

## DOSSIER DE PRESSE

VÉLO. ÉQUILIBRES EN MOUVEMENT

6 JUIN – 13 OCTOBRE 2024



MUSÉE D'ART ET D'HISTOIRE  
RUE CHARLES-GALLAND 2  
CH-1206 GENÈVE

MAHMAH.CH  
MAH@VILLE-GE.CH  
MAHGENEVE

Un musée  
Ville de Genève

geneve.ch





## Vélo. Équilibres en mouvement

Genève, 5 juin 2024 – Le Musée d'art et d'histoire de Genève (MAH) invite le public, dans le cadre de sa prochaine exposition *Vélo. Équilibres en mouvement* au Musée Rath coproduite avec Muséum Genève (MHNG/MHS), à une exploration de la bicyclette sous ses aspects techniques, historiques, sociologiques et artistiques.

Au-delà de son apparente simplicité, le vélo se révèle être une invention révolutionnaire. De son premier impact sociétal au 19<sup>e</sup> siècle aux innovations techniques d'aujourd'hui, ce véhicule emblématique se laisse redécouvrir comme moyen de transport mais aussi comme source d'inspiration, de liberté et d'aventure. L'exposition propose d'explorer l'impact du vélo sur l'espace urbain, de questionner sa place dans nos sociétés contemporaines et son rôle dans la promotion de la mobilité douce. Une histoire captivante se dessine à travers la présentation d'une centaine de vélos de collection et des dispositifs interactifs permettent de découvrir ce moyen de locomotion sous un jour nouveau.

### 1. Scénographie

Grâce à une prolifique collaboration entre le MAH et Muséum Genève, l'exposition occupe les deux étages du Musée Rath et y développe une douzaine de thématiques. Ces dernières font dialoguer divers regards et aspects du vélo. Ainsi des questions touchant à la technique, à l'histoire, au sport, à l'urbanisme ou à la sociologie s'interpellent. Pour commencer, une œuvre de l'artiste new yorkais Stephen Felton, au tracé minimaliste, invite à une réflexion sur ce qu'est un vélo.

Dans une scénographie résolument industrielle, les visiteuses et les visiteurs sont invité.e.s à cheminer entre des îlots thématiques. Symboles urbains, ces îlots sont reliés par des « routes », l'occasion de découvrir des vélos de collection, d'autres objets (documents, accessoires, etc.) en vitrine et de l'iconographie.

### 2. Interactive et familiale

Développés selon le concept du Musée d'histoire des sciences, certains îlots permettent, par le geste et l'interaction de comprendre un phénomène et de jouer avec lui. On découvre par exemple l'astucieux mécanisme de la roue libre ; la tension musicale des rayons ; les pignons permettant de pédaler plus facilement dans les montées et gagner de la vitesse à plat ; le principe de la roue gyroscopique ; le moment d'inertie au service de la route ; ou encore de comparer les différences de poids des matériaux d'un cadre (acier, alu, carbone).

Une installation d'une centaine de pièces d'un vélo éclaté et des extraits de documentaires de 1960 à nos jours viennent compléter cette exposition pour nous rappeler que, pour ce qui touche au vélo, les choses changent, mais... pas toujours !

### 3. Animations autour de l'exposition

En marge de cette exposition familiale et ludique, le public pourra également :

- Découvrir une exposition de photographies *Objectif vélo* du 15 juillet au 1<sup>er</sup> septembre au cœur du Parc des Bastions.
- Retrouver un programme d'animations sur le site internet du MHN, dans le musée ou à l'extérieur. Notamment « La fête du vélo » les 31 août et 1<sup>er</sup> septembre 2024 au Parc des Bastions.



