enregistrer la rencontre et de mon appareil photo, on s'y croirait presque. Je suis en avance, comme toujours. Hugo arrive, me propose un café m'emmène à l'atelier vélo, à quelques mètres du bureau. Un garage, comme n'importe lequel. À ce détail près...une vingtaine de vélos-cargo électriques attendent leur conducteur pour démarrer la journée. Hugo les prépare tous en attendant les coursiers qui arrivent au compte-goutte. Il est portugais. Il y a quelques années il vivait à Lisbonne et a décidé de venir s'installer à Paris. « Devenir coursier était presque évident, je suis un passionné de vélo depuis tout petit, mais à Lisbonne, vu les reliefs de la ville, c'est compliqué de pédaler ! » Et tout a commencé pour lui à ce moment-là. Il a travaillé pour plusieurs petites boîtes de livraison et s'est finalement plu à coursier. fr. Devant les problèmes d'organisation concernant les réparations de vélo pendant les tournées, Hugo a proposé, sans avoir aucun budget à disposition, de monter un atelier vélo disposant de suffisamment de places et de matériel pour réparer les vélos endommagés des coursiers. Puis, il a suggéré l'acquisition de nouveaux vélos-cargos électriques performants. Et le voici, trois années plus tard, à gérer toute la flotte de vélo-cargo de l'entreprise. « Je gère les tournées des coursiers, je m'occupe de préparer leur vélo-cargo et de leur entretien. Et quand j'ai un peu de temps...je m'occupe de mes projets ! ». C'est dans ce garage qu'Hugo a construit son propre vélo-cargo. Il a récupéré toutes les pièces détachées sur des vélos hors d'usage, à souder et remonter les pièces, modifié le cadre pour qu'il puisse supporter une caisse. « Le cadre, ça a été compliqué. J'ai fais pas mal de test pour trouver la bonne forme et que la conduite soit aisée. Ça doit être très précis, sinon, on ne tient pas l'équilibre ! » Tout ça, il l'a construit pour un but précis : celui de ramasser les restes alimentaires destinés à finir à

la poubelle et faire des maraudes. Tout seul. « Je me suis fais épinglé par les flics plus d'une fois. Mais je ne renonce pas. Je continue ! »

Alors c'est ici. Les coulisses. Là où les coursiers se retrouvent pour boire un café, parler des derniers alleycats<sup>20</sup>, des travaux publics qui créent les embouteillages ou de la dernière crevaision en tournée. L'ambiance est joyeuse, chaleureuse. Les coursiers se croisent, se saluent avant de commencer leur tournée. Samir se joint à nous pour discuter. « Tu sais, maintenant, avec les vélos électriques, ce métier devient à la portée de tous ! On n'a plus vraiment besoin d'un entraînement particulier, c'est plus ouvert. Le métier devient peu à peu plus facile, mais je pense qu'il y aura toujours des passionnés. » Et à Hugo d'ajouter : « Oui, ici, il y a de tout ! de vrais passionnés comme des gens qui ne sont là que pour récupérer leur chèque à la fin du mois. » Samir confirme. Avec l'assistance électrique et l'arrivée du GPS sur les smartphones, le métier change. Samir et Hugo font partie de ceux qui n'ont pas eu besoin de GPS pour connaître leur ville. Ils y sont allés directement, se sont perdus et ont appris en pédalant, en ouvrant leurs yeux. Samir, après son travail de salarié pour [coursier.fr](http://coursier.fr) travaille également avec Courrier, et avec un vélo manuel, sans assistance électrique. Antoine arrive. « Tu vois, lui, c'est le seul qui refuse catégoriquement l'assistance électrique sur son vélo-cargo ! », m'explique Hugo en souriant.

Que peut-on tirer de telles rencontres ? Croire en une véritable flotte de passionnés résistant au modèle actuel ? Ou peut-être s'y adaptent-ils mieux que les autres finalement ? Mêlant passion, travail et sécurité de l'emploi. Sans porter d'opinion arrêtée sur le sujet, il semblerait néanmoins qu'un système humain existe encore.

---

<sup>20</sup> Courses urbaines à vélo, souvent organisées de nuit et ouvertes à tous.

