

Cycloféminisme...

La pédale douce

PAR CLAIRE MORISSETTE



The author presents a vivid picture of the history of cycling from its beginnings 150 years ago. She argues that the bicycle is extremely important for women from the North and the South as it is inexpensive and ecological.

Efficace, silencieuse, non polluante, bonne pour la santé, économique en argent, en énergie et en espace, jouissante, sécuritaire et égalitaire, la bicyclette est sûrement le véhicule le plus écologique qui soit !

Mais il y a plus. L'histoire nous révèle que la bicyclette a été un outil majeur de libération des femmes. Dans le Sud, on constate qu'elle pourrait être la clef donnant accès aux femmes à des conditions de vie plus décentes. Et au Nord, elle est toujours l'amie des femmes, sous-tendant des valeurs étrangement proches du féminisme, et cruciales pour l'avenir de l'aventure terrestre.

Un appel irrésistible à la liberté

Au XIX^e siècle, la mode châtiait le corps des femmes: longs corsets, jupes traînantes, nombreux jupons et larges chapeaux entravaient sérieusement toute activité physique. Dans cet accoutrement, les vélocipèdes et grands bis étaient franchement acrobatiques, même "adaptés", pour les femmes, en plus d'être onéreux et réservés aux riches.

Aux États-Unis, dès 1849, Amelia Bloomer et Elizabeth Stanton, deux suffragettes, prêchent régulièrement contre les jupes encombrantes, dans le premier bulletin de libération des femmes, le *Lily*. En 1851, elles reçoivent la

visite de Libby Miller, venue à vélo, vêtue d'un pantalon bouffant, par la suite baptisé *bloomers* malgré les efforts répétés de M^{me} Bloomer pour faire reconnaître M^{me} Miller comme la véritable créatrice.

En France, plus libérale, le cyclisme féminin est assez facilement accepté, mais dans l'Angleterre victorienne, les épouses et les soeurs des cyclistes sentent bien qu'elles manquent quelque chose, lorsque les hommes reviennent le dimanche soir d'une fin de semaine à vélo remplie d'aventures et de découvertes. L'opinion publique maintient que pédaler est dangereux pour la santé de la femme, pour sa morale et pour sa réputation. Néanmoins, vers 1880, en dépit des efforts dissuasifs de leur milieu, des femmes riches, pas très nombreuses mais tenaces, s'arrogent le droit de circuler en tricycle. Lady Harberton fonde la Rational Dress Society (Société pour un code vestimentaire rationnel) et propose des *trousers*, élégants pantalons bouffants attachés sous le genou, accueillis par un dénigrement général.

En 1885, l'arrivée en force du Safety—un vélo à pédalier et à deux roues d'égales dimensions, beaucoup plus pratique—et du pneumatique change la donne. Grâce à son prix plus abordable, il rejoint une classe de femmes moins empêtrées dans les conventions, qui enfourchent allègrement les vélos, même si beaucoup d'encre coule à leurs dépens. Les jupes raccourcissent, "rapportant dans leurs plis moins de crottin et de crachats à la maison", plaident les progressistes, et si on regarde dessous, on trouve des *knickers*, une culotte ! Le tout premier club féminin sera un club cycliste, le Coventry Lady Cyclists, fondé en 1892. Ça y est, les femmes ont réussi à mettre un pied hors du foyer !

L'année suivante, l'audacieuse Tessie Reynolds pédale le trajet Londres-Brighton aller-retour, en *rational dress*, avec quelques compagnons. La presse la traînera dans la boue, et les opinions se polarisent. La femme à vélo devient un tel symbole de liberté que les étudiants de Cambridge, protestant en 1897 contre l'admission des femmes au baccalauréat, pendent en effigie devant le conseil de l'université une

Le droit de pédaler a donné aux femmes la possibilité d'aller où elles veulent, quand elles le veulent, avec qui elles veulent, une liberté tangible et pratique.



femme à vélo et en *rational dress* !

Mais trop de femmes ont pris goût à la liberté, et leur nombre augmente sans cesse malgré le persiflage. Vers 1895, pédaler au féminin est à la mode, même si celles qui font des compétitions de course à vélo continuent d'être dénigrées. Bientôt, le *rational dress*, considéré comme chic à Paris, est toléré en Angleterre, du moins dans la capitale.

Si, à la même époque, la bataille des suffragettes était importante, le droit de pédaler a donné aux femmes la possibilité d'aller où elles veulent, quand elles le veulent, avec qui elles veulent, une liberté très quotidienne, tangible et pratique, et c'est une clochette de bicyclette qui a sonné leur libération.

De l'âne à pédales au taxi convivial

Dans les pays du Sud, la division du travail assigne habituellement aux femmes le transport quotidien de l'eau, du bois de cuisson et des denrées agricoles pour les besoins de la famille. En Tanzanie par exemple, elles assument quelque 79% du temps consacré au transport et 90% du volume transporté pour un ménage. Elles y consacrent presque cinq heures par jour, pour une moyenne de 50 kilos par jour, en trois ou quatre déplacements. Les filles y passent trois fois plus de temps que les garçons et

abandonnent très tôt l'école pour s'acquitter de ces corvées.

