

# USE A BICYCLE

## THE APPRENTICE IN THE SUN

RAINER GANAHL

10

Il est difficile d'évaluer l'impact d'une simple machine, parmi tant d'autres objets, sur la vie des gens. Cependant, le vélo a changé ma vie, et depuis des années, a influencé mon art. Depuis cette bicyclette qui fut le premier cadeau d'anniversaire que je reçus (c'est du reste le seul cadeau de mes parents dont je me souviens), je n'ai cessé de rouler à bicyclette, et sans doute pas de la façon la plus prudente. Très vite, dès que j'ai pu me débarrasser des deux petites roues de mon vélo d'enfant, j'ai pris un très vif plaisir à transgresser les règles de bonne conduite. C'est ce qui m'a donné très tôt ce goût pour la linguistique expérimentale ainsi qu'une connaissance intime de la dyslexie : je n'arrivais jamais à savoir si j'aterrissais à l'hôpital à cause d'un « *Kopf im Loch* » ou d'un « *Loch im Kopf* » (une « tête dans le trou » ou un « trou dans la tête »). Tous les deux roues n'étaient pourtant pas aussi amusants, et surtout pas les deux roues motorisés. Mon frère aîné, âgé de deux années à peine de plus que moi, a perdu la vie à seize ans dans un accident de scooter. C'est la raison pour laquelle je me suis toujours contenté du vélo, me refusant à passer mon permis deux roues.

Le vélo m'a ouvert un nouveau champ d'action, me permettant d'entrer très jeune en contact avec les gamins d'autres quartiers. Dans ma vie sont alors

entrés des enfants issus de l'immigration, dont les parents exerçaient des professions que les miens n'auraient jamais exercées. Cela me donna le goût et l'intérêt des autres, des autres langues, des autres cultures, des autres réalités sociales et des autres conflits. J'ai compris très jeune que je pédalais d'un univers à un autre, d'une classe sociale à une autre, univers et classes que je n'étais pas censé juxtaposer, synchroniser et connaître de la sorte. Le fait de traverser ainsi ces frontières visibles et invisibles m'a parfois valu de me retrouver dans des situations que je m'empressais de fuir dans un état de confusion totale.

Je me souviens en particulier d'une fin d'après-midi, dans une sorte de club de motards perdu en dehors de la ville, rempli de personnes beaucoup plus vieilles que moi. Je me souviens des feuilles automnales, des fruits et de la bière, de cette selle de vélo fixée à une chaise en bois et de la sœur aînée d'un ami qui me présenta, à treize ans environ, les parties intimes de son anatomie d'une façon pour le moins dissociée. La selle de vélo en cuir, ainsi utilisée et manipulée, ces bouts de corps, à la fois exhibés et pleins de désir, qui m'invitaient à les exciter et à jouer avec eux, ainsi que la curiosité et la peur dénuées de toute affection, tout cela me fit me sentir comme aliéné une fois de

retour sur ma propre selle, à un âge bien trop tendre pour ce genre d'expériences.

Quelques années plus tard, lorsque, en chemin pour l'école, je commençais à rivaliser de vitesse avec les voitures dans les ruelles médiévales et pentues de notre village, une nouvelle dimension du vélo se révéla à moi : je pouvais quitter ce village tout seul, sans argent, et sans l'aide de personne. À quatorze ans, en compagnie d'un ami, je passai deux mois à vélo, d'Autriche jusqu'en France en passant par la Suisse. Ce voyage aviva encore mon déjà très vif intérêt pour les étrangers, leurs langues, leurs pays lointains, leurs objets et leurs façons de voir le monde. En ce qui concerne les longs voyages, le vélo fut pour moi une sorte de prélude à l'auto-stop, que je me mis à pratiquer dès l'été suivant. À ce titre, le vélo me paraissait trop encombrant et trop lent. Je commençais à lire énormément à l'époque, passion que je ne pouvais assouvir sur mon vélo. C'est donc ainsi que l'auto-stop devint ma plus belle histoire d'amour de voyage.