# Des nouveaux modes de travail, des nouvelles technologies... pour une nouvelle précarité

Fermons cette jolie parenthèse de partage. Maintenant, place à ce qu'il se passe aujourd'hui dans la plupart des cas. Le monde de l'ubérisation est là, bien installé, jouant de la législation, imposant ses propres règles.

« Avec les nouvelles technologies, vous pouvez embaucher quelqu'un, le payer une misère et le virer quand vous n'en avez plus besoin »<sup>21</sup>

## **Définir l'ubérisation**

« Ubériser v. tr. 1. (de Uber, nom d'une start-up) Transformer (un secteur d'activité) avec un modèle économique innovant tirant parti du numérique. » C'est la définition qu'en fait le dictionnaire le Petit Robert en mai 2017, date de la première mention du terme dans le dictionnaire. C'est mettre l'intelligence artificielle au profit d'une vie plus confortable et se faire livrer tranquillement son dîner en plein match de foot. Mais sous ce confort là, c'est une « armée de petites mains invisibles »<sup>22</sup> qui œuvrent...et commence à affirmer ses droits. Qui sont-ils ? Des travailleurs jetables. À en croire la multitude de témoignages sur le sujet, l'ubérisation est synonyme d'individualisation, de solitude, de précarité et d'insécurité. « Ubérisation : une entreprise met en relation des travailleurs et des clients grâce à l'utilisation des nouvelles technologies du numérique et se rémunère sur le service effectué. Les travailleurs sont considérés comme indépendants alors même qu'ils ne disposent d'aucune marge de manœuvre (négociation des rémunération, choix des clients, etc)[...] C'est la réalité d'un travailleur isolé, sur un vélo, devant une webcam, qui ne possède ni lieu de travail défini, ni collègue, ni, nous dit-on, de patron. »<sup>23</sup> Notamment dans le monde des coursiers vélocipédistes dont les manifestations et grèves n'ont cessé d'imploser dans différents pays du monde. Ainsi, au Royaume-Uni, il y aurait eu « 41% de plus de jours de grèves chez les livreurs Deliveroo que pour le reste des travailleurs du pays »<sup>24</sup>. Les nouvelles

<sup>21</sup> Lukas Biewald, fondateur de Figure Eight, dans Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

<sup>22</sup> Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

<sup>23</sup> Steven Bouvier, *Livreurs ses de tous les pays, unissons-nous !*, 2018

<sup>24</sup> Ibid.

technologies n'y sont pour rien. Il est évident que si elles deviennent dangereuses, c'est parce qu'elles sont utilisées pour de mauvaises raisons... et qu'elles ne servent pas uniquement à faire livrer nos plats.

### ***Qui sont ces coursiers ?***

Dans le monde de la précarité actuel, on observe une surreprésentation des jeunes : « 42% des autoentrepreneurs ont entre 20 et 34 ans »<sup>25</sup>. Après une étude publiée en 2019, il se dégagerait un profil type dans ce genre d'emploi. Celui du « jeune travailleur cumulant cette source de revenus avec d'autres, attiré par le contenu sportif d'une activité perçue comme de court terme. »<sup>26</sup> Mais les manifestations sont souvent restées embryonnaires et commencent tout juste à reporter les contestations individuelles sur des protestations d'ordre collectif. Il y a de bonnes raisons à cela. Tout d'abord par le profil de ces jeunes travailleurs. Il s'agirait, pour la plupart de jeunes étrangers venus en France pour leurs études. De plus, dans la majorité des cas, il s'agit de l'une des premières expériences professionnelles, marquée par « l'ignorance des protections et avantages offerts par le système salarial, auquel ils n'ont pas toujours été confronté »<sup>27</sup>. Les autres raisons qui semblent expliquer des débuts timides en terme de revendications sociales résident, selon moi, dans l'univers de travail de ces jeunes. Ils n'ont pas de lieu de travail défini, ne vivent pas leur travail avec des collègues. Cette notion d'individualisation du travail étouffe les revendications. D'autant

<sup>25</sup> Chloe Lebas, *Carrières d'autoentrepreneurs et rapports (critiques) au travail : comment les coursiers à vélo font émerger des contestations*, 2019

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Ibid.

