

Eloge de la pédale douce : vélonomadie

par Franck Michel

« La vie, c'est comme une bicyclette,
il faut avancer pour ne pas perdre l'équilibre. »
Albert Einstein

La vie et le vélo même combat ? Sans doute. Einstein a souvent eu raison quand il s'est mis à disserter sur l'état du monde et de nos sociétés. Avancer c'est aller de l'avant et donc pédaler, s'arrêter c'est tomber, perdre, déprimer, bref dérailler... A vélo, c'est lorsque que ça monte qu'on se voit souvent obligé de descendre de sa monture pour continuer à avancer... Rouler sur la pente du monde c'est aussi dérouler des pans entiers de sa vie. Qui, en pédalant tranquillement, n'a jamais médité sur le sens de sa vie, ébaucher des projets fous et pris des décisions importantes, qu'elles soient futiles, fatales ou formidables ? La bicyclette ne fait pas tourner seulement la tête et les jambes mais elle peut même contribuer à changer le monde.

Avec le film *Wajda*, du réalisateur Haifaa Al Mansour, sorti en 2012, on explore l'univers impitoyable d'une Arabie Saoudite moyenâgeuse, avec le droit des femmes bafoué et d'autres libertés confisquées, sur fond d'une histoire de course à vélo ! Claude Marthaler, auteur féru du deux-roues, s'est aussi intéressé au vélo au féminin, notamment dans *A tire-d'Elles, femmes, vélo et liberté* (2016), recueil dans lequel il brosse le portrait d'une trentaine de femmes cyclistes. Le beau film *Wajda* le rappelle : aujourd'hui encore, le combat des jeunes filles pour accéder simplement au droit de faire du vélo reste d'actualité.

Précisons d'emblée que le vélo n'existe que depuis deux siècles et que des combats similaires ont existé en Europe lors de la seconde moitié du XIXe siècle. Le débat cycliste suit celui de l'émancipation de la femme, il est lent mais inéluctable. En Occident, médecins, curés, moralistes devront heureusement reculer devant les féministes et l'engouement du vélo pour tous. Ailleurs sur la planète, sous la pression obscurantiste, l'interdiction pour les femmes de pratiquer le vélo demeure hélas une terrible réalité. A démonter au plus vite j'espère.



Battambang, Cambodge (photo FM)

1. Vélosophie, vélonomadie et voyages

Tout le monde a en tête les images de milliers de Chinois au col Mao tous en selle vers un avenir radieux ou encore les clichés éculés des Vietnamiens nationalistes bravant à vélo les colonisateurs français puis les impérialistes américains avant de prouver au monde entier qu'un bon vélo peut s'avérer plus efficace pour asseoir la révolution que des avions de guerre... Ces images d'Epinal d'Asie sont inscrites dans notre mémoire, dans notre histoire, dans notre passé. Et si aujourd'hui, un tantinet nostalgiques, les touristes occidentaux regrettent de voir engorgées de bagnoles japonaises ou coréennes les rues de l'ex Pékin ou de l'ex Saïgon, il demeure cet attachement au vélo de la part des « classes populaires » des ultimes pays de l'Asie nationalo-communiste. Confucius semble surveiller les héritiers du grand Timonier et de l'oncle Hô, avec dans ses bagages une bonne dose de bouddhisme et de taoïsme.

Le progrès moderne, oui, mais avec un peu de sagesse ancestrale, s'il vous plaît... En Asie la vie est un cycle, et le vélo – bien placé – n'échappe pas à ce cycle ; un univers cyclique n'empêche pas un monde cycliste, au contraire il l'encourage ! Dans *Zen ou l'art de pédaler* (2017), Claude Marthaler propose une belle réflexion vélosophique qu'il résume avec cette formule que tous les nomades en biclou ont pu vérifier sur les routes parcourues : « *Voyager lentement, c'est rencontrer rapidement* ». De son côté, Julien Leblay signe avec son *Tao du vélo* (2010) une série de « *petites méditations cyclopédiques* ». On l'aura compris, grâce à l'appel de l'Orient, bien plus spirituel que politique, et au salutaire détour opéré vers le zen et le tao, l'idée d'enfourcher sa monture renvoie à vivre le monde à hauteur humaine et à contrer l'impossible, à réinsuffler à la fois du souffle et de l'espoir auprès de nos sociétés trop tempérées qui en manquent cruciallement.

Le règne de la petite reine

Tout en douceur, le vélo s'est progressivement lové dans notre quotidien. Pour le bonheur des hommes et de la nature. Circuler en silence à deux roues, c'est contrer la déshumanisation du monde, c'est rouler l'univers arrogant et le monopole tout puissant des quatre roues à moteur. Le long de la berge de la Seine à Paris, sur les pistes cyclables dans les grandes villes, sur les petites routes provinciales voire quelques sentiers noirs oubliés de la furie des développeurs, la petite reine est plus couronnée que jamais ! C'est bien ici une revanche sur l'histoire que d'endosser pour une fois le maillot jaune dans la terrible compétition des divers moyens de locomotion. Un enthousiasme partagé par Pierre Sansot, l'un des nombreux chantres de la lenteur en voyage : « *Existe-t-il plus vrai silence que celui d'une bicyclette cheminant dans la paix du soir et nous laissant entendre d'une manière imperceptible le bruit de ses rayons ?* » (Sansot, 2000).

D'autres auteurs-pratiquants voient dans le vélo bien d'autres effets bénéfiques, lui permettant toujours d'avancer, même lentement, comme le criait haut et fort l'encombrant porte-parole auto-déclaré de la révolution tropicale, Fidel Castro : « *La révolution, c'est comme la bicyclette, elle a des freins mais pas de marche arrière* » (cité in Cumerlato, Rousseau, 2000). Je me souviens, en effet, lors d'un voyage à Cuba au milieu des années 1990, en pleine « période spéciale » (comprendre « de terribles restrictions et de grande galère économique »), que le vélo était très à la mode, un engouement un peu forcé il est vrai, dans les villes et les campagnes cubaines...

Le vélo a bon dos et sert toutes les causes et toutes les envies. Dans son *Petit traité de vélosophie*, Didier Tronchet annonce d'entrée de jeu le ton et l'orientation du livre, lui qui considère que le vélo – s'il n'est pas l'avenir de l'homme – est toutefois ce qui permettra peut-être de « *réhabiliter la force de la rêverie* ». Et le rêve, dans notre société aujourd'hui plus ubérisée et numérisée que jamais, demeure fondamental, tentons d'ailleurs de ne pas l'oublier... L'auteur compare ainsi avec une ironie jubilatoire le cycliste et l'automobiliste : « *La différence d'attitude face au monde entre le cycliste et l'automobiliste, c'est au plus intime qu'on peut la saisir. Au niveau du cul (postérieur). Observons celui du cycliste ; légèrement en arrière, il favorise l'envol de la colonne vertébrale. La posture est proche*

de la statuaire antique. Elle induit une vision dynamique, un mouvement vers l'avant qui témoigne d'une belle confiance en ce que la vie lui réserve. Le postérieur automobiliste, coincé au confluent du dossier et du siège, ne peut se permettre l'arrogance d'un cul cycliste, qui exporte ses fessiers aux confins sans limites de la selle. Non, tout racrapauté sur sa molle concavité, il implique chez son propriétaire une pose semi-fœtale, qui trahit son repli sur lui-même ; impression renforcée par la simili-coquille d'œuf galvanisée de son habitacle, illusoire parodie de sécurité placentaire car elle se brisera au premier gros choc » (Tronchet, 2000 : 5). Des songes et des fesses, le vélo serait-il une invitation voire propice aux rêves érotiques ? Si oui, voilà encore un point positif pour aller enfourcher son biclou plutôt que d'aller se vautrer dans un tas de tôle...

Auto-vélo : une guéguerre qui n'en finit pas d'occuper l'espace routier. La confrontation entre les deux modes de transport et leurs adeptes respectifs n'est pas exclusive et, compte-tenu de l'inégalité des armes mobiles dans le combat entre bagnole et biclou, une complémentarité peut néanmoins pointer son bout de nez : « *Le vélo n'est pas une non-auto. Défendre la pratique du vélo pourrait se concevoir en soi, sans opposition à l'automobile. Mais la colonisation de l'espace vital par les quatre-roues, leur omniprésence visuelle et olfactive obligent l'amoureux de la petite reine, par nature pacifique, à une réaction d'auto (sans jeu de mot)-défense* », écrit encore Didier Tronchet dans son modeste mais succulent traité de vélosophie. Car le vélo – comme d'ailleurs celle ou celui qui le chevauche – eest également en situation de légitime défense, lorsqu'à force de voir sa roue avant cogner contre les pots d'échappements des voitures, il peine à redémarrer dans la cohue polluée et bruyante des cités qui attendent patiemment l'invention des pistes cyclables ou l'amélioration du tracé existant.

