



PRO VELO *info*

N°56 – Juin 2021

Pour le vélo au quotidien
Le journal des associations
romandes et tessinoise PRO VELO



LE VÉLO DANS L'ART

De l'idée au papier.

JUILLERAT  CHERDET

— Imprimeur depuis 1975 —

www.ijc.ch



Philippe Wiedmer

UN ÉTÉ RICHE ET CURIEUX

Sans dissenter trop longtemps sur une définition précise de l'art, il apparaît, toute subjectivité cycliste aidant, bien entendu, que le vélo entretient un rapport étroit avec celui-ci, et cela dans ses diverses acceptions.

Dans sa première définition tout d'abord: moyen d'obtenir quelque résultat par certaines aptitudes naturelles. Ne sommes-nous pas intuitivement et naturellement les preuves mouvantes et silencieuses de cette séduisante approche initiale? De notre adresse naissent un équilibre quasi magique et des courbes gracieusement dessinées. Puis de l'innocence de nos gestes émerge la notion de beauté. Même s'il est vrai qu'elle est parfois brisée par une «ciclée» monumentale à destination d'un ignoble tout-terrain anachronique trop collant, l'esthétique du cycliste apparaît alors comme une évidence et rejoint d'elle-même la seconde définition du terme: l'art comme l'expression d'un idéal esthétique par des œuvres humaines. Dans le cas présent, notre performance quotidienne: le virage léger, genou intérieur élevé, corps et mécanique inclinés, regard au loin. Le frisson survient, les émotions sont profondément sollicitées. L'art toujours.

Cela dit, c'est une tout autre direction que nous prendrons pour nous attaquer au lien entre vélo et art. Sa présence dans certaines œuvres modernes et contemporaines sera disséquée par une spécialiste, peu courante dans nos pages, une historienne de l'art. Cet intermède culturel, probablement un peu déroutant, cerné de nos rubriques habituelles, nous annonce un été riche et curieux. Que les longues journées à venir vous donnent le temps de nourrir le corps et l'esprit. Bon été!

Philippe Wiedmer, président de PRO VELO info

VOS ASSOCIATIONS PRO VELO 4-5

Nouvelles des régions et agendas

DOSSIER LE VÉLO DANS L'ART 6-9

Au-delà du fonctionnalisme

Vélo, objet d'art brut

Histoire de l'art...

... sous l'angle du vélo

ACTUALITÉS 10-11

OUVEMA: un changement de perspective

Pétition train & vélo

Rubrique juridique

JE PÉDALE À 12

Los Angeles

SOCIO VÉLO 13

S'évader à vélo

BILLET D'HUMEUR 14

Carlos Madrid

NOUVELLES D'ICI ET D'AILLEURS 15

Claude Marthaler

Dessin de couverture:

Oeuvre: John Byam, sans titre, entre 1974 et 1982. Sculpture de bois 7 x 5,3 x 6,4 cm. Collection de l'Art Brut, Lausanne. Photo: Kevin Seisdedos, Atelier de numérisation – Ville de Lausanne.

IMPRESSUM

Journal PRO VELO info

Place de Cornavin 1

1201 Genève

www.pro-velo-info.ch

www.pro-velo.ch

CCP 17-63018-3

Délai rédactionnel

7 juin 2021

Tirage certifié REMP/PS:

6091 exemplaires

PRO VELO info paraît quatre fois par an. Il est envoyé à tous les membres des associations figurant ci-contre.

L'abonnement est inclus dans la cotisation de membre.

Comité de rédaction

Juerg Haener,

Johanna Lott Fischer

(trésorière),

Philippe Wiedmer (président)

Ont collaboré à la rédaction de ce numéro

Lana Damergi,

Juerg Haener,

Johanna Lott-Fischer,

Carlos Madrid,

Claude Marthaler,

Philippe Wiedmer,

Alex Yust

Relecture

Matthieu Buchs,

Danièle Gaudard

Rédactrice en chef

Muriel Morand Pilot

Mise en page

Yan Rubin

Impression et diffusion

Juillerat & Chervet,

Saint-Imier

Imprimé sur du papier

recyclé

Publicité

pro-velo-info@pro-velo.ch

PRO VELO Suisse romande et Tessin

PRO VELO Région Bienne

www.pro-velo-biel.ch

PRO VELO Chablais

www.pro-velo-chablais.ch

PRO VELO Fribourg

www.pro-velo-fr.ch

PRO VELO Genève

www.pro-velo-geneve.ch

PRO VELO Jura

www.provelojura.ch

PRO VELO LaCôte

www.pro-velo-lacote.ch

PRO VELO Morges

www.pro-velo-morges.ch

PRO VELO Neuchâtel

www.proveloneuchatel.ch

PRO VELO Région Lausanne

www.pro-velo-lausanne.ch

PRO VELO Riviera

www.pro-velo-riviera.ch

PRO VELO Ticino

www.proveloticino.ch

PRO VELO Valais

www.pro-velo-valais.ch

PRO VELO Région Yverdon

www.pro-velo-yverdon.ch

— CHABLAIS —

DE L'AIR POUR LES CYCLISTES

L'association régionale chablaisienne pose ses premières empreintes dans sa région. Un courrier a été transmis au Service de la mobilité valaisan concernant l'itinéraire pour cyclistes entre Monthey et Collombey. La réalisation de bandes cyclables sur la route RC 320 reliant les deux pôles est demandée. En effet, la densité du trafic automobile sur cet axe est élevée et une sécurisation des cycles paraît nécessaire, la largeur de la chaussée le permettant aisément. PRO VELO Chablais a bon espoir d'être entendue sur l'urgence de cette mesure.

Julia Delattre



Cette chaussée entre Monthey et Collombey pourrait accueillir une piste cyclable.

5 septembre: Cours familles, Monthey

— GENÈVE —

ÇA ROULE DANS LE CANTON!

Les bonnes nouvelles s'accumulent au bout du lac pour la petite reine. Après les bandes cyclables développées à l'occasion du Covid, plusieurs projets majeurs sont améliorés, grâce à la mobilisation de la section locale de PVGE. Ainsi, toute l'esplanade devant et derrière la Gare Cornavin devra prévoir des pistes cyclables de qualité. Au bord du lac Léman, la rive droite comptera une voie cyclable à double sens élargie. Enfin, l'importante Voie Verte continue sa course, avec un nouveau tronçon au bord de la rivière de l'Arve, à Carouge. A chaque fois, PVGE a réuni ses forces pour faire passer la voix des cyclistes!



La nouvelle bidirectionnelle le long des quais de la rive droite.

L'initiative Climat urbain lancée par actif-triFiC et soutenue par PVGE, s'attaque aux causes et aux conséquences du changement climatique en baissant les émissions de CO₂ liées au trafic motorisé et en développant la végétation pour combattre les îlots de chaleur. Merci de signer et faire signer pour donner un coup de boost aux aménagements cyclables dans les villes de notre canton!

www.climat-urbain.ch

Olivier Gurtner

— JURA —

A BICYCLETTE, C'EST CHOUETTE!

A la demande de l'agglomération de Delémont, le comité de PRO VELO Jura a mis à jour la carte des temps de parcours entre les différentes localités de l'agglomération. Cette nouvelle édition, totalement remodelée, fait apparaître les durées de trajet selon deux rythmes: normal ou rapide, correspondant à des vitesses moyennes au plat de 18, respec-

tivement 25 km/h. Ces cartes, utilisées lors de l'action de promotion «A bicyclette, c'est chouette!», sont consultables sur notre site.

