

# Voyager à vélo pour mieux rouler le monde

par Franck Michel



## La petite reine

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 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, 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, chantre 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 : 15). D'autres voient dans le vélo bien d'autres effets bénéfiques, lui permettant toujours d'avancer, même lentement, comme le crie haut et fort le porte-parole autodéclaré 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 : 85).

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 ". Il compare 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). La confrontation entre les deux modes de transports et leurs adeptes respectifs n'est pas exclusive et, vu l'inégalité des armes mobiles dans le combat entre auto et vélo, une complémentarité peut voir le jour : " 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 " (Tronchet, 2000 : 7). Le vélo - comme d'ailleurs celle ou celui qui le chevauche - est 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.

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 !) 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, ce malgré les déboires, le dopage, les accidents, le spleen des coureurs. En 1924, lorsqu'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 Virenque, de l'obligation de se doper pour vaincre !

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 qu'il s'agit ! Un engin sans moteur qui respecte à la fois le silence, l'écologie et la tranquillité des lieux. 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 soude une amitié naissante ou confirmée, renforce un esprit de camaraderie et de convivialité que même la marche - 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 mythique décrit par Barthes, moins attrayant pour les classes populaires. Roland 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 : 112). La seconde partie du XXe siècle a amplement confirmé les desseins de l'auteur des Mythologies. Et l'on ne parle même pas des scandales du dopage (Festina et Cie) qui a, ces dernières années, 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 ".

En cyclisme comme en d'autres disciplines, le sérieux du sport a 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. 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 tranches 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 quatre mouvements : " mener, suivre, s'échapper, s'affaïsser ". 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 : 115 et 116). Une fois de plus, ces instincts guerriers du cycliste professionnel contrastent totalement avec les quêtes pacifiques du cycliste amateur. Le cycliste - non-professionnel - est un messenger 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 60 et 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 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 !



## La liberté du rouleur

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 - 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 : 58-59). Sauf, à la limite, en secteur urbain particulièrement dense, les cyclistes ne luttent pas à mort - contrairement à certains automobilistes - dans le seul but d'occuper 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 perte : 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, injures et bras d'honneur compris, aurait-il déjà investi l'univers supposé paisible du deux-roues ? La bicyclette s'avère quelquefois être un étrange remède aux dérapages de notre modernité : en temps de grève des transports, 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.

Depuis une décennie, dans la région Alsace (certes il s'agit là de la France de l'Est, voisine de l'Allemagne !), conscience écologique et politique environnementale aidant, plus de mille 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, 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 retranscrites dans des ouvrages à succès ou restées anonymes, on relève qu'elles ont souvent changé la vie - et le mode de vie - de ceux qui recherchaient avant tout 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 les hommes. Ainsi, en Chine, il rencontre un de ses semblables, un " vrai " Chinois qui après 42.000 km parcourus, voulait dépasser les 500.000 km à vélo dans son propre pays, tout cela dans le seul but de propager l'esprit des Jeux Olympiques au peuple chinois (Marthaler, 2000 : 55).

Un domaine où 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 : " 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 (...) ". Etc. 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% " (Cité in Le Journal, octobre-décembre 2000). 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 ont également fait le tour du monde à vélo, mais sans se presser : le couple parcourt en effet plus de 150.000 kilomètres en quatorze ans, et entre-temps ils deviendront les parents de Manon (Hervé, 1995).

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 km 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 : 191). 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'auteur 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 ".

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 pédales 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 tout de même falloir rentrer ! " (Wargnier, 2000 : 192). 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 : 24). Comment convaincre les automobilistes de préférer le cadre à la carrosserie, la lenteur à la vitesse, le doux bruit des deux-roues amateur (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, ou encore tu n'as plus un rond pour faire le plein ? Et bien rien de mieux que le cycle pour te recycler !

## Références bibliographiques

- Barthes R., *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957.  
Cumerlato C., Rousseau D., *L'île du docteur Castro*, Stock, 2000.  
Hervé F et C., *Le tour du monde à vélo*, Paris, Le Cherche Midi éditeur, 1995.  
Marthaler C., *Le chant des roues. Sept ans à vélo autour du monde*, Genève, Olizane, 2002.  
Peeters B., *Poussière de voyages*, Paris, Les impressions nouvelles, 2001.  
Sansot P., *Chemin aux vents*, Paris, Payot, 2000.  
Tronchet D., *Petit traité de vélosophie. Le monde vu de ma selle*, Paris, Plon, 2000.

**Remarque** : Ce court texte sur le vélo a été publié sous une forme légèrement différente dans mon ouvrage *Voyage au bout de la route* (Ed. L'aube, 2004).