- Visiter en famille avec le carnet de jeu préparé pour les enfants
- Approfondir les concepts de l'exposition dans le catalogue *Vélo, Équilibres en mouvement*, Éditions Favre, 304 pages, CHF 25.-

**Catalogue** *Vélo. Équilibres en mouvement*, Éditions Favre, 304 pages, CHF 25.-

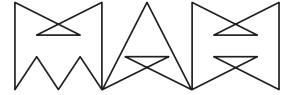
**Co-commissariat** Laurence-Isaline Stahl Gretsch et Alexandre Fiette

**Contact** Responsable Communication et relations presse  
Charlotte Henry  
Musée d'art et d'histoire de Genève  
T +41 (0)22 418 27 04  
charlotte.henry@ville-ge.ch

**Informations pratiques** Musée Rath  
Place de Neuve – 1204 Genève  
Ouvert du mardi au dimanche, de 10h à 18h  
Prix : CHF 10.- / 7.-

[museum-geneve.ch](http://museum-geneve.ch)  
📍📱 museum.geneve  
✂️ museumgeneve

[mahmah.ch](http://mahmah.ch)  
📍📱✂️📺 mahgeneve



## Introduction

Pour son exposition *Vélo. Équilibres en mouvement* au Musée Rath coproduite avec Muséum Genève (MHNG/MHS), le Musée d'art et d'histoire de Genève (MAH) invite le public à se questionner sur la place du vélo dans nos villes et nos vies. Qu'est-ce qu'un vélo ? De quelle manière a-t-il contribué au développement de la communauté ? Quelles ont été les étapes pour arriver aux modèles d'aujourd'hui ?

Pour aller à la rencontre d'une des machines parmi les plus efficaces, en termes d'énergie, de coût, de durabilité et d'empreinte écologique, le MAH et Muséum Genève proposent d'explorer le vélo au travers de 12 thématiques qui parcourent technique, usage et philosophie. Témoignage d'un passé qui s'étend sur plus de 150 ans, le vélo et son univers s'incarnent à travers des pièces de collection et de nombreux documents et objets. D'une trompeuse simplicité, le vélo accompagne l'évolution de notre société, tout en restant fidèle à lui-même.

### 1. La fabrication des vélos à Genève... et plus largement en Suisse romande

Par l'ajout de nombreuses innovations, comme le pédalier, les roues à rayons métalliques, la transmission par pignon et chaîne, et les pneus, le vélocipède s'est transformé d'abord en bicyclette à roues inégales, puis en bicyclette, atteignant sa forme moderne entre 1860 et 1890.

Le plus ancien vélocipède fabriqué à Genève date de 1868. Les deux constructeurs majeurs de l'époque : van Leisen et Motosacoche, et un troisième plus modeste, Royal Standard, vont réaliser des milliers de bicyclettes à partir de composants importés, à l'exception de pièces produites à Genève, dont l'emblématique éclairage Lucifer. Entre 1930 et 1980, la Suisse compte d'autres fabricants majeurs, Allegro à Neuchâtel, Condor à Courfaivre, Cosmos à Bienne, Cilo à Lausanne, Tigra à Sursee et Mondia à Balsthal. La plupart disparaissent au tournant des années 2000, malgré des tentatives de diversification. Produites en Asie à bas coûts, des bicyclettes envahissent le marché, conduisant les usines helvétiques à la faillite. Aujourd'hui, à côté de grands magasins de revendeurs, quelques artisans proposent toujours localement des vélos.

### 2. Espace urbain et vélos : une cohabitation difficile

À ses débuts, le vélo était interdit de pratique au centre-ville de Genève, car jugé trop dangereux pour les piétons. Dans les années 1930, commodes et économiques, les bicyclettes s'emparent des routes. Avec l'essor de la voiture dès les années 1950, les vélos ne trouvent plus leur place dans l'espace urbain.

Écologiques, bons pour la santé, les vélos sont à nouveau les bienvenus. Pistes cyclables, voies réservées, contresens autorisés : de nombreuses mesures ont été mises sur pied pour favoriser le déplacement des cyclistes. Le trafic sur les pistes cyclables, parfois intense, pose alors la question de la cohabitation de la variété des usages.

