Les femmes ne sont pas faites pour courir le monde, seules et à vélo : une approche à la pratique du cyclotourisme dans la perspective du genre

Alessandra Villa

▶ **To cite this version:**

Alessandra Villa. Les femmes ne sont pas faites pour courir le monde, seules et à vélo : une approche à la pratique du cyclotourisme dans la perspective du genre. Sociologie. 2021. dumas-03282562

HAL Id: dumas-03282562

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03282562

Submitted on 9 Jul 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

MÉMOIRE DE MASTER 2

GÉOGRAPHIE, AMÉNAGEMENT, ENVIRONNEMENT, DÉVELOPPEMENT

PARCOURS TOURISME, INNOVATION, TRANSITION (TIT)

UNIVERSITÉ GRENOBLE-ALPES

‘ Les femmes ne sont pas faites pour courir le monde, seules et à vélo’.
Une approche à la pratique du cyclotourisme dans la perspective du genre

Candidate : Alessandra Villa

Directeur de mémoire : Philippe Bourdeau

Session Juin 2021

Introduction[1]

L'objet choisi pour ce mémoire de fin d'études est le cyclotourisme, une pratique hybride, qui échappe en grande partie aux logiques associatives et à l'encadrement d'une fédération et qui, en plein essor actuellement en France, représente un enjeu non négligeable dans les perspectives de l'économie touristique, dans l'organisation et la qualité de l'offre des services, et dans les pratiques de mobilité, y compris dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire. A l'instar d'autres activités de plein air et hors structure, comme l'escalade, le surf, le ski de randonnée, le kayak de haute rivière, ou les différentes formes d'itinérance, le cyclotourisme se charge volontiers, et bien plus que d'autres typologies de tourisme plus classiques ou de sport aux périmètres mieux définis, d'un surplus existentiel et expérientiel, puisqu'on ne voyage pas à vélo uniquement pour relier un point A à un point B, ni seulement pour se remettre en forme : on s'y plonge comme dans une expérience 24h/24 et 7j/7, d'où l'on n'exclut pas de revenir différent.

Aux précautions critiques et méthodologiques que la nature polymorphe du sujet requiert, s'ajoutent les cautèles exigées par la perspective du genre que j'ai choisie pour l'observer, afin de défricher la question d'une éventuelle spécificité féminine de l'expérience du voyage à vélo. Car la constatation toute simple que, sur les routes du monde et dans les lieux, réels ou virtuels, où l'on parle de cyclotourisme, on a beaucoup plus de chance de croiser un homme cyclotouriste qu'une femme cyclotouriste, surtout lorsqu'ils voyagent seuls, laisse penser qu'il pourrait exister un ou plusieurs facteurs discriminants, capables de sélectionner les pratiquants sur la base de leur genre. Il est également légitime de se demander si ces mêmes facteurs ou d'autres éléments agissent ensuite sur la qualité de l'expérience du voyage des femmes qui finissent quand même par partir.

Si, pour le moins dans les pays occidentaux, dans le droit et dans la théorie aucune restriction ne retient la femme de profiter de sa liberté de mouvement dans l'espace public, dans les mentalités et dans les faits elle est soumise à plusieurs couches de censure et d'autocensure, car cela ne paraît pas spécialement féminin d'arpenter le monde en liberté, ce que le cyclotourisme porte dans ses gènes et qui fait son charme. Cependant, ces *handicaps* de départ ne semblent pas toujours se cumuler pour faire du cyclotourisme une activité *off limits* pour les femmes mais, bien au contraire, la désignent, sous certaines conditions, comme une

[1] Le titre fait allusion à un passage de l'*Émile*, bien connu dans les études sur le sport féminin (« Les femmes ne sont pas faites pour courir; quand elles fuient, c'est pour être atteintes. La course n'est pas la seule chose qu'elles fassent maladroitement, mais c'est la seule qu'elles fassent de mauvaise grâce », Jean-Jacques Rousseau, *Émile ou De l'éducation*, livre V *L'âge de sagesse et du mariage. Sophie ou la femme*), en guise d'épigraphe pour rappeler que même une pratique toute récente est soumise aux contraintes d'une tradition bien installée (à vrai dire depuis bien avant Rousseau) et dont l'autorité est toujours puissante.

pratique libératoire et émancipatoire. Moins par moins, c'est connu, même si cela peut paraître paradoxal, donne plus.

Dans le contexte d'une bibliographie encore assez succincte sur la question, on a choisi d'approcher le sujet par une enquête fondée sur des entretiens qualitatifs semi-directifs sur une cohorte restreinte de femmes, dont les résultats pourraient constituer des pistes de travail aussi bien pour une enquête comparative avec l'expérience masculine que pour une étude quantitative basée sur sondage ou questionnaire.

A ce sujet à la définition complexe et que l'on se doit d'observer avec une série de cautèles critiques, je suis arrivée aussi bien par une longue pratique que par la constatation que cette activité, autrefois assez confidentielle, surtout en France, connaît aujourd'hui une explosion phénoménale. Si ce succès fulgurant justifie pleinement l'intérêt d'une étude scientifique sur les origines, l'évolution et les perspectives de la pratique, aussi bien sur le plan théorique que pour mettre au point des outils de gestion de ses retombées économiques et sociales, mon expérience personnelle constitue potentiellement un biais dont je suis consciente et que je déclare *in limine*, mais qui représente à la fois *une* porte d'entrée et *un* point de vue sur la question. Une question qui a surgi à mes yeux soudainement et par hasard lors d'un voyage récent, et à laquelle je n'avais jamais prêté attention pendant presque vingt ans, mais dont j'ai eu l'occasion, au cours de cette formation de Master, de jauger la pertinence et la relevance dans le cadre des études sociologiques, et notamment sur la sociologie du tourisme et du sport. La lecture de la bibliographie critique et le travail d'analyse des entretiens ont fait évoluer la naïveté de ma découverte, et j'espère qu'en échange l'effet de distanciation de mon point de vue de départ a constitué un garde-fou critique.

Par rapport aux attendus du projet de ce travail de fin d'études, les résultats de l'enquête effectuée permettent d'affirmer que les femmes sont autant des cyclotouristes comme les autres (tout d'abord dans le désir de découvrir le monde en liberté et en autonomie, et en se mettant, dans des mesures variables, au défi), qu'elles sont une espèce toute particulière, dans la façon de concevoir le voyage, de se prémunir des dangers, de gérer leurs peurs et celles de leur entourage, d'entrer en relation avec les autres, de raconter leur expérience, notamment aux autres femmes. Mais également dans la façon dont elles chargent le voyage de défis personnels et sociaux particuliers. Il arrive qu'elles emportent dans leurs sacoches dès le premier jour des motivations féministes, mais aussi qu'elles reconnaissent *a posteriori* un enjeu féministe à leur expérience. Et il arrive aussi qu'elles l'ignorent totalement avant, pendant et après le voyage.

L'éventuelle prise de conscience liée au genre se rajoute aux découvertes existentielles que tous les cyclotouristes peuvent faire, sans distinction de sexe, comme le détachement de la société de consommation, l'immersion dans une culture étrangère, la remise en cause de certains choix de vie personnelle, le défi sportif et physique, l'augmentation de l'estime de soi ou, au contraire, les traumatismes, la perte de l'estime de soi ou de confiance aux autres.

Partie I. *« La seule chaine qui libère est la chaine du vélo »*

I.1. *Un peu d'histoire : le vélo, cet outil d'émancipation féminine*

Le binôme 'femmes' et vélos' est aujourd'hui très à la mode. Dans la presse spécialisée (magazines de loisirs sportifs, cyclisme, tourisme) comme dans la presse généraliste et ses numéros spéciaux, il ne se passe pas un mois, voire une semaine, sans qu'un article ou un reportage ne s'intéressent aux collections de vêtements de vélo spécialement conçus pour les femmes (rose ou violet), aux vélos supposément adaptés à la morphologie féminine, aux pratiques féminines du vélo urbain (notamment le vélo-cargo, pour transporter les enfants à l'école et faire les courses) et à la vague de cyclo-manie qui, depuis quelques années, touche le grand public en France, et les femmes dans la foulées.

Il faut dire que le sujet est porteur, pour l'économie des équipementiers et du tourisme, comme pour les chiffres de vente des journaux. Mais s'il réveille des appétits pour saisir une nouvelle clientèle, le phénomène est bien là et il est bien plus large : on ne compte plus les associations réunissant des femmes qui veulent faire du VTT, du *gravel*, du cyclotourisme, qui s'échangent des conseils, qui soutiennent des motions auprès des municipalités pour la sécurité des femmes à vélo ; les ateliers de mécanique du vélo « en non mixité choisie sans hommes cis-genre » fleurissent jusque dans les petites villes ; les groupes *Facebook* sur le vélo au féminin à toutes les sauces se comptent par dizaines en France, et par centaines en Europe et dans le monde.

Ce binôme n'est pourtant pas né de la dernière pluie, mais il a une longue histoire. C'est l'histoire d'une affinité élective aussi improbable qu'heureuse, entre des personnes qui demandaient plus de liberté et de droits, et un objet qu'elles ont transformé en outil de leur combat[2]. Ce lien étroit s'est tissé dès l'apparition de la bicyclette, dans le dernier quart du XIX^{e} siècle, notamment en France et dans les pays anglo-saxons, où se sont déroulées les premières, fondamentales étapes de la lutte d'émancipation des femmes. La féministe et abolitionniste américaine Susan B. Anthony, qui plaidait la cause de son sexe en promouvant l'usage du vélo, mérita le surnom de *biking suffragette*. Dans la rubrique «Ce qui intéresse les

[2]Sur le sujet, il existe désormais une bibliographie internationale consistante. Cf. par exemple Sue Macy, *Wheels of Change : How Women rode the Bicycle to Freedom (with a few flat tires along the way)*, Washington D. C., National Geographic, 2011 ; Lena Wånggren, *Gender, Technology and the new Woman*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 2017 ; et, parmi les monographies les plus récentes spécifiquement consacrées à la question, cf. Stefano Pivato, *Storia sociale della bicicletta*, Bologna, Il Mulino, 2019, en part. chap. IV *Le donne in bicicletta ? Una « stonatura umana »*, pp. 65-84 ; et Manuela Mellini, *La strada si conquista. Donne, biciclette e rivoluzioni*, Alessandria, Capovolte, 2021. Sur l'importance de l'enjeu vestimentaire lié à la pratique féminine du vélo, cf. Anne-Marie Clais, «Portraits de femmes en cycliste ou l'invention du féminin pluriel», dans *Cahiers de médiologie*, 1998/1, 5, pp. 60-69.

femmes» du *New York World*, elle déclarait en 1886 : «Let me tell you what I think of bicycling. I think it has done more to emancipate women than anything else in the world. I stand and rejoice every time I see a woman ride by on a wheel »[3].

