LA ROUE LIBRE

Bulletin d'information hebdomadaire

Jeudi 22 octobre N°11/2020

Météo prise le 22/10 à 20H

Samedi 24 octobre (Sassenage)

12:00	14° Partiellement nuageux	10 %
13:00	15° Partiellement nuageux	10 %
14:00	16° Partiellement nuageux	10 %
15:00	16° Très clair	10 %
16:00	16° Très clair	0 %

Dimanche 25 octobre (Uzès)

08:00	10° Clair	0 %
09:00	12° Clair	10 %
10:00	14° Clair	10 %
11:00	16° Clair	20 %
12:00	17° Très clair	30 %

A part ça !

Agenda Cyclo

Samedi 24 octobre (Départ club 12 heures)

Randonnée de Sassenage 2020 95km :

Départ Samedi 24 octobre 12h00 Parking de la piscine Municipale de Sassenage :

https://www.openrunner.com/r/12189035

Du samedi 24 au samedi 31 octobre

13 adhérents sont inscrits au Stage d'Automne au Lavandou dans le V.A.R.

Agenda VTT

Week-end 24 et 25 octobre/ Pont du Gard-Uzès par Claude:

Mercredi 11 novembre / Toboggan Julien Vial St Siméon : **RANDONNEE ANNULEE**

Petites Annonces

(Nous acceptons toutes les annonces (voiture, appartement et bien sûr vélo et pièces détachées) vous pouvez nous fournir d'une photo, votre annonce passera pendant deux éditions de La Roue Libre. Envoyez votre annonce à : marcdumas60@sfr.fr)

Montre et ceinture cardio fréquencemètre que je souhaite vendre pour la somme de 20 euros.

Achetée il y a 2 ans et peut servi.

A été remplacée par un GPS avec cardio.

Peut s'adapter sur le guidon du vélo.

Marie-Claude Nivon

06.07.90.85.22

Photos de la Semaine

(Vous avez envie de nous faire partager vos photos prisent lors des randonnées ou sorties Cyclo Vtt, laissez libre cours à votre imagination et envoyez-nous vos photos (libres de droit) par mail à cette adresse : marcdumas60@sfr.fr.
Les photos en actions, plutôt que posées, apportent du dynamisme. N'hésitez pas à vous arrêter (en sécurité) pour mitrailler vos amis de route à leur passage ou arrivée.)

Sortie « faim » de saison du mardi 20 octobre

Départ pour le parcours « mise en bouche »

Second départ pour le circuit 'digestif »

A table à l'auberge de la Ravignhouse

Visite à Jean-Paul Chabert après sa grosse chute du samedi 17 octobre. Rien de cassé mais de grosses contusions.

Avec la Cyclonudista, le vélo à poil débarque en France

À la World Naked Bike Ride de Brighton, 850 cyclistes se sont réunis.

Cinquante cyclistes ont défilé nus sur leurs vélos, début septembre à Rennes, à l'occasion de la Cyclonudista. Défendant la visibilité des usagers de la petite reine, ils importent en France une forme de manifestation existant depuis vingt ans à l'étranger.

La période est loin d'être idéale pour tenir un rassemblement en France, tant d'un point de vue sanitaire que météorologique, mais, le 13 septembre dernier, une cinquantaine de Rennais se sont donné rendez-vous pour une manifestation à vélo en ville, vouée à devenir annuelle. Particularité et non des moindres de la balade, les participants étaient... complètement nus. Voulant attirer l'attention du grand public sur la sécurité à vélo, ils adaptaient en France un concept très implanté à l'étranger : le cyclonudisme.

« Un cycliste nu est un cycliste vu.