A ce titre, en 2017, on notera avec intérêt qu'en France, la capitale du vélo est de loin Strasbourg (et capitale du vélo, c'est carrément aussi valorisant que capitale de l'Europe dans le contexte actuel !), suivie par Grenoble puis par Bordeaux. Les autres villes devraient redoubler d'efforts pour promouvoir les deux-roues tendance écolo. A Strasbourg, ce sont 16% des habitants qui utilisent le vélo comme moyen de déplacement pour se rendre au travail ; à Grenoble, ils sont 15,2% et à Bordeaux, 11,8%. Aller au boulot à vélo c'est déjà un peu lever le pied de l'épuisante société du travail parvenue à l'aube de son... crépuscule.

Le vélo est l'appellation incontrôlée mais populaire du cycle, de la bicyclette, vouée à un destin plus noble, rapidement légitimé par le sport et donc la compétition. Né en 1903, en pleine effervescence de la révolution industrielle, le Tour de France, épreuve mythique s'il en est, initialement créée pour redécouvrir le terroir (déjà le *terroir-caisse* misait sur le sport !) et la beauté des paysages de la France rurale, deviendra peu à peu le rendez-vous sportif annuel de tous les cyclistes du monde. Même si le Tour d'Italie (le Giro) fascine presque autant les amateurs de deux-roues, la France reste en tête du mythe, sinon du peloton, et ce malgré les déboires, le dopage, les accidents, le spleen des coureurs.

En 1924, lorsque le célèbre journaliste Albert Londres découvre le Tour de France, ce « *tour de souffrance* », il en retient surtout les demandes d'effort et la recherche de l'exploit ; les coureurs et frères Pélissier y témoignent, longtemps avant Richard Virenque ou Lance Armstrong, de l'obligation de se doper pour vaincre ! Le problème, c'est qu'avec le temps, et ben ça ne s'arrange pas, te du coup on aurait mieux fait de renvoyer les Armstrong et consorts faire du trek sur la Lune...

Le vrai bonheur réside dans le fait que, mode de transport avant tout populaire, le vélo renvoie bien plus au loisir qu'à la compétition. Il évoque plutôt un engin inodore et silencieux qui ne vient pas troubler la quiétude des chemins vicinaux qu'un bolide technique hors de prix et enfourché par le porteur du maillot jaune du Tour ; le vélo relève plus de l'esprit des congés payés de 1936 que de la gagne des courses contre la montre. Cela dit, vélo ou bicyclette, c'est bien du même engin dont il s'agit. Un engin sans moteur qui respecte à la fois le silence, l'environnement et la tranquillité des lieux, des gens et parfois même des passants. En milieu rural, le paysage que le cycliste traverse n'est pas violé ou fendu irrespectueusement mais simplement parcouru avec discrétion et pondération.

Le vélo convie à un avant-goût du voyage par la liberté qu'il fait rayonner. Faire du vélo à plusieurs affermit une amitié naissante ou confirmée, renforce un esprit de camaraderie et de convivialité que même la marche – à la démarche plus solitaire – a du mal à transmettre. Pour revenir au Tour de France, on peut remarquer que la professionnalisation de l'épreuve a sans doute contribué à rendre le Tour, si légendaire et joliment décrit par Roland Barthes, moins attrayant pour les classes populaires.

L'analyste Barthes écrivait ainsi au milieu des années cinquante que la géographie du Tour était « *entièrement soumise à la nécessité épique de l'épreuve. Les éléments et les terrains sont personnifiés, car c'est avec eux que l'homme se mesure et comme dans toute épopée il importe que la lutte oppose des mesures égales : l'homme est donc naturalisé, la Nature humanisée* » (Barthes, 1957). La seconde partie du XXe siècle a ensuite amplement confirmé les desseins de l'auteur des *Mythologies*. Et l'on ne parle même pas des scandales du dopage (Festina et Cie) qui ont ces dernières décennies profondément mis à mal le monde du cyclisme. Ici aussi, Barthes a justement prophétisé : « *Doper le coureur est aussi criminel, aussi sacrilège que de vouloir imiter Dieu ; c'est voler à Dieu le privilège de l'étincelle* ». Si le coureur gonflé à bloc se prend pour Dieu, qu'il aille donc visiter la Lune et chasser les étoiles, (re)lancer Armstrong dans l'espace et laisser les autres pédaler tranquillement.

En cyclisme, comme en d'autres disciplines, le sérieux du sport nourrit un fort besoin d'ordre, et la compétition sportive ôte tout espoir de parvenir à l'harmonie tant nécessaire entre l'homme et la nature. Tandis que le cyclotourisme invite précisément au contraire. L'échappée belle du Tour est aux antipodes de la belle échappée de l'amateur de balades à vélo qui fuit momentanément les contraintes de la surmodernité.

S'échapper c'est d'abord refuser de soumettre aux ordres, qu'ils émanent du monde pourri du sport ou de celui également rance de la politique ou de l'économie. Mais revenons à notre rayon. Au-delà de la route qui défile, le vélo offre l'opportunité de regarder autour de soi, d'éteindre son portable, de poser son sac, et même de contourner ici ou là les règles rigides du Code de la route... Roland Barthes montre, qu'à l'inverse, « *la dynamique du Tour, elle, se présente évidemment comme une bataille (...). Sans doute le Tour est-il comparable à une armée moderne, définie par l'importance de son matériel et le nombre de ses servants ; il connaît des épisodes meurtriers, des transes nationales, et le héros affronte l'épreuve dans un état césarien, proche du calme divin familier au Napoléon de Hugo* ». Cette dynamique du Tour connaît les quatre mouvements suivants : « *mener, suivre, s'échapper, s'affaisser* ». Et Barthes de souligner l'ambiguïté de la morale du Tour : « *Des impératifs chevaleresques se mêlent sans cesse aux rappels brutaux du pur esprit de réussite. C'est une morale qui ne sait ou ne veut choisir entre la louange du dévouement et les nécessités de l'empirisme* » (Barthes, 1957).

Une fois de plus, les instincts guerriers du cycliste professionnel contrastent totalement avec les quêtes pacifiques du cycliste amateur. Le cycliste non-professionnel est un messager de la paix car il s'approche doucement et sans bruit, il vient sans armes et avec peu de bagages. Et lorsqu'il s'en-va-t-en-guerre, c'est pour la bonne cause, la défense des plus faibles devant des moyens – de locomotion et autres – plus impressionnants, et par conséquent plus destructeurs. Je pense aux milliers de cyclistes vietnamiens et à leurs vélos chargés comme des mulets, qui, de Diên Biên Phu en 1954 à la piste Hô Chi Minh dans les années 1960-70, ont démontré qu'un simple vélo peut arrêter un char, que des cyclistes motivés sont plus puissants qu'une armée de GI's en déroute... Lorsque la roue du monde tourne à peu près correctement, le vélo y est un peu pour quelque chose ! Au demeurant, si la roue du bouddhisme et de l'hindouisme a ouvert quelque part la Voie, c'est bien en Asie.

Plus ordinairement, le vélo est également un mode de transport intéressant car il n'exige ni budget faramineux ni compétences élevées en mécanique. En effet, les réparations d'une bicyclette en panne restent généralement à la portée de tout un chacun ; un minimum de pratique et de connaissances permettent de grandes réparations. A moins d'en briser le cadre qui est la colonne vertébrale du cycle, la remise en selle, et donc en route, d'un vélo momentanément immobilisé n'est presque jamais remise en cause : un pneu crevé, des freins usés, une chaîne

tombée, et même une selle volée, restent des situations gérables qui ne nécessitent ni frais considérables ni transferts technologiques. Le vélo est un moyen de communication et de transport à la mesure de l'homme, ce qui n'est pas rien. Rien n'est trop pro-humain que le vélo !