En plus de traverser frontières et distances, le vélo m'a enseigné d'autres choses : la vitesse et la polyvalence. J'ai appris la vitesse négative, c'est-à-dire la lenteur relative, lorsque l'on voit les choses passer et glisser sur les surfaces toujours changeantes des villes et au-delà, complétant ainsi le point de vue métropolitain de la ville, principalement souterrain, ainsi que les points de vue que l'on peut avoir de l'ensemble urbain dans un train de banlieue ou une voiture. Il existe également une vitesse positive, relative à la polyvalence et la praticabilité du vélo qui permettent de sillonner des espaces urbains très étendus avec beaucoup plus d'aisance et de rapidité qu'à pied, en voiture ou dans les transports en commun. Sans vélo, les choses ne se font pas à mon rythme, et il me faut établir des priorités géographiques dans mes déplacements : la vie devient alors deux fois moins rapide. Cette vitesse relative, lente lorsque les autres vont vite et rapide lorsque les autres sont lents, conditionne d'une façon très particulière l'emploi du temps d'un cycliste, lui permettant d'établir son propre rythme et de vivre en fonction de celui-ci.

Le fait de me déplacer à vélo me permet également de garder la forme, ainsi qu'un esprit alerte, grâce au dialogue permanent avec les voitures, les piétons, l'environnement urbain conditionné par le code de la route, les agents chargés de le faire respecter, les feux de signalisation, les publicités et bien d'autres facteurs de distraction. Les villes procurent des plaisirs différents selon le mode de locomotion choisi,

et le plaisir dont jouissent les cyclistes est souvent extrêmement étonnant. En fait, la beauté de la ville, avec ou sans piétons intéressants, est en soi un risque pour les cyclistes, qui peuvent se laisser surprendre par toute forme de distraction, par une publicité ou par le trafic routier. En novembre dernier, un mini-van m'a percuté par derrière, me catapultant dans les airs. J'ai eu énormément de chance de ne m'en tirer qu'avec des blessures bénignes qui ont vite guéri. Depuis cet accident, je porte systématiquement un casque et un ensemble de bandes réfléchissantes. Cet événement n'a fait qu'augmenter l'intérêt que je porte aux objets ayant trait à la sécurité (y compris le cadenas) et aviver en moi l'impression de fragilité de la vie. Dans les collisions involontaires à grande vitesse, toute protection devient fragile, relative. Dans des grandes métropoles comme New York, où j'utilise des engins roulants propulsés par pédalage depuis près de vingt ans (avec à la clef un certain nombre d'accidents et beaucoup de vélos volés), c'est-à-dire dans des villes qui ne bénéficient pas encore d'un nombre suffisant de pistes cyclables, pas plus qu'elles ne jouissent d'une culture de respect vis à vis des cyclistes, la vie peut sembler d'un certain point de vue aussi fragile que de la porcelaine.

Je me suis identifié au dessin romantique de bicyclette que Marcel Duchamp a réalisé en 1914 sur une partition vierge et auquel il donna le titre hilarant de *Avoir l'apprenti dans le soleil*. Cette expérience d'identification fut littéralement électrisante, ce pourquoi je l'ai adapté en néon. Il n'est pas inintéressant de préciser que la première enseigne néon fut vendue à un coiffeur français un an seulement avant que Duchamp n'ait réalisé son dessin, en 1913. Le tube néon, avec son verre courbé, sa fragilité et ses gaz rares (néon, krypton, etc.) fonctionne grâce au vide et au courant haute-tension. Le néon a quelque chose de nostalgique, de sentimental, « d'américain » et de moderniste. Il est difficile à manipuler, cher et anachronique. Mais il est très photogénique et fonctionne principalement aux heures où il est préférable de ne pas utiliser son vélo, c'est-à-dire la nuit, lorsque la lumière vient à manquer. *Use a Bicycle* et *The Apprentice in the Sun* n'ont pas été réalisés en tube néon uniquement pour les qualités esthétiques de ce support mais également à cause de son histoire moderniste arriérée, et de la quasi-impossibilité de s'en défier. Le dessin de Duchamp représente un cycliste lancé avec une perfection musicale dans l'ascension d'une note déformée, en direction du soleil, ou en direction de nulle part, risquant de tomber à tout moment de la partition,