Claude-Alain Baume

**À BICYCLETTE,
C'EST CHOUETTE!**

— LACÔTE —

VILLE DE FESTIVAL À VÉLO

Les collaborateurs-trices des festivals nyonnais se déplaceront désormais à vélo grâce à des bicyclettes recyclées. La Ville de Nyon et plusieurs partenaires locaux ont récupéré une quarantaine de vélos, lors de l'opération «vélos ventouses» et les ont remis à neuf. Leur mise à disposition gratuite sera coordonnée par la Ville. La prochaine étape consistera à inciter les festivaliers-ères à venir à vélo: des itinéraires et un accueil approprié devront être mis en place.

Raphaël Charles

— LAUSANNE —

RÉAMÉNAGEMENT AVENUE DE PROVENCE

Le comité de PRO VELO Région Lausanne tient à remercier les quelque 750 visiteurs et les bénévoles qui ont contribué au succès de la bourse aux vélos du 27 mars, dans le respect des mesures sanitaires. D'autre part, la Ville de Lausanne a entamé des travaux de réaménagements sur l'avenue de Provence avec une réflexion sur la sécurité des cyclistes. Une piste cyclable séparée du trafic automobile remplacera l'actuelle bande cyclable le long de cet axe stratégique de l'Ouest lausannois.

Lucas Meylan



Projet de piste cyclable à l'avenue de Provence.

19 juin: balade à vélo dans l'Ouest

11 septembre: cours cyclistes, collège de Montriond

— FRIBOURG —

ELECTIONS COMMUNALES

En vue des élections communales fribourgeoises du 7 mars dernier, PRO VELO Fribourg a fait un sondage auprès des candidats-es des trois plus grandes communes du canton, Fribourg, Bulle et Villars-sur-Glâne. Les candidats-es étaient invités-es à répondre à cinq questions générales sur le thème de la mobilité et plus particulièrement du vélo. Le but: permettre aux membres de PVF de connaître la position des candidats-es sur ces thèmes. Sur les 81 candidats-es, 47 ont répondu à notre appel et 31 soutiennent à 100% le vélo. Résultats sur notre site.

Benoît Perrenoud

12 juin: bourse aux vélos à Bulle

20 juin: balade à vélo

4 septembre: cours e-bike à Fribourg, (en collaboration avec le TCS)

11 septembre: cours de conduite cycliste à Marly et e-bike à Bulle

— MORGES —

PRO VELO EST EN FEU!

Depuis mars, nous disposons d'un local où nous proposons des ateliers de réparation mensuels qui, avec la pénurie de cycles neufs, rencontrent un franc succès. Nous avons également investi une salle d'exposition, l'Espace 81, pour y organiser une expo photo «Bicyclette mon amour» jusqu'au 12 juin, afin de mêler art et vélo. Nous amorçons la collecte de signatures pour l'initiative «Libres sur les quais» qui vise à réserver les quais de notre ville à la seule mobilité douce (euphémisme pour dire que nous souhaitons fermer les quais au trafic motorisé).

Erik Fretel

30 juin, 25 août, 19h-21h: atelier de réparation, Morges

NEUCHÂTEL

OPPOSITION GAGNANTE

PRO VELO Montagnes neuchâteloises s'est opposée au réaménagement de la rue du Casino, qui n'incluait pas un contre-sens cyclable logique et stratégique sur cet axe Nord-Sud. Une séance de conciliation constructive a permis d'y remédier. Espérons que dorénavant les autorités nous consulteront avant de mettre des projets à l'enquête et que cet aménagement fasse office d'exemple et démontre aux usagers-ères de la route que le vélo a une vraie place dans une vision moderne des déplacements urbains.

Alain Bezençon

12 juin: bourse aux vélos, Le Locle
21 août: bourse aux vélos, Neuchâtel

— RIVIERA —

DIAGNOSTIC DE VILLENEUVE

Villeneuve est à une des extrémités de la future voie sûre et fluide depuis Vevey. Articulation entre Riviera et Chablais, elle est serrée entre lac, voie CFF, autoroute et montagnes, goulet d'étranglement de la mobilité motorisée. Le comité de PRO VELO a entamé une réflexion avec des élus Villeneuvois, qui ont présenté leur ville le 6 février. Le groupe a fait un certain nombre de constats. Dès que possible, une réunion citoyenne de cyclistes sera proposée afin de continuer le dialogue avec la Municipalité.

Fabrice Yerly et Bernard Savoy



Le carrefour de la Tinière au nord de Villeneuve est un point noir pour les cyclistes.

11 sept.: bourse aux vélos, La Tour-de-Peilz
Atelier libre-service: jeudis 18h30-20h30, derniers samedis du mois 10h-14h

— VALAIS —

LANCEMENT D'UNE INITIATIVE

L'absence d'une base légale en matière de vélo a poussé le comité de PRO VELO Valais Wallis à lancer une initiative. Le but de cette

dernière sera de créer une loi régissant la mobilité cycliste afin d'avoir un cadre légal sur lequel s'appuyer. La récolte des signatures commencera dès le mois d'avril et il faudra en récolter 4000 en une année. Plus d'informations sur notre site, rubrique «Se renseigner».

Debons Guérin

20 juin: jeu de piste, Martigny
22 août: sortie «Pleine Lune», Sion

— YVERDON —

BIENVENUS AU CENTRE NATURE



Ce charmant abri pour les vélos se trouve sur le parking du Centre Pro Natura de Champ-Pittet. Il est ouvert du 13 mars au 31 octobre, du mardi au dimanche. «Nuit blanche chez les insectes» constitue le thème de l'exposition de cette année. C'est aussi la porte d'entrée de la réserve naturelle de la Grande Cariçaie qui s'étend sur l'entier de la rive sud du lac de Neuchâtel, faisable à vélo, dont une partie sur des bandes cyclables. Pour davantage d'informations: www.pronatura-champ-pittet.ch
Herbert Chautems

LIVRAISONS À VÉLO: LA NOUVELLE COOPÉRATIVE CYCLONE

Depuis le 1^{er} mars, une toute nouvelle coopérative de livraisons à vélo a vu le jour. 100% neuchâteloise, La Cyclone livre courrier, colis express, analyses médicales et autres, en villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds.

C'est durant l'année 2020 que la coopérative Cyclone a pris forme. Elle est née d'un rapprochement d'intérêts entre d'anciens-nes coursiers-ères de vélocité à Neuchâtel, des membres de l'atelier Black Office et des livreurs-euses indépendants-es de La Chaux-de-Fonds.

La Cyclone est actuellement composée d'une vingtaine de coopérateurs-rices; les membres sont à la fois livreurs-euses et

impliqués-es dans les différentes tâches de la structure. L'un des nombreux buts recherchés par la société est d'offrir aux



Livraison en cours à La Chaux-de-Fonds.

membres une juste rémunération et pérenniser ainsi le métier. Quatre postes sont rémunérés pour le moment. C'est la force de la coopérative de pouvoir compter sur la motivation, l'engagement et les compétences diversifiées de ses membres!

De la livraison urgente, à la livraison en tournée, en passant par la livraison de proximité (comme avec le service Dring Dring), La Cyclone offre un large éventail de services à l'échelle locale et régionale. Elle est d'ailleurs la première société de ce type dans la capitale horlogère.

