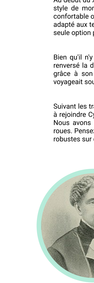
FEMME À VÉLO

Début du 19e siècle

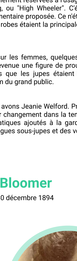
Au début du XIXe siècle, **les bicyclettes** étaient principalement réservées à l'usage masculin. Le style de monture de l'époque était le Penny Farthing, ou "High Wheeler". C'était loin d'être confortable ou pratique, compte tenu de la tenue vestimentaire proposée. Ce n'était pas un vélo adapté aux tenues vestimentaires à une époque où les femmes étaient la principale, et souvent la seule option pour les femmes.

Bien qu'il n'y ait pas de marques de vélos centrées sur les femmes, quelques pionniers ont renversé la direction culturelle. Amelia Bloomer est devenue une figure de proue du cyclisme grâce à son port du pantalon du même nom. Alors que les jupes étaient la norme, elle voyageait souvent en 2 roues en pantalon, au grand dam du grand public.

Suivant les traces d'Amelia - ou traces de pneus - nous avons Jeanie Welford. Première femme à rejoindre Cycling UK, son groupe a entraîné un léger changement dans la tenue de cycliste. Nous avons commencé à voir des éléments plus pratiques ajoutés à la garde-robe à deux roues. Pensez à des robes plissées minces avec de longues sous-jupes et des vestes en tweed robustes sur des chemisiers formels.



Amelia Bloomer
27 mai 1818 - 30 décembre 1894



Amelia Bloomer
27 mai 1818 - 30 décembre 1894

Alors...

Vers le milieu du dix-neuvième siècle, la mode vestimentaire châtie le corps de la femme occidentale: l'élégance exige une taille de guêpe, de longs corsets étouffent la respiration et la circulation, des longueurs et des longueurs de jupes et de jupons empêtrent leurs jambes, et de lourds chapeaux exigent des prouesses d'équilibre. Les femmes souffrent d'évanouissements, de migraines et d'anémies.

À l'époque où le vélo est trop coûteux pour les classes populaires, les Anglaises nobles, sensibles aux conventions, se tiennent loin des vélocipèdes et grands bis de l'époque, impraticables et dangereux, même si certains manufacturiers proposent des modèles adaptés aux femmes et à leurs jupes. Non, en Angleterre, ce type d'athlétisme est l'apanage d'hommes jeunes et hardis.

Par exemple :

Aux États-Unis, les manufacturiers de vélos offrent aussi des modèles pour femmes. Des écoles de conduite qui excluent les hommes ouvrent à New York et à Boston et la revue Scientific American approuve cette activité.

Là aussi, le cyclisme est étroitement lié au code vestimentaire, puisque dès 1849, Amélia Bloomer et Elizabeth Stanton, deux suffragettes, prêchent régulièrement contre les jupes encombrantes, dans le premier bulletin de libération de la femme, le Lily. En 1851, elles reçoivent à Seneca Falls, New York, la visite de Libby Miller, venue à vélo et vêtue de pantalons. Ce pantalon bouffant sera par la suite baptisé bloomer, malgré les efforts répétés de Mme Bloomer pour en faire connaître la véritable créatrice.

En 1895, le bloomer est un vêtement courant en Amérique: c'est le costume des clubs cyclistes féminins, il apparaît dans la publicité des manufacturiers et des danses sont réservées aux dames en bloomers et à leurs compagnons. En France, dès 1868, des femmes enfourchent les vélocipèdes, en portant une sorte de pantalon bouffant à dentelles, jugé plutôt osé.

Pédaler malgré l'opinion publique

On rapporte qu'en 1869, des femmes pédalent avec joie de vivre dans les rues et parcs de Paris, suscitant maints commentaires, mais sans faire scandale outre mesure. En Angleterre victorienne, les femmes rongent leur frein.