11

Rainer Ganahl, *The Apprentice in the sun*, néon et plexi noir, 2006

12

hors de la feuille, pour ne laisser derrière lui que le titre de l'œuvre et la signature, évoquant ainsi le destin d'Icare. La légende veut que lorsque le héros grec du bricolage fut trop près du soleil, ses ailes se soient désintégrées, la cire retenant ses plumes ayant fondu à cause de la chaleur de l'astre. En apparence lancé à pleine vitesse, et en même temps pétrifié et immobile sur la partition, l'apprenti de Duchamp n'est pas encore arrivé à ce stade fatal : il semble savoir ce qu'il fait, et où il va. D'un point de vue historique, le développement de l'industrie de la bicyclette fut une étape cruciale dans l'avènement des véhicules motorisés et des infrastructures qu'ils nécessitaient. Le vélo, en tant que produit de masse relativement bon marché, représente le tout premier pas vers la mobilité des masses, pour la dynamisation de la vie, qu'il s'agisse du déplacement de personnes, sans distinction de sexe ou de classe sociale, ou d'objets. La fascination de Duchamp pour ce moyen de

locomotion relativement nouveau qui gagna sa pleine notoriété à la fin du siècle précédent n'était pas exceptionnelle. Le vélo roulait dans l'imagination de beaucoup de modernistes, écrivains et artistes, ainsi que d'autres avant-gardistes, jusqu'à l'avant-garde militaire dont certaines divisions étaient montées sur bicyclettes.

De nos jours, nous savons que les ailes d'Icare n'ont pas fondu sur un vélo. Aucun cycliste ne peut s'approcher du soleil. En revanche, les automobiles roulant à l'essence, les routes et les avions ont bel et bien touché à l'aspect destructeur du soleil, et sont en train de détruire la planète, laissant le vélo sur le bas côté du progrès. Cette catastrophe environnementale confère à nouveau au vélo un caractère visionnaire, utopique, en ceci qu'il illustre une mobilité autonome et indépendante, générée par une énergie autosuffisante. C'est un véhicule auto-mobilité

au sens le plus strict, mu par une énergie durable, la force humaine. En 1914, la pratique du vélo en tant qu'apprentissage pouvait être considérée comme une anticipation de la révolution industrielle qu'allait représenter la production de masse d'automobiles, avec toutes les conséquences que cela devait entraîner. Aujourd'hui, la pratique du vélo devrait également être considérée comme un apprentissage, une façon évidente d'échapper définitivement au cercle vicieux de notre désastreuse culture de la voiture et de la route et de ses innombrables méfaits, la pollution de l'air, l'augmentation de l'obésité parmi les populations urbaines coincées entre des autoroutes, et la hausse incessante des prix du carburant. Le slogan « *Use a bicycle* » (« utilisez un vélo ») doit être perçu comme l'illustration d'une idéologie de mobilité révolutionnaire « à rebours », qui repenserait les infrastructures urbaines, et nous « démachiniserait ». La pratique du vélo devrait être notre apprentissage, notre modèle, notre métaphore et notre mode de pensée, tant au sujet de la locomotion que de l'habitat, de l'alimentation, de la santé, de l'énergie, de la politique, des idées, de la vie et de l'amour. Utilisez un vélo, vivez votre vélo, aimez avec votre vélo.

Le dessin de Duchamp faisait partie des notes de la « Boîte de 1914 » constituée en vue de son « Grand Verre », un incubateur transparent d'onanisme et de désir érotique. Le dessin *Avoir l'apprenti dans le soleil* peut ainsi être vu ou bien comme un cheminement solitaire vers l'orgasme, ou bien vers une personne attirante et en attente. Samuel Beckett, Flann O'Brien et Alfred Jarry, fou de vélo qui profitait de la nuit pour faire feu à bicyclette sur les monuments de Paris, ont tous les trois écrit des histoires d'amour de vélos, par le biais de vélos, avec des vélos ou à propos des vélos. Le vélo est un merveilleux compagnon, un complice tant dans la tristesse que dans l'amour, dans le désespoir, dans l'attente et dans l'espoir, comme dans l'épanouissement sentimental. Ce n'est pas une coïncidence si le vélo s'est immiscé dans ma production artistique, simplement, spontanément et délicatement, après que je fus tombé amoureux de Haruko O, au début de cette décennie sur le point de s'achever. Le fait de la laisser s'asseoir sur mon guidon a sans doute fait partie du jeu de séduction. Le fait de jouer avec le vélo m'a amené à filmer, ainsi qu'à réfléchir sur le vélo, l'art et l'amour. Le premier court-métrage où l'on peut voir Haruko sur mon vélo reposait principalement sur la provocation : nous nous faisons filmer du 30<sup>e</sup> étage d'un immeuble, en train de circuler au milieu du carrefour très fréquenté de la 52<sup>e</sup> rue et de la 8<sup>e</sup> avenue dans Manhattan, moi conduisant et elle assise sur le gui-

don. Quelques mois plus tard, nous nous sommes fait filmer au sommet de la Clocktower, un célèbre immeuble new-yorkais, à nouveau en train de rouler en rond (tout comme dans le moulin érotique de Duchamp), elle toujours sur le guidon, avec derrière nous l'horizon d'immeubles de Manhattan.