Liberté de mouvement, autonomie, estime de soi, affranchissement des contraintes vestimentaires, occupation et usage de l'espace public, gestion du temps de loisirs : voici les enjeu de l'alliance femmes-vélo dès la fin du XIX^{e} siècle. Et malgré une mécanique encore élémentaire de l'outil et malgré l'opposition d'une société qui mettait en garde contre les conséquences néfastes que la position et l'effort nécessaire au déplacement allaient avoir sur la santé, et notamment sur les capacité reproductives des femmes (ou bien justement pour cette raison), les femmes qui se battaient pour leurs droits civiques entre le XIX^{e} et le XX^{e} siècles choisirent le vélo comme compagnon de lutte, car il leur permettait d'exercer et de mettre en scène sur la place publique leurs revendications et la nouvelle image de la femme qu'elles promouvaient. En Europe comme aux États-Unis, le vélo fut un outil d'émancipation, et il a été pendant longtemps un moyen de transport 'féminin' et populaire, car peu onéreux, simple d'entretien, sans pour autant autoriser des escapades trop aventureuses et socialement dangereuses (des cas d'aventurières à vélo, comme Annie Londonderry, ont bien existé, mais sont restés fort rares). Cependant, l'univers du vélo, à partir du vélo sportif, est un univers éminemment masculin, et la mécanique du vélo, avec son lot de graisse, de saleté, d'ateliers mal chauffés et de manœuvres inconfortables, reste un domaine masculin, une chasse gardée. Mais de moins en moins bien gardée.

I.2. *La mécanique de la lutte: les ateliers associatifs*

Les associations pour la défense et la promotion du vélo aujourd'hui en France ont le vent en poupe, grâce à l'explosion du nombre des cyclistes, notamment urbains, qui choisissent le vélo comme moyen de transport au quotidien, pour se rendre au travail, faire les courses ou pour le loisir. L'aménagement d'un réseau de pistes cyclables en ville et d'itinéraires balisés en zone périurbaine ou rurale représentent à la fois une réponse institutionnelle à la demande croissante d'infrastructures sûres et dédiées, et un catalyseur de nouveaux adeptes, ou un accélérateur de pratiques. Les désavantages des engorgements de voitures dans les grandes villes et un souci écologique croissant, au moins dans certaines couches sociales, augmentent

[3] La citation, très célèbre dans les études sur la question, est devenue une sorte de slogan. Cf. par exemple l'article de Mathilde Bienvenu, « Le vélo c'est l'outil par excellence des féministes », dans *Libération*, 21 juillet 2019, consultable à l'adresse:
https://www.liberation.fr/sports/2019/07/21/le-velo-c-est-l-outil-par-excellence-des-feministes_1740710
(consulté le 17 mai 2021).

l'attractivité du vélo[4]. La croissance vertigineuse du nombre et de la qualité des magasins de vélo, et le déploiement d'une gamme de plus en plus complète de types de vélos et d'accessoires est un autre facteur du succès de ce moyen de transport depuis une dizaine d'années en France.

Objet à la mode, *cool*, le vélo est considéré comme une solution pour une mobilité à bas coût énergétique, et dans ce contexte beaucoup d'associations locales ont développé des activités de formation collaborative à la mécanique, pour démocratiser l'usage du vélo et rendre plus autonomes les usagers, en créant des réseaux de coopération pour faire circuler les meilleures idées. Et en partant de l'observation du fait que le vélo est un milieu foncièrement masculin, la question s'est posée de rapprocher les femmes du vélo, de les éduquer, les former, les décomplexer, en leur assurant une place sur le devant de la scène. C'est ainsi que, au sein de ces associations, et notamment dans les ateliers de mécanique participative, les femmes sont de plus en plus engagées, sous des formes originales et innovantes, car au niveau de la mécanique se joue un nouvel épisode de la lutte d'émancipation des femmes[5].

Sur la question, et notamment sur les modalités d'organisation des ateliers, il existe un vif débat militant et féministe, mais il y a un accord de fond sur le fait que le vélo est redevenu un instrument de lutte : il véhicule tout un pan des revendications féministes vis-à-vis d'un pouvoir patriarcal incarné par la voiture, chère, et donc apanage de ceux qui ont un pouvoir d'achat plus important, souvent les hommes. Ce banc d'essai interpelle donc également un pouvoir économique et, dans les formes de lutte les plus radicales, s'en prend à la racine du système capitaliste. Selon le slogan de la *Vélorution*, la manifestation déclinée internationalement qui réunit dans les rues des villes une masse critique de cyclistes pour défendre leurs droits et demander des infrastructures adaptées, *La seule chaine qui libère est la chaine du vélo*. Pour les femmes, cette chaîne libératrice est aussi une chaîne émancipatrice au sens étymologique : elle permet de rompre les liens de soumission qui les attachent à l'ordre dominant et masculin.

Par rapport à l'alliance entre les femmes et le vélo d'il y a un siècle, s'ajoute aujourd'hui un aspect nouveau et important: la question écologique. La convergence des ces trois luttes

[4] Cf. Olivier Razemon, *Le pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, édition entièrement revue et enrichie, Paris, Rue de l'échiquier, 2018.

[5] Le site https://wiklou.org/wiki/Les_questions_li%C3%A9es_aux_genres recense les ateliers français proposant des activités de mécanique réservées aux femmes, et recueille les témoignages de femmes qui se sont senties victimes de discrimination sur la base de leur sexe dans les associations de promotion du vélo, et particulièrement dans les ateliers de mécanique.

(féminisme, anticapitalisme, écologie)[6] constitue à son tour un sujet de débat animé dans les associations les plus actives à travers le monde, et donne lieu à une abondante production écrite, parfois éphémère (blogs, recueils de témoignages, articles sur internet et dans la presse de toute catégorie)[7]; mais également à une bibliographie scientifique alimentée surtout par les philosophes, les sociologues, les économistes et les géographes[8].

I.3. *Le sport des femmes*

Si l'usage du vélo en ville n'est pas également reparti entre les deux sexes[9], la discrimination de l'accès au cyclisme sportif, quelle que soit la discipline, est historiquement encore plus criante et encore aujourd'hui prononcée, malgré des avancées remarquables.

Il existe une bibliographie d'études très développée sur le sport au féminin, qui s'intéresse aussi bien aux spécificités physiques et psychologiques[10] que, dans une perspective sociologique, et notamment des études de genre, aux différents types de discriminations qui touchent les sportives[11]. Ces études se concentrent pour la plupart sur le haut niveau et la

[6] La question raciale et indigène s'enracine dans cet écheveau de causes dans une bien moindre mesure en Europe qu'aux États-Unis ou en Amérique Latine.

[7] Parmi les mouvements les plus originaux et suivis aux États-Unis, cf. https://ovarianpsycos.com/, qui œuvre, par le vélo et par ses usages, à l'émancipation des femmes aussi bien que pour la défense des migrants et des minorités ethniques, dans les pas de la longue tradition intersectionnaliste étatsunienne.

[8] Sur l'histoire de l'éco-féminisme en France et dans le monde, cf. Émilie Hache, *Reclaim. Anthologie de textes écoféministes*, Paris, Cambourakis, 2016 ; et, sur la convergence des luttes, Ead., *Ce à quoi nous tenons. Propositions pour une écologie pragmatique*, Paris, Éditions La Découverte, 2011. Cf. également le court entretien à Xavière Gauthier, fondatrice de la revue *Sorcières*, qui retrace l'histoire de la convergence des luttes féministe, anti-nucléariste et anti-biotechnologie au sein de la rédaction de cette revue historique: « Les Sorcières sont de retour », entretien avec Xavière Gauthier, et Danièle Carrer, propos recueillis par Jeanne Burgart Goutal, dans *Multitudes*, 2 (2017), 67, pp. 90-93 (https://www.cairn.info/revue-multitudes-2017-2-page-90.htm).

[9] La différence dans l'accès au vélos urbain sur la base des deux sexes, et notamment du pourcentage partout largement plus grand de pratiquants par rapport aux pratiquantes, mais aussi de la différence de leurs pratiques respectives, est un sujet d'étude non seulement des universitaires, mais également des cabinets d'études qui conseillent les pouvoirs publiques sur les politiques de cyclabilité urbaine (aménagement, communication et sensibilisation), car le levée de l'éventail d'obstacles empêchant aux femmes d'utiliser le vélo est un enjeu clé pour le succès des politiques cyclables en particulier dans les grandes villes. Cf. l'étude de cas récemment publié par le cabinet *Copenhagenize* sur la ville de Lille : https://copenhagenize.eu/news-archive/2021/2/8/women-amp-cycling-lille-study-case-france (consulté le 16 mai 2021). Sur l'opportunité de cibler les exigences des femmes pour développer et améliorer une pratique qui discrimine une ou plusieurs catégories de la population, cf. Linda Baker, «How to Get More Bicylclists on the Road : to Boost Urban Cycling, Figure out What Women Want», dans *Scientific American*, 301 (2009), 4, pp. 28-29. Pour une étude récente sur la 'sociologie de la cyclabilité', cf. Rahul Goel, Anna Goodman, Rachel Aldred, Ryota Nakamura, Lambed Tatah, Leandro Martin Totaro Garcia, Belen Zapata-Diomedi, Thiago Herick de Sa, Geetam Tiwari, Audrey de Nazelle, Marko Tainio, Ralph Buehler, Thomas Götschi, James Woodcock, « Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? », dans *Transport Reviews*, 2021, https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2021.1915898, consulté le 16 mai 2021.