Guillaume Uldry, membre de PRO VELO Neuchâtel et coopérateur à La Cyclone

AU-DELÀ DU FONCTIONNALISME



WATANABE OSAMU COURTESY MORI ART

Richard Fauguet, Sans titre, 2001. Collection Antoine de Galbert, Paris.

Le vélo arrive à un point déterminant de sa croissance, il peut aller au-delà de ses besoins premiers. Admettons que les exigences fondamentales telles que sécurité et soutien au développement sont durablement acquises pour toutes et tous, la culture et les arts qui en découlent, les véritables marqueurs qui constituent une identité, peuvent enfin éclore dans nos pages.

Les arts plastiques et les différents mouvements qui ont jalonné l'art moderne et contemporain ont aussi puisé dans le monde du cyclisme, tous genres confondus. Pour une fois, le répertoire d'étude est totalement libéré des mots qui font si souvent notre fonds de commerce. Pas question de sécurité, d'aménagement, de nouvelle règle de circulation. Place à un monde où le vélo participe de l'élévation des femmes et des hommes, celui des arts; des arts plastiques pour ce qui nous occupe.

Bien qu'ils aient d'indéniables qualités d'attraction et de séduction, graffitis ou fresques, statues de pierre, de métal ou de bois, qui décorent boulevards, bords de routes ou cols, vélos «pimpés» érigés en œuvre et les divers totems et constructions composés de résidus de cycles usagés seront laissés de côté. Sortant volontairement et fièrement de notre zone de confort, l'analyse se fera dans les musées. Ce qui y est exposé interroge, le vélo y concourt parfois et de manière très diverse, selon les époques et les mouvements. La voix d'une médiatrice culturelle, historienne de l'art, nous guidera sur ce nouveau terrain d'exploration.

L'histoire de l'art moderne et de l'art contemporain se calque quasiment sur la même période que sur celle du vélocipède tel que nous le connaissons aujourd'hui, soit de la fin du 19^e s. à nos jours. Consi-

dérant ces moments et leur charnière, aux alentours de 1950, la place du vélo sera évoquée au travers de mouvements artistiques explicites. Cette fois-ci, c'est le catalogue ou la liste pure et dure des œuvres mettant en scène des vélos qui est écartée. Notre approche privilégie l'analyse à l'énumération.

Pour sortir définitivement de nos sentiers habituels, la curatrice du célèbre Musée de l'Art Brut de Lausanne reviendra sur une biennale bien particulière; les moyens de transport en sont le thème. Dans un énorme fatras mécanique, des vélos surprenants se détachent.

Comme dans les rues et avenues, discret, mais bel et bien présent, le vélo a sa place dans l'art et rappelle l'essentiel.

Philippe Wiedmer, président du comité de PRO VELO info

UNE HISTOIRE QUI SE RÉPÈTE

Quelle est la représentation du vélo dans l'art brut? Pour répondre à cette question nous avons eu un échange avec Anic Zanzi, conservatrice et curatrice à la Collection de l'Art Brut de Lausanne.

En 2014, ce musée accueillait la biennale Véhicules. Mme Zanzi, commissaire de l'exposition, expliquait:

«Par le biais de la création, nombre d'auteurs d'art brut – dont certains ont vécu dans la claustration – cherchent à se libérer de leur condition. Le thème des véhicules symbolise tout particulièrement cette tentative d'évasion. Certains créateurs en ont d'ailleurs fait leur unique sujet; toute leur production apparaît comme la déclinaison d'un seul et même motif. Ils établissent des listes, des séries ou des répertoires où chaque modèle est disposé avec ordre et précision. La classification presque maniaque et la rigueur leur semblent essentielles, manifestant leur besoin d'organisation, voire d'appropriation du monde. D'autres portent un intérêt aux moyens de transport en général, ils évoquent alors le voyage, la découverte, mais aussi l'aspect menaçant des véhicules ou le chaos généré par une circulation intense.»

Parmi les 250 œuvres exposées durant la biennale étaient illustrés notamment des bateaux, des avions, des trains, des voitures, des bus et quelques vélos. Ce qui res-



Eijiro Miyama dans une rue de Yokohama, 2006

sort, c'est que même si quelques vélos sont représentés par les artistes, quasi exclusivement masculins par ailleurs, leurs œuvres se concentrent principalement sur la mécanique d'objets plus impressionnants comme des trains, des bateaux, des voitures.

L'œuvre préférée de la curatrice, si elle devait choisir, est celle de Franz Kernbeis et son dessin d'une bicyclette grandeur nature. Avec ses formes souples, le deux-roues se rapproche plus de l'animal que de l'engin métallique. Franz Kernbeis utilise le crayon et peu de couleur. Il commence par tracer les contours

de son sujet qu'il place au centre de la feuille, puis remplit les espaces ainsi délimités avec des traits réguliers. L'ensemble paraît flotter sur la surface blanche du papier et, par son aspect sommaire, gagne en expressivité.

De notre côté, nous avons été séduites par deux œuvres. D'une part celle de John Byam (en couverture) qui réalise des assemblages à partir de morceaux de bois coupés grossièrement et colmatés avec un mélange de sciure et de colle. Malgré leur apparence fragile et rudimentaire, les sculptures qu'il conçoit peuvent faire office de représentation générique de véhicules.

Et il y a l'art d'Eijiro Miyama qui est né au Japon. Il a vécu une vie solitaire, faite d'errances. Puis, à 50 ans, il rejoint une pension pour ouvriers et indigents du quartier de Kotobuki à Yokohama, où vivent sans-abri, chômeurs et exclus sociaux. Maintenant dans sa septantaine, il répartit son temps entre karaokés gratuits et parades en ville les samedis et dimanches. En effet, Miyama déambule avec son vélo en traversant la foule dans le quartier chinois de Yokohama, un lieu très animé. Ce qui nous intéresse n'est pas uniquement le fait de sa déambulation, il circule en revêtant des tenues colorées et coiffé de chapeaux spéciaux qu'il confectionne lui-même. Souvent, il véhicule dans son dos des messages de paix et de fraternité qu'il rédige sur des cartons d'emballage. C'est lors d'une balade, des années plus tôt, coiffé d'un gobelet de nouilles instantanées, qu'il a capté l'attention des gens. Ce moment très significatif, provocateur et libérateur a fait naître en lui un grand sentiment d'exaltation. Depuis ce moment, il parcourt vide-greniers et puces, pour confectionner des chapeaux excentriques, recouverts de ses trouvailles, jouets et autres objets. Son corps devient un moyen d'expression et son vélo un accessoire de déambulation hebdomadaire.

www.artbrut.ch

Lana Damergi, historienne de l'art et médiatrice culturelle

1 «L'art brut est un observatoire privilégié de la culture et de la civilisation. Ses auteurs ont en commun d'être non seulement des autodidactes, mais aussi de n'éprouver aucun intérêt pour les valeurs esthétiques consacrées. Leurs œuvres fonctionnent donc comme des révélateurs. Elles n'obéissent à aucune règle en vigueur sur le marché de l'art», Encyclopædia Universalis, Art brut, H. Damisch & H. Gauville.

2 Manifestation qui a lieu tous les deux ans.



Franz Kernbeis, sans titre, 1990, crayon noir sur papier, 150 x 180 cm. Collection de l'Art Brut, Lausanne

HISTOIRE DE L'ART...