D'un point de vue sentimental, je pourrais ajouter que quelques années plus tard, lorsque notre relation a commencé à s'effriter, ma pratique de vélo a pris un tour plus dangereux : seul, je me suis mis à rouler et à filmer en plein milieu de la rue, à contresens, sans tenir mon guidon. Non pas que j'en aie été conscient, mais rétrospectivement, je dois dire que mes balades à vélo les plus téméraires, pour ne pas dire les plus parfaitement insensées, ont coïncidé avec des périodes d'abattement dû à des amours mortes. Mais à l'heure qu'il est, je suis plus chanceux à ce titre, et plus heureux : je suis en train d'achever deux vidéos réalisées avec des textes étonnants de Flann O'Brien, existentialistes et aphrodisiaques, et la participation de Romana R, ma petite amie, qui a inspiré ces deux œuvres. Dans *Bicycling Flann O'Brien, On Housing* (2006/2007), Romana est assise dans un immense loft complètement vide, donnant sur Manhattan, et lit des extraits concernant le logement tirés du *Troisième Policier* d'O'Brien. « De Selby a des choses très intéressantes à dire au sujet des maisons. Une enfilade de maisons, il la considère comme une enfilade de maux nécessaires. L'amollissement et la dégénérescence de la race humaine, il les attribue à sa prédilection croissante pour les intérieurs et l'affaiblissement de son intérêt pour l'art de sortir et de rester debout. Et cela, il le considère comme le résultat de l'avènement d'occupations telles que la lecture, le jeu d'échecs, la boisson, le mariage et le reste, parmi lesquelles bien peu ne peuvent être menées de façon satisfaisante au grand air. Ailleurs, il définit une maison comme « un vaste cercueil », « un terrier » et « une boîte »... » Tandis que la lectrice, assise à côté d'un poster représentant une scène pastorale du Mont Fuji, parle de « maisons sans toit » et de « maisons sans murs », je circule à vélo autour d'elle en la filmant, jusqu'à ce que le texte touche à sa fin avec ces mots : « (...) le dernier endroit que l'on envisagerait pour loger ne serait-ce que du bétail ».

Dans *Bicycling Flann O'Brien, It was the grip of a handle bar-her handlebar* (2006/2007), je roule en rond dans le même loft immense dominant Manhattan. Romana est assise sur le guidon et récite le texte à haute voix, tandis qu'un caméraman nous filme à par-

13

tir d'un point central en tournant sur lui-même. J'ai sélectionné des passages du dernier chapitre du *Troisième Policier*, roman écrit en 1940 mais qui ne fut publié qu'après la mort de l'écrivain irlandais. On assiste dans ces extraits à une érotisation du vélo, entremêlée d'hallucinations, de considérations sur le meurtre et la philosophie par le truchement d'un cycliste ayant survécu à sa propre mort. En résumé, il s'agit d'un cycliste mort s'inquiétant du vol de son vélo. « Mon cerveau débordait d'idées à moitié formées aux implications innombrables, mais je les réprimai fermement et me décidai à me cantonner exclusivement à la recherche de la bicyclette pour enfin, une fois retrouvée, rentrer chez moi. (...) Il naquit en moi le sentiment désagréable que la bicyclette avait disparu. (...) Puis, quand je me levai, quelque chose de tout à fait étonnant m'arriva à nouveau. Quelque chose se glissa délicatement dans ma paume droite. C'était la poignée d'un guidon – son guidon. (...) J'amenai la bicyclette en plein milieu, la lançai doucement, passai mes jambes de part et d'autre, et m'assis délicatement sur sa selle. (...) Mes pieds poussaient avec délices sur les pédales féminines et consentantes ». Tout à la fin de l'histoire, on apprend que le cycliste s'est fait exploser avec une bombe. « Il parlait de moi. Il me disait de ne pas m'approcher. Il disait que je n'étais pas là. Il disait que j'étais mort. Il disait que ce qu'il avait déposé sous les planches de la grande maison n'était pas la boîte noire<sup>1</sup> mais une mine, une bombe. Elle avait explosé lorsque je l'avais touchée. Il avait vu l'explosion de là où je l'avais laissée. La maison avait volé en éclats. J'étais mort. Il me hurlait de ne pas approcher. J'étais mort depuis seize ans ». Inutile de le préciser, le tournage de ces deux vidéos fut aussi hallucinatoire que peut l'être leur visionnage. À ce titre, le fait de voir l'ensemble des vidéos de vélo, filmées par une caméra tremblante (ne tenant pas le guidon, je devais rétablir mon équilibre par des balancements de mon corps) peut ne pas être une expérience agréable, et peut provoquer désorientation et vertiges chez le spectateur.