De la mécanique terre à terre à la dynamique libertaire, la liberté du rouleur

Rouler des mécaniques ? Rien de plus ringard dans toute société dite civilisée au XXI^e siècle. Pour dérouler cette hypothèse, le vélo qui demeure certes un assemblage de boulons et de cadres, s'avère surtout un appel à la vie au grand air. Il y a du Reiser et du Franquin pour chaque Gaston à vélo qui quitte le fourbi de son bureau ! Du berceau à roues à la chaise roulante, en passant par le vélo de course ultra léger et le VTT dernier cri, la bicyclette – ou ses avatars postmodernes – nous accompagne souvent au fil de notre vie : « *Il ne suffisait pas à la bicyclette de nous transporter d'un lieu à un autre. Elle nous menait en douceur sur le chemin de la vie, de l'enfance à l'adolescence, puis à l'âge adulte. Il valait mieux qu'elle eût été un don, une récompense à l'enfant pour sa sagesse et le signe qu'on lui faisait confiance, dans une certaine limite. Il aura comme les grandes personnes à maîtriser la vitesse, à éviter les obstacles. Son usage manifestait le privilège d'une relative autonomie. D'une manière générale, le vélo, comme le chemin, rend l'homme libre. Le cycliste dispose d'une précieuse autonomie. Il ne dépend pas d'une machine sophistiquée* » (Sansot, 2000). Sauf, à la limite, en secteur urbain particulièrement dense, les cyclistes ne luttent pas à mort, contrairement à certains automobilistes toujours pressés, dans le seul but d'occuper – de « gagner » – de l'espace, de dépasser le voisin ou d'arriver avant l'heure.

Le vélo, sans être un outil au service de la réaction ou du passé, symbolise une alternative dynamique à la modernité ravageuse : il réapprend à celle ou à celui qui l'utilise des valeurs en perdition : baisser la cadence, ralentir le pas, prendre son temps, avancer en silence, respecter les autres, etc. Ce qui n'empêche pas, ici ou là, à telle intersection ou à tel feu tricolore, d'observer certains cyclistes s'invectiver vivement... à la manière des automobilistes. L'esprit auto (pas du tout autonomade mais hélas très automobile), injures et bras d'honneur compris, aurait-il déjà investi l'univers supposé paisible du deux-roues ?

La bicyclette s'expérimente quelquefois comme un étrange remède aux dérapages de notre troublante modernité : en temps de grève des transports (lors du « joyeux bordel » en décembre 1995 à Paris, par exemple), le vélo apparaît comme une solution imparable – si l'on ne va pas au bout du monde – pour pallier les errances du système... Mais la plupart du temps, le vélo s'impose de lui-même pour le bien-être qu'il offre à celui qui préfère la douceur du guidon à la performance du volant. Et les cyclistes commencent à affluer, non seulement en Hollande ou en Allemagne, mais même en France. Encore trop timidement. Mais on ne change pas un pays latin en quelques tours de piste ou de pédaliers. Le vélo est en passe de devenir un modèle efficace et concret de la philosophie chère à la souhaitable société de la sobriété heureuse que nous sommes nombreux à appeler de nos vœux.

Depuis une décennie, dans la région Alsace (certes il s'agit là de la France de l'Est, voisine de l'Allemagne, pays traditionnellement plus « vert » que le nôtre !), conscience écologique et politique environnementale aidant, autour de 1500 kilomètres d'itinéraires cyclables s'offrent aux deux-roues sans moteur, Strasbourg étant par ailleurs la ville la mieux lotie en pistes cyclables de tout le pays (près de 600 kilomètres de pistes cyclables en 2017 au sein de l'agglomération urbaine), une aubaine que d'autres régions de France envient aux Alsaciens. Le vélo permet aussi de visiter le monde sur le mode de la lenteur, de la rencontre et de l'indispensable ouverture. Parmi les nombreuses aventures personnelles, qu'elles soient vues dans des documentaires ou retranscrites dans des ouvrages à succès, ou restées anonymes, on relève qu'elles ont souvent changé la vie – et surtout le mode de vie – de ceux qui recherchaient avant tout le dépaysement, l'exploit et l'aventure.

Avec *Le chant des roues*, Claude Marthaler raconte son périple de sept ans à parcourir le monde à deux-roues et dans tous les sens. Sept ans surtout de moments et d'émotions passés à

découvrir la formidable hospitalité d'autres lieux et d'autres cultures, mais aussi à subir les tracasseries des bureaucrates têtus ou des douaniers zélés et corrompus. Son récit montre tout particulièrement que l'aventure à vélo, et le cyclotourisme en général, sont d'incomparables vecteurs de communication et de rencontre entre et avec les hommes. Ainsi, de passage en Chine, il rencontre un de ses semblables, un « vrai » Chinois qui après 42 000 kilomètres parcourus, voulait dépasser les 500 000 kilomètres à vélo dans son propre pays, tout cela dans le seul but de propager l'esprit des Jeux Olympiques au peuple chinois (Marthaler, 2000). Bel engouement, même si depuis, de la passion à la réalité, à Pékin les Jeux sont faits...

Un domaine dans lequel le cycliste rejoint le marcheur, tous deux offrant à leurs hôtes une possibilité d'échange et de partage qui n'est pas donnée à d'autres voyageurs plus pressés ou plus protégés. D'autres sportifs voyageurs circulent à vélo comme pour accumuler de nouveaux records à chiffrer, tels Antoine et Olivier, qui rendent compte de leur aventure dans le *Journal de Lonely Planet*, en décembre 2000 : « *Notre tour du monde vient de s'achever : 18 476 km, 297 jours, 26 pays traversés sur les cinq continents, 1100 heures de vélo, 9 700.000 tours de roue, 35 crevaisons, 1400 pages de journal de bord griffonnées, 27 bouquins dévorés* ». Après cette description exhaustive, les auteurs notent : « *Mais plus qu'un catalogue de chiffres, ces 10 mois furent vraiment une aventure humaine pleine de rencontres, de découvertes, un périple où chaque jour se vivait à 100%* ». Presque à 100 à l'heure aussi, mais nous voilà rassurés sur les motifs du voyage de nos deux cyclistes... Avant eux, Françoise et Hervé avaient également fait le tour du monde à vélo mais sans se presser : le couple a en effet parcouru plus de 150 000 kilomètres en quatorze ans ; entre-temps ils deviendront les parents de Manon (Hervé, 1995). Le voyage à vélo forme la jeunesse et même la famille.

A vélo comme à pied, entre l'exploit et la promenade, il s'opère davantage d'une différence de temps que d'époque. En compagnie de sa sœur Katia, Joëlle Wargnier a parcouru, à vélo, 14 500 kilomètres de Paris à Pékin. En onze mois, ces deux femmes ont sillonné les routes d'Europe et d'Asie, et ont apparemment retenu une leçon importante de l'ailleurs : « *Apprendre des autres c'est aussi apprendre sur soi-même. Avec les rencontres, les découvertes culturelles, religieuses, géographiques, les anecdotes multiples qui ont parsemé et pimenté notre route, nous avons vécu la fatigue jusqu'à l'épuisement, les avances désagréables de certains hommes, les conditions d'hygiène, de confort et de climat souvent très rudes* » (Wargnier, 2000). Mais l'accueil réservé aux cyclistes, de surcroît des femmes, dans ce bout du monde en Asie orientale est étonnant de chaleur et d'humanité, ce qui fait dire à l'auteure que : « *Pour tous sexes confondus et dans tous ces pays traversés, ces deux femmes sur leurs deux vélos symbolisent avant tout le rêve de la liberté de la Femme, des Frontières, de la Vie* ». On le savait déjà mais il est toujours utile de le rappeler : le vélo c'est pour tous, enfants, femmes et hommes de tous les continents.

A vélo aussi, la route mène toujours plus loin qu'on ne croit, qu'on ne veut, qu'on ne peut. A seulement quelques tours de pédaliers de la Cité (presque) interdite, les deux cyclistes se rendent soudain compte que le bout de la route était encore loin : « *Mince alors la route continue, nous n'aurons jamais le temps d'aller jusqu'en Mongolie, il va toute de même falloir rentrer !* » (Wargnier, 2000). Avec le retour finit le rêve et commence le temps du souvenir. La bicyclette, une petite reine pour un grand bonheur de voyage : « *Rouler à vélo des heures durant, perdu dans la foule des cyclistes chinois, jusque dans les banlieues les plus médiocres. Ai-je connu plus grand bonheur de voyageur que celui-là ?* » (Peeters, 2001). Comment convaincre les automobilistes de préférer le cadre à la carrosserie, la lenteur à la vitesse, le doux bruit des deux-roues *amoteur* (c'est-à-dire sans), au ronronnement nerveux du moteur à explosion ?