La nudité essentielle à la diffusion

« L'idée principale, c'est : "Un cycliste nu est un cycliste vu" », détaille Aleks Von Ürban, 47 ans et organisateur de la Cyclonudista Lyon, qui devrait se tenir en 2021. « On veut alerter sur le traitement des deux-roues. Mon

père fait énormément de vélo et tous les ans quelqu'un se fait écraser dans son club, donc ça me parle beaucoup. Il y a tant à faire : développer les pistes cyclables, lutter contre la pollution... » Les slogans qu'avaient choisi d'inscrire les manifestants rennais sur leurs torses nus étaient, à cet égard, éloquents : « Stop à l'écocide », « Pas de climat, pas de chocolat » ou encore « La petite Rennes est fragile ».
Si le message passe en premier, la nudité est, selon les participants, essentielle pour sa diffusion. « Cela nous aide à montrer notre vulnérabilité face au trafic, avance Nick Sayers, cyclonudiste anglais et organisateur de la World Naked Bike Ride de Brighton. Ça montre comment on se sent par rapport aux voitures, le danger qu'elles représentent, pour nous comme pour l'environnement. Puis se mettre nu pour participer à la ride, ça donne un sentiment de libération. »

Un mouvement mondialisé

En France, le phénomène en est encore à ses balbutiements et le coronavirus n'a pas facilité son éclosion. Si la Cyclonudista rennaise, chapeautée par la Fédération française de naturisme, a pu se tenir en 2020, celle de Paris, annulée par précaution sanitaire cette année et interdite l'an passé, n'a encore jamais eu lieu. Une anomalie, tant la plupart des grandes villes mondiales (New York, Vancouver, Auckland) ont leurs rendez-vous réguliers.
À l'origine, la mouvance cyclonudiste a vu le jour en Espagne, en 2001, sous l'impulsion de la Coordinadora de Colectivos Ciclonudistas d'Aragon, qui a organisé les premières sorties du genre. Elle s'est ensuite mondialisée, avec la création en 2003 de la World Naked Bike Ride par Conrad Smith, un activiste canadien. Chaque année, au mois de juin, la WNBR (son acronyme) se tient simultanément dans une trentaine de pays et une centaine de villes aux quatre coins de la planète. Dans la francophonie, elle est incarnée par un visage : celui de Jérôme Jolibois, conseiller communal écolo à Bruxelles, naturiste revendiqué et organisateur de Cyclonudistas au plat pays.

« Aux yeux des gens, tu es très vite catalogué, alors que dans les pays nordiques, ils ont un autre rapport, ils comprennent que c'est lié à une revendication. »

Aleks Von Ürban, organisateur de la Cyclonudista Lyon

La frontière de la pudeur

Si le vélo dévêtu a autant de succès de l'autre côté de la frontière, c'est aussi parce que la législation y est bien plus généreuse avec la nudité. « En France, être nu est assimilé à de l'exhibition et de l'atteinte à la pudeur », confirme Aleks Von Ürban. Pour les naturistes, leur nudité faisant fi de « toute provocation ou sexualité », elle n'est pas soumise à l'article 222-32 du Code Pénal, qui avait pourtant entraîné l'annulation de la WNBR Paris 2019, mais le zèle des gendarmes les oblige à être prudents. « Pour éviter les problèmes, je fais du « presque nudista », je mets des vêtements couleur chair. Aux yeux des gens, tu es très vite catalogué, alors que dans les pays nordiques, ils ont un autre rapport, ils comprennent que c'est lié à une revendication. »
Au vu de leurs concepts, les sorties attirent forcément des naturistes, mais aussi des cyclistes ayant la fibre écologique ou de simples curieux. « Je ne suis pas vraiment naturiste, mais ma première ride à Londres avec ma copine, c'était une expérience incroyable. C'était très body positif, il y avait un côté bohémien, en même temps militant et artistique dans le défilé, c'était très plaisant, se souvient Nick. À Brighton, nous avons autant

d'hommes que de femmes et notre meilleure année, nous sommes montés à 850 coureurs, ce qui fait de nous l'une des WNBR les plus populaires d'Angleterre. »
À Paris, seules 150 personnes s'étaient déclarées intéressées, mais le rendez-vous est déjà pris pour l'année prochaine... Si les autorités le permettent.