Comprendre une petite partie de l'histoire de l'art grâce au vélo est un projet ambitieux. A la fin d'une lecture attentive de cet article, votre boîte à outils de compréhension se trouvera probablement enrichie d'une nouvelle clef. Vous pourrez l'utiliser à loisir, lors de vos visites aux musées, en analysant des œuvres ou pour impressionner lors de repas en famille. Le vélo, utile au déplacement, élément essentiel du triathlon et de nombreuses compétitions, est également un symbole. Mais un symbole de quoi?

LA SYMBOLIQUE

Le vélo est tout d'abord un symbole d'indépendance et de liberté. L'effet qu'il procure au cycliste est tout particulier. Plaçons le cadre inspiré par la photographie *Towards the Light* de Georg Oddner (une jeune femme sur son vélo se dirige vers une forte lumière): il fait beau, les oiseaux chantent et vous pédalez. Le vent caresse votre visage coiffant vos cheveux vers l'arrière sous l'effet de la célérité. Vous avancez assez vite, plus vite qu'à pied. Votre corps est entre un repos lié à l'assise, mais également en mouvement, ce qui dynamise la circulation. Entre deux mondes, vous ne touchez pas le sol directement et arrivez à destination plus vite. Vos pieds touchent enfin terre et vous voilà arrivée. Cette vision, romantique certes, est l'un des éléments de la symbolique du vélo, la liberté qu'il confère. Une sorte de pouvoir lié au fait qu'il n'y a besoin d'autre moteur que

notre propre corps, et cette notion de célérité également. Au 19^e siècle, il y avait l'esprit de conquête de vitesse, nourrissant rêves et espoirs. Aujourd'hui, au contraire, la bicyclette est prometteuse car elle n'a pas besoin de moteur, ne pollue pas et ne fait pas de bruit. Elle prend donc une place dans l'imaginaire collectif, et sera, comme nous le verrons, utilisée de différentes manières pour exprimer des positions et des points de vue artistiques. Avec le vélo, il est question d'aller de l'avant, car on ne recule pas. Puis, lorsque le vélo est associé à la compétition professionnelle et les sports, il est un symbole de dépassement de soi, de ses limites.¹

LE FUTURISME

L'artiste, Umberto Boccioni, est l'un des auteurs du «Manifeste des peintres futuristes». Le texte ne décrit pas de méthode ou ce que devraient comporter les œuvres, mais relève que le monde a une nouvelle beauté: la vitesse. «A quoi bon regarder en arrière, du moment qu'il nous faut défoncer les vantaux mystérieux de l'Impossible?»². Alors qu'avec le cubisme, il était question de fractionner et d'aplatir l'image, il est cette fois question de suggérer le dynamisme. Toutefois le mouvement tente également d'analyser l'âme de l'homme moderne (p. 292). Ce dynamisme représente simultanément le mouvement absolu et le mouvement relatif (p. 181). Il y a donc à observer dans sa peinture: la position du cycliste et son évolution dans le mouvement ainsi que le mouvement du vélo, l'ef-

fet de célérité dans les roues, ainsi que l'effet global de la pièce, conférant un effet «psychologique» du mouvement (p. 175-179). Ainsi, il est question de plusieurs types de réflexions sur la décomposition de l'image figurative et la fragmentation du mouvement, mais aussi de modernisme et de pouvoir de l'homme. On retrouve dans le tableau de manière évocatrice le vélo implicite par les demi-cercles suggérant le mouvement.

READY-MADE



Marcel Duchamp, *Roue de bicyclette*, 1951, roue de bicyclette sur tabouret en bois peint.

Quasiment à la même période, arrive le *ready-made*, œuvre d'art qui implique l'utilisation brute d'un matériel récupéré tel quel, séparé de sa fonction originelle. Comme dans le cas de Marcel Duchamp avec sa pièce «Roue de bicyclette», réalisée en 1913 et composée d'une roue de bicyclette fixée sur un tabouret en bois. Son processus artistique se constitue d'un repérage et l'identification durant celui-ci de ready-mades, sur lesquels il apposera ensuite sa signature, soit R. Mutt, soit le nom de son alter ego Rose Sélavy. Dans sa recherche, l'objectif est de parvenir à une indifférence qui ne procure pas d'émotion esthétique, en l'absence de bon ou de mauvais goût. Faire de l'art est pour lui faire un choix, qui a pour corollaire que ce sont «les regardeurs qui font les tableaux» ainsi que les institutions qui les exposent. (p. 331).



Umberto Boccioni, *Dinamismo di un ciclista*, 1913, Collection privée (Milan, Italie).

... SOUS L'ANGLE DU VÉLO

ART CONTEMPORAIN ENGAGÉ

Plus tard, il y a la réflexion typique du 21^e siècle, qui est celle de considérer l'objet comme porteur d'une symbolique et d'une signification sociale; il sera comme un mot pour créer un sens. L'artiste contemporain chinois Ai Weiwei dans sa pièce *Bicycles* (2003), mais aussi *Forever et Forever Bicycles* (2011) utilise le vélo, moyen de déplacement privilégié par les Chinois pendant longtemps puis supplanté et écarté par l'urbanisme et les nouveaux modes de déplacement³. La première version de cette énorme *installation* (objets mis en commun et en scène de manière spécifique, constituant une œuvre d'art) de quarante-deux structures de vélos sans guidons et sans pédales, fixés les uns aux autres, forme une tour qu'il est possible d'observer de l'extérieur sans pouvoir y entrer. Certains vélos sont à l'envers et d'autres à l'endroit. Dans ce travail, Ai Weiwei emprunte les discours dadaïste – Dada = relation primitive avec la réalité environnante, apparition de la vie, bruits, couleurs, rythmes spirituels, explosion de tout code et liberté, plus de canon, ni de règle (² p. 381) – et duchampien, que nous avons vu précédemment. Il marque ainsi une certaine affiliation au *ready-made*; d'un côté, l'objet exposé a perdu sa fonction initiale, mais son discours symbolique reste important. La tour de vélos est comme un symbole de toutes ces individualités, sans queue ni tête, qui se



Ai Weiwei, *Bicycles*, vélos fixés entre eux, 2003.

retrouvent à l'envers et à l'endroit, signifiant un certain état de confusion. L'aspect de tour est aussi présent pour rendre visible la quantité de vélos, pour suggérer une grande population. Comme souvent dans le travail d'Ai Weiwei, on retrouve une

confrontation entre des valeurs historiques dépassées et une Chine à la production de masse exerçant une forte censure. Sa volonté est donc souvent de faire réfléchir à ces problématiques (² p. 40).

CLIN D'ŒIL À LAUSANNE ET SON MUSÉE OLYMPIQUE

Cette sculpture, visible dans les jardins du Musée olympique aux abords du Léman à Ouchy, représente trois cyclistes en bronze dont les roues forment les anneaux olympiques (soit cinq roues). Il s'agit ici d'une œuvre commissionnée par Juan Antonio Samaranch, à l'époque président du Comité international olympique, suite à sa rencontre avec le sculpteur hongrois Gábor Mihály. Cette pièce se veut donc une ode à l'olympisme et à la compétition, tout en ayant également une symbolique diplomatique.

Lana Damergi, historienne de l'art et médiatrice culturelle



Gábor Mihály, *Cyclistes*, sculpture bronze, 1990.