Tout cycliste qui se respecte roule toujours en roue libre, et le monde qui s'offre à sa vue en devient plus intense. Ami automobiliste, l'encroûtement te guette, les maladies cardio-vasculaires se pointent, la pollution te culpabilise, les PV pleuvent ou encore tu n'as plus un rond pour faire le plein ? Et bien, cher ami encore motorisé, rien de mieux qu'un bon cycle pour te recycler ! Voyager à vélo c'est mieux rouler (tout) le monde pour de bonnes raisons, surtout économiques,

mais aussi philosophiques, hédonistes et joviales. Les adeptes du cycle, de la vie comme de la route, en connaissent un rayon : vélonomadie tout court rime avec autonomadie à deux-roues.

Le vélo est parfois un remarquable outil de formation au voyage et à la vie. Il faut lire à ce sujet le récit de Verena Lepre, *Roues en liberté* (2011). Après huit ans passés à arpenter les chemins de traverse tout comme le bitume du monde, Verena et Luciano Lepre ne sont pas des sportifs en quête de records, ni même des aventuriers égocentrés ou des cyclistes fanatisés, mais tout simplement des amoureux du vélo et des libres voyageurs au long cours. Ils forment un couple de curieux soucieux de regarder vers un monde plus vert et si possible aussi plus ouvert. Verena raconte dans cet ouvrage leur périple pour le partager avec d'autres mais jamais pour se la raconter. Leur humilité est exemplaire car trop rare par les temps qui courent, d'autant plus que dans ce monde d'aventuriers intrépides – où la performance a depuis belle lurette détrôné la nonchalance – leur récit d'amour de la vie en voyage sinon du voyage dénote par sa sincérité et sa simplicité, bref par son authenticité.

Le temps est le maître mot qui traverse de fond en comble leurs pérégrinations ; la prise du temps est leur Bastille, elle est ce qui leur a permis de croquer la vie à pleine dents. Temps contre dents car il ne faut pas dérailler, temps des contres-temps car le temps n'attend pas. Le temps s'écoule comme l'eau d'une rivière, inéluctablement, sauf accident. Le temps est précieux, sa rareté en augmente la valeur. Le temps passe ou trépasse, c'est la vie. Mais une règle d'or montre que le temps est toujours à prendre. Du bon temps à vivre.

Le trip autour du globe du couple Lepre n'a pas été mené sur les chapeaux de roues mais ancré symboliquement sur la roue du monde. Celle qui contribue à donner la vie, à la rendre plus harmonieuse et capable de résister à l'épreuve du temps. Du mauvais temps aussi. Car leur aventure le fut de tous les instants. Chaque épreuve de la route se transforme en preuve de la déroute. Chaque moment s'avère intense mais seule la disponibilité accordée, l'estime de soi et l'ouverture aux autres, permettent d'en profiter pleinement, à pleines roues et en pleine liberté.

Leurs *roues en liberté* ne prennent corps que parce qu'au commencement il fallait décider de tout quitter. C'est en se dépouillant de tout que l'on peut espérer, peut-être, se brancher à l'écoute du vaste monde tout en se frottant à l'altérité heureuse. Dans notre société du repli permanent où l'ennemi potentiel rôde à tous les coins, l'étranger ou le voyageur est forcément suspect. Le récit de Verena Lepre offre un remède bon marché mais efficace car on y apprend, entre autres recettes, comment la rencontre humaine entrouvre le seuil d'une porte qui débouche sur d'autres horizons, et on y comprend pourquoi l'hospitalité reste ce qui peut nous éviter de sombrer dans les abîmes de la vie. Verena considère ainsi que chaque individu peut être un ami plutôt qu'un ennemi. Ce message en soi est déjà subversif.

Le voyage à dimension humaine ne court pas derrière le temps « à compter » ou des objectifs « à atteindre », il renvoie à la vie qu'il importe tout naturellement de vivre et non plus de subir. Cette expérience voyageuse si enrichissante de nos deux pédaleurs globetrotteurs couronne une pensée alternative – une authentique vélosophie – où la vie domine la survie, où l'essentiel prime sur l'urgence, où l'attrait pour le temps qui passe dépasse de loin la vitesse qui stresse. La pratique du vélo impose un autre rapport au monde, à soi, à l'autre où se mêlent et s'emmêlent la senteur du sage et la lenteur du paysage. D'un côté, les rouleurs dynamiques mais pacifiques, de l'autre les rouleurs de mécaniques pleins de tics. Deux mondes, ici d'éthique et là de toc. Notre couple de cyclopédaleurs altruistes a heureusement fait le bon choix depuis bien longtemps.

Dans son *Eloge de la bicyclette* (2008), l'anthropologue Marc Augé évoque trois moments clés du monde du cycle que sont le mythe, l'épopée et l'utopie. Le mythe a certes vieilli mais le vélo revient à la mode à la faveur de la politique urbaine ces dernières années (voir Vélib' & cie). Le vélo est aussi un vecteur de rêve, un chemin vers l'utopie. Une opportunité pour le voyage « doux » et pour des retrouvailles avec le fameux « vivre-ensemble » si mal en point depuis peu... Se mettre en selle c'est alors aussi se remettre en route, pour d'autres choix, d'autres voies. En ce

sens, pour Marc Augé, le cyclisme est un humanisme et il ouvre à nouveau la porte du rêve et de l'avenir, il est un « *sport moyen* » qui tolère l'amateurisme, ne pousse pas à l'esprit de compétition, voire invite au mouvement social et une réappropriation alternative des territoires.

La multiplication des pistes cyclables un peu partout, par exemple, va dans le bon sens, celui d'une meilleure rencontre entre les genres, les classes, les castes, bref tout le monde. En remettant la lenteur au goût du jour, la société apaisée renoue aussi avec la douceur de vivre, le retour du silence et de la tranquillité, le temps donc aussi pour pouvoir à nouveau échanger et partager, vivre en un mot. Le vélo est vraiment partie prenante dans ces changements en cours...

Pour paraphraser Nigel Barley, on peut dire que le vélo, comme l'anthropologie, « *n'est pas un sport dangereux* », aussi longtemps qu'on parvient à ne pas entrer en conflits avec les autres usagers de la route, à commencer par les automobilistes et leurs terribles chars-véhicules. Dans *Besoin de vélo* (2001), Paul Fournel écrit que « *chaque cycliste, même débutant, sait qu'à un moment ou un autre de sa vie il aura rendez-vous avec une portière de voiture* ».

Pour Fournel, le vélo est « *le grain de la route* » et « *l'art de fendre l'air et de glisser dans l'espace* », il est une véritable passion, une communion avec les paysages et les éléments, et le cyclisme ne se résume pas à la planète dope mais plutôt au bel art ! Cela dit, le partage de la terre, et surtout du goudron, n'est jamais évident, sinon, on n'aurait pas toutes ces frontières, ces murs et donc ces guerres pour un bout de champ ou de territoire. Sur la route, le partage aussi est vital, et si les marcheurs sont des partenaires naturels, les camionneurs, les chauffeurs de bus, les automobilistes, voire les motards, sont de farouches concurrents, et malheureusement souvent des adversaires pour un coin de bitume. Mais sur la route, comme dans la vie, le fort écrase le faible, le plus fort humilie le plus petit, autrement dit l'autocar piétine le marcheur qui n'est plus qu'un piéton terrassé tandis que la portière de l'auto finit la course du cycliste dans le fossé (au mieux) à la morgue (au pire).

Rouler c'est jouer, avec sa vie et même avec celle des autres. Et puis, s'il est plaisir avant tout, le vélo n'est pas forcément une affaire de plaisir, surtout lorsque le loisir laisse la place au sport. Décrivant le Tour de France de 1924, avec ses héros et ses victimes, son univers de virilité à chaque étape et de souffrance à chaque virage, Albert Londres livre un récit palpitant qui permet de se replonger à cette époque mythique du vélo. Ce fut en effet le premier Tour de France remporté par un Italien, Ottavio Bottechia ; et ce fut également la première fois qu'un vainqueur du Tour conserva le maillot jaune de la première à la dernière étape.

Sur l'aventure du Tour de France, on peut donc relire le classique *Les forçats de la route* d'Albert Londres (1924), également connu sous le titre *Tour de France, tour de souffrance*, tout un programme !, mais aussi *54x13* de Jean-Bernard Pouy (1996) dans lequel se conte l'échappée solitaire d'un coureur cycliste du Tour sur une étape des Landes et surtout ce qui se trame dans sa tête au cours de cette échappée. L'acte de pédaler est aussi un formidable accélérateur de pensées.