En Chine, les cimetières de vélos disparaissent

Les vélos en libre-service chinois ont tous des couleurs différentes selon leurs marques. (DR)

Depuis 2017 et la crise du vélo en libre-service en Chine, 27 millions de bicyclettes sont à l'abandon aux quatre coins du pays. Ces « cimetières » à ciel ouvert sont peu à peu démantelés par le gouvernement, qui procède à un gigantesque recyclage.

En décembre 2018, la série de clichés de Wu Guoyong, exposée au Lianzhou Foto Festival, avait fait découvrir au monde entier une curiosité chinoise : les cimetières de vélos. Dans chaque grande métropole du pays le plus peuplé du monde, des milliers de bicyclettes bariolées s'entassent sur d'immenses décharges sauvages à ciel ouvert, conséquence directe d'une politique ambitieuse de vélo en libre-service qui, après avoir marché au-delà des espérances, s'est écrasée quelques années plus tard. Ces nécropoles, recueillant 27 millions de vélos, sont néanmoins en train de disparaître, au prix d'un important effort de recyclage.
Impulsée par le gouvernement chinois, qui souhaite en finir avec la pollution visuelle causée par les amoncellements de véhicules, l'opération est entièrement payée par le contribuable. D'ici la fin de l'année,

l'entièreté des vélos laissés à l'abandon devrait être retirée. Retrouvé par le South China Morning Post, journal anglophone basé à Hong Kong, Guoyong, le photographe ayant révélé à l'Occident l'existence de ses décharges, explique d'ailleurs que « la plupart des cimetières ont déjà disparu ».

70 compagnies lancées simultanément

Pour comprendre l'ampleur du phénomène, il faut remonter en 2014. Le phénomène du vélo en libre-service sans bornes est alors en plein essor et marche du tonnerre à Londres ou New York. En Chine, plusieurs entreprises tentent simultanément d'exploiter le créneau. Les plus fructueuses d'entre elles, Ofo et Mobike, dépassent rapidement le milliard de dollars de valeur boursière.

Au total, plus de 70 compagnies, avec chacune leurs propres couleurs de vélos, se lancent dans ce business, qui grandit de manière incontrôlable. À Pékin et Shangaï particulièrement, se déplacer à pied devient un chemin de croix, tant les deux roues investissent toute la largeur des trottoirs. Après avoir longtemps encouragé la pratique du vélo partagé, le gouvernement finit par sévir et distribue des amendes aux cyclistes enfreignant le code de la route, tant les rues chinoises saturent de vélos. Dans le même temps, les actes de vandalisme se multiplient et les entreprises peinent à assurer la maintenance de leurs flottes.

Des faillites à partir de 2017

En conséquence, la bulle dégonfle et le couperet tombe, progressivement, sur les loueurs les moins puissants. Coup sur coup, Kuqi Bikes, Bluegogo, Dingding Bikes, 3VBikes ou encore Wukong Bikes, mettent la clé sous la porte, incapables de rembourser les dépôts de leurs clients. Seul Mobike, racheté par Tencent, un des géants de l'économie chinoise, s'en sort encore à peu près convenablement, là où ses anciens concurrents ont laissé leur flotte à l'abandon. Depuis, les bécanes s'amoncellent et rouillent dans les grandes métropoles, sans que personne ne puisse être légalement tenu responsable.

Le gouvernement s'est récemment emparé de la problématique, ayant vu dans le recyclage des deux-roues abandonnés une importante manne financière, puisque la plupart sont composés d'aluminium et d'acier, deux matériaux assez prisés. Au total, un vélo récupéré par un recycleur lui rapporterait en moyenne 40 yuans (5 euros). Multipliés par 27 millions, les chiffres deviennent vite colossaux, d'où l'intérêt autour de ces décharges. Les ressources recyclables chinoises se sont occupées de quatre millions de véhicules depuis 2017, en rachetant notamment 430 000 vélos de Xiaoming Bike, qui a fait faillite en 2018, pour 12 yuans (1,50 €) l'unité.