plus qu'il n'existe pas de représentation syndicale à proprement parlé. Néanmoins, devant la gravité des faits, les premiers signes de mouvement collectif sont en marche. Le collectif CLAP (Collectif des Livreurs Autonomes de Paris) a notamment été organisé pour pallier au manque de représentation syndicale. Des structures du même ordre ont d'ailleurs émergé dans les grandes agglomérations bordelaises, lyonnaises et Rennaises. Jean-Daniel, président de CLAP, explique : « On fait beaucoup de contre-lobbying, on parle aux députés et sénateurs, on organise beaucoup de mouvements qu'on essaye de structurer au mieux pour pouvoir attaquer efficacement les plateformes et on agit aussi avec les médias pour dénoncer les pratiques des plateformes. »<sup>28</sup>

Avant de dénoncer quoi que ce soit, il faut expliquer pourquoi il est nécessaire de contester ces pratiques. Alors, je vais vous expliquer. Entre les différentes études publiées, les revendications, reportages et ma rencontre avec le président du CLAP, les réalités sont accablantes.

### ***Devenir coursier***

Devenir coursier pour une plateforme, c'est très simple. Mais c'est aussi là que les ennuis commencent. Première étape, faire son statut autoentrepreneur : 10 minutes sur internet. Jusque là, aucun problème. Ensuite, il faut s'inscrire sur la plateforme. « L'embauche était assez simple, j'ai dû remplir un formulaire en ligne, me déclarer en tant qu'autoentrepreneur, tout ça c'est fait en une après-midi. Par la suite, j'ai eu une formation théorique d'une matinée sur l'entreprise. »<sup>29</sup> Chez Deliveroo, comme chez UberEats, il semblerait que le point de départ soit le même. La formation théorique explique simplement les règles essentielles

---

<sup>28</sup> Jean-Daniel, *Président du Collectif des Livreurs Autonomes de Paris*, entretien du 25 Octobre

<sup>29</sup> Témoignage d'un ancien coursier pour Deliveroo

« ici, pas de patron, pas d'obligation, pas de contrat de travail »<sup>30</sup>. Tout cela est très précis en termes d'organisation et de choix des mots. Comme les coursiers sont indépendants, aucun matériel n'est fourni. « Pour mon premier jour, j'ai du emprunté un vélo. C'était horrible ! Le lendemain j'ai dû m'acheter un VTT que j'ai gardé un mois avant de prendre un fixe »<sup>31</sup>. La mise de départ pour la totalité du matériel s'évalue à environ 430€<sup>32</sup>. Mais, si on ne possède pas une telle somme ? Généralement, c'est là qu'intervient le système de sous-location de compte. Quelqu'un possédant le matériel nécessaire s'inscrit et, comme aucune vérification n'est faite par les plateformes (lien de subordination oblige), il peut sous-louer son compte à un autre en lui prenant un pourcentage pour le matériel fourni. « Il y a de moins en moins de vélo. Les journées sont trop épuisantes, les distances se sont rallongées. Alors, souvent, on voit que des personnes inscrites en tant que coursier à vélo, se déplace finalement en scooter. Comme c'est moins fatigant, ils font de plus longues journées. Mais ça pose un grand problème de sécurité sur la route : j'en connaissais un qui faisait du 8h-23h tous les jours ! Si la fatigue est moins flagrante en scooter qu'en vélo, elle existe, ça peut devenir vraiment dangereux sur la route. »<sup>33</sup> Mais, dans ce cas, pourquoi les plateformes préfèrent-elles que les livraisons soient opérées à vélo ? La réponse est toute simple : pour livrer avec un véhicule motorisé, il faut que les coursiers passent une formation d'une centaine d'heures et qui coûte entre 1 500 et 2 000 €. À ce prix là, il est bien plus simple pour les jeunes coursiers de faire croire qu'ils se déplacent à vélo et prendre un scooter.

Chez UberEats et Deliveroo, on joue avec les mots. Oui, dans ce système, les mots sont importants et leur utilisation très contrôlée. Une note interne de Deliveroo, rendue publique, détaille les mots à utiliser et à éviter par les employés de Deliveroo lorsqu'ils s'adressent