Partout, le vélo libère là où la voiture enferme. Vélo ou bicyclette, peu importe, c'est bien du même engin sans toit et sans loi dont il s'agit : une machine sans moteur qui respecte à la fois le silence, l'écologie et la tranquillité des lieux. Indubitablement, le vélo convie à un avant-goût du voyage par la liberté qu'il fait rayonner. Le cycliste amateur, donc passionné, bourlingue pour découvrir et partager. Pacifiste et discret, il avance très peu chargé sauf du poids sympathique des rêves les plus fous. Lorsque la roue du monde tourne à peu près correctement, le vélo y est un peu pour quelque chose ! Véhicule à hauteur d'homme, le vélo permet de se frotter au monde avec lenteur et délectation. Il est un outil de découverte et d'échange, un prétexte à la pause dans le voyage : « *Enfourcher un vélo, c'est prendre possession du paysage* » (Fournel, 2001). Tout cycliste qui se respecte roule toujours en roue libre, et le monde qui s'offre à sa vue en devient à la fois plus dense et plus intense. Rouler sans contraintes : un bonheur à portée de roues et accessible à tous... Il suffit souvent de franchir le pas : partir.

Dans sa vie, avancer en roue libre c'est vivre sans attaches, c'est déjà l'ébauche d'un acte révolutionnaire. La vélorution est à la vélonomadie ce que la révolution est à l'autonomadie : une utopie possible (lire les dossiers de la revue *Silence* consacrés au voyage lent et au vélo émancipateur). Le vélo, ce n'est plus une surprise, est « le » mode de transport écologique, économique et social, par excellence. Un mode de transport qui est aussi un mode d'être, de penser et d'agir.

Dans *Le pouvoir de la pédale* (2014), Olivier Razemon analyse les vertus de ce formidable deux-roues non-polluant, envisageant grâce à lui une salutaire transformation de nos « sociétés cabossées ». Spécialiste des cycles et de la mobilité, l'auteur explique que le triplement de l'usage du vélo en France suffirait à combler le fameux trou de la Sécu. Faire du vélo ne se résume donc pas uniquement à pratiquer un sport ou un loisir, c'est aussi un acte politique doublé d'une belle partie de bonheur voire de jambes en l'air. Efficace et ludique, rouler c'est avancer, c'est progresser sur la route comme dans sa vie.

Pour Olivier Razemon, la pratique du vélo des Français c'est 5,6 milliards d'euros d'économisés sur le budget de la santé. De la même manière qu'on préfère évidemment savourer la tome dans nos assiettes que subir l'atome dans nos paysages, on se demande ce qu'attendent nos dirigeants politiques pour libérer et généraliser le cycle et enfin refermer le chapitre de l'univers pollué de la tôle au sein duquel prospère un capitalisme malsain et désuet. Un cycle se recadre toujours tandis que la tôle se froisse souvent...

2. De l'urgence de ralentir aux désirs d'ailleurs par le biais de l'autonomadie

L'autonomadie – qui réunit autonomie et nomadisme – est autant une utopie réaliste qu'un mode d'être, de penser et d'agir (Michel, 2009, 2016, 2017). La vélonomadie – qui focalise sur la dimension chère au vélo – est une composante de l'autonomie, avec le voyage lent et la pratique du vélo comme vecteurs principaux.

La marche à pied est, par exemple, une autre composante importante de l'autonomadie (Michel, 2012). La philosophie à laquelle confère le vélo (ses atours et ses détours aussi) se nourrit à l'humanisme et à l'altérité sur fond de mobilité douce, et de ce fait, la vélonomadie intègre et complète bien l'autonomadie, notamment avec l'éloge de la lenteur et l'aspiration aux idéaux libertaires, ce dont je vais brièvement parler ici.

Vélonomades, marcheurs, voyageurs, décadence de la cadence, éloge de la lenteur

Il est essentiel de rêver et de « s'accommoder du temps » rappelle Pierre Sansot dans *Chemins aux vents* (2000). Prendre son temps n'est pas le gaspiller mais l'apprécier. Ne pas brusquer la durée c'est faire preuve de sagesse. Nos agendas ne doivent pas être bousculés mais enrichis, pour une mise au vert et pas des chèques en blanc. La lenteur nous aide à y parvenir. Flâner plutôt que courir, écouter plutôt que parler, rouler plutôt que conduire...

Sylvain Menétray et Stéphane Szerman optent clairement pour la « *Slow attitude* », concept-titre de leur ouvrage paru en 2013, et invitent les lecteurs à « *oser ralentir pour mieux vivre* ». En effet, dans un monde régi de contraintes voire de soumissions, il faut désormais du courage – en tout cas pour les Occidentaux – pour ralentir sa cadence, comme il faut du courage pour changer de vie, de boulot, de partenaire, de mode de consommation, etc. Mais il faut bien commencer un jour, avant qu'il ne soit trop tard, que la terre soit à feu et à sang ou que vous tombiez en dépression... Pour étayer leur propos, les deux auteurs analysent trois scandales récents : les lasagnes à la viande de cheval, les suicides en entreprises et la crise des *subprimes*. Ces trois cas dramatiques illustrent la course au profit immédiat qui gangrène nos sociétés dites modernes. L'être humain est déboussolé socialement et déconnecté de son environnement naturel. La Slow attitude complète les autres mouvements Slow (food, travel, sex, etc.) mais a la particularité de

focaliser sur les comportements du quotidien et en redonnant du temps... au temps. En résumé : l'émerveillement vaud toujours mieux que l'emballement.

Ralentir rime aussi avec réfléchir. La lenteur, en quelque sorte, nous redonne du temps, qu'on peut utiliser pour penser, créer, lire, voyager, etc. De la même façon que le vélo ralentit la cadence de l'auto, l'autonome se distingue de l'automate, et l'humain du robot. Dans un entretien accordé au *Monde* (9 février 2017), titré « Choisissez d'étudier ce que vous aimez », le paléanthropologue Pascal Picq met en garde – dans le sillage du philosophe Bernard Stiegler et d'autres – sur la robotisation de notre société si les citoyens restent seulement passifs et spectateurs des mutations drastiques du monde.

Les robots – et avec eux le règne de l'autonomisation – prendront le pouvoir si les êtres humains que nous sommes cessent de marcher et de créer. Le mouvement et la création, voilà en effet les deux mots clés qui, peut-être, seront aussi les clés de notre avenir, de notre libération, de notre liberté. Elles sont surtout nos meilleures armes pour nous prémunir d'une servitude déjà bien à l'œuvre. Pascal Picq explique que les principaux atouts qu'il nous reste sont au nombre de deux : le cerveau droit (celui qui génère la créativité, l'émotion) et les pieds (ce qui nous permet de marcher, d'avancer, de bouger partout et de pédaler aussi)...

Le défi actuel réside dans notre capacité ou non à faire des robots non pas nos ennemis mais nos alliés, voire des partenaires. Les robots exécutent, les humains pensent. A chacun ses compétences. Les robots ne doivent en rien devenir des concurrents gênants mais plutôt des compléments pratiques. Autrement dit, à eux les algorithmes et à nous les idées, et ensemble on peut avancer... Pour parachever cela, il importe de créer et de marcher d'avantage, pour toujours garder un peu de marge d'avance... L'autonomie, alliant autonomie et nomadisme, participe précisément à cet élan, à ce mouvement dont, finalement, dépend sans doute notre survie.

Alors que 65% des métiers de demain n'existent pas encore (selon le World Economic Forum), tout l'intérêt consiste à faire marcher nos méninges pour les créer. Et pensons en priorité à bouger et à s'amuser, en voyageant, en étudiant, en travaillant, en veillant scrupuleusement à ne pas confondre travail avec emploi, tout comme voyage avec tourisme... Cette tâche, avouons-le, n'est pas facile, car notre conditionnement a été et reste tel que soudain changer de paradigme sur nos visions du monde, du travail, du loisir, etc., n'est pas une mince affaire. Mais c'est une affaire salutaire et libératrice, intense et prometteuse.

L'importance des utopies, des rêves, du réveil des imaginaires est essentiel pour changer de braquet dans l'appropriation de nos vies, comme j'ai tenté de l'expliquer dans mon court *Manifeste pour l'Autonomie* (Michel, 2017). J'ajoute ici, au chapitre des rêves, qu'il existe certainement trois types de personnes, l'autonome s'inscrivant résolument dans la troisième catégorie :

- les gens qui n'ont pas de rêves.
- les gens qui ont des rêves, peu ou beaucoup.
- les gens qui réalisent (ou tentent de le faire) leurs rêves, des plus simples aux plus fous.