### 3. Premiers vélos

Nos vélos actuels sont les héritiers de la bicyclette de sécurité, ou Safety Bike, apparue en Angleterre vers 1885. Elle permettait à l'utilisateur de se déplacer en toute sécurité sur une machine dotée de deux roues de taille égale en actionnant un pédalier central relié à la roue arrière par une chaîne. Pour accroître le confort, les roues étaient enrobées d'un tube plein en caoutchouc. Avant cette invention, le



cycliste était juché sur un Grand bi, apparu en Angleterre aux alentours de 1868, avec une très grande roue avant d'environ 1.30 mètre de diamètre, sur laquelle était fixé le pédalier. Le Grand bi était lui-même une évolution du vélocipède à pédales inventé en 1861 par le Français Michaux, premier engin à deux roues de bois cerclées de fer, tracté au moyen de pédales placées sur le moyeu avant.

La draisienne, née en 1817 d'une invention de Karl Drais, peut faire figure d'ancêtre originel du vélo. Avec sa poutre centrale et ses deux roues de bois que l'on propulse avec les pieds, elle correspond à la transition entre le cheval et le vélo.

#### 4. Musculaire ou assisté, comment définir le vélo ?

Nombre de roues, mode de propulsion, position, matériaux, usages : les critères sont variés pour définir le vélo. Les vues sont donc multiples, et parfois dogmatiques, sur ce qui permet d'appeler une machine ainsi.

Dès sa création, le vélo se décline en engins divers, aux roues de taille inégale comme celles du Grand-bi ou avec plus que deux roues, comme les tricycles. Assez vite, on réfléchit à renforcer sa puissance avec l'assistance d'un moteur. Les puristes ne jurent que par le vélo classique alors que d'autres sont séduits par l'assistance électrique. Un vélo est un engin à roues mû par des pédales qui établit un équilibre entre robustesse, légèreté et puissance. Les différents usages privilégient l'un ou l'autre de ces paramètres et conditionnent la forme.

#### 5. Sport et courses : on sprinte au vélodrome

Les associations de cyclistes furent les premières à faire du vélo un sport et plus uniquement un moyen de transport. La professionnalisation fut rapide et contribua à populariser la bicyclette (courses sur route et sur piste, cyclo-cross, cyclisme artistique, cycle-balle). La plus ancienne des courses classiques internationales, fut certainement le premier Tour du Léman, organisé en 1879, suivi du premier championnat sur route professionnel en 1892 et du premier Tour de Suisse en 1933.

Les courses au vélodrome attiraient autrefois les foules. Lancés sur leurs vélos ou leurs tricycles, les coureurs étaient considérés comme des fous de la vitesse, comme le sont aujourd'hui les pilotes automobiles. Les vélodromes étaient aussi le théâtre de compétitions insolites, défis comme celui opposant un cavalier à un cycliste, pour savoir qui du cheval ou de l'homme est le plus rapide.

À Genève, le premier vélodrome couvert date de 1936. Installé dans l'ancien Palais des expositions à la Jonction, il a déménagé à la Queue d'Arve. Sa piste en bois de 166,66 mètres de long est l'une des plus courtes du monde. Ce qui ne l'empêche pas d'accueillir de nombreuses courses sur piste ainsi que des amateurs désireux de rouler à l'abri, bien qu'ils se fassent plus rares d'année en année. On s'entraîne désormais plus volontiers à la maison sur un « smart vélo » connecté.

#### 6. Loisir et tourisme, quand le vélo se fait aventure et sort des sentiers battus

Le vélo a toujours été un moyen de déplacement idéal pour explorer le monde. En 1884, cinq intrépides genevois juchés sur leur Grand bi se lancent dans un périple de quinze jours qui les mènent de Genève au nord de l'Italie par les Alpes. En France, Paul de Vivie, le fameux Vélocio né en 1853, père spirituel du cyclotourisme, parcourait plus de 20'000 km à vélo chaque année. La Suisse romande n'est pas en reste : elle compte plusieurs voyageurs et écrivains qui ont sillonné la Suisse et le monde sur leurs machines.