[10] Cf. par exemple Nathalie Boisseau, Martine Duclos, Michel Guinot, *La femme sportive*, Bruxelles, Deboeck, 2009.

[11] Pour une étude introductive très utile, cf. Patrick Boccard, *« Les femmes ne sont pas faites pour courir ». Sur les discriminations sexistes dans le sport*, Paris, Belin, 2015. Pour un recueil d'études plus pointues, cf. Monica Aceti, Christian Jaccoud (dir.), *Sportives dans leur genre. Permanences et variations des constructions genrées dans les engagements corporels et sportifs*, Bern, Peter Lang, 2012.

compétition (sans doute pour des raisons de visibilité de ce secteur, mais également de disponibilité de données fiables, par le biais des fédérations ; pour ce qui est du cyclisme, elles s'intéressent surtout au VTT et au vélo de route), et prennent beaucoup moins en compte la pratique de loisir. Des études fort intéressantes concernent aussi l'image de la femme sportive et décrivent les mécanismes de la construction sociale des stéréotypes et leurs conséquences directes sur la pratique et sur les pratiquantes. Elles rendent compte également de l'évolution de cette image au cours des dernières décennies, selon les sports et leur différent degré de 'masculinité' ou de 'féminité'[12].

Dans l'histoire de la censure à l'encontre de l'activité sportive des femmes, les études critiques ont identifié les jalons d'un long parcours vers l'égalité, encore loin d'être achevé : à l'opposition en bloc à la pratique sportive féminine suit l'opposition aux sports qui mettent en danger la maternité, puis aux sports qui 'déféminisent' la femme, puis à la pratique sportive en compétition, puis l'accès aux instances directrices, puis aux sports éminemment virils[13].

Dans leur travail pionnier sur la pratique féminine de sports traditionnellement masculins en France, Catherine Louveau et Michèle Metoudi recueillaient et analysaient une quantité de données et des témoignages significatifs de la méfiance voire du refus que même les femmes peuvent éprouver vis-à-vis des femmes qui jouent au rugby, pratiquent l'haltérophilie, ou grimpent des cols à vélo[14]. Leur enquête date du milieu des années '80, mais les leviers institutionnels, les interdictions fédérales et les blocages sociaux qui empêchent les femmes d'avoir le même accès que les hommes à bon nombre de disciplines sportives, surtout en compétition, sont encore tout à fait d'actualité, malgré les progrès dans la promotion, par exemple du football et du rugby féminins, malgré le fait que pour la première fois dans l'histoire des Jeux Olympiques il y aura à Tokyo en 2021 une épreuve féminine de slalom en canoë (depuis toujours interdite aux femmes, car l'asymétrie qu'impose le canoë déformerait,

[12] Cf. Laurent Guido, Gianni Haver, *Images de la femme sportive aux XIX^e^ et XX^e^ siècles,* Genève-Paris, Georg, 2003, où l'on retrace l'importation en Europe des études américaines sur la représentations des sports, et notamment du sexisme, dans les commentaires sportifs et dans le choix des images ; *ibidem* en particulier Laurent Guido, Gianni Haver, *La femme sportive : l'enjeu des images,* pp. 7-38 ; et cf. Linda K. Fuller (dir.), *Sport, rhetoric, and gender. Historical perspectives and media representations*, New York, Palgrave Macmillan, 2006, qui conduit une enquête sémiologique sur le traitement du sport féminin dans la presse écrite, à la télévision et au cinéma, et Natalia Bazoge, « Le sport divise : diffusion et apprentissage des stéréotypes sexués », dans Michaël Attali (dir.), *Les éducations par le sport*, Paris, Canopé, 2016, pp. 51-57.

[13] Cf. Jan Garrand, Susan Handy, Jennifer Dill, « Women and Cycling », dans John Pucher, Ralph Buehler (dir.), *City Cycling*, Cambridge (Mass.)-London, The MIT Press, 2012, pp. 213-215. Jennifer Hargreaves, *Sporting females. Critical issues in the History and Sociology of women's sports*, London-New York, Routledge, 1994 analyse l'histoire du sport féminin dans la perspective du genre et de ses implications économiques et sociales, en se fondant notamment sur l'étude de l'Angleterre victorienne.

[14] Catherine Louveau, Michèle Metoudi, *Talons aiguilles et crampons alu. Les femmes dans les sports de tradition masculine* [Rapport de recherche], Institut National du Sport et de l'Education Physique (INSEP), 1986, consultable dans les archives HAL (https://hal-insep.archives-ouvertes.fr/hal-01980362/document).

dit-on, leur bassin et mettrait en danger leur fonction reproductrice), et bien que les femmes cyclistes puissent, depuis janvier 2021, obtenir le statut professionnel en France[15].

Le cyclisme occupe un rang assez élevé dans le classement des sports qui ne seraient pas spécialement féminins : la posture, les vêtements techniques, les dangers que la dynamique du vélo ferait courir à la physiologie des femmes, l'effet disgracieux de l'effort sur la délicatesse de leur corps et la beauté de leur visage, la crainte qu'elles ne soient pas en mesure de gérer la vitesse, en font l'un des sports que les femmes devraient éviter. Et même lorsqu'on pourrait imaginer que, dans un sport au développement récent comme le VTT, les femmes auraient pu s'imposer sans escompter les préjugés enracinés dans tant d'autres disciplines plus anciennes, on constate que la représentation de la vététiste n'échappe pas aux habituels stéréotypes sexués et hiérarchisants[16].

[15] Cf. Christine Mennesson, *Être une femme dans le monde des hommes. Socialisation sportive et construction du genre*, Paris, L'Harmattan, 2005.

[16] Mélie Frayssen, Christine Mennesson, « Masculinités hégémoniques et féminités : les modèles de genre dans une revue de VTT », dans *Sciences sociales et sport*, 1 (2009), 2, pp. 25-53, où l'on analyse la représentation des femmes vététistes dans la revue spécialisée VTT *Vélo vert* en relation avec le public cible du magazine, sa pratique et son origine sociale, et par rapport à son positionnement vis-à-vis des revues concurrentes. Sur l'histoire du cyclisme féminin en compétition en Italie, cf. le tout récent Antonella Stelitano, *Donne in bicicletta. Una finestra sulla storia del ciclismo femminile in Italia*, Portogruaro, Ediciclo, 2020.

Partie II. *Une convergence de facteurs disruptifs : femme, vélo, solo*

II.1. *Les spécificités d'une pratique à la croisée des chemins*

Le cyclotourisme est une pratique bâtarde, l'adjectif étant choisi à dessein pour indiquer sa nature composite mais aussi la difficulté d'appréhender son caractère propre et ses frontières, ce qui est source de quelque réticence, sinon d'une certaine méfiance, dans les études. La somme des pratiques qui contribuent à sa définition ne suffit en effet pas à en décrire la spécificité, voire elle risque de la brouiller. Les pratiques que représentent les deux éléments constituant le terme 'cyclotourisme' (le cyclisme et le tourisme) ne reflètent qu'imparfaitement la réalité d'une activité multiforme et, qui plus est, librement interprétée par une foule de pratiquants de tout âge et nationalité, qu'aucune organisation formelle ne réunit ni contraint. La définition du cyclotourisme est ainsi difficile à saisir en partant de catégories conçues pour les pratiques proprement sportives ou touristiques[1]. La Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) est aujourd'hui une instance de lobbying, mais elle n'est pas en mesure de représenter l'ensemble des pratiques et des pratiquants. Son lobbying s'exerce surtout dans le but de créer des pistes et des itinéraires cyclables qui favorisent le développement de ce type de tourisme, mais la pratique en elle même ne dépend pas de ces infrastructures, et ne repose pas sur des championnats ni des compétitions[2]. Les tentatives de donner un cadre réglementaire à la pratique, sous forme de brevets analogues aux épreuves mises en place par la Fédération Française de Cyclisme, ne semblent pas capter l'attention des pratiquants. Un réseau associatif existe, mais les manifestations sportives semi-compétitives,

[1] La difficile délimitation du périmètre du cyclotourisme est en partie responsable d'une bibliographie scientifique bien moins riche par rapport à celle qui concerne le cyclisme urbain ou sportif. Pour une approche de base, dans un recueil désormais classique sur les questions concernant les pratiques du vélo, cf. Ralph Buehler, John Pucher, « International Overview : Cycling Trends in Western Europe, North America, and Australia », dans John Pucher, Ralph Buehler (dir.), *City Cycling*, Cambridge (Mass.)-London, The MIT Press, 2012, pp. 9-30, et Kristin Lovejoy, Susan Handy, « Developments in Bicycle Equipment and Its Role in Promoting Cycling as a Travel Mode », *ibidem*, pp. 75-104. Cf. également Matthew Lamont, « Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism», dans *Journal of Sport and Tourism*, 14 (2009), 1.