1 Le livre des symboles, Ed. Taschen, 2011 p. 440-441.

2 Époque contemporaine, XIX^e-XXI^e siècles, Philippe Dagen et al. Flammarion, p. 291

3 Ai Weiwei, *Spatial matters Art Architecture and Activism*, The MIT Press, 2014, p. 38

OUVEMA: UN CHANGEMENT DE PERSPECTIVE

L'observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA) a été inauguré en novembre 2020. Quelles sont ses ambitions? Dans quelle mesure les recherches qui y sont effectuées influencent-elles le quotidien des cyclistes? Radiographie d'une plateforme ambitieuse avec son co-directeur, le professeur Patrick Rérat.

PVi: Professeur Rérat, pouvez-vous décrire le travail de l'OUVEMA en quelques mots?

P.R.: L'observatoire a été fondé à l'Université de Lausanne et se voit comme une plateforme pluridisciplinaire. Nous nous y intéressons aux différentes facettes du phénomène vélo, notamment à son utilisation par les pendulaires, à sa diffusion en tant que vélo à assistance électrique, à sa pratique auprès des jeunes ou encore à sa place dans les domaines de la politique, de l'urbanisme cyclable et de l'infrastructure.

PVi: Concrètement, quels objectifs poursuivez-vous?

P.R.: L'observatoire a pour ambition de devenir une plateforme d'échange à la fois interne et externe à l'UNIL. Au sein de notre structure académique, nous puisons dans les nombreuses compétences de nos collègues, que ce soit dans les domaines de la psychologie, de la sociologie ou de la médecine. Le lien avec ce domaine est une spécificité de l'OUVEMA, dont le professeur Bengt Kayser [médecin et directeur de l'Institut des sciences du sport] est l'un des instigateurs. Les interactions entre la pratique du vélo et la santé publique sont évidemment immenses. Prenons l'exemple de l'urbanisme: des infrastructures favorables à la pratique de la mobilité active auront un effet direct sur les habitudes de mobilité de la population et sur son niveau d'activité physique. Si l'on construit de bonnes pistes cyclables, la part modale du vélo augmentera!

PVi: Et à l'extérieur de l'Université?

En ce qui concerne les échanges avec les domaines extérieurs à l'Université, nous développons et entretenons des liens forts avec les administrations, les associations et la sphère publique.

PVi: Où voyez-vous les plus grands déficits de la politique cycliste suisse?

P.R.: Premièrement, nous constatons que



Sous l'oeil du chercheur

FELIX IMHOF / UNIL

le vélo reste, aux yeux de nombreux décideurs de l'administration et de la sphère politique, un moyen de transport de deuxième ordre, une pratique saisonnière ou de loisir. Il manque également encore la prise de conscience qu'un coup de peinture ne constitue pas une infrastructure cyclable.

Un deuxième aspect concerne les questions de sécurité. En Suisse, l'approche habituelle est centrée sur l'individu: on se focalise sur les personnes à vélo, leur comportement dans le trafic ou le port du casque. Les campagnes de sécurité tendent à présenter la pratique du vélo comme une activité dangereuse et à mettre la faute sur les cyclistes.

Il est essentiel de changer de perspective. Au lieu de se concentrer sur les accidents et d'en identifier les coupables, il faut une approche d'ordre systémique. Autrement dit, l'infrastructure doit être conçue de manière à minimiser les situations dangereuses et les conséquences en cas d'accident. L'accident est le symptôme d'un dysfonctionnement et doit, en tant que tel, être utilisé comme indicateur permettant d'améliorer l'infrastructure.

PVi: Pourriez-vous nous donner un exemple de changement de perspective?

Prenons l'exemple des ronds-points. En Suisse, on sait qu'un tiers des accidents y surviennent impliquent des cyclistes, qui ne

sont toutefois fautifs que dans moins de 10% des cas. Le rond-point est donc considéré comme un endroit dangereux. Aux Pays-Bas, ce problème n'existe pas; les giratoires y sont conçus de manière à maximiser la sécurité: il y a un anneau intérieur pour les voitures et un extérieur pour les vélos, les voitures roulent moins vite et les flux se croisent à angle droit ce qui permet une bonne visibilité.

PVi: Que peuvent attendre les cyclistes de votre travail?

P.R.: Notre rôle consiste à susciter le débat au sein de la société. A ce propos, nous nous réjouissons de constater que la population devient de plus en plus sensible aux questions liées à la mobilité. Il suffit de penser à la votation vélo 2018, mais aussi aux votations de l'année passée à Zurich et à Genève, où des projets favorables à la mobilité active ont été acceptés à une large majorité. En parallèle, nous constatons que les grandes avancées en matière de vélo restent liées à des figures pionnières. Par notre travail, nous voulons contribuer à former une génération de décideurs pour lesquels le vélo sera une évidence.

Propos recueillis par
Juerg Haener, PRO VELO Suisse

www.unil.ch/ouvema

PÉTITION TRAIN & VÉLO

Le 21 mars 2021, les CFF ont rendu obligatoire la réservation pour charger son vélo dans les trains InterCity en fin de semaine. Il est donc devenu plus coûteux et compliqué de transporter sa bicyclette avec soi en train. Les CFF affirment vouloir créer plus de place pour les vélos dans les InterCity et simplifier la billetterie à l'avenir. PRO VELO se réjouit de ces déclarations d'intention, bien que ces mesures auraient dû être prises depuis longtemps. En effet, la réservation obligatoire mise en œuvre le 21 mars découle d'une stratégie déficiente à l'égard des vélos ces dernières années.

Le constat de l'été dernier est sans appel: le nombre de personnes se rendant en excursion à vélo en Suisse est en nette augmentation, alors que les nouveaux trains commandés par les CFF comme les *duplex TGL* pour le trafic grandes lignes ne sont pas adaptés au transport des vélos. Pour PRO VELO Suisse, les CFF doivent répondre à la demande de leurs clients-es à vélo et proposer assez de place pour eux sur leurs lignes, grâce à du matériel roulant approprié et des trains de renfort si nécessaire, surtout en fin de semaine. Les revendications de PRO VELO sont d'autant plus justifiées que la combinaison de ces deux moyens de transport durables que sont le train et le vélo est exigée par le Parlement et souhaitée du point de vue de la politique environnementale et climatique.

PÉTITION LANCÉE

Plutôt que d'augmenter la capacité dans les trains, les CFF mettent un frein à la demande en imposant l'obligation de

réserver, alors que les conditions de réservation sont compliquées et augmentent le prix des billets. A titre d'exemple, une personne qui voudrait voyager avec deux jeunes doit prendre neuf billets pour se rendre d'une ville à une autre (les trois billets passagers, les trois billets pour les vélos et les trois réservations pour les vélos)! Neuf! Et s'il reste deux places dans le train, cela n'est pas visible: les deux premières réservations seront prises et la 3^e personne devra attendre, seule, le train suivant, pour autant qu'il y reste de la place, sans quoi les 2 réservations déjà prises seront perdues puisque non remboursables ou annulables. Et ce n'est qu'un cas de figure des complications possibles avec l'introduction de cette réservation obligatoire.