Dans les années 1970, le vélo se renouvelle avec l'apparition des cruisers, choppers, vélos bicross, inspirés des voitures et des motos, symboles de modernité, suivis 10 ans après par les VTT qui s'affranchissent des routes. Avec l'émergence du vélo Gravel, capable de rouler aussi bien sur l'asphalte que les chemins, la bicyclette revient à cette période où la même machine servait à se rendre au travail et partir en balade.

#### **7. Performance ou balade, on s'équipe et on se protège**

La bicyclette fut d'abord adoptée par les bourgeois comme alternative économique au cheval. Elle prit une signification particulière pour les femmes de la bourgeoisie, qui affichaient leur indépendance en la chevauchant vêtues de tenues appropriées, telles que des jupes-culottes et sans corset.

Des sportives dans l'âme iront plus loin. Elles adoptent d'amples culottes et se débarrassent du corset, puis dès les années 1920, le maillot déjà en usage chez les sportifs masculins. Aujourd'hui, les mailles extensibles techniques conviennent à toutes les activités sportives. On ne se préoccupe plus de convenance, mais de sécurité : les costumes de tweed et les casquettes ou canotiers ont laissé la place aux gilets réfléchissants et aux casques. Quant aux chaussures cyclistes, elles se fixent aux pédales pour un transfert optimal de la force.

#### **8. Sécurité : sonnette, frein, lumière et ... cadenas**

Les premiers cyclistes, dont les machines étaient munies de freins à patins grossiers, étaient obligés à Genève de signaler leur présence aux piétons au moyen d'un grelot ou d'une sonnette émettant un son continu. Dès la tombée de la nuit, les vélos devaient être munis d'une lanterne.

Sonnette, lumière et freins font encore partie de la panoplie de base de tout cycliste lancé dans le trafic, en plus des casques recommandés et d'éléments réfléchissants obligatoires. Si la sonnette n'a guère évolué, l'éclairage, à led et accumulateurs, et les freins, souvent à disques, sont devenus de plus en plus performants. À ces équipements de sécurité s'ajoute aujourd'hui un autre accessoire, généralement lourd et encombrant, mais hélas indispensable : un cadenas antivol.

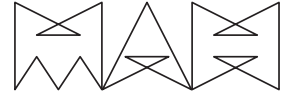
#### **9. Le vélo, ça s'apprend**

L'apprentissage du vélo est un grand moment. Oser pour la première fois lever les pieds du sol après avoir lancé sa machine, se déplacer un court instant en équilibre instable avant de freiner et de s'immobiliser sans chuter constitue une formidable expérience. Pour s'en assurer, il suffit de se promener dans les parcs et d'observer les petits apprentis cyclistes zigzaguant sur leurs tricycles ou leurs draisiennes colorées. Avec l'intensité du trafic routier actuel et la conscience du danger, la pratique quotidienne du vélo se perd chez les enfants. Autrefois, il était plus fréquent d'aller à l'école à bicyclette ou d'explorer les alentours avec ses camarades.

#### **10. Le vélo s'adapte à tous les usages**

Le vélo s'est adapté à des usages particuliers, comme ceux de la poste, des services pompiers et policiers ou encore des militaires qui, en Suisse, ont développé une troupe cycliste légendaire.

Les vélos cargos figurent parmi les types de cycles les plus vendus actuellement. Ils intéressent aussi bien les familles que les artisans et les livreurs qui ont parfois besoin de transporter de lourdes charges. Qu'ils aient deux roues à l'avant



et une à l'arrière ou le contraire, ces triporteurs sont similaires à ceux que l'on pouvait rencontrer dans les années 1930 à Genève pour acheminer des marchandises ou de l'outillage. Seule différence notable entre hier et aujourd'hui : l'assistance électrique rend ces engins plus faciles à déplacer.