<sup>30</sup> Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

<sup>31</sup> Témoignage d'un ancien coursier pour Deliveroo

<sup>32</sup> Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

<sup>33</sup> Jean-Daniel, *Président du Collectif des Livreurs Autonomes de Paris*, entretien du 25 Octobre









aux coursiers. Il n'y a pas de rémunération mais « un chiffre d'affaire », les coursiers ne sont pas convoqués mais « invités », pas d'ancienneté mais une « durée de prestation », pas de renvoi mais « mettre fin à la relation »<sup>34</sup>. Mais pourquoi une si grande attention aux termes employés ? Pour éviter les tribunaux, bien sûr ! Ce même document recommande de ne « jamais tomber dans la subordination juridique, définie par ordre, contrôle et sanction »<sup>35</sup> pour éviter la requalification de contrat. Selon François Ballouhey<sup>36</sup>, ancien juge spécialisé dans le droit du travail, il n'y a que deux statuts possibles en France : être salarié ou indépendant. La liste de recommandation de termes à employer, ne peut être faite que pour dissimuler et ne pas donner le sentiment qu'en réalité, on se trouve dans une situation où un contrat de travail pourrait être demandé. « Cela montre bien qu'il y a une conscience des dirigeants de ces plateformes qu'un risque existe. »

### **GPS et système de bonus**

Le métier de coursier est soumis à des pics d'activités fréquents. Afin de gérer ces pics, les plateformes mettent en place un système de bonus appelé « challenges » : par exemple, si un coursier réalise 9 livraisons de 18 à 21h, il touchera un bonus de 25 euros ; pour 12 commandes livrées dans le même laps de temps, il empochera 35 euros et pour 15 livraisons, 50 euros. Cela pourrait paraître une bonne solution pour les coursiers de toucher un peu plus d'argent. Si seulement ces challenges étaient réalisables. Ce système de bonus est une façon pour les plateformes d'attirer les livreurs pour mieux gérer les pics d'activité. « Ne pas avoir de salariés, ça veut dire ne pas payer des gens à ne rien faire, contourner la

<sup>34</sup> Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

<sup>35</sup> Ibid.

<sup>36</sup> François Ballouhey, Magistrat à la Chambre Social de la Cour de Cassation, au micro de Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

législation sur les contrats de travail, ne pas payer les cotisations patronales, les congés payés et les éventuels frais de licenciements. »<sup>37</sup> Et ce qui pose le plus de problèmes dans un tel système, c'est surtout que cela fait encourir des dangers inconsidérés aux coursiers. « J'ai essayé d'atteindre les challenges de la plateforme sans griller de feux rouges, en respectant les limitations de vitesse, en ne prenant que les sens autorisés...on ne les fait pas ! Ce système nous oblige à griller les feux et aller plus vite pour livrer plus vite. »<sup>38</sup> Des systèmes de bonus ont également été mis en place lors de jours de fortes tempêtes et intempéries. Ça a été le cas à Bordeaux lors de la tempête Gabriel, alors que la vigilance orange et la mention de « limiter les déplacements au maximum » avait été lancé par le préfet.

L'arrivée du GPS sur les smartphones et les applications telles que Deliveroo et UberEats a également transformé le métier de coursier mais surtout, leur fait également courir des risques. « Le GPS Uber Eats est basé sur les trajets voiture »<sup>39</sup>. Il est arrivé à plusieurs d'entre eux de se retrouver dans des lieux dangereux pour les cyclistes, notamment Alexandre Augis. Il explique s'être déjà retrouvé sur une voie rapide interdite aux vélos en suivant le GPS de son application. Il n'existe pas de chiffres officiels concernant les accidents des coursiers. Cependant, à en croire Sarah Ledent, employée chez Deliveroo, le taux d'accidents chez les coursiers en 2018 s'élève à plus de 39%, ce qui correspond à plus de 10 fois la moyenne des salariés français...et ce, sans prendre en compte les challenges.

Le cas de Franck Page, étudiant et coursier de 19 ans décédé à Bordeaux lors d'une course pour UberEats a fait prendre conscience aux coursiers des risques qu'ils prennent. Sans

<sup>37</sup> Pétronille Rème Harnay, Economiste à l'Institut des Sciences des Transport et chargée de recherches, au micro de Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

<sup>38</sup> Antoine Augis, coursier chez Deliveroo au micro de Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

<sup>39</sup> Amelia Fernandez, Responsable Coursiers chez UberEats en 2018 au micro de Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

pour autant tout changé. « Il n'y a aucune formation, et c'est un vrai problème ! J'ai connu l'époque où, chez Uber Eats, on était payé avec un minimum horaire garanti. Puis ils sont passé à un prix uniquement à la course. En une semaine, j'ai vu un changement radical dans la conduite. Tout le monde a commencé à griller des feux, aller trop vite, et prendre des risques inconsidérés. Les plateformes sont totalement déresponsabilisées alors qu'elles ont un impact réel sur notre conduite. »<sup>40</sup>