Avec la popularité des excursions en grands bis, les épouses ou les soeurs des bicyclistes sentent bien qu'elles manquent quelque chose, lorsque les hommes reviennent à la maison le dimanche soir, racontant une fin de semaine palpitante, remplie d'aventures et de découvertes. L'opinion publique maintient que pédaler n'est pas féminin; on craint que ce soit dommageable pour la santé de la femme, pour sa morale et pour sa réputation.

Par contre, pédaler sur un tricycle ou un sociable peut se faire malgré les jupes. En dépit des efforts de dissuasion de leur milieu, les femmes riches s'arrogent vers 1880 le droit de s'adonner au tricycle. Des associations de chaperons se forment afin de leur fournir un accompagnement convenable. L'intérêt de la reine Victoria elle-même pour le tricycle n'arrive pas à faire taire toutes les oppositions, néanmoins, les femmes, pas très nombreuses, certes, mais tenaces, auront gain de cause à la longue.

Évidemment, les jupes se coincent parfois dans la mécanique, provoquant des scènes à combien disgracieuses! Excédée par tant d'illogisme, Lady Florence Harberton fonde, vers 1880, la Rational Dress Society (Société pour un code vestimentaire rationnel), vouée à débarrasser les femmes du tissu inutile qui les encombre et à faire valoir leur droit à un code vestimentaire qui ne contraigne plus leurs mouvements. Elle propose des trousers, élégants pantalons bouffants allant jusque sous le genou. Les hommes dénigrent haut et fort cette idée, mais les pires ennemies du rational dress sont des femmes: les cyclistes bien nanties s'insurgent contre cet accoutrement. Au fond, elles craignent que ce radicalisme menace la réputation du cyclisme et leur enlève le droit même de pédaler.

La bicyclette se démocratise

Mais l'arrivée du Safety (un vélo à deux roues égales avec pédalier, beaucoup plus praticable) et du pneumatique change la situation. En 1889, la Starley Brothers propose une bicyclette Rover pour dames, avec cadre bas et garde-jupe. Son prix est nettement plus économique que celui des modèles précédents, ce qui permet de rejoindre une classe de femmes moins encombrées par les conventions.
Les lourds tricycles font bientôt vieux jeu et les femmes, perdant patience, enfourchent les bicyclettes, même si beaucoup d'encre coule à leurs dépens.

Les jupes raccourcissent progressivement, rapportant dans leurs plis moins de crottin et de crachats à la maison, plaident les progressistes, et si on regarde dessous, on s'aperçoit que les innombrables jupons sont restés dans la penderie, pour être remplacés par des knickers – oui, une culotte!

Le tout premier club féminin sera un club cycliste, le Coventry Lady Cyclists, qui voit le jour en 1892. Les femmes ont réussi à mettre un pied hors du foyer.
L'année suivante, la courageuse Tessie Reynolds parcourt le trajet Londres-Brighton aller-retour (176 km en 8,5 heures), en rational dress et sur une bicyclette d'homme, accompagnée de quelques compagnons masculins. La presse se saisit de l'affaire, faisant de Reynolds une martyre de la cause et les opinions se polarisent fortement. La femme à vélo devient un tel symbole de liberté que les étudiants de l'Université Cambridge, protestant en 1897 contre l'admission des femmes au baccalauréat, pendent devant la Maison du Sénat une effigie de femme, en rational dress et à bicyclette !
Mais trop de femmes ont pris goût à la liberté, les magazines cyclistes les encouragent, et leur nombre augmente sans cesse malgré le persiflage. Vers 1895, pédaler au féminin est devenu à la mode, quoique les courseuses cyclistes continuent à être dénigrées. Des modèles de plus en plus efficaces et économiques sont mis au point, et le rational dress, considéré comme chic et moderne à Paris, est toléré en Angleterre, du moins dans la capitale.

Bataille légale

En 1899, Lady Harberton fait à nouveau parler d'elle. Lors d'une excursion à vélo à Ockham, elle se voit refuser l'entrée du salon de thé de l'hôtel Hautboy, à cause de son habillement; l'hôtelière lui propose plutôt la taverne, moins bien tenue et réservée aux hommes.