[2] De manière générale, mais en tenant compte des différents contextes nationaux, on peut étendre l'observation à d'autres associations ou fédérations cyclotouristiques dans le monde, comme l'ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) en Allemagne, la FIAB (Federazione italiana amici della bicicletta) en Italie, l'ACA (Adventure Cycling Association) aux États-Unis. Ces associations de passionnés sont de plus en plus sollicitées par les pouvoirs publics pour s'occuper de la promotion du cyclotourisme, et notamment du recensement et de la valorisation d'itinéraires cyclables, dans un but de promotion économique et touristique. Le cas de la Fondation SuisseMobile est de ce point de vue exemplaire et semble montrer la voie aux associations analogues dans des pays où le cyclotourisme est aujourd'hui moins développé, comme la France. Pour une étude australienne sur les facteurs de frein au développement du cyclotourisme (mais sans une focalisation sur les freins spécifiquement féminins), cf. Matthew Lamont, Jeremy Buultjens, « Putting the brakes on: impediments to the development of independent cycle tourism in Australia », dans *Current Issues in Tourism*, 14 (2011), 1, pp. 57-78.

quoique parfois importantes[3], sont anecdotiques par rapport à une activité qui est vécue, dans la grand majorité des cas, comme autonome, personnelle, détachée de toute structure organisatrice[4]. Le développement du cyclotourisme et sa démocratisation se mesurent plutôt à l'aune de la fréquentation en forte croissance, pour rester en Europe, des itinéraires labélisés Eurovélo et des voies vertes aménagées, inscrites aux schémas directeurs régionaux, nationaux et transfrontaliers, et du développement fulgurant des circuits à vélo, en autonomie ou accompagnés, dans les catalogues des agences de voyages et des *tour operators*. Et si les articles de presse dans les journaux et magazines spécialisés témoignent d'un engouement durable, c'est sur internet que le milieu du cyclotourisme démontre son exceptionnelle vivacité, avec un large développement de *blogs*, de sites, de groupes de discussion.

C'est là que l'on trouve les lieux d'agrégation et d'échange virtuels qui opèrent comme des relais d'information et comme des moteurs efficaces de la pratique : des groupes *Facebook* dédiés, des influenceurs sur *Twitter* et *Instagram*, des listes de diffusion *ad hoc* et des groupes *WhatsApp* informels mais capables d'agir comme des *hubs* de promotion et de développement de l'activité. Les pratiquants y adhèrent selon leurs nécessités, leurs projets de voyage et à géométrie variable, sans contrainte ni engagement. Par rapport à la conception que souhaiterait instaurer une fédération nationale structurante, les pratiquants semblent continuer à concevoir le cyclotourisme comme une activité éminemment libre et non encadrée. Le vélo est plutôt un moyen de transport qu'un outil sportif, l'accent étant mis sur l'expérience de voyage plus que sur la performance, même si sur le sujet la rapide pénétration de la pratique du *bikepacking* conjuguée à la mode fulgurante du *gravel* ont sensiblement fait bouger le curseur. A présent, il n'est pas clair si ce qui va prévaloir sera un mélange ou une alternance des pratiques auprès des cyclotouristes, selon les caractéristiques du voyage, ou plutôt une scission des pratiquants en deux ou plus écoles et 'philosophies' de voyage[5].

[3] Par exemple en Italie, l'*Eroica*, qui se déroule tous les ans sur les *strade bianche* et avec des vélos de collection ; ou le Tuscany Trail, un important rassemblement en style *bikepacking* (https://www.tuscanytrail.it/); cf. aussi la *TransAm* aux Etats-Unis (https://transambikerace.com/) ou le *Tour Aotearoa* en Nouvelle Zélande (http://www.touraotearoa.nz/p/home.html).

[4] Cf. Matthew Lamont, « Independent bicycle tourism: a whole tourism systems perspective », dans *Tourism Analysis*, 14 (2009), 5, pp. 605-620, qui remarque la réticence du cyclotourisme à se laisser encadrer dans les catégories d'analyse conçues pour le tourisme en général, et s'emploie à définir le caractère 'multidimensionnel' de la destination du cyclotouriste.

[5] Pour classer et décrire les différentes sous-pratiques du cyclotourisme, il pourrait être pertinent d'utiliser le concept de 'dissidence récréative' et de son apprivoisement de la part des différents acteurs du marché, mais également des pratiquants. Cf. Philippe Bourdeau, Florian Lebreton, « Les dissidences récréatives en nature : entre jeu et transgression. Exploration liminologique », dans *EspacesTemps.net*, 2013, consultable à l'adresse https://www.researchgate.net/publication/271823527_Les_dissidences_recreatives_en_nature_entre_jeu_et_transgression_Exploration_liminologique.

Par rapport au cyclisme sportif, même au niveau amateur, cependant, un trait déterminant du cyclotourisme est que, selon un adage traditionnel, « la destination est le voyage », la ligne d'arrivée n'étant pas en soi le but de l'activité. Le côté touristique est de ce point de vue prioritaire et prévalent pour la très grande majorité des pratiquants, qui souhaitent essentiellement voyager et visiter des régions à cheval de leur vélo[6]. L'attachement à ce moyen de transport s'explique pour des raisons symboliques (c'est un engin 'mythique', auquel est rattaché un imaginaire de liberté et d'autonomie), pratiques (il est économique, facile à entretenir, il peut emprunter une grande variété de routes et de chemins dans la plupart des régions du monde), parfois écologiques (pour son fonctionnement, le vélo ne nécessite d'aucun carburant, le vélo électrique n'étant pas à proprement parler un vélo ; ceci dit le vélo électrique commence à faire son apparition également dans le monde du cyclotourisme).

Mais c'est en fait sur le plan expérientiel que le cyclotourisme cumule un potentiel de distinction par rapport aussi bien au cyclisme sportif qu'à d'autres formes de tourisme plus traditionnelles, car le voyage à vélo sollicite un important investissement personnel, voire existentiel, qui peut marquer un style de vie et avoir des retombées au quotidien, en dehors de la pratique elle-même[7]. Il s'agit en effet d'une activité globale, dans laquelle on est plongé à longueur de journée, qui implique un changement radical des habitudes, une nouvelle approche à la mobilité, à l'hébergement, à l'alimentation, parfois au travail et à l'économie ; qui valorise l'autonomie et l'entraide ; qui favorise la création d'un lien tribal avec les autres cyclotouristes et remet en cause et renouvelle le rapport à l'espace publique. Ce sont les facteurs les plus marquants, mais pas les seuls, d'une pratique à la lisière de plusieurs activités et fonctions, et dont les effets ne concernent pas uniquement les facteurs qui la composent[8].

---

[6] Sur l'importance des paysages dans le choix des destinations cyclotouristiques, cf. Cory Kulczycki, Elizabeth A. Halpenny, « Sport cycling tourists' setting preferences, appraisals and attachments », dans *Journal of Sport & Tourism*, 19 (2014), 2, pp. 169-197, une étude canadienne qui se fonde cependant sur un rassemblement semi-compétitif, le *Bike Fest* qui a lieu à dans le Parc National de Banff.

[7] Sur les aspects expérientiels du cyclotourisme, cf. Richard Shipwaya, Katherine Kinga, Insun Sunny Leeb, Graham Brown, « Understanding cycle tourism experiences at the Tour Down Under», dans *Journal of Sport & Tourism*, 20 (2016), 1, pp. 21-39, qui analyse le sens d'appartenance à un groupe qui se développe chez les participants à cette épreuve; et cf. également Brent W. Ritchie, Aaron Tkaczynski, Pam Faulks, «Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles», dans *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27 (2010), 4, pp. 409-425, qui distingue deux typologies de motivations des cyclotouristes (« motivations/behaviours » et « enduring involvement ») et les utilise pour identifier cinq catégories de pratiquants. Dans une de ces catégories (qui regroupe une minorité des cas du *panel*) les auteurs de l'étude comptent une majorité de femmes, qui seraient plus sensibles à l'«enjoyment » et à la « centrality of involvement », et moins attachées en revanche à l'« identity with cycling » (p. 419).

[8] Cf. Paul Downward , Les Lumsdon, Richard Weston, « Visitor Expenditure: The Case of Cycle Recreation and Tourism », dans *Journal of Sport & Tourism*, 14 (2009), 1, pp. 25-42 pour une étude sur les comportements des usagers du réseau cyclable britannique, sur la base de l'analyse des journaux de bords des voyageurs, dans le but d'évaluer l'impact économique selon le type de pratiques.

D'autres activités sportives et de loisir en itinérance partagent cet aspect 'global', le caractère immersif du cyclotourisme[9].

II.2. Status quaestionis *et cadre critique*

Si la bibliographie sur le cyclotourisme en général est encore très jeune et dominée par les études anglo-saxonnes[10], dans l'un des rares articles sur les spécificités de la pratique féminine du cyclotourisme, deux chercheuses australiennes regrettaient il y a quelques années le «lack of gender research and feminist analysis» dans les études sur les évènements sportifs et touristiques de masse, malgré l'étendue de la bibliographie générale sur le sujet[11].

Cinquante ans de *gender studies* d'un côté et de l'autre de l'Atlantique ont démontré, au-delà de débats méthodologiques houleux, et grâce à l'intégration de cette approche dans une large palette de disciplines (psychologie, sociologie, biologie, linguistique, anthropologie, littérature…) que le genre est une construction sociale qui attribue aux deux sexes biologiques des rôles, des prérogatives et des finalités différentes dans la société, selon un rapport d'inégalité et de domination d'un groupe sur l'autre, les deux étant façonnés et éduqués dès l'enfance pour reproduire ce modèle, et ensuite contraints à le respecter tout au long de la vie[12].

Dans ce mémoire, tout en tenant compte notamment des implications sociologiques du concept de genre, on n'aura recours à cette notion autrement que dans son acception la plus élémentaire, à partir de laquelle on peut affirmer que, à cause de cet impératif social structurant, les femmes vivent et voient le monde de manière différente par rapport aux hommes. A partir de ce constat très général, il est prévisible que les femmes vivent également

---

[9] Cf. Chiara Kirschner, *Le projet transmoderne dans les itinérances récréatives. Un processus créatif intégratif de construction identitaire*, Thèse de Doctorat en Géographie, dirigée par Jean Corneloup, Université Grenoble Alpes, 2017.

[10] En 2010, Matthew Lamont (qui avait consacré sa thèse de doctorat au cyclotourisme l'année précédente : *Independent bicycle tourism in Australia: a whole tourism systems analysis*, PhD thesis, Southern Cross University, Australia, 2009) et Kylie Causley jugeaient que «cycle tourism remains an under-researched area», cf. Matthew Lamont, Kylie Causley, «Guiding the Way: Exploring cycle tourists' needs and preferences for cycling route maps and signage», dans *Annals of Leisure Research*, 13 (2010), 3, p. 498. Cf. Janet E. Dickinson, Derek Robbins, « Other People, Other Times and Special Places ». A Social Representations Perspective of Cycling in a Tourism Destination, dans *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 6 (2009), 1, pp. 69-85, pour une étude sur la perception du degré de durabilité de la pratique du cyclotourisme chez les pratiquants britanniques.