Le monde n'appartient pas forcément pas à ceux qui se lèvent tôt mais sûrement à ceux qui s'élèvent au-dessus de la mêlée. Autonomes ou non, les personnes intégrant cette troisième catégorie ne sont pas sujets mais acteurs de leur existence, et nul doute que l'avenir ne pourra pas se passer d'eux ou alors il sera sombre, très noir même. Le fléau qui nous guette tous se résume en un mot : l'obscurantisme. Il faudra bien rallumer les étoiles pour retrouver de la lumière...

Dans un monde où la révolution n'est plus politique mais numérique, il est important d'aller chercher des solutions au-delà de nos écrans, et utiliser tous les réseaux, sociaux ou non, pour ressortir dans la rue. Pour se parler, pour échanger, agir, se réapproprier nos vies. Le jeu en vaut la chandelle. Comme le disait l'ex président uruguayen, révolutionnaire aguerri et néanmoins démocrate, José Mujica : « *Les seuls vaincus sont ceux qui cessent de lutter* ».

La vitesse est un frein pour nos libertés. Tout va trop vite aujourd'hui. Ainsi, on voyage, on mange et on travaille trop vite, et si on le pouvait on dormirait plus vite (pour l'heure, on dort déjà moins) ! On entend au détour d'une conversation : « *Je n'ai plus une minute à moi* ». C'est bien dommage, c'est même assez grave. Deux siècles de révolutions, industrielle, technologique, informatique, pour en arriver là ? Pour le sociologue allemand Hartmut Rosa, cette soudaine accélération – qui est aussi historique et sociale – s'inscrit dans la logique même de la postmodernité. Nous ne sommes plus des êtres humains libres mais des êtres survivants pétrifiés. Dans son essai *Accélération* (2011), il démontre les montées de stress et les situations de carence temporelle dans nos quotidiens toujours plus rythmés puisque « *tout devient toujours plus rapide* ».

Dans un entretien reproduit en fin d'ouvrage, Hartmut Rosa explique qu'il « *en arrive à comparer l'accélération sociale à une forme inédite de totalitarisme* ». Les images défilent plus vite que n'avancent les arguments ; l'aléatoire et la contingence règnent sur tout contenu sérieux ou pensée véritable ; les médias et les politiques parlent et réfléchissent trop vite, parfois pour ne rien dire. Le sociologue estime qu'on n'échappera pas à l'accélération : « *Elle affecte toutes les sphères de l'existence, tous les segments de la société, jusqu'à affecter gravement notre soi et notre réflexion. Personne n'y échappe, il est impossible d'y résister, et cela génère un sentiment d'impuissance* ». Son constat est évident, son approche un brin fataliste. Peut-être que l'autonomie pourrait contribuer à enrayer cette course de vitesse infernale ? Contre cette accélération insensée, il n'a jamais été aussi urgent de ralentir, de reprendre du souffle, pour repartir autrement si on ne veut pas finir autre part.

Conjurons déjà l'absurdité de notre époque sinon de notre monde qui marche sur la tête : « *ah, quand je serai à la retraite, j'aurais enfin du temps pour faire ce que je veux !* », on a tous entendu cela lors d'un banal dîner de cons. Comment en est-on arrivé là ? Attendre d'être au seuil de la mort pour commencer à vivre ? Il n'y a pas de fatalité. Mais l'urgence de ralentir se conjugue avec l'urgence de bouger et de se bouger. Lentement mais sûrement.

En voyage, surtout lorsqu'on marche (mais à vélo ça « marche » aussi), il ne faudrait que rarement demander son chemin à quelqu'un qu'on croise en route car cela risquerait fort, et ça serait bien dommage, de nous empêcher de nous perdre dans le paysage. Et quoi de plus jouissif que de s'égarer en pleine nature ? Enfin libéré des outils technologiques, l'être humain se reconnecte avec délectation à l'essentiel. Se perdre n'est pensable et appréciable que si l'on est réellement dépossédé de tout GPS ultra-moderne, de tablette rattachée à Google, de smartphone hyper connecté, etc. À ce titre, l'Europe serait-elle devenue aujourd'hui une colonie numérique de l'Amérique ? Sans doute, d'où la bataille pour l'indépendance qu'il nous faut engager. Nomadiser, c'est s'autonomiser. Et l'autonomie s'impose alors d'elle-même.

Pour marcher librement il faut goûter au silence seulement troublé par la musique des pas et le bruit du monde, le son des oiseaux de la forêt étant plus sain que celui des klaxons du périphérique. Éteindre les appareils et rallumer les étoiles. Il faudrait aussi se débarrasser du superflu qui encombre notre quotidien, des écouteurs dans les oreilles à la sonnerie du téléphone, en passant par l'injonction sociale, totalement idiote, qui nous conduit à circuler toujours plus vite. Comme si on courrait après la vie qui sans cesse nous échappe, alors qu'il suffirait de ralentir pour mieux en profiter, avec sagesse et intensité. La promenade à pied ou à vélo régénère le corps et l'esprit, elle offre aussi une salutaire respiration. Ainsi, bien marcher c'est déjà avancer dans le bon sens et aller mieux au quotidien. Pour cela, se balader le nez en l'air et ne pas regarder par terre, c'est se rendre disponible au monde plutôt que de voter avec ses pieds. C'est décider plutôt que subir. La défense n'est pas toujours la meilleure attaque car la résignation et l'attente freinent nos capacités de contester et d'agir.

Ces divagations jubilatoires sont vitales si l'on souhaite concrétiser par des actes, souvent marcheurs jamais marchands, l'esprit autonome qui nous habite. L'autonomie est au voyage ce que les chemins de traverse sont à l'aménagement du territoire : une accalmie, une libération, une respiration, une invitation. Fondée sur l'échange et le mélange, l'autonomie ne peut en

aucun cas faire l'économie de la rencontre, fondamentale. Alexandra David Néel, exploratrice qui a fait de sa vie une aventure, considérait que « *voyager sans rencontrer l'autre, ce n'est pas voyager, c'est se déplacer* ». Une lapalissade utile à rappeler à l'ère des flux. Au moment où l'histoire se nationalise et où tant de prétendants aux égos surdimensionnés aspirent à y entrer, il est préférable me semble-t-il d'aller se perdre et parfois même fuir et se réfugier dans les apories de la géographie. L'autonome privilégiera le détour à la ligne droite, le chemin noir à l'autoroute, la douce colline à l'affreux rond-point, la déroute débonnaire mais volontaire à la route qui trace, traque voire arnaque. Car l'émerveillement du sentier n'a rien à voir avec le charme du goudron.

Féru jusque'à l'absurde d'aménagement urbain, rural, péri-urbain ou hyper-rural – la France est « le » pays des ronds-points – l'État est avide de pouvoir et récuse sans ménagement toute idée de nomadisme. Et de libre circulation. Opposé au sédentaire-rangé, le nomade-errant est l'ennemi désigné, commode bouc-émissaire en période de crise : « *C'est vrai que les nomades n'ont pas d'histoire, ils n'ont qu'une géographie. Et la défaite des nomades a été telle, tellement complète, que l'histoire n'a fait qu'un avec le triomphe des États* », écrivaient Gilles Deleuze et Félix Guattari, dans *Mille plateaux* (1980). À ce jour, le nomadisme propose le rapport le plus équilibré que l'homme ait instauré avec son environnement. Mais cette belle et rebelle liberté dérange et perturbe même l'ordre économique établi car elle remet en cause nos propres comportements, consuméristes et dévastateurs, tant pour la nature que pour la culture.

Si l'acte de voyage nous tire d'affaire et nous soutire aussi du pognon, une question essentielle demeure : un *hippie* dans la soixantaine et déconnecté du monde réel peut-il encore croiser un *hipster* dans la vingtaine et sur-connecté dans son monde virtuel ? Est-il encore imaginable qu'un SDF puisse voyager côte à côte avec un VRP dans un train à petite vitesse ? Voilà deux univers opposés ou plutôt qui s'ignorent, quatre voyageurs que tout semble séparer, à l'exception de la banquette qu'ils partagent, peut-être, au café ou dans un wagon ! La pensée complexe nous éloigne cependant de la tentation manichéenne d'explication des formes de nomadisme. Le nivellement par le bas n'est jamais loin : on voit déjà, en filigrane, les hyperactifs répliquer aux oisifs, les inclus aux exclus, les gagnants aux perdants. L'invective a remplacé le dialogue qu'il faudrait pourtant relancer ensemble.