Il m'a semblé particulièrement intéressant que le personnage de Flann O'Brien se concentre sur le guidon, la selle et les pédales qu'il considère comme féminins, et qu'il se pose les questions de la mort, de la perte, et du vol de bicyclette. Dans la pièce *Don't steal my Mercedes-Benz bicycle*<sup>2</sup>, le guidon, la selle et les pédales sont en bronze massif, un des matériaux de prédilection pour honorer la plupart des morts célèbres, et qui à ce titre est le signe d'un passé historique. Par opposition, le vélo Mercedes-Benz, très convoité, très léger et incroya-

blement cher, participe du domaine du loisir et du présent immédiat. En dépit du fait que la plupart des vélos sont de nos jours fabriqués en Chine, les vols de matériaux opérés sur des infrastructures européennes qui se chiffrent par tonnes à destination de la Chine ne font qu'ajouter une nouvelle dimension à la peur de la perte, inhérente à une société matérialiste, mais aussi à l'amour, à la vie et à la mort. Il n'y a donc rien que de très logique à ce que l'œuvre intitulée *Don't steal my Mercedes-Benz bicycle* soit constitué d'un vélo neuf et de deux antivols, une chaîne antivol Kryponite, la chaîne la plus sûre et la plus résistante existant sur le marché, et une autre en bronze, matériau pour le moins pitoyable lorsqu'il est question de résistance à l'usure, et très facile à fracturer. Au cours de l'exposition, plusieurs vélos seront disposés un peu partout dans les rues de la ville, où ils seront attachés. En cas de vol, j'espère que les responsables laisseront derrière eux les chaînes en bronze. Au même titre que les chaînes antivol Kryponite coûtent la plupart du temps plus cher que les vélos à New York (que l'on peut acquérir pour un prix dérisoire à condition de ne pas se soucier de leur provenance), les chaînes en bronze en tant qu'œuvres d'art réalisées par moi devraient en fin de compte avoir plus de valeur que la séduisante bicyclette Mercedes-Benz, que je n'ai jamais vue ailleurs que dans les vitrines de Mercedes-Benz.

La kryptonite n'est pas un élément chimique véritable, mais un métal fictif tiré du monde des comics, en référence à la planète disparue Krypton, monde dont est originaire Superman. « On peut imaginer que la kryptonite pourrait être située dans un hypothétique « îlot de stabilité », très haut dans le tableau de classification périodique des éléments, au-delà des éléments instables connus à ce jour, près du numéro atomique 150 » (référence : article sur la kryptonite sur wikipedia.org<sup>3</sup>). Le caractère purement fictif de ce super métal qui donne son nom à une chaîne antivol de vélo est très symptomatique de l'obsession contemporaine de la sécurité. La sécurité, en tant que façon de penser, engendre des « îlots de stabilité » et des « zones vertes » (comme en Irak) : elle est devenue le nouveau médium du pouvoir. Mais la sécurité que Mercedes-Benz, fidèle à son image, vend au prix fort, projette également une ombre, le reflet de ses contraires, c'est-à-dire l'insécurité, la destruction, la perte et le chaos. C'est cet aspect fantomatique de la sécurité et de la sûreté que je tente de saisir en réalisant des pièces de vélo, des chaînes antivol ou des protections pour cyclistes en porcelaine, un matériau bien connu pour son extrême fragilité. Le fait de confronter de la porcelaine avec du bronze ou des



Rainer Ganahl, *The Apprentice in the sun*, vidéo still, 2006

métaux et matériaux utilisés de nos jours dans la conception des vélos n'est pas qu'un jeu esthétique : il permet aussi de court-circuiter les différentes histoires découlant de la vie sociale de ces matériaux, ainsi que de leur usage, aussi bien à l'intérieur qu'en dehors des domaines de l'art, de la production et de la consommation industrielles. En tant que sculptures, ces juxtapositions interactives des mondes des produits de marque, du cyclisme et du vol de vélo confèrent une autre dimension au paradigme du ready-made.