[11] Simone Fullagar, Adele Pavlidis, « 'It's all about the journey': women and cycling events » dans *International Journal of Event and Festival Management*, 3 (2012), 2, p. 149.

[12] La question compte désormais sur une bibliographie scientifique faramineuse. Pour une panoramique sur l'histoire des études de genre, cf. Laure Bereni, Sébastien Chauvin, Alexandre Jaunait, Anne Revillard (dir.), *Introduction aux études sur le genre*, Bruxelles, DeBoeck Supérieur, 2008, un manuel à usage universitaire qui se concentre sur les aspects politiques et sociologiques de la question. Pour un point de vue anglo-saxon, cf. le classique Diane Richardson, Victoria Robinson, *Introducing gender and women's studies*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2007.

de manière particulière l'expérience du cyclotourisme, surtout car cette activité les amène à se confronter avec l'espace public et à se positionner par rapport à un nombre important de limitations et d'interdits sociaux[13].

Par rapport aux modèles de comportement imposés par une société patriarcale, le cas d'une femme qui voyage à vélo en solitaire dans le monde cumule les éléments disruptifs : le franchissement des frontières de l'οἶκος, l'usage d'un moyen de transport traditionnellement considéré comme 'subversif', l'affranchissement de la tutelle d'un homme, l'usage non contraint de l'espace public.

Le choix de limiter l'étude aux femmes qui ont voyagé en solo a pour but de dégager le champ de l'enquête d'une série de facteurs potentiellement pollueurs du cadre. Travailler sur une cohorte de femmes qui auraient voyagé en groupe, en couple, ou en famille, risquerait de brouiller l'objectif principal de l'étude ; même un voyage entre femmes implique une dynamique de groupe qui a un impact sur les comportements de l'individu en ce qui concerne l'organisation, la solution de problèmes, le dépassement des peurs. D'une certaine manière, le voyage en solo constitue le *non plus ultra* de la rupture, et permet d'épurer et distinguer les attitudes individuelles.

Mais il sera nécessaire d'analyser prudemment des comportements que l'on pourrait attribuer aussi bien au fait que l'expérience concerne une femme ou que la personne interrogée voyage seule ; les deux facteurs pourraient d'ailleurs s'additionner dans l'explication du comportement. Certains comportements seront caractéristiques du voyageur solitaire, quel que soit son sexe, certains pas. Choisi pour réduire les bruits de fond, il faudra donc veiller à ce que le critère du voyage en solitaire ne devienne pas un biais critique.

A la définition de l'objet de cette étude concourent en fait différents éléments qui, en mesures variables, installent entre eux un dialogue polyphonique. Si les deux critères 'femme' et 'vélo' définissent le cœur de cible de l'enquête, le facteur 'en solitaire' est également important. Et d'autres éléments entrent dans ce jeu délicat, et peuvent déterminer des *patterns* comportementaux pour lesquels la catégorie du genre est indifférente, ou doit être interprétée dans son interaction avec d'autres facteurs, à leur tour potentiellement genrés, comme l'âge, la nationalité, l'expérience de voyage, le phénotype, la nationalité, la religion, la classe sociale, le niveau d'instruction.

[13] Parmi les études qui ont éclairci les usages genrés de l'espace public et leurs conséquences sur le plan symbolique et pratique, cf. en particulier Mino Vianello, Elena Caramazza, *Un nouveau paradigme pour les sciences sociales : genre, espace, pouvoir*, Paris, L'Harmattan, 2001, et Sophie Louargant (dir.), *Espace public : quelle reconnaissance pour les femmes ?*, Grenoble, Presses de l'UGA, 2019.

Les études sur l'histoire du sport féminin décrivent le rôle que les paramètres sociaux et ethniques jouent dans la discrimination de l'activité des femmes par rapport à celle des hommes, un rôle en mesure d'interférer dans le degré et dans l'orientation des discriminations. Les femmes appartenant à la noblesse ou à la haute bourgeoisie étaient, à la fin du XIX^{e} siècle et au début du XX^{e} siècle, plus libres de pratiquer un sport, de se déplacer en autonomie, de choisir leur style vestimentaire par rapport aux autres classes sociales, et notamment à la bourgeoisie. Aujourd'hui, c'est parmi les ouvrières et les employées que l'écart avec leurs collègues masculins est le plus grand en ce qui concerne la pratique sportive, tandis que dans les classes supérieures et au même niveau d'instruction les femmes pratiquent les sports à une échelle sensiblement comparable à celle des hommes. C'est en effet à cette catégorie sociale que semblent appartenir les femmes qui pratiquent le cyclotourisme, notamment en solitaire. Il y a probablement plus de cyclotouristes hommes et ouvriers que de cyclotouristes femmes et ouvrières, même par rapport au *ratio* général des pratiquants par rapport au sexe. De la même manière, la culture et la religion sont des facteurs inhibiteurs plus puissants parmi les femmes que parmi les hommes : bien que les cyclotouristes originaires de pays musulmans soient une minorité parmi les cyclotouristes en général, il est possible qu'il y ait, dans ce groupe minoritaire, une écrasante majorité de cyclotouristes hommes.

Rien que le fait de disposer de temps pour voyager est d'ailleurs un critère discriminant entre les hommes et les femmes tout court car, surtout pour ce qui est des voyages longs, qui demandent non seulement plus de disponibilité économique, mais la libération des engagements de travail et surtout de la charge familiale, les femmes sont moins favorisées, à plus forte raison dans cette pratique 'extrême' qu'elles ne le sont dans la jouissance de tout temps libre, que la société les invite à sacrifier pour assurer le temps de loisirs du conjoint et des enfants[14].

Les femmes cyclotouristes ne sont donc pas 'les femmes', mais un groupe de femmes assez restreint et répondant à de multiples paramètres sociaux, culturels, économiques, voire psychologiques et personnels, car notamment pour les versions les plus aventureuses de la pratique, comme le voyage en solitaire et/ou dans des pays lointains, on peut s'attendre à ce que ces femmes satisfassent à d'autres critères plus particuliers : des expériences préalables dans les sports de nature, une attitude prononcé à l'autonomie et une capacité de gestion des risques, un profil de *problem solver*.

[14] Cf. Betsy Wearing, *Leisure and Feminist Theory*, London, Sage Publications, 1998.

Si l'interaction entre les catégories de genre, de classe sociale et du niveau d'instruction a pour résultat attendu de définir le sous-groupe des femmes cyclotouristes, le vélo et l'âge peuvent jouer un rôle intersectionnel dans la dynamique d'une étude concentrée sur le genre. A savoir que ces deux facteurs sont susceptibles de modifier, exalter ou atténuer les comportements non seulement des cyclotouristes en général, mais des femmes cyclotouristes en particulier[15].

II.2. *Méthodologie et grille d'entretien*

La légitimité de cette étude dépend de la pertinence du choix de se concentrer sur les femmes, sans comparaison avec les hommes, et en partant du principe qu'à cause notamment de leur genre, femmes et hommes sont façonnés différemment par la société, agissent et conçoivent leur action dans le monde de manière différente.

Si, sans une comparaison pertinente entre l'expérience des hommes et des femmes, sans une étude comparative sur un groupe d'hommes et un groupe de femmes, il n'est pas possible de déceler ce qui différencie le cyclotourisme au masculin et au féminin, en focalisant l'enquête sur un *panel* exclusivement féminin on peut cependant décrire une série de faits objectifs et surtout le ressenti de l'expérience féminine du voyage à vélo.

Certes, se concentrer uniquement sur les femmes comporte d'une part le risque de tomber dans un biais critique important, qui empêche d'apprécier la réelle spécificité de la catégorie sélectionnée ; mais d'autre part cela évite le biais de la norme masculine implicite. Ce risque a été mis en exergue dans les études sur les évènements sportifs qui considèrent les femmes uniquement comme une variable par rapport à l'expérience masculine, tacitement considérée comme la norme. Parmi les rares recherches menées sur la spécificité féminine d'une pratique proche du cyclotourisme, l'étude de Simone Fullagar et Adele Pavlidis sur l'expérience des participantes au *Cycle Queensland* a justement choisi cet *a priori*, car la grille semi-directive mise au point par les deux chercheuses australiennes a pour cible uniquement les femmes qui ont pris part à cet événement cyclo-sportif non compétitif[16].

Sur le sujet de ce mémoire, une enquête qualitative fondée sur des entretiens semi-directifs permet d'effectuer, sur un *panel* limité, un sondage approfondi d'une série d'éléments

[15] Pour une vue d'ensemble sur l'histoire des théories intersectionnelles et sur les débats autour de leurs applications dans les études sociologiques, cf. Sirma Bilge, « Théorisations féministes de l'intersectionnalité », dans *Diogène*, 225 (2009), 1, pp. 70-88.

[16] Cf. Simone Fullagar, Adele Pavlidis, « 'It's all about the journey'» cit.

motivationnels, comportementaux et intersectionnels intrinsèques à la pratique en général et éventuellement caractéristiques de l'expérience des femmes[17].

La grille d'entretien a été conçue pour enquêter sur différents aspects de la pratique. Organisée en quatre parties reprenant *grosso modo* les étapes de la conception et de la réalisation d'un voyage à vélo (approche à la pratique, préparation du voyage, comportement au cours du voyage, retour de voyage), la série de questions vise à raviver l'expérience vécue tout en suscitant des réflexions sur les questions clés de l'enquête. Des questions introductives et de mise en contexte sont intercalées à des sollicitations plus explicites, notamment sur les motivations personnelles et sur la perception d'éventuelles spécificités de l'expérience du voyage liées au genre. Un questionnaire final permet de recueillir des données quantitatives utiles à la contextualisation du *panel*.