Gilles Deleuze, encore lui (qui disait, avec son emphase géniale et joviale, qu'on pouvait certes être con mais pas au point de vouloir voyager !), écrivait cette phrase on ne peut plus juste : « *On écrit l'histoire, mais on l'écrit toujours du point de vue des sédentaires* ». Histoires des peuples vaincus, oubliés, massacrés, disparus, la liste est longue des absents de l'histoire officielle ; l'histoire racontée par les peuples nomades en fait également partie. Il faudra leur redonner la parole ne serait-ce que pour rééquilibrer les forces en présence sur le champ de l'âpre bataille des idées.

L'expérience nomade est plurielle par essence et invite à l'altruisme. Au risque d'être un peu caricatural, les nomades peuvent se répartir en trois catégories, aux réalités très diverses : *les nomades qui meurent* (les super traditionnels !), *les nomades qui naissent* (les réfugiés syriens ou les nouveaux pauvres), *les nomades qui gèrent* (Roms, job-trotters, néo-travellers, nomades numériques, *start-uppers* exotisés, touristes divers et surtout d'été). Évidemment, d'un côté le Gitan andalou qui campe et gratte pour survivre et, de l'autre, le vacancier de Düsseldorf qui bronze à Ibiza, ne « gèrent » pas exactement de la même manière leur nomadisme.

De nos jours, au chapitre des nouveaux nomades, il y a surtout *les nomades d'en haut* et *les nomades d'en bas*, deux types de nomadisme très différents ne laissant guère de place pour un éventuel purgatoire ou une sorte d'entre-deux. On croirait relancée la lutte des classes. Les deux courants prônent le changement de modes de vie et s'accordent sur l'idée qu'un autre monde serait possible. Mais, devant ce raccord de façade, leurs visions s'opposent dans presque tous les domaines ! Voici un petit florilège des spécificités et des divergences des deux camps.

D'un côté « *l'élite hors-sol* », des hipsters en grande partie dépolitisés aux bio-bobos urbanisés plutôt aisés, auxquels on peut rajouter la caste des voyageurs dans son acception la plus large. Ils sont hyper-connectés, habitués à l'hyper-mobilité : ils sont job-trotters (version *high-tech*), nomades digitaux, ils deviennent souvent expats et parfois patrons. Leur leitmotiv : « *On change de vie à défaut de pouvoir changer le monde* ». Souvent plus libertariens que libertaires, leur philosophie s'accommode assez bien de ce qu'on pourrait nommer « *l'égotrip* », mêlant les bonnes affaires à l'individualisme triomphant. Leurs armes fatales : les gadgets de chez Apple et le Selfie. Leur façon de bivouaquer se résume à « *camper le monde* », toujours et partout. Leurs maîtres-mots sont l'avoir et le bien-être. Leur fantasme : la gloire.

De l'autre côté, c'est moins glamour et plus terre-à-terre : « *les migrants en quête de sol* », des Roms aux réfugiés en tout genre, il s'agit avant tout de « *nomades forcés* » auxquels s'ajoutent, dans un autre style, les « *nomades décroissants* », à savoir les indignés de partout, les zadistes de chez nous, les néo-ruraux et autres *travellers* et boulingueurs alternatifs. Ils sont peu ou pas connectés (sauf dans le cas des migrants ou des militants), habitués à une mobilité lente et à une vie sobre : ils sont job-trotters (version « *galère* »), nomades de la zone, militants politiques, altermondialistes, écologistes, féministes, ils deviennent autonomes et parfois travailleurs indépendants. Leur leitmotiv : « *On tente encore de changer le monde avec le risque de tout perdre* ». Souvent plus à gauche que vraiment libertaires, ils ont en commun un anticapitalisme radical (sauf dans le cas des migrants, cas spécial s'il en est) et leur philosophie renvoie plutôt à « *la recherche de la liberté et du bonheur* », quelque part entre révolte populaire et sobriété heureuse. Leurs armes fatales : la culture de combat pour les libertés et le Tag. Leur façon de bivouaquer se résume à « *camper sur place* », ici et maintenant. Leurs maîtres-mots sont l'être et le savoir-faire. Leur fantasme : la révolution.

Communément, *les nomades du travail* (dans la rue, en quête d'emplois, de plus en plus rares) et *les nomades du loisir* (sur la route, en quête de vacances, de moins en moins exotiques), se croisent l'été sur les plages et le reste de l'année un peu partout, entre le boulot et le bistrot. De nos jours, néanmoins, les différences s'amenuisent drastiquement entre ces deux pistes nomades désormais en interférence.

Il y a les *gens en voyage* et les *gens du voyage*, ce ne sont pas les mêmes mais ils peuvent se retrouver à l'occasion (la rencontre n'est jamais impossible seulement difficile, et pour céder à la boutade facile, il y a même des acteurs qui cultivent la terre, comme quoi les gens du cinéma croisent les gens du jardin, tout reste donc possible, il suffit de reprendre ou répondre à la pelle). Le vaste panel offert par la mobilité contemporaine est particulièrement hétéroclite.

Comme l'écrivait joliment Zygmunt Bauman dans *Le coût humain de la mondialisation* (1999) : « *Les vagabonds constituent le déchet d'un monde qui se consacre entièrement au service des touristes* ». Vif et cru mais bien dit. « *Les touristes voyagent parce qu'ils le veulent ; les vagabonds parce qu'ils n'ont pas le choix. On pourrait dire que les vagabonds sont des touristes involontaires* ». Les migrants forment aujourd'hui une nouvelle colonne/colonie de touristes involontaires. Les nouveaux vagabonds du rail, échoués dans la gare de Budapest par exemple, sont les réfugiés orientaux qui tentent en désespoir de cause de refaire leur vie dans un monde occidental qui, lui, déraile sur la voie du populisme et bientôt de l'autoritarisme.

Nos gouvernants et nos administrés se trompent malheureusement souvent de combat, ils regardent par la fenêtre alors que la maison brûle. Ils nous assènent et fatiguent avec l'emploi, la croissance, le « *récit nazional* » et d'autres délires identitaires. Les défis autrement plus vitaux sont pourtant immenses et urgents : réinventer le travail sans emploi, viser une décroissance sans austérité, affiner le défi du revenu universel, créer d'autres formes de partage, se pencher sur les énergies renouvelables, repenser totalement le modèle éducatif, réinstaurer de la solidarité qui relève de la citoyenneté et non de la mendicité, lutter contre la financiarisation du monde, etc.

L'autonomadie est une alternative à la sinistrose ambiante, à la déliquescence des liens qui unissent les êtres humains entre eux, à la routine, à la standardisation, à la lobotomisation, à l'immondialisation, à la surconsommation, à l'enfermement communautaire et au repli sécuritaire. L'autonomadie relève plus de la philosophie que de l'idéologie. Elle ne sauvera sans doute pas le monde mais elle lui permettra peut-être d'éviter un effroyable désastre.

Ne soyons pas seulement indignés devant l'état délabré du globe et les situations d'injustices qui nous révoltent, devenons nous-mêmes les acteurs des changements à venir et les créateurs des nouvelles utopies à promouvoir. Le voyage stimule l'esprit nomade et affirme le besoin d'autonomie, aux niveaux individuel et collectif.

Quant à l'autonomade, il est un explorateur de l'imprévu, un preneur de risques, un libertaire curieux de tout, un contrebandier d'idées compulsif, un décabosseur d'égo, un hédoniste engagé, un humaniste rieur, un voyageur sans bagages honnissant tout circuit organisé mais colportant des pensées vagabondes sur ses chemins de traverse. Il peut et doit bousculer le monde. Ce dernier le mérite malgré sa dérive. Comme le disait il y a plus d'un siècle la féministe Emma Goldman : « *L'avenir appartient à ceux qui osent. Quand on ne peut plus rêver, on meurt* ». Vivons !

Déroutes et détours, en route pour l'autonomadie

Autonomie et nomadisme sont les mots-clés qui ouvrent et parfois défoncent les portes du consensus, de l'immobilisme et de l'inquiétude latente. Joliment associés, l'autonomie et le nomadisme renvoient à l'indépendance d'esprit, à la liberté d'expression, et toujours à la libre circulation des idées et des personnes, celle-ci passant bien avant celle des marchandises. Si la planète constitue le socle de tout voyage, la culture en est son moteur. Sur notre planète en danger mais potentiellement formidable, l'autonomie et le nomadisme gagnent à se métisser, œuvrent à s'entremêler, à s'inspirer et à s'influencer mutuellement.