Les bicyclettes ne sont pas utilisées que pour les loisirs, le plaisir ou le travail. Comme je l'ai mentionné plus haut, elles ont également rempli un rôle militaire (au sein de divisions armées à vélo) et sont utilisées de nos jours par la police. Les vélos peuvent également jouer un rôle de violence pure, en servant à déplacer ou à dissimuler des engins explosifs plus ou moins artisanaux. Internet, de nos jours principal fournisseur de toute sorte d'informations, est le meilleur moyen d'en apprendre plus à ce sujet véritablement terrifiant et inconnu de beaucoup. Ces dernières années, en proie à une certaine donquich-

tisation persistante et instinctive à l'égard des « tableaux historiques », j'ai peint des pages web avec pour thématique la terreur et le vélo. À Stuttgart, j'ai choisi deux objets directement liés à l'Allemagne : le premier est un vélo-bombe qui a explosé en Afghanistan, tuant plusieurs Afghans et blessant un soldat allemand ; le second concerne l'un des derniers attentats du groupe terroriste allemand RAF<sup>4</sup>, actif durant les années soixante-dix et au début des années quatre-vingt, qui assassina Herrhausen, patron de la Deutsche Bank, à l'aide d'une bombe cachée dans un vélo. La plupart des membres de la RAF ont été incarcérés à la prison de Stuttgart-Stammheim. J'ai réalisé une peinture en faisant une recherche « bicycle bomb »<sup>5</sup> sur Google.com : cette œuvre déplace un contenu web, virtuel, sur le mur d'un musée, bien réel. Cette peinture a été installée dans le cadre d'une performance, lors du vernissage, qui simulait un transfert de données en bas débit. Le revêtement du mur du musée n'a cependant pas supporté le pochoir : lorsqu'on a voulu retirer le pochoir en vinyle, la peinture a commencé à se détacher, comme si le transfert de données avait

1 - Contenant l'argent volé à la suite du meurtre (Note de Rainer Ganahl).  
2 - « Ne volez pas mon vélo Mercedes-Benz » (Note du Traducteur).  
3 - Très précisément : <http://en.wikipedia.org/wiki/Kryptonite> (N.d.T.).

4 - Rotte Armee Fraktion, « Fraction Armée Rouge » (N.d.T.).  
5 - « Vélo-bombe » (N.d.T.).



16

échoué. Certaines parties du pochoir et de la peinture ressemblent à un texte sélectionné sur une page internet, exposant ainsi le mode de production de l'œuvre.

La ville de Stuttgart est le siège de deux géants automobiles, Mercedes-Benz et Porsche, et peut-être précisément pour cette raison, n'est pas vraiment axée sur la culture du vélo. Il existe très peu de pistes cyclables : beaucoup d'artères principales en sont dépourvues, ce qui pousse les cyclistes à emprunter des routes très rapides et très dangereuses, ou à circuler sur les trottoirs en toute illégalité, ce qui n'est pas du goût de la police. Durant les quelques jours que j'ai passés à Stuttgart à vélo, en respectant scrupuleusement le code de la route, j'ai eu affaire à plusieurs reprises à des conducteurs particulièrement déplaisants. Faisant preuve d'un cynisme et d'une agressivité très désagréables, ils s'amusent à me faire peur avec leurs grosses voitures pour m'épargner à la dernière seconde. En tant que cycliste, j'étais contraint de laisser le passage aux voitures même lorsque c'était moi qui avais clairement la priorité. Ces comportements sont évidemment le fruit d'une très mauvaise politique à

l'encounter des vélos, qui m'a rappelé un ouvrage intitulé *Bicycle Citizens: The Political World of Japanese Housewife*<sup>6</sup> de Robin LeBlanc (University of California,

1999). L'auteur y dresse le portrait ethnographique de la vie politique des citoyennes moyennes japonaises, en analysant leur façon de vivre à la lumière de leur organisation du temps, de leur mobilité, de leurs façons de voir, de penser et d'agir. Le vélo devient ici une métaphore, non pas seulement au sujet des transports et de la consommation de carburant, mais également de la politique et de la vie quotidienne dans une métropole.