PRO VELO et 13 autres organisations ont donc lancé une pétition à l'attention des CFF et de leur «propriétaire», le Conseil fédéral. Cette pétition, déjà signée par plus de 40'000 personnes dans toute la Suisse, exige:

- la création de davantage de place pour emporter des vélos, poussettes, équipements de sport et bagages, par exemple au moyen de compartiments multifonctions ou en introduisant des trains spéciaux aux heures de pointe;
- la suppression de la réservation obligatoire pour les vélos dans les trains InterCity;
- une meilleure information à la clientèle sur les quais et une billetterie plus simple;
- une plus grande prise en compte des besoins des cyclistes par les CFF, aussi bien lors de l'acquisition de nouveaux

trains que dans l'exploitation des trains existants.

La pétition court jusqu'à fin août et sera ensuite remise aux CFF et au Conseil fédéral.

Faites entendre votre voix: signez vous-aussi la pétition moyennant le formulaire ci-joint ou sur www.pro-velo.ch/fr/themes/politique/petition-train-velo/

Merci de votre soutien!

Valérie Sauter, PRO VELO Suisse



L'obligation de réservation des CFF est une entrave à la mobilité des cyclistes.

RUBRIQUE JURIDIQUE

ALLER À L'ÉCOLE À VÉLO

Alors que les jours rallongent et que les températures deviennent plus agréables, l'envie de se rendre à l'école à vélo devient de plus en plus forte. Même si certaines municipalités et écoles «interdisent» le vélo à l'école, la décision finale appartient aux parents. Ceux-ci sont également responsables de tout dommage occasionné par leur progéniture. Les autorités peuvent toutefois interdire l'utilisation et le stationnement des bicyclettes sur le terrain de l'école.

Il existe une limite d'âge inférieure pour la pratique du vélo uniquement sur les routes

principales, où les enfants doivent avoir au moins 6 ans ou être accompagnés d'une personne âgée d'au moins 16 ans. Cependant, la conduite sur route exige généralement que les enfants soient aptes à maîtriser le vélo et la circulation de manière à ne pas se mettre en danger ou à mettre en danger les autres. Les parents sont responsables de l'éducation routière de leurs enfants, et non pas l'école ou la police. Les parents ont la responsabilité d'expliquer les règles aux enfants et de pratiquer les manœuvres avec eux. Ils décident aussi quand et où leurs enfants sont autorisés à circuler sur la route. Là où il n'y a pas

de bandes ou de pistes cyclables, les enfants jusqu'à 12 ans sont autorisés à rouler sur le trottoir depuis cette année.

Si le vélo est utilisé dans le cadre de l'école, par exemple lors d'une excursion, celle-ci a un devoir de vigilance. L'école doit prendre les précautions nécessaires pour que ni les enfants ni des tiers ne soient lésés. Les enseignants doivent donc bien planifier ces activités et superviser les enfants avec soin.

Christoph Merkli, PRO VELO Suisse
www.bpa.ch
www.schule-velo.ch/fr

VIVRE ET ROULER À LOS ANGELES

Los Angeles (L.A.) est une ville pour les voitures. Certes, une partie grandissante de ses 4 millions d'habitants découvre les avantages qu'offre le vélo, qui y reste toutefois un moyen de transport marginal. Une fois le vieux système de trolleybus démantelé par l'industrie du pétrole, la ville s'est transformée en un lieu centré sur l'automobile, répondant aux moindres besoins des conducteurs et leur réservant une portion importante de sa surface.

Ce n'est donc pas étonnant que L.A. ait si mauvaise réputation relativement à la plupart des autres grandes métropoles américaines quand il s'agit de cyclisme. Malgré cela, il suffit de changer de perspective pour parvenir à savourer le magnifique terrain de jeu qu'elle offre aux cyclistes.

Depuis le début de la pandémie du Covid, j'ai trouvé un réconfort accru en enfourchant mon vélo cinq, voire six jours par semaine. Ma routine? Grimper, tôt le matin, vers les collines d'Hollywood et leur panneau mythique.

Depuis mon quartier de mid-Wilshire, je commence mon trajet en direction du nord. Je passe devant les maisons impressionnantes du Hancock Park, où je surprends des résidents en peignoir sortant chercher leur journal. De nombreux marcheurs et joggeurs occupent les trottoirs, les bonjours

et les salutations foisonnent. Une fois ce quartier idyllique traversé, je pénètre dans Hollywood.

Hollywood est un endroit coloré et hétéroclite. Je m'engage dans El Centro, une ruelle traversant un quartier résidentiel qui s'emboîsse lentement. Passés les principaux boulevards est-ouest de la ville, Santa Monica et Sunset, j'aperçois les premiers camps de tentes érigés par les sans-abri. C'est une vision triste pour commencer la journée et malheureusement une normalité à L.A.

Dans l'un d'eux, il y a un magasin de cycles improvisé. Avec sa montagne de vélos hors-d'usage, il semble que ce soit l'endroit idéal pour fabriquer sa propre bécane. Je passe rapidement mon chemin, redoutant l'idée que mon vélo finisse un jour sur cette pile.

Quittant les plateaux d'Hollywood, je me dirige vers les collines. Dès que je grimpe, la ville se transforme sensiblement. De belles maisons avec des vues imprenables parsèment les collines. Les rues sont très étroites – on se croirait presque en Italie. La pente est raide par endroits, et il y a une myriade de façons d'atteindre le fameux panneau. J'ai vécu à L.A. toute ma vie, et ce qui me fascine, c'est qu'il est chaque jour possible de découvrir de nouveaux chemins. Certaines rues sont des impasses pour les voitures, mais offrent de petits sentiers à une voie

pour les marcheurs et les cyclistes. Plus j'explore, plus j'apprécie ces balades. Découvrir par hasard des maisons, des points de vue ou des personnalités inhabituels est l'un des meilleurs aspects de la pratique du vélo.

En poursuivant mon trajet, j'arrive à la barrière qui empêche la circulation automobile de rejoindre le panneau Hollywood. A présent, les maisons disparaissent. D'ici, par temps clair, on peut voir nettement les collines de Laguna au sud, l'île de Catalina à l'ouest et, à l'est, le mont San Jacinto, qui domine Palm Springs. Devant moi se dessine l'échiquier des rues parfaitement droites de L.A., s'entrecroisant à travers la ville.

En montant, je croise les habitués. La femme âgée qui promène ses deux chiens, dont l'un ambitionne de me manger. Puis il y a la promeneuse qui fait toujours un bond de côté quand elle me voit, effrayée à chaque fois, même si je suis de l'autre côté de la route. Le vieux monsieur avec son beau clébard me fait toujours un grand sourire et me dit bonjour. Cela fait partie d'une routine à laquelle je suis particulièrement attaché.

Au sommet, je m'arrête et contemple l'étendue de la ville tout en faisant le plein d'énergie. J'imagine des trajets potentiels vers des endroits inconnus. Qu'y a-t-il à l'est du centre-ville de L.A.? Qu'y a-t-il de l'autre côté de la colline? La ville et les possibilités d'y rouler semblent infinies.

Et maintenant, la descente. Celle-ci donne une perspective complètement distincte, et encore une fois, j'essaie de trouver des routes différentes à explorer. Habituellement, la fin de cette randonnée est précipitée: je regarde ma montre et réalise que je dois aller travailler. Alors, je pédale avec efficacité et je me dépêche de rentrer chez moi. Le tour jusqu'au panneau Hollywood est l'un de mes préférés, mais la ville offre plein d'autres options. D'exigeantes ascensions dans les collines, des balades tranquilles le long de l'océan, des sentiers en gravier et certains parmi les meilleurs itinéraires VTT de Californie. Tout est là, L.A. est le paradis des explorateurs. Mais ne le racontez à personne: nous voulons garder notre petit secret de cyclistes.