A) Généralités

1) *Comment t'as commencé à t'intéresser aux voyages à vélo ?*

   Relances possibles:

   - avant de voyager à vélo en solo, tu avais déjà voyagé en solo ?
   - avant de voyager à vélo en solo, tu avais déjà voyagé à vélo avec quelqu'un ?
     a. à deux (en couple)
     b. avec un(e) ami(e)
     c. avec un membre de la famille…
     d. en groupe (mixte, solo femmes, compagnons de voyage recrutés expressément pour le voyage, compagnons de voyage rencontrés en route)
     e. en famille (avec enfants)
   - avant de voyager à vélo en solo, tu avais déjà de l'expérience de camping, de voyage-aventure, d'expéditions ? Si oui, il s'agit d'expériences récentes ou qui remontent à ton enfance/jeunesse ?
   - tu pratiques des sports de plein air? Depuis longtemps?

2) *Quelles sont les raisons qui t'ont poussée et te poussent à voyager à vélo, qu'est-ce qui te motive ?*

3) *Quel est ton style de voyage ?*

   Précisions possibles :

   - sacoches classiques, *bikepacking*, vélo pliable, vélo couché, trike, remorque
   - autonomie (tente, réchaud et nourriture), semi-autonomie (tente), hébergement en dur

4) *Comment tu décrirais ton rapport au vélo ?*

[17] Pour le cadre méthodologique de la conception et la conduction des entretiens, je me suis appuyée sur Jean-Claude Kaufmann, *L'entretien compréhensif*, Paris, Nathan, 1996.

B) Préparation du voyage

1) *Pour partir, tu as dû faire des compromis au travail ? Des compromis en famille ?*

2) *Comment tu choisis la destination de ton voyage ? Sur quelle base ? Quels paramètres déterminent ton choix ?*
   Relance possible : les destinations que tu choisis sont particulièrement *women friendly* ?
   Précisions à la relance :
   - par rapport à la culture locale, qui serait respectueuse des femmes
   - parce qu'il existe une tradition de voyage au féminin, ou réseau local ou touristique spécialement tourné vers les femmes?

3) *Comment tu t'organises avant le départ ? Quelles sont tes 'stratégies' ?*
   Relances possibles :
   - Tu programmes beaucoup l'itinéraire ? Avec quels outils ?
   - Tu recherches des personnes/structures/points de repère sur ta route, de contacts sur place à l'avance
   - Tu cherches des renseignements auprès d'autres voyageuses ? Pour quels sujets en particulier?
   - Les stratégies que tu utilises pour cette organisation répondent plutôt aux nécessités d'un voyage en solo, ou au fait que tu es une femme ?

4) *Quelles ont été les réactions de ta famille et de tes amis quand tu as annoncé ton projet ?*

C) Comportement pendant le voyage à vélo

1) *Au cours du voyage, quel type d'hébergement tu préfères ?*
   Relances possibles :
   - tu cherches en priorité des hébergements spécifiquement dédiés aux femmes (La Voyageuse) ?
   - tu préfères être hébergée par une femme (*Warmshowers*, *Couchcsurfing*) ?

2) *Quel type de problèmes t'as rencontré au cours de tes voyages ?*
   Précisions : avec d'autres voyageurs, avec d'autres personnes (locaux), avec les forces de l'ordre…
   Relances possibles :
   - tu penses que ces problèmes sont liés au fait que t'es une femme ?
   - tu as rencontrés des problèmes physiques ou physiologiques spécifiquement féminins ? (Précision : règles, ménopause, faiblesse réelle ou perçue)
   - une expérience en particulier te vient à l'esprit?

3) *Tu as eu l'impression que parfois le fait d'être une femme était un avantage au cours de ton voyage ?*

Précisions : dans l'accueil, dans le rapport avec les gens, quand tu as eu besoin d'aide, quand tu as demandé de l'aide ?

Relance possible : une expérience en particulier te vient à l'esprit?

D) Le retour de voyage

1) *Comment es-tu revenue du voyage ?*

   Précision : quelles traces a laissé l'expérience du voyage en toi (en général ; et par rapport aux motivations qui t'ont poussée à partir)

   Relances possibles :

   - quelles conséquences durables a apporté l'expérience du voyage sur ta vision du monde?
   - 'Je le referai', 'je ne le referai pas', 'je ferai autrement'

2) *Tu as pensé à raconter ton voyage ?*

   Relances possibles :

   - quand ? comment ? à qui ? pourquoi ?

3) *Et quand est-ce que tu repars ?*

   Relances possibles :

   - où ? quand ? comment ? avec qui ?

Questionnaire

1) Nationalité
2) Age
3) Niveau d'études
4) Profession(s)
5) État de forme physique (pas, peu, très sportive)
6) Situation familiale (conjoint(e), enfants, parents âgés, personnes à charge)
7) Voyages en solo effectués (destination, durée)
8) Ton budget détermine le style de ton voyage, ou c'est ton style de voyage qui détermine le budget ?

Très rapidement, certaines questions ou relances ont été mises de côté, notamment la A4, qui semblait plutôt fourvoyer ou désorienter les personnes interrogées, et la relance sur les problèmes physiques éventuellement rencontrés au cours du voyage, qui était perçue comme trop intime et gênante. Il n'a d'ailleurs pas été nécessaire d'employer la plupart des relances envisagées, la présentation de l'enquête et de ses finalités ayant suffi à donner un cadre clair à l'entretien. La dernière question s'est en général réduite à une forme de congé, compte tenu

de la situation sanitaire mondiale qui empêchait toute programmation de voyages (les entretiens ont été réalisés en avril-mai 2020).

II.3. *De l'appel à témoignage au choix du* panel. *Variété d'âges, de nationalités, d'expériences de voyage*

Pour obtenir un échantillon assez varié et, en même temps, grossièrement présélectionné, j'ai choisi de publier des appels à témoignages dans des groupes de discussion *Facebook* réunissant des membres qui, à la fois ou alternativement, sont a) des femmes, b) voyagent à vélo et/ou c) voyagent en solo. Ce choix de m'adresser à des groupes *Facebook* présentait également l'avantage de pouvoir atteindre facilement un public très large, même en période de confinement à cause de la pandémie de Covid-19, et d'assurer une approche décontractée et empathique, car j'ai lancé l'appel depuis mon compte personnel, où les répondantes pouvaient trouver un aperçu de mes activités, essentiellement sportives et de loisirs. Dans l'appel, d'ailleurs, tout en présentant clairement mon enquête dans le cadre de mes études de Master, je n'ai volontairement pas caché ma passion pour le cyclotourisme.
Pour sélectionner les groupes dans lesquels j'allais lancer mon appel, j'ai pris en compte des groupes que j'avais déjà fréquentés par le passé, et d'autres groupes que j'ai repérés lors d'une recherche *ad hoc*. J'ai ainsi pu lister une dizaine de groupes *Facebook* répondant aux critères sus mentionnés (toutes les données concernant le nombre de membres dans chaque groupe sont mises à jour au 6 avril 2020) :
- *Solo Female Travelers* : uniquement des femmes en solo, mais pas uniquement à vélo, anglophone, public international, 55.406 membres
- *Solo Male and Female Touring Cyclists*, à vélo et en solo, mais des deux sexes, anglophone, public international, 11.540 membres
- *Bicycle Touring & Bikepacking* : pas uniquement des femmes, pas uniquement en solo, anglophone, public international, 48.027 membres
- *The Solo Female Traveler Network :* des femmes, mais pas uniquement à vélo, anglophone, public international, 387.043 membres
- *Long Distance Cyclists :* pas uniquement des femmes, pas uniquement en solo
- *Cicloviajeros, el punto de encuentro de cicloviajeros y cicloviajeras en español* : pas uniquement des femmes, pas uniquement en solo, hispanophone, 11.196 membres

En fonction de leur activité, de leur public cible, et de leur langue de discussion, j'ai

finalement choisi les quatre groupes suivants, qui me semblaient garantir la variété des témoignages, tout en me permettant de communiquer dans des langues que je maîtrise, ce qui me paraissait nécessaire pour le type d'entretien que je m'étais proposée :

1) *Bicycle Travelling Women*. Comme le récite le mot d'introduction du groupe, « this group is about traveling by bicycle for women, to share, to discuss things which might not be as comfortable in mixed groups and to encourage starting bicycle travelers. The group is for all women so even if you are cycling with friends or with your partner you have a place here! We prefer to name our women 'women' instead of 'ladies' or 'girls' and ask that you respect this ». Il s'agit donc d'un groupe qui fait appel à des femmes, qui voyagent à vélo, mais pas forcément en solo. Le groupe est anglophone, le public international, et de tendance assez militante. J'ai essuyé des remarques car dans les échanges avec certaines répondantes, j'ai utilisé le mot 'girls', banni dans les règles du groupe (4813 membres).
2) *I Cicloviaggiatori*. Groupe de discussion italien et italophone, qui ne réunit pas uniquement des femmes, qui ne voyagent pas uniquement en solo (19.804 membres). Bien que le cyclotourisme soit en pleine expansion en Italie, la communauté des cyclotouristes italiens et notamment des femmes cyclotouristes n'est sans doute pas assez remarquable pour justifier le choix d'un groupe spécifique dans la recherche. Cependant, la connaissance préalable du milieu et de la langue, ainsi que l'intérêt d'obtenir des témoignages dans un pays européen, latin et fortement contrasté en ce qui concerne l'émancipation des femmes m'ont semblé des raisons valables pour inclure un groupe uniquement italophone dans la recherche, tout en ayant conscience de l'effet de loupe que ce choix peut induire.
3) *Cyclo et campeur*. Un peu comme *I cicloviaggiatori* il s'agit d'un groupe s'adressant à des cyclotouristes d'aventure (à savoir, qui organisent eux mêmes leurs voyages), mais pas uniquement aux femmes, et pas uniquement voyageant en solo. Le groupe est français et francophone. Relativement petit (2694 membres), il est cependant très actif. Tout en n'ayant pas des données précises sur l'entité de la communauté des cyclotouristes français par rapport à la communauté italienne, les mêmes remarques et les mêmes précautions évoquées plus haut pour *I cicloviaggiatori* semblent valables pour ce groupe.
4) *Soy cicloviajera, la primera comunidad de cicloviajeras de habla hispana*. Le groupe réunit des femmes qui voyagent à vélo, mais pas uniquement en solo, et s'adresse à un

public uniquement hispanophone (2535 membres), très international, et notamment bien développé dans les pays hispanophones d'Amérique Latine, un terreau très fertile où le développement du vélo et de toutes les activités annexes, des déplacements au quotidien aux voyages d'aventure, est un outil de lutte employé en toute conscience par les associations militantes, notamment en Argentine, où la bataille pour le droit à l'IVG battait son plein au moment de l'enquête. C'est dans ce groupe que j'ai eu le plus grand nombre de réponses de la part de femmes qui ont fait de leur voyage à vélo un outil de militantisme (visites dans des écoles, recensement des associations luttant pour l'émancipation des femmes, voyages entre femmes).