Outrée, Lady Harberton intente un procès à la commerçante, au cours duquel elle produit une photographie montrant la respectabilité de ses vêtements d'excursion. L'hôtelière réplique en produisant une photo où ladite taverne apparaît sous son meilleur angle et le juge tranche en disant qu'à son avis, la taverne était un endroit bien acceptable pour que la cliente y prenne un repas. Lady Harberton, si elle essayait une demi-défaite, gagnait ainsi aux femmes l'accès aux tavernes anglaises.

Un mouvement irrésistible

Avec le boom de la bicyclette, c'est l'avalanche des femmes à vélo, et on serait en droit de se demander si c'est la bicyclette qui a libéré la femme ou la femme qui a libéré la bicyclette car le nombre des adeptes potentiels doublait d'un seul coup. Avec le droit de pédaler, les femmes ont gagné le droit à la mobilité, le droit d'aller où elles veulent, quand elles le veulent, avec qui elles veulent. À la même époque, le droit de vote des femmes consacrait la reconnaissance de leurs capacités intellectuelles, et il fallait l'obtenir. Mais le droit de pédaler a donné aux femmes une liberté bien plus tangible, pratique, quotidienne, et c'est une clochette de bicyclette qui a sonné leur libération.

XXe siècle

À l'avènement du XXe siècle, deux guerres mondiales ont contribué à repousser les limites du statut sociétal des femmes et de leur tenue cycliste.

https://bobbinbikes.com/fr-fr/pages/a-history-of-women-in-cycling

« Le port du pantalon pour les femmes apparaît encore aujourd'hui comme un symbole d'émancipation »

https://www.ann-so.com/nouvelles-nomades/y-comme-velo/

https://cyclonordsud.org/mission/la-liberation-des-femmes-par-le-velo/

Aujourd'hui

Peut-être que le dernier changement culturel dont nous sommes témoins est le changement de but de l'humble balade à vélo. Alors que la bataille pour l'égalité se poursuit dans l'industrie, les actions entreprises par ceux qui nous ont précédés ont ouvert la voie au changement.

Nous devenons de plus en plus conscients de l'environnement en tant que peuple, ce qui a entraîné un changement dans notre style de déplacement. Le vélo est plus abordable, émet considérablement moins d'émissions et est plus frais que les transports en commun. Et suivant les traces des capitales du vélo comme Amsterdam, de plus en plus de pistes cyclables publiques apparaissent à gauche, à droite et au centre. Cela facilite l'accessibilité et la sécurité dans l'industrie, garantissant que des pistes cyclables sûres sont disponibles pour tous.

La visibilité sur le cyclisme féminin d'élite augmente également. Au cours de la dernière décennie, nous avons assisté à l'apparition du Tour de France femmes, du Giro d'Italia Femminile et du Paris-Roubaix Femmes. Alors que les versions précédentes de ces événements n'ont pas vécu plus de deux ans, les versions actuelles visent à créer des événements durables.

Il est fascinant et important de voir comment le vélo a interagi avec la chronologie du féminisme et les vêtements qui l'accompagnent.
C'est devenu le symbole de l'individualité, de l'expression de soi et peut-être le plus important de tout, de la liberté.

Plus largement dans le monde aujourd'hui, le vélo reste un outil de libération pour les femmes : leur permettant d'aller plus vite et plus loin, de se détacher des clichés sexistes qui les cantonnent dans une vision étriquée de la réalité.

Le film Wadjda de la Saoudienne Haifaa al-Mansour décrit bien les difficultés pour une jeune fille d'enfourcher un vélo. Sans cesse ramenée à sa condition féminine, elle finira par obtenir ce qu'elle désire tant : pédaler en toute liberté !

La jeune irakienne Marina Jaber se bat aussi pour que les femmes de son pays puissent rouler à vélo. Postant sur les réseaux sociaux des photos d'elle roulant cheveux libres sur sa bicyclette rouge, elle est devenue un symbole.