Alex Yust

alex@velospeak.com

www.velospeak.com

www.instagram.com/velospeak/



ALEX YUST

L'arme du crime, passionnel et jamais regretté.

S'ÉVADER À VÉLO

Après une année plus ou moins confiné-e-s à la maison, nous avons envie de partir. Voici quelques conseils pour voyager en Europe. D'une part car nous pensons que si nous voulons nous mouvoir par la force de nos mollets, éventuellement aidés par une petite batterie, cela ne fait pas sens de se rendre dans des endroits lointains en avion. D'autre part, face à de possibles restrictions de voyages, mieux vaut prévoir des itinéraires proches. Finalement, le transport des vélos dans les trains n'étant pas (encore?) très facile, pourquoi ne pas partir depuis chez soi?

DESTINATIONS

La Suisse à vélo

Tout ce que vous voulez savoir sur les itinéraires à vélo en Suisse, déclinés en itinéraires nationaux, régionaux et locaux. Des informations illustrées vous renseignent sur la longueur de l'étape, le type de route, les dénivelés, mais aussi sur les lieux à visiter, les curiosités et même les lieux de baignade. Une carte détaillée (depuis peu, les cartes topographiques suisses sont disponibles gratuitement en ligne) peut être consultée en ligne et imprimée. De plus, il est facile, après avoir ouvert un compte gratuit, de créer ses propres étapes, d'en visualiser le dénivelé, la longueur, et de les compléter par des commentaires tels que le nom du logement trouvé, par exemple. Chacun peut garder ses itinéraires pour une occasion ultérieure ou les transmettre à des amis.

Eurovelo

De la Sicile au cap Nord (Véloroute du soleil) ou de Cadix à Izmir (Véloroute de la Méditerranée) – ce ne sont que deux exemples des 19 routes à vélo qui sillonnent l'Europe. Chaque route est présentée en détail, avec cartes par pays traversé, degré de difficulté et sites naturels ou culturels à ne pas manquer. Un code couleur indique si l'itinéraire est déjà certifié EURO VELO route (vert ou jaune) ou encore en développement (rouge). La situation sur le terrain peut être dans un état de développement largement supérieur à celui décrit sur le site. De nombreux guides décrivent ces itinéraires, certains ne sont toutefois disponibles qu'en anglais ou en allemand.

CONSEILS POUR DES RANDONNÉES RÉUSSIES

PRO VELO Suisse a publié un petit guide avec des conseils pour des randonnées à vélo en toute tranquillité (disponible seu-



lement en ligne sur le site de PRO VELO Suisse). Quelques exemples:

- Buvez et mangez suffisamment, l'exercice physique et le vent de la route creusent!
- Prévoyez suffisamment de temps pour les pauses, pannes, détours, emplettes ou pour une baignade dans le lac.
- Convenez de points de rendez-vous si le groupe est important.
- Fixez solidement vos bagages et veillez surtout à ce que rien ne puisse se prendre dans les rayons.
- N'oubliez pas le repos, il est essentiel pour votre sécurité.
- Planifiez minutieusement votre randonnée, c'est la clef du plaisir cycliste. La distance et le dénivelé sont les éléments majeurs du choix de l'itinéraire.

HÉBERGEMENT

Selon votre portemonnaie et vos envies, le choix est vaste. Les *Swiss Bike Hotels* disposent d'un garage à vélos et mettent à disposition un espace de nettoyage/entretien. Les auberges de jeunesse sont aussi toutes équipées pour accueillir les cyclistes. Autre bon plan: dormir sur la paille. Il vous suffit

d'apporter votre sac de couchage et vous logez au chaud et au sec. Il est souvent possible de manger sur place, et il y a bien sûr la découverte de la ferme, ses animaux et le travail des paysans.

Le vélo vous permet d'emporter tout ce dont vous avez besoin: tente, sac de couchage, réchaud, une boîte de raviolis (selon vos connaissances en cuisine, remplacée par d'autres victuailles) et vous voilà libres comme le vent. Prévoyez des sacoches supplémentaires sur la roue avant, ou une remorque, pour transporter votre maison mobile.

Une autre manière sympa de passer sa nuit après une journée sur la route est de toquer à la porte d'un hôte de Velo-Gîtes («Velo-dach» en allemand) ou de Warmshowers. Ce sont deux réseaux de cyclistes qui hébergent d'autres cyclistes; Velo-Gîtes est uniquement en Suisse, tandis que Warmshowers a 160 000 membres dans le monde entier. Les deux systèmes sont basés sur le principe de réciprocité: pour pouvoir s'inscrire comme membre, il faut être prêt à héberger des cyclistes chez soi également. Cela vous permet de voyager même si vous ne partez pas, parce que vos hôtes vous amènent l'air du large!

COMBINER VÉLO ET CULTURE

Notre dossier vous a donné envie d'explorer les arts? C'est possible à vélo, grâce aux balades cyclolittéraires de Sita Pottacheruva. Soit vous la suivez à vélo lors d'un vélo-tour organisé dans le cadre des Samedis du vélo par PRO VELO Genève, soit vous achetez le guide des balades cyclolittéraires et découvrez un-e auteur-e local-e et sa ville sur un des 21 circuits à vélo.

Nous vous invitons à découvrir les différents liens sur le site de PRO VELO info.

Johanna Lott Fischer, comité de PRO VELO info et PRO VELO Neuchâtel



DES VÉLOS POUR LA PAIX



CARLOS MADRID

En Palestine, faire du vélo reste un défi pacifique que ce soit le long du mur de 750 km qui fracture le paysage ou sur les collines arides de Ramallah, où des tours à vélo (cyclo-tourisme) ont démarré en 2015.

Des vélos tout-terrain convergent, prêts à une balade mythique. Les uns traversent des vergers d'amandiers, d'autres suivent des rues tracées au cordeau bordées d'immeubles blancs, sans charme, et de terrains vagues en guise d'espaces verts. Ici, le cyclisme est encore une curiosité mais les mordus se sont vite imposés dans le paysage lunaire et ardent qui est leur terrain d'évasion car, plus qu'ailleurs, le vélo est synonyme de liberté.

Des collines ocre plantées d'oliveraies encerclent la ville. Les routes grouillent de bus jaunes qui lâchent dans l'azur des volutes sales. Près du carrefour monumental, point de repère des bikers, une circulation anarchique s'impose: klaxons stridents, parcage en triple file, warnings «oubliés», piétons qui traversent, partout c'est l'anarchie mais le vélo tire son épingle du jeu.

Arrivés au square pavoisé de câbles électriques dans tous les sens et de ses lions de pierre très british, sous un déluge d'enseignes lumineuses bariolées, une quinzaine de vélos s'évaporent vers Al-Bireh. Bientôt, quittant la route, une dure colline de caillasses. La gomme accroche à peine un sentier poussiéreux qui se dérobe. Ça monte raide, les bikers souffrent. Devant, Najib qui guide n'est plus à sa montée parce qu'au loin, il perçoit une menace. Du sommet, il scrute un nuage de poussière à 3 ou 4 kilomètres de là, le long du mur, haut de 8 mètres, qui barre l'horizon.