N'ayant pas vraiment une idée du succès que pourrait rencontrer mon appel, je l'ai publié d'abord dans ces quatre derniers groupes, en me réservant de l'élargir à d'autres groupes de la liste, au cas où l'échantillon ne serait pas satisfaisant. Mais en moins de 48 heures, l'appel a suscité dans ces quatre groupes une centaine de réponses, presque toutes contenant déjà des bouts de récit.
Parmi les personnes qui ont communiqué toutes les informations préliminaires et nécessaires pour procéder ensuite au tri de l'échantillon (âge, nationalité, nombre et destinations des voyages effectués en solo) :

14 américaines (dont 5 au-dessus de 60 ans)
6 canadiennes (dont 2 au-dessus de 60 ans)
15 latino-américaines (4 argentines, 4 mexicaines, 3 colombiennes, 2 chiliennes, 1 équatorienne, 1 bolivienne)
57 européennes (21 italiennes, 11 françaises, 6 britanniques, 6 espagnoles, 4 allemandes, 5 suissesses, 2 autrichiennes, 1 néerlandaise, 1 belge)
1 indienne
2 sud-africaines
3 bi-nationales

S'ajoutent à ce groupe de 98 femmes, une dizaine d'autres personnes qui n'ont pas communiqué toutes les informations préliminaires et 3 voyageuses qui ne répondaient pas aux critères de base de la recherche (elles voyageaient pour des défis sportifs, avec un impératif chrono ou des épreuves spécifiques ; ou bien elles voyageaient sans jamais rentrer à un lieu de résidence fixe).

A partir de ce réservoir des 98 répondantes, le tri a été effectué dans le but de sélectionner un échantillon représentatif des âges, des nationalités et des expériences de voyage.

Les pays occidentaux sont fortement représentés, sans doute surreprésentés, à cause du choix des groupes *Facebook*, et plus en amont à cause de la sélection sur base linguistique. Cependant, il est probable que cette surreprésentation ne constitue pas une distorsion rédhibitoire, étant donné que pour des raisons culturelles, économiques et sociales, le cyclotourisme, et à plus forte raison le cyclotourisme féminin, n'est pas répandu de manière homogène dans tous les pays du monde. Il est très difficile, par exemple, d'entrer en contact dans les groupes de discussions avec des cyclotouristes originaires de pays du Maghreb ; encore moins avec des cyclotouristes maghrébines. J'ai fait beaucoup d'efforts pour recueillir le témoignage d'une marocaine francophone qui était disponible pour l'entretien, mais la connexion internet était toujours mauvaise. Des problèmes techniques ont malheureusement entravé la sélection de témoins dans des pays lointains, parfois à cause, tout bêtement, de la difficulté de fixer un rendez-vous adapté au décalage horaire et aux horaires de travail des informatrices, parfois pour des difficultés de réseau (souvent le mien, pour être honnête).

J'ai saisi l'occasion de recueillir le témoignage d'une sud-africaine et surtout celui, exceptionnel, d'une cyclotouriste indienne. Après avoir lancé sans succès un complément d'appel pour solliciter le témoignage de cyclotouristes issues de pays musulmans, j'ai été contactée par une écossaise originaire du Pakistan, qui s'est offerte d'échanger sur les raisons pour lesquelles les femmes musulmanes ne voyagent pas à vélo, et surtout pas en solo. Bien entendu, quelque notion de base sur la place de la femme dans les pays de culture musulmane me suggérait un début de réponse, mais ce qui m'intéressait le plus était d'entendre une personne concernée s'exprimer sur le sujet. Ce témoignage n'a pas été inclus dans l'échantillon, car la personne interrogée n'avait jamais voyagé en solo, mais le long entretien hors cadre a constitué un apport précieux pour éclaircir les différentes facettes d'un phénomène dont les creux ne sont pas moins intéressants que les reliefs.

C'est assez surprenant l'absence de tout apport d'Océanie, bien que plusieurs études scientifiques que j'ai consultées sur le cyclotourisme soient produits dans des Universités australiennes, et sur des questions de tourisme interne, signe qu'il existe une activité cyclo-touristique assez importante (y compris féminine) pour susciter l'intérêt des chercheurs. Il est également étonnant qu'il n'y ait eu aucune réponse du Japon ou de Corée du Sud, bien que les Japonaises et les Sud-Coréennes fréquentent régulièrement les routes d'Europe et des Amériques.

Il se peut que ces catégories de cyclotouristes fréquentent d'autres groupes spécifiques et nationaux, même si en règle générale, si ces groupes de discussion réunissent en priorité les cyclotouristes issus d'une même région du monde, ils attirent également ceux qui sont intéressés à voyager vers cette région, et qui souhaitent recueillir des informations auprès des 'locaux'. L'absence de toute réponse d'autres régions du monde (et notamment de Chine) est par contre moins surprenante.

J'ai finalement sélectionné un *panel* de 13 personnes, un échantillon très réduit, qui permettait cependant une analyse adaptée à la charge de travail requise pour un mémoire de Master, et qui s'est néanmoins révélé parlant, aussi bien dans la variété des réponses que, surtout, dans les convergences, parfois très frappantes.

Pour sélectionner l'échantillon à interroger, j'ai donc tenu compte des nationalités (10 nationalités sur 4 continents, même si la grande majorité vient d'Europe et des Amériques), des âges (27-69 ans, avec une moyenne d'âge de 46 ans), et du niveau d'expérience de voyage. Pour classer ce dernier, j'ai considéré plusieurs facteurs : le nombre et la fréquence des voyages effectués, le nombre d'années de pratique, mais aussi la durée de ces voyages et la 'difficulté' des destinations, étant donné qu'un voyage dans une zone inhospitalière, où les services sont peu abondants et les routes peu entretenues est 'difficile' par rapport, par exemple, à une itinérance sur une vélo-route en Europe. J'ai également tenu compte du rapport entre le pays d'origine de l'informatrice et les destinations de ses voyages, car un même voyage, disons, en Colombie est pour une Colombienne sans doute moins exigeant et demande moins d'engagement et de prise de risque que pour une Européenne qui ne connaitrait pas le pays, n'aurait pas de repères, ne parlerait pas la langue.
Tout en étant très approximative, cette distinction permet de classer l'expérience des personnes interrogées en trois catégories (Débutante, Passionnée, Grande voyageuse), que j'ai essayé de voir représentées de manière équilibrée, au même titre que les deux autres critères, dans l'échantillon. Subsidiairement, j'ai essayé de faire en sorte que l'échantillon témoigne de voyages vers des destinations variées dans le monde.
Voici donc la cohorte sur laquelle j'ai travaillé :

2 Françaises
53 ans, cyclotouriste passionnée, a voyagé en Islande, plusieurs fois en Ecosse, en Asie Centrale

32, débutante : Rome-Stockholm

2 Italiennes
55, passionnée : Chemin de Santiago, Sardaigne, Corse, France (et un voyage en Inde, mais avec une amie)
69, grande voyageuse : beaucoup de voyages en Europe, Inde, Chine, Sibérie

1 Suissesse (alémanique)
47, grande voyageuse : Danube, Iles de la Méditerranée, Côté Pacifique des USA, Cuba, Zurich-Shanghai
1 Franco-Suissesse (résidente depuis toujours en Suisse romande)
57, débutante : plusieurs voyages en Europe en été, jamais plus de deux semaines

1 Franco-Espagnole, résidente en Espagne (29)
Passionnée: long voyage en Amérique du Sud avec un projet militant, en partie avec une amie

1 Britannique (34)
Grande voyageuse: Chili, Asie du Sud-Est, Asie Centrale, Europe, Royaume-Uni

1 Indienne (52)
Passionnée: deux voyages en Europe et Turquie (Allemagne-Islande ; Vienne-Istanbul)

1 Étatsunienne (27)
Grande voyageuse : Traversée de l'Europe, Asie du Sud-Est, Patagonie

1 Sud-Africaine (54)
Débutante: Malawi, Iles grecques

1 Colombienne (54)
Débutante : Colombie

1 Argentine (40)
Grande voyageuse : Europe, Amérique du Sud, Asie du Sud-Est

Par rapport au total des réponses reçues, une majorité d'informatrices avaient une expérience importante de voyages en solo. Le choix des personnes ayant une expérience faible ou une unique expérience a été restreint, car un nombre considérable de répondantes étaient en revanche des grandes voyageuses, qui parfois tiennent un blog, une page *Facebook* sur leurs voyages ; l'une d'entre elles a eu un sponsor pour promouvoir et financer un voyage particulièrement engagé. Cette polarisation s'explique sans doute par le fait que le voyage en solo est souvent l'aboutissement d'une solide expérience de voyage à vélo, plus rarement un point de départ. La majorité s'est démontrée enthousiaste de participer à l'enquête, mais une implication émotive débordante a été un facteur plutôt d'exclusion que d'inclusion.