Ainsi naît l'autonomadie, ode libertaire et appel à la résistance, pour contrer le vieux monde et bâtir de nouvelles utopies. L'autonomadie forme la colonne vertébrale de ce nouveau départ qui doit rompre avec notre monde sclérosé, robotisé, lobotomisé, atomisé, automatisé. Avec les populismes à l'affût, notre vieux monde semble fini, fatigué, fermé, foutu, ne s'occupant plus qu'à gérer sa propre agonie. Ce n'est pas acceptable. Et la fatalité n'est pas de ce monde autonomade.

Une belle opportunité s'offre à celles et à ceux qui refusent cet ordre non-écrit des choses et préfèrent avancer à grands pas mais toujours à contre-courant. Insuffler de l'énergie positive, montrer du courage quand beaucoup baissent les bras, partager de la passion et de la joie, débattre, échanger, renverser des tables trop bien mises...

De l'utopie on est passé au réalisme, et du libertaire au libéral. Le mot d'ordre à l'issue de cette époque de tous les reniements, en pleine apogée de la galaxie Mitterrand, était (et reste jusqu'à nos jours) : « *je rallie le système* ». Aujourd'hui, la « communauté » – elle aussi passée de l'esprit libertaire à la raison libérale – renvoie au refuge hors du système pour justement s'en préserver mais rarement pour le combattre. Fuir n'est pas nuire !

Contre la connexion permanente il faut réapprendre à se connecter à l'essentiel, en avançant doucement mais sûrement. La mobilité douce pour ne pas foncer dans le mur : « *La vie, c'est comme une bicyclette, il faut avancer pour ne pas perdre l'équilibre* », estimait le scientifique nobélisé et fervent cycliste Albert Einstein. Cette citation, placée en exergue à cet article, n'a pas eu l'effet d'une bombe dans l'histoire mondiale, elle remet pourtant le mouvement sur le droit chemin.

Aujourd'hui, les chemins sont de traverse et empruntent les voies du bonheur bien rivées dans les rails de l'industrie du bien-être qui elle-même s'appuie sur les théories, crédibles ou fumeuses, du développement personnel. De l'engouement des « *bars à sieste* » en ville après le boulot aux virées « *bio & yoga* » le temps d'un week-end à la campagne, en passant par le « *slow sex* », désormais presque autant prisé que les traditionnels « *slow food* » et « *slow travel* », évoqués précédemment et déjà durablement installés dans les pratiques des loisirs des Européens,

L'urgence de ralentir est devenue une évidence et même une exigence. Améliorer notre qualité de vie et lui consacrer plus de temps est un but pour la majorité de nos contemporains. C'est aussi un nouveau marché, prometteur et rentable, parfois discutable. L'éloge de la lenteur reste l'antidote le plus souhaitable pour contrer les actions et distractions qui sont trop souvent régies sur un mode hyperactif, générateur de stress, de fatigue autant physique que psychique.

Les amis des bistrots, lieux classiques de sociabilité, ont été complétés et souvent remplacés par les amis des réseaux dits sociaux. On avait des amis en chair et en os, maintenant on fréquente des amis virtuels (dans la misère ou dans l'embarras, pas sûr que vos amis connectés vous seront d'un grand secours). On les avait en face de nous maintenant on les a sur Facebook.

On l'a vu, il vaut mieux bien s'élever que se lever tôt, mais l'avenir appartient aussi à celles et à ceux qui se réveillent en bonne forme. Dans *L'avènement du monde* (2013), le géographe Michel Lussault lâche ce propos très lucide sur notre époque : « *Ceux qui peuvent faire de leur instabilité un capital productif l'emportent* ». En effet, celles et ceux qui aujourd'hui sont capables de s'adapter à des lieux différents, à des personnes différentes et surtout à des situations différentes, seront demain les plus forts. Et les plus libres.

Pour terminer, et comme pour démontrer que vélonomie et autonomie tissent des liens intrinsèques là où on s'y attend parfois le moins, voilà une singulière preuve que le vélo est un véhicule non pas d'un dieu de l'immense panthéon hindou mais de la politique en Inde...

En février 2017, dans le supplément « Magazine » du *Monde*, Julien Bouissou rapporte que dans le nord de l'Inde, le parti politique Samajwadi a failli perdre son emblème, à savoir une bicyclette. Un détail ? non, une catastrophe, car en Inde, l'importance des images et des symboles reste essentielle, notamment en raison du fort taux d'illettrisme. Mi-janvier 2017, « *la Commission électorale indienne a ainsi rendu une décision très attendue. Elle a autorisé Akhilesh Yadav, à la tête de l'Uttar Pradesh, un Etat du nord de l'Inde, à continuer à utiliser le symbole de son parti, le vélo, réclamé par une faction dissidente. A la veille d'élections régionales, en février et mars, ses supporters ont aussitôt laissé éclater leur joie en allumant des pétards et en brandissant des vélos dans les rues de New Delhi* ». Le vélo comme étendard politique ? La preuve qu'en Inde, comme dans d'autres coins du globe en 2017, le vélo est omniprésent et indispensable pour survivre. Pas seulement une pratique de loisir. Le vélo, objet précieux, n'a pas servi que pour les guerres d'antan, il sert tous les jours, et partout dans le monde, à se déplacer, au travail notamment.

De l'Inde au Chili, le vélo est un compagnon du quotidien, au point que même Pablo Neruda, le grand écrivain chilien, friand des odes à tout-va, lui a consacré une « Ode à la bicyclette », dans son *Troisième livre des odes* (1978). Le vélo, c'est vraiment le moyen de transport le plus populaire qui soit, sans doute également le moins injuste, au point que les ouvriers sur tous les chantiers du monde et aujourd'hui les bobos urbanisés l'ont tous adopté. Adapté aussi à leur propre vie. Mais la lutte (des classes et non des places) continue...

Pour l'autonomie. Et pour la vélonomie pour tous !



Dalat, Vietnam (photo FM)

Références bibliographiques

- Augé M., *Eloge de la bicyclette*, Paris, Payot, 2008.
- Barthes R., *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957.
- Bouissou J., « En Inde, la survie d'un parti dépend aussi de son symbole », *Le Monde*, 1^{er} février 2017.
- Cumerlato C., Rousseau D., *L'île du docteur Castro*, Stock, 2000.
- Fournel P., *Besoin de vélo*, Paris, Points, 2001.
- Hervé F et C., *Le tour du monde à vélo*, Paris, Le Cherche Midi éditeur, 1995.
- Leblay Julien, *Le tao du vélo*, Paris, Transboréal, 2010
- Lepre V., *Roues en liberté, 8 ans à vélo autour du monde*, Villeneuve, Veraluc, 2011.
- Londres A., *Les forçats de la route*, Paris, Arléa, 2008 (1924).
- Marthaler C., *Le chant des roues. Sept ans à vélo autour du monde*, Genève, Olizane, 2002.
- Marthaler C., *A tire-d'Elles. Femmes, vélo et liberté*, Paris, Slatkine, 2016.
- Marthaler C., *Zen ou l'art de pédaler*, Genève, Olizane, 2017.
- Menétrey S., Szerman S., *Slow attitude ! Osez ralentir pour mieux vivre*, Paris, Armand Colin, 2013.
- Michel F., *Routes, éloge de l'Autonomadie*, Québec, PUL, 2009.
- Michel F., *La marche du monde*, Annecy, Livres du monde, 2012.
- Michel F., *Du voyage et des hommes*, Annecy, Livres du monde, 2013.
- Michel F., *Le voyage à la croisée des routes*, Paris, L'Harmattan, 2016.
- Michel F., *Manifeste pour l'Autonomadie*, Annecy, Livres du monde, 2017.
- Neruda P., « Ode à la bicyclette », in *Troisième livre des odes*, Paris, Gallimard, 1978 (1957).
- Peeters B., *Poussière de voyages*, Paris, Les impressions nouvelles, 2001.
- Pouy J.-B., *54x13*, Nantes, L'Atalante, 1996.
- Razemon O., *Le pouvoir de la pédale*, Lyon, Ed. Rue de l'Echiquier, 2014.
- Sansot P., *Chemin aux vents*, Paris, Payot, 2000.
- Silence*, « Après la vélorution », n°391, Lyon, juin 2011.
- Silence*, « Lent, léger, le voyage », n°424, Lyon, juin 2014.
- Tronchet D., *Petit traité de vélosophie. Le monde vu de ma selle*, Paris, Plon, 2000.
- Wargnier J., *Deux vélos pour un rêve*, Paris, Ibis rouge, 2000.

Pour aller plus loin, cf. www.croiseedesroutes.com

Et lire le *Manifeste pour l'Autonomadie* (2017)