### **Géolocalisation**

Ah, le service de géolocalisation...Celui qui permet à l'application de nous octroyer le coursier le plus près de notre restaurant préféré pour que notre petit plat arrive plus vite ! Celui qui permet au GPS de trouver le meilleur (ou le pire) des chemins pour les coursiers. Malheureusement, il semblerait que la géolocalisation ne permette pas uniquement de nous rendre la vie plus confortable. Lors des grèves d'octobre 2018, Deliveroo aurait utilisé le rider monitoring location<sup>41</sup> afin d'identifier les grévistes. Plus encore, après les avoir identifiés, la plateforme se serait permise de monter des dossiers contre eux. Ce qui, d'après François Ballouhey, est « en tant que citoyen, grave ; en tant que juge, condamnable »<sup>42</sup>.

« Dès les premières manifestations, tous les coursiers ont voulu restés anonymes par peur de se faire virer et d'avoir des représailles si on osait protester. Cette peur est due au fait qu'on est absolument aucune protection et qu'on soit hyper remplaçable. Apparemment, à juste titre... Il y a eu une grève cette année, à Dijon, pendant laquelle les coursiers ont reçu des menaces de la part d'Uber. La grève s'est arrêtée net. Cette année, un coursier s'est fait viré

<sup>40</sup> Jean-Daniel, Président du Collectif des Livreurs Autonomes de Paris, entretien du 25 Octobre

<sup>41</sup> Le service de géolocalisation de Deliveroo

<sup>42</sup> François Ballouhey, Magistrat à la Chambre Social de la Cour de Cassation, au micro de Cash Investigation, *Au secours, mon patron est un algorithme !*, diffusé le 24 Septembre 2019

juste après avoir eu une discussion avec moi sur WhatsApp. Ça a aussi été un problème lors de la création du CLAP. Deliveroo, à l'époque, à couper les têtes systématiquement. Du coup, personne ne se portait volontaire pour être président. Ne travaillant pas pour eux, j'ai été choisi pour nous représenter.»<sup>43</sup>

### ***La plateforme comme patron***

Travailler pour une plateforme c'est accepter de ne pas avoir de patron. Nombreux seraient séduits par l'idée. Seulement, voilà : sans patron pas de vérification ni de sécurisation. La vérification serait perçue par un tribunal comme un lien de subordination. Et l'humain étant ce qu'il est, des dérives sont vite arrivées.

Le système de plateforme étant ce qu'il est, les plus touchées directement par les dérives, sont les femmes. « C'est un milieu où il y a énormément de sexisme. D'abord, les remarques sexistes de la part des collègues, des remarques ou de la drague de la part des collègues mais aussi des restaurateurs ... le plus dangereux reste le client. Le client voit via l'application qu'une femme vient le livrer et certains se permettent des choses qu'ils n'auraient jamais fait avec un homme : ouvrir en caleçon, lui proposer d'entrer boire un verre... Le deuxième problème c'est que les clients ont leur numéro de téléphone, et là, ça peut devenir un enfer pour elles. Finalement, le moment où elles sont le plus en sécurité c'est encore sur la route... »<sup>44</sup>

Le lien de subordination déresponsabilise les plateformes qui n'opèrent aucune surveillance et cela a pour conséquence la mise en place de pratiques illégales voire inhumaines par les propriétaires de compte. Une de ces pratiques est ce que l'on appelle « la sous-location de

<sup>43</sup> Jean-Daniel, Président du Collectif des Livreurs Autonomes de Paris, entretien du 25 Octobre

<sup>44</sup> Ibid.

compte ». Un coursier s’inscrit sur une voire plusieurs plateformes et sous-loue son compte à des personnes qui réaliseront les courses à sa place. Une pratique qui n’est, aujourd’hui, plus un cas isolé ou exceptionnel et s’organise de manière structurée. Certains quartiers de cités organiseraient toute leur économie là-dessus<sup>45</sup>. Deux principales cibles sont aujourd’hui en proie à ces pratiques : les enfants et les sans-papiers.