Si nous voulons vraiment mettre un terme au réchauffement planétaire, nous devrions très sérieusement nous intéresser au vélo, modifier les infrastructures de nos villes, et repenser nos vies en nous axant sur le concept d'énergie durable et auto-produite. Il est intéressant d'observer que la Chine, qui paraît-il compte encore près de 500 millions de cyclistes, est en train de passer d'une culture axée sur le vélo à une culture de l'automobile, transformation qui ne dénote pas seulement une volonté de rendre les déplacements plus pratiques, mais également un changement des valeurs de la société chinoise, du point de vue de la santé, de l'organisation sociale, de la culture, de la ville et de ses habitants. La modernisation de la Chine va de pair avec une « autoroutisation » de ses villes, qui exige à la fois la destruction de nombreux quartiers et de lourdes modifications dans les habitudes alimentaires – et plus généralement dans les habitudes de consommation. À titre d'exemple, l'achat de produits frais dans les marchés des quartiers très peuplés afin de préparer des plats traditionnels chinois est parfaitement compatible avec la marche ou l'utilisation du vélo, et implique des contacts humains plus directs. Par opposition, l'achat dans des grandes surfaces auxquelles on ne peut accéder que par des autoroutes toutes neuves implique des modes de transports différents et des interactions sociales d'un autre type, dans un cadre anonyme, pour acquérir des produits alimentaires différents qui font monter les prix et raréfient l'offre de produits frais traditionnels. Il en découle un changement du régime alimentaire en faveur d'aliments conditionnés, mauvais pour la santé mais que l'on peut conserver plus longtemps. La motorisation et « l'autoroutisation » conduisent irrémédiablement à la modification des habitudes alimentaires, des plats consommés, de l'indice de masse corporelle, du nombre de maladies cardiaques, pulmonaires et mentales, et en fin de compte, du bien-être de la nation.

Bien évidemment, j'entre moi-même en contradiction avec l'idée que je défends ici : j'utilise fréquemment des avions long courrier, je bois de l'eau, mange de la nourriture et achète des vêtements qui

sont produits à l'autre bout du monde et livrés jusqu'à moi, comme cela est devenu la norme de nos jours. Dans la vidéo *Kai Tak International Airport*, la troisième présentée à Stuttgart, je roule à vélo sur l'ancien aéroport désaffecté de Hong Kong, Kai Tak, une île artificielle presque totalement rasée en vue de projets immobiliers. Dans cette vidéo, je n'entre pas en confrontation avec des voitures à contre-sens, mais tente de m'identifier aux avions, en essayant même de décoller par mes propres moyens. Caméra en main, sans toucher au guidon, je roule le long de tous les marquages de piste que je peux trouver. Je les suis du mieux possible, sur la surface de béton et au-delà, en direction des barrières délimitant l'aéroport, parmi la végétation sauvage qui s'est développée depuis la désaffectation des lieux, faute d'entretien. Ce tour en vélo est d'une nature quasi archéologique, dans le sens où je cherchais des marquages aériens destinés à bientôt tous disparaître. La technologie propre à la bicyclette représenta jadis un terrain d'essai pour la conception des véhicules motorisés et des aéronefs. Roulements à bille, cadres métalliques, système de transmission de l'énergie et autres éléments conçus pour la bicyclette se révélèrent très vite d'une importance cruciale dans les industries automobile et aéronautique, développées par les mêmes personnes qui avaient travaillé à l'amélioration technique du vélo. Par analogie, le vélo pourrait être de nos jours bien plus qu'un sujet artistique intrigant ou un accessoire à la mode hors de prix, conçu par des constructeurs automobiles qui ne désirent pas s'y intéresser véritablement : le vélo pourrait inspirer à nouveau de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes, aussi sains et durables que le vélo. Ainsi, nous devrions revisiter le vélo et sa capacité à générer une nouvelle utopie, en espérant qu'elle ne dégènera pas une fois encore en dystopie.

Traduction de l'anglais : Diniz Galhos.

17

6- « Citoyennes à vélo : le monde politique de la femme au foyer japonaise » (N.d.T.)