CARLOS MADRID



CARLOS MADRID

Najib est Palestinien mais dans le groupe il y a aussi des Israéliens et des expats. Il ne compte plus les religions: musulmans, juifs, chrétiens et aussi athées. Hommes et femmes, jeunes et moins jeunes, ils ont décidé de braver ensemble la chaleur implacable, l'âpreté d'un pays sans ombre, mais surtout le franchissement des check-points ou les contrôles inopinés des patrouilles armées.

Najib guette celle qui les a repérés, qui les connaît, mais qui peut à chaque instant transformer la balade en une expérience humiliante et violente. Le nuage de poussière s'éloigne, ce n'est pas pour aujourd'hui, on continue.



CARLOS MADRID

Pour Najib, le vélo est un outil de changement. Bon pour l'environnement, la santé et le moral, c'est surtout un burin unique pour briser les murs physiques ou mentaux dressés dans cette région. Chaque semaine, le groupe brave pacifiquement les autorités: pas seulement l'armée partout présente, toujours hostile, mais aussi les bien-pensants dont il faut supporter les insultes lorsqu'on est une femme musulmane, même voilée, sur un vélo...

A la campagne, les bikers sont aussi un spectacle ambulante. La pause dans un hameau est l'occasion d'accolades et de partage du thé qui compensent l'effort, la peur et les humiliations. Depuis peu, les groupes cyclistes mixtes à tous égards comme celui de Najib se multiplient et cela rend les déplacements plus faciles.

En Palestine, les vélos gagnent du terrain et c'est autant de terrain gagné pour la Paix.

Carlos Madrid

VELO-CITY 2021



VELO-CITY

La 26^e édition de Velo-city, le sommet annuel mondial du cyclisme organisé par la Fédération européenne des cyclistes (FEC), se tiendra du 6 au 9 septembre 2021 à Lisbonne. Mobilité urbaine, économie, tourisme, communauté, santé, climat seront quelques-uns des thèmes abordés.
www.velo-city2021.com

«UN AMOUR DE VÉLO»



Pour une fois, une exposition qui ne retrace pas l'histoire du vélo mais raconte sa place dans l'histoire et dans notre imaginaire. Divisée en huit étapes, cette ode consacrée à la petite reine nous invite à parcourir les cultures cyclistes: *La poésie de la mécanique vélocipédique; Vélo je t'aime moi non plus; Petites roues pour culottes courtes; Le surmâle; Les forçats de la route; A pied, à vélo en auto, une ville pour tous; Les Alpes*

cyclables, partir un jour sans retour. Sous ces titres accrocheurs fourmillent une belle dose d'inventivité et une scénographie très réussie. Le conservateur a puisé dans les archives, mais surtout fait appel aux usagers-ères, aux couturiers-ères des machines, aux mécaniciens-nes, aux écrivains-es, aux chansonniers-ères, aux plasticiens-nes, aux photographes, aux voyageurs-euses. Dans *Un amour de vélo* flotte un puissant vent de liberté que les publicistes ont tôt fait de saisir en détournant les indéniables qualités du vélo afin de vendre aussi bien des vols en avion qu'une assurance, mais jamais de bicyclettes. Quand donc les musées d'ethnographie de Genève ou de Neuchâtel s'emparent-ils du vélo comme un véritable objet culturel qui depuis des générations accompagne si bien nos vies? Musée Dauphinois, Grenoble – Jusqu'au 4 juillet 2022.

PODCAST «LE SUCCÈS DU VÉLO»

A l'occasion de la sortie de son dernier livre *En roue libre*, le professeur de sociologie David Le Breton était invité à l'émission Tribu (RTS-La Première) le 19 mars dernier. L'auteur, qui explore l'âme du cycliste, distille un profond message plein d'allégresse et rappelle combien, en «artistes de la vie», les cyclistes jubilent et contrôlent leur temps. Pédaler, c'est «l'art du détour, de la débrouillardise, du bricolage». Une légèreté vivifiante et salvatrice qui échappe si bien aux bouchons, à la rhétorique élimée d'une prétendue «guerre des transports» ou des étiquettes insultantes de «cyclo-terroriste» ou «cyclo-kamikaze» d'un certain Maudet... Synonyme de lenteur, de disponibilité, de civilité, de vulnérabilité, d'un sentiment de ne devoir qu'à soi et non dépendant d'une technologie, pédaler procure un sentiment de bien-être. «Le vélo est un pied de nez à une modernité toute-puisante». A écouter de toute urgence.
www.rts.ch/play/radio/tribu/audio/le-succes-du-velo?id=12021513

LE GUÉRISSEUR DE BICYCLETTE

Stephan Röper est persuadé que les bicyclettes ont une âme. Rien qu'en tâtant le pneu d'un VTT, il est capable de déterminer le nombre de bars nécessaires pour un gonflement optimal. Certains l'appellent avec respect «l'homme qui chuchote à l'oreille des vélos...». A Hambourg, sa ville qu'il sil-

lonne dans son van aménagé en atelier de réparation, 50% de la population roule à vélo. Un portrait entrecoupé par des capsules: Felicitad Birze enseigne aux migrantes à faire du vélo, l'entrepreneur Tim Wolfer construit des vélos-cargos en aluminium, Daniel Piper filme tous ses déplacements à vélo et poste chaque semaine sur sa chaîne YouTube tous les accidents qu'il a pu éviter... Reportage *Tous en selle*, Arte Regards.

SUR LA ROUTE

L'Association romande pour le voyage à vélo lance un appel à contribution pour son magazine annuel de récits de voyage à deux-roues *Sur la route*. Elle récompense d'une bourse un projet de voyage à vélo et vous donne rendez-vous à la 3^e édition de son Festivélo (www.festivelo.ch) qui aura lieu du 5 au 7 novembre à Lausanne.
www.voyageavelo.ch

A GENÈVE, LA CONSTELLATION VÉLO S'AGRANDIT!

Colin Peillex et Nataniel Mendoza ont fondé La bicyclette bleue, une association de bénévoles qui propose un service genevois de location de vélos de longue durée, à prix modique (3 mois à 50.- ou 12 mois à 95.-). Public cible: les étudiants-es, les expatriés-es, les cyclistes estivaux, ou celles et ceux qui manquent de moyens. Dans leur local au 3, ch. des Saules (Jonction) vous attend également La Bicycletterie, un atelier d'auto-réparation.
www.bicyclettebleue.ch



UN BIKE CAFÉ À NYON

A moins de 300 mètres de la gare vous attend *Tête de course*, un bike café équipé de douches et d'un atelier vélo créé début mars par des mordus de bicyclette.
www.tetedecourse.ch



L'appel du volcan est le 11^e livre de Claude Marthaler, écrivain et aventurier, qui côtoie toutes les latitudes à la force des jambes. Des milliers de mètres de dénivelé et des bivouacs dans les contrées les plus reculées ont façonné cet arpenteur du monde. A l'occasion de l'ascension du plus haut volcan de la planète, il confie les ressorts qui l'ont poussé sur les chemins de l'aventure. Sur demande, il vous sera dédié et livré par l'auteur gratuitement à vélo dans le canton de Genève et en France voisine: 076 289 33 39 cyclonaute@gmail.com



Gagner des prix en se rendant le plus souvent possible à l'école à vélo pendant quatre semaines !

INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT !
WWW.BIKE2SCHOOL.CH

TOUTE LA CLASSE À VÉLO !

Une action de :

PRO VELO
SUISSE