### **Les enfants**

Les sous-location de compte ont d’abord pris en grippe les petits de quartiers, les « petits frères » qui voulaient gagner un peu d’argent. La répartition des gains s’est vite organisée : 80% pour le propriétaire de compte, 20% pour le gamin. Les services de coursiers à vélo étant mieux payés il y a quelques années, les enfants pouvaient rapidement toucher 800 euros par mois, une somme colossale pour des enfants d’une dizaine d’années. Ajoutant à cela les mensonges courants sur les moyens de transport, on pouvait voir dans les rues des enfants de 10 ans en scooter<sup>46</sup>. « On a essayé de faire bouger les choses, mais on s’est vite rendus compte que personne ne faisait rien, pas même la police ! »<sup>47</sup> Ces pratiques sont encore d’actualité aujourd’hui... mais les collectifs de livreurs tentent d’intervenir. Jean-Daniel, président du CLAP, me confie, lors de notre entretien, « Nous avons pour projet d’agir au début de l’année 2020. Nous aimerions frapper fort. Aller voir l’ONU pour attaquer la France pour la convention des droits de l’enfant qui stipule très clairement que le travail de l’enfant est considéré comme de l’esclavage. Alors que ces pratiques sont dénoncées depuis plus d’un an, il n’y a absolument aucune réaction de la part de la police ou des Institutions. »<sup>48</sup>

<sup>45</sup> Jean-Daniel, Président du Collectif des Livreurs Autonomes de Paris, entretien du 25 Octobre

<sup>46</sup> Ibid.

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>48</sup> Ibid.

### Les sans-papier

Au fur et à mesure, les propriétaires de compte ont décidé de rendre tout cela plus fructueux en utilisant ce même principe avec des personnes disposant de plus de temps libre, ne devant pas aller à l'école, pouvant se déplacer plus rapidement... Et avec l'avantage non négligeable de ne pas pouvoir être dénoncé ! « Certains travailleurs sans-papier avec qui j'ai pu échangé, ont connus l'enfer en Lybie, ils se sont battus pour arriver ici et se font avoir par ces histoires de sous-location de compte. »<sup>49</sup> Travaillant jusqu'à 15 heures par jour, ces travailleurs sans-papier voient les propriétaires de compte, installés devant leur ordinateur, leur télévision ou leur playstation, en touchant 1000 ou 2000 euros. Certains propriétaires de compte cumuleraient cette pratique en créant des comptes sur plusieurs plateformes. « J'en ai connu un qui gagnait 1500 euros avec Foodora, 1000 avec Stuart, 2000 avec Deliveroo... Il se faisait entre 5000 et 6000 euros en jouant à la playstation toute la journée... »<sup>50</sup> Dans certains cas, ces revenus ne sont toujours pas suffisants et les propriétaires de compte finissent par toucher jusqu'à 9000 euros sans verser aucun revenu aux sans-papiers. La pratique s'est tellement étendue que certains se sont mis au démarchage dans la rue.

---

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> Ibid.

# Conclusion

Vélo, bicyclette, biclou, clou, bécane, tandem, triplette, cycle, draisienne, fixie, BMX, VTT, Petite Reine, tricycle, col de cygne,...

Le vélo a accompagné les bouleversements sociaux de ces deux derniers siècles. Il est multiple ; s'est façonné, transformé, enrichi à travers les usages, les différentes communautés qui se l'ont approprié, faisant de lui, un symbole démocratique, un exutoire, un messenger, un allié et un outil de conquête géographique et sociale. Parce qu'il fait parti de l'éducation et de l'apprentissage, il a pu dépasser ses limites, se tourner vers des ailleurs révolutionnaires, des lieux de l'utopie comme de l'imaginaire. Les combats dans lesquels on l'a utilisé comme mascotte l'ont conduit à accompagner des révolutions de toutes natures.

Alors que le monde prend conscience de la catastrophe écologique en cours, le vélo apparaît comme la meilleure solution de se déplacer. Evidemment, il le restera si les diverses sociétés ne l'affublent plus de telles ou telles nouvelles technologies appuyant son usage. Les vélos à assistance électrique se déploient pour la plus grande joie des non sportifs. Cette nouvelle popularisation est importante et nécessaire dans un premier temps, mais la consommation d'énergie et la fabrication de ces assistances électriques apparaissent comme de nouvelles industries polluantes elles-aussi...au même titre que les nouvelles technologies du numérique ainsi que le stockage et la gestion des données.