Ces trajets se font à pied, avec la charge sur la tête, le dos ou les épaules, et il n'est pas rare qu'elles portent en plus un enfant en bas âge. Ces charges entraînent des blessures et déformations, et exigent beaucoup d'énergie, dont les femmes, souvent les dernières nourries, ne disposent pas.

Le vélo est le véhicule idéal pour des trajets fréquents, sur de courtes distances, avec des charges petites ou moyennes, hors des routes carrossables. Il permet de voyager environ trois fois plus vite et de transporter des charges beaucoup plus lourdes, réduisant le nombre d'aller-retour. C'est un véhicule bien adapté à l'économie et à la géographie des pays du Sud, qui n'exige pas un coûteux pétrole payé en devises étrangères.

Tout comme en Occident au début du siècle, des barrières sociologiques doivent encore être surmontées : certaines cultures considèrent qu' "une femme à vélo est trop libérée pour être une bonne épouse." Une émancipation financière est aussi nécessaire pour que les femmes puissent procéder à l'achat, payer par emprunt ou s'impliquer dans la copropriété d'un vélo. Néanmoins, les revenus découlant de l'acquisition d'une bicyclette sont bien tangibles : à Beira, au Mozambique, un projet de la Banque mondiale a observé une augmentation du revenu des femmes de 4%, mois après mois, grâce à la

possession d'un vélo.

Quant aux femmes du Nord, étant moins rémunérées que les hommes, elles sont moins automobilisées qu'eux, et moins favorisées dans les transports, quoique cet écart ait tendance à diminuer. D'emblée, la bicyclette est l'amie de la femme, lui offrant une mobilité économiquement accessible. Très souvent, c'est sa capacité de mobilité qui déterminera si une femme peut travailler ou non, et par conséquent, son niveau de revenu. Le vélo procure une grande liberté d'action, sur les trajets complexes créés par les distances que l'aménagement pro-automobile introduit entre la maison, le travail, la garderie, les magasins et services, et les lieux de loisirs familiaux. C'est aussi un véhicule utile pour le transport des paquets, et qui permet d'intégrer l'exercice physique aux déplacements, une bonne nouvelle quand on a un horaire très serré. Le vélo aide aussi les femmes à se réapproprier la nuit, leur permettant de se déplacer prestement, ce qui réduit les chances pour un agresseur de passer aux actes.

Malheureusement, les planificateurs des transports sont en majorité des hommes, automobilisés de surcroît, et les préoccupations des femmes et mères de famille sont souvent étrangères à leurs plans d'aménagement. Résultat: la ville est si envahie d'autos, et le transport en commun et les aménagements cyclables sont si inadéquats, que l'arrivée d'un premier enfant rime souvent avec l'acquisition d'une automobile, et même avec l'exode vers la banlieue.

Une ville plus sécuritaire pour les enfants, plus conviviale, plus cycliste serait un gain immense, non seulement pour les femmes, mais pour nos perspectives d'avenir à tous, à l'heure où la planète donne des signes d'asphyxie de plus en plus évidents.

Cycloféminisme

Il semble exister des affinités entre femme et bicyclette, et ces valeurs communes pourraient être décisives pour la suite de l'aventure terrestre. En effet, un parallèle presque parfait s'applique entre d'une part l'automobile et les valeurs dominatrices qui l'accompagnent : vitesse, puissance, mort, soif des ressources, destruction écologique, menace pour les enfants, élimination des concurrents et, d'autre part, la bicyclette et sa fidélité aux valeurs civilisatrices: respect de la vie, modération, vitalité, auto-suffisance, préservation écologique, affinité avec les enfants, harmonie avec les autres usagers de la route. Si les anges n'ont pas de sexe, le vélo, lui, est peut-être féminin. Pas étonnant alors que la bicyclette soit aussi ignorée dans la rue que la femme l'est encore dans la société. Mais cela est en train de changer. C'est en tous cas ce dont a un immense besoin notre fragile biosphère.

Ce texte est tiré de l'Agenda des femme 2002 dont le thème est "Les femmes et l'environnement" paru aux Édition du remue-ménage. Reproduit avec la permission des éditrices et de Claire Morissette.

Claire Morissette a travaillé dès 1975 comme journaliste spécialiste du transport approprié et militante au sein du Monde à bicyclette. Elle est l'auteure de Deux roues, un avenir publié en 1994 aux éditions Écosociété. Par la suite, elle mettait en branle un service de partage de véhicules à Montréal, Communauto inc. Fondatrice de Cyclo Nord-Sud, elle recueille des vélos usagés au Québec pour les expédier aux communautés démunies, et surtout aux femmes, des pays du Sud. (www.cyclonordsud.org)

LOLETTE KUBY

Walking

all my life has been a rice bowl, empty,
full,
empty

the Himalayas rise at my side to mock
or comfort me

if I should fall would someone take my child
from my back?

pain uncoils into my legs like two
unholy streams
into my belly
into my shoulders

Vasuki, the serpent, makes his home
in my feet,
only the baby
protects my back

If I fall will someone save her from me?
She has not yet
learned to walk

sometimes only a quiet fluttering
reminds me
she is there

Lolette Kuby's poems have appeared in such journals as the Antigonish Review, Event, the American Scholar, and Prairie Schooner, and in a chapbook published by the Cleveland State Poetry Press. A collection of poetry, Sit Down Here, will be published in September.