#### **11. L'histoire du vélo à travers ses grandes inventions**

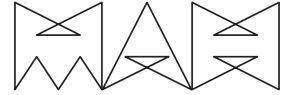
Comme les machines à coudre, les vélos ont été les premiers biens mécaniques de consommation produits industriellement. Au fil du temps, ils ont bénéficié des progrès de la sidérurgie et de la métallurgie. Rayons, roulements, ressorts, suspensions : plusieurs inventions appliquées à la bicyclette ont directement profité à sa grande sœur, l'automobile.

La maîtrise industrielle de l'aluminium, du titane, puis du carbone servent aujourd'hui la fabrication des bicyclettes. La mise au point du pneu en caoutchouc, puis de la chambre à air constitue une étape importante du gain de confort pour l'utilisateur. Cette quête se poursuit notamment avec les suspensions.

#### **12. Réparation, technique, outillage : comment gérer les pannes**

Réalisés à partir de plusieurs centaines de pièces, les cycles sont entièrement démontables et remontables. Quelques outils et des compétences mécaniques simples suffisent. Pour beaucoup, changer un pneu crevé ou remplacer des plaquettes de frein usées constitue l'essentiel de l'entretien qu'ils assument encore. Pour les réparations plus complexes, il existe aujourd'hui de multiples ateliers ou coopératives qui assistent et prennent en charge les travaux demandant de l'expertise. Ce sont aussi des lieux d'échange et de partage social. On y croise des passionnés qui personnalisent leur machine en choisissant soigneusement chaque élément, à la manière des premiers constructeurs.





Madame, Monsieur,

8/11

Les images sont libres de droits pour la durée de l'exposition.

Toute reproduction doit être accompagnée des mentions suivantes : nom du musée, auteur(s), titre de l'œuvre et nom du photographe ainsi que du copyright. Les autres indications (dimensions, techniques, datation, etc.) sont souhaitées mais non obligatoires.

Après parution, nous vous saurions gré de bien vouloir transmettre un exemplaire de la publication au service de presse du Musée d'art et d'histoire.

Avec tous nos remerciements.

Musée d'art et d'histoire  
Service de presse  
Rue Charles-Galland 2  
CH-1206 Genève





**Grand Bi**  
1878, Jules Grenat, Genève, Suisse

Collection Musée d'art et d'histoire de Genève  
© Muséum Genève, photo : André Longchamp



**Système d'éclairage Lucifer**

© Muséum Genève, photo : Philippe Wagneur,  
collection Musée du vélo, Chippis

9/11



**Genève, Pont et Rue du Mont-Blanc :**  
circulation, 1948

© Bibliothèque de Genève, photo : Freddy Bertrand



**Vélo de randonnée de Claude Marthaler**  
1999, Gotty Hansen, Johannesbourg, Afrique du sud

Collection Claude Marthaler  
© Muséum Genève, photo : Philippe Wagneur



**Vélo de course de triathlon**  
2015, CAT Cheetah, Bülwil, Suisse

Collection Musée du vélo, Chippis  
© Muséum Genève, photo : André Longchamp

10/11



**Vélo rose**  
1986, Suisse

Collection Péclôt 13  
© Muséum Genève, photo : André Longchamp



**Vélocipède**  
1868, Michaux, Paris, France

Collection Schutz  
© Muséum Genève, photo : André Longchamp



**Amélie Le Gall, dit Lisette de Paris, une des premières cyclistes professionnelles qui a affronté les cyclistes genevois au vélodrome de Varembe à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.**

Plaque en verre clichée par Philippe Wagneur,  
Collection B. Boscardin  
© Muséum Genève

11/11



### Capuchons de sonnettes

© Muséum Genève, photo : Philippe Wagneur,  
Collection Péclôt 13



**L'atelier de fabrication de la Manufacture générale de cycles van Leisen, mars 1941**  
Dix mécaniciens sont à l'œuvre. Sur la centaine de cadres entreposés, certains sont en cours de fabrication, d'autres sont en cours d'ébarbage, enfin, les derniers sont en attente d'un passage sur le marbre pour le contrôle de leur alignement.

© Muséum Genève, photo : Philippe Wagneur,  
Collection Péclôt 13