Le monde de l'ubérisation et son système de plateforme donnent naissance au sous-prolétariat actuel. Perdus dans des vies au rythme effréné, le système met en danger ces jeunes et flirtent avec les limites de la légalité et de l'humanité. Réalisé par Ken Loach, le film *Sorry, we missed you* (sorti en 2019), témoigne de la disproportion des réactions liées au système de l'ubérisation. Dans un monde où la compétition, l'ultra-performance et la rapidité sont reines, que nous restent-ils pour ralentir la course ? Un rêve peut-être, un paradis imaginé où la lenteur, la contemplation et l'errance deviennent maîtres. Le vélo en reste un des symboles. Parfois même une alternative.

Bien évidemment, les nouvelles technologies ne sont pas uniquement désastreuses et peuvent permettre, associées au vélo et à de louables volontés, de concevoir de nouvelles formes d'exutoire. Ce type de technologies accompagnent, entre autres, des personnes en situation de confinement, leur permettent de dépasser les limites physiques qui leur sont imposées afin d'accéder à une part de rêve. Des vélos d'appartement associés à des écrans, des sons et qui sait, peut-être bientôt à des odeurs, pourraient devenir nécessaires pour des personnes en privation de liberté ou souffrant de handicap. Les sensations retrouvées, le corps réagit. Agissant alors comme une madeleine de Proust pour ces usagers, il pourrait alors être considéré comme outil de cette échappatoire.

Sous couvert d'être liant social important, le vélo semble accompagner, dans le contexte si étouffant qu'est le nôtre, deux réactions contradictoires : contribuer à un culte de l'ultra-performance et une forme d'individualisation des pratiques témoignant d'un renfermement sur soi ; ou, au contraire, témoigne, dans des cas de plus en plus nombreux, d'une volonté de revenir aux fondamentaux. Certains métiers et modes de vies alternatifs et ancestraux se développent autour de la pratique vélocipédique. C'est le cas d'Adeline Barnault, libraire itinérante à vélo, développant son activité autour de ses deux passions : vélo et littérature. Sa caravane est en cours de finalisation à Clermont Ferrand. Bientôt, elle se lancera dans à la conquête de l'Europe.

Assisterions-nous à la création d'une nouvelle communauté nomade ?

Le vélo survivrait-il au système en permettant une nouvelle forme de sociabilisation ancrée sur ces pratiques alternatives ?

Serait-il, après plus de deux siècles d'existence, toujours cet outil de l'échappée belle ?



« Il est rassurant de réduire le vélo à une caricature : moyen de transport du pauvre, loisir du dimanche, talisman écologique ou portefaix du bobo. La plupart de ces clichés, qui s'appuient sur quelques éléments tangibles, réussissent à concentrer en un seul objet de nombreux fantasmes : le vélo est à la fois un outil transparent mais qui suscitent des comportements sournois, une source de détente et un facteur de tensions. Le cycliste est considéré alternativement comme lent et rapide, riche et pauvre, individualiste mais de gauche, profondément égoïste et naturellement altruiste, humble et arrogant. Ce kaléidoscope s'explique en partie par la concurrence que représente la bicyclette pour les modes motorisés. Selon le psychologue britannique Tom Stafford, « conduire est une activité morale. La route a ses règles, à la fois légales et informelles ; il y a des bons et des mauvais conducteurs. La conduite, au fond, ressemble beaucoup à la vie sociale. » Et le cycliste, en passant devant tout le monde sans véritablement gêner personne « offense cet ordre moral ». Le vélo apparaît comme un franc tireur : il brise les idées reçues, casse les codes, appelle des raisonnements contre-intuitifs, souligne les contrastes. On l'aime ou on ne l'aime pas. Voire, c'est fréquent, on l'aime à certains moments, dans certains lieux mais pas ailleurs. On voudrait tour à tour l'embrasser et l'étrangler. Ces caricatures, au fond, révèle une certaine jalousie. Le cycliste est rapide, dépense peu d'argent pour se déplacer, il entretient son corps. Il ne donne pas toujours des leçons de morale, il est une leçon de morale. »<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Olivier Razemon, *Le pouvoir de la pédale, Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, Rue de l'Echiquier, 2018

# BIBLIOGRAPHIE