Le court questionnaire proposé à la fin de l'entretien a permis de cerner, bien que très grossièrement, un profil socio-professionnel et éducatif plutôt homogène des personnes interrogées. En faisant un effort pour uniformiser les titres d'études des différents pays, il ressort que toutes ont fait des études supérieures, pour la plupart jusqu'au Master ; plusieurs d'entre elles ont des parcours atypiques, des doubles formations (musique-langues ; langues-ostéopathie ; lettres-psychologie ; sciences politiques-écologie humaine) et/ou ont connu une ou plusieurs reconversions, dans deux cas vers une profession concernant le vélo.

Quatre personnes interrogées travaillent dans le secteur médical, dont une qui est encore étudiante en médicine; les autres sont occupées dans des secteurs variés, aussi bien dans des professions libérales que dans la fonction publique, dans le privé ou dans le milieu associatif, dans la majorité des cas dans des positions nécessitant d'autonomie et d'esprit d'initiative. Une seule a travaillé dans le commerce de détail, dans une entreprise familiale. Aucune n'exerce un métier aux tâches répétitives.

Huit personnes interrogées sur treize n'ont pas d'enfants, aucune n'a d'enfants en bas âge. Encore plus écrasante, le *ratio* d'informatrices qui déclarent ne pas être en couple : 11 sur 13.

Prénom	**Âge**	**Nationalité**	**Bac +**	**Professions**	**Situation familiale**
Marie	53	FR	+3	Enseignante	Mariée, 3 enfants
Renata	55	IT	+5	Ostéopathe	Divorcée, 2 enfants
Francesca	69	IT	+5	Fonctionnaire retraitée	Célibataire, 2 enfants, pas en couple
Lison	57	CH-FR	+4	Journaliste	Divorcée, 4 enfants ; actuellement avec un compagnon, mais elle ne se considère pas 'en couple'
Manon	32	FR	+5	Entrepreneuse associative	Pas en couple, pas d'enfants
Lipika	52	IN	+4	Employée chemins de fer	Pas en couple, pas d'enfants
Marina	29	ES	+5	Avocate	Pas en couple, pas d'enfants
Carolyn	27	US	+5	Biologiste, Étudiante en Médicine	Pas en couple, pas d'enfants
Helen	34	GB	+5	Architecte paysagiste, Guide vélo	Pas en couple, pas d'enfants
Andrea	47	CH	+5	Institutrice, Journaliste, Employée secteur vélo	En couple, pas d'enfants
Marlene	54	ZA	+3	Infirmière en soins intensifs	Pas en couple, pas d'enfants
Gladis	54	CO	+3	Hôtellerie-tourisme, commerce, retraitée	Veuve, séparée, pas en couple, 3 enfants
Flavia	40	AR	+3	Infirmière en chirurgie	Pas en couple, pas d'enfants

Pour ce qui est de la perception de sa condition physique, la plupart des personnes interrogées se définissent comme sportives voire très sportives, en très bonne ou excellente forme (7) ; 5 disent avoir une bonne forme physique et une seule se considère peu sportive. On remarque

un lien direct entre la perception de la condition physique et l'expérience ou les ambitions de voyage. Je précise que la question était volontairement centrée sur la perception personnelle, et ne visait pas à déterminer objectivement la condition physique des informatrices.

Comme cela résulte aussi des entretiens, les personnes interrogées sont parvenues au voyage à vélo par différentes voies : par la pratique d'autres formes de cyclisme (le VTT pour Marina, le triathlon pour Marie, le vélo de route pour Gladis) ; par l'engagement dans la promotion du vélo urbain (Flavia), et/ou par la pratique du vélo au quotidien, en milieu rural comme dans des grandes villes (Helen, Andrea, Carolyn). A son tour, l'approche au vélo peut se produire par affinité avec d'autres pratiques sportives (par le biais de la compétition, comme c'est le cas pour Francesca) ; mais aussi par contraste, par défi (Manon) ; ou par goût de l'aventure, pour essayer autre chose (Helen, Andrea). Mais il peut également se produire le mouvement inverse, c'est-à-dire que c'est le voyage à vélo qui amène ensuite à utiliser le vélo comme moyen de transport au quotidien ou oriente vers la pratique d'un sport de plein air.

Dernier élément du questionnaire, le rapport entre le budget que chaque personne interrogée réserve à ses voyages et le style de ces voyages. Le but était de déterminer non pas, dans l'absolu, la quantité d'argent que chacune peut ou souhaite investir dans cette activité (ce qui aurait par ailleurs demandé une évaluation bien plus fine de la relation entre les revenus, le choix des destinations, la durée des itinérances, en plus du style de voyage), mais de l'approche des informatrices à l'activité elle-même, à savoir si l'argent est une discriminante pour le choix de l'activité et pour son déroulement.

Au vu des réponses, extraordinairement homogènes, l'argent n'est visiblement pas la première préoccupation dans l'organisation du voyage : le style du voyage prime toujours sur le budget. Aucune des 13 personnes interrogées ne changerait son style de voyage si elle pouvait compter sur un budget plus important. Même si clairement toutes n'ont pas le même niveau de revenus, toutes voyagent à vélo et acceptent les contraintes d'une vie relativement spartiate parce qu'elles aiment cela et que, tout en reconnaissant certains désavantages (mésaventures dans le choix des campements, poids de l'équipement, temps à consacrer à monter et défaire le campement, faire la cuisine et les courses), elles ne veulent pas renoncer aux avantages (liberté, autonomie, contact avec la nature, aventure).

Flavia affirme que, si elle avait plus de disponibilités économiques, elle prendrait plus souvent l'avion pour voyager à vélo dans des pays lointains, voyagerait plus longtemps, et surtout choisirait des hébergements plus confortables (le *glamping* à la place du camping), mangerait plus souvent dans des restaurants, en partie pour améliorer le confort de l'itinérance, mais surtout pour ne pas perdre trop de temps dans la gestion du campement et

dans la préparation des repas, et pour ne pas avoir à transporter trop de poids dans les sacoches. L'amélioration du confort n'est donc pas un but en soi, mais un moyen pour passer plus de temps à vélo. Dans la même logique, elle rêverait d'avoir assez d'argent pour acheter ou utiliser un vélo bien adapté aux caractéristiques de chaque parcours et du climat de chaque région traversée au cours de chacun de ses voyages ; et d'avoir un équipement plus performant et léger (sacoches, outils, tente) toujours dans le but d'optimiser le rapport effort/distance.

Avec un budget plus important, Lipika se préoccuperait moins du coût de la nourriture, et ne devrait pas choisir les plats et les aliments les moins chers, la monnaie de son pays d'origine ayant un taux de change défavorable dans les pays où elle a voyagé. Mais, encore une fois, si elle avait plus d'argent, elle ferait surtout des voyages plus longs, sans renoncer à faire du camping, car elle aime ça.

En général, celles qui ajoutent quelque remarque à ce sujet, précisent que le facteur économique est certes important, mais même celles qui disent avoir des revenus limitées, affirment disposer d'un budget suffisant pour aller à l'hôtel, si elles ne se sentent pas en sécurité, ou pour se reposer. Le choix de faire principalement du camping dans des aires équipées et payantes ou du camping sauvage ne dépend pas d'un budget insuffisant, mais d'un choix personnel qui est étroitement lié au type de voyage choisi. Marie, qui a voyagé en Islande, un pays très cher, où elle a fait exclusivement du camping sauvage et adopté un régime alimentaire très sobre, déclare que même si elle avait pu compter sur un budget beaucoup plus conséquent, elle n'aurait rien changé à son style de voyage.

Gladis résume un esprit largement partagé dans le *panel*: « No me gusta llegar ni a hoteles cinco estrellas, ni a los mejores restaurantes. Me gusta la vida de guerrera, lo más sencillo ».

La durée des entretiens a été très variée. Si la plupart ont pris environ 40 minutes, certains (notamment avec les sud-américaines, qui pourtant ont été les dernières) se sont étalés sur presque deux heures, car l'envie de raconter a parfois été débordante. Cependant, le choix a été fait de ne pas couper la parole brusquement, mais plutôt, au cours de l'entretien, de canaliser et résumer et, en phase d'analyse, de sélectionner le matériau le plus intéressant.

Un choix important a également concerné la langue des entretiens : au risque de ne pas apprécier entièrement les tournures et les allusions linguistiques ou culturelles, j'ai préféré adopter la langue qui permettait à l'informatrice d'être le plus à l'aise, quitte à employer de mon côté une langue que je ne maîtrise pas parfaitement. L'avantage de pouvoir laisser les personnes s'exprimer dans leur langue maternelle a été, je crois, supérieur à l'effort qui a

coûté par la suite l'analyse des entretiens, car cela a permis une spontanéité et une immédiateté dans les récits et dans les réactions aux questions qui auraient été entravées par le recours à une langue apprise. De plus, cela a favorisé l'emploi d'une langue imagée, de métaphores et d'expressions parfois significatives qui auraient sans doute été perdues dans le transfert linguistique. Sur 13 témoins, 11 ont pu s'exprimer dans leur langue maternelle, ou dans l'une de leurs langues maternelles (3 en français, 3 en espagnol, 3 en anglais, 2 en italien), tandis que pour les deux autres il a été malheureusement nécessaire de faire appel à une langue tierce (le français avec une suissesse germanophone et l'anglais avec une indienne). Leur témoignage a été sans doute quelque peu appauvri au niveau rhétorique, mais la qualité de fond de leur apport a été telle que le bénéfice a été largement supérieur à la perte.

Partie III. ***Les résultats des entretiens***

Par rapport à la logique de la grille d'entretien, conçue pour imiter les étapes du voyage, une poignée de questions ont rapidement catalysé les réponses les plus intéressantes et ont mis en avant des points critiques dans l'expérience de voyage des personnes interrogées. Il s'agit des questions A1 et A2, B1 et B4, C2 et C3, et D1, dont les réponses décrivent des moments forts du parcours (au sens propre et figuré) des informatrices, évoquent des anecdotes significatives voire révélatrices, suggèrent des tendances fortes dans le *panel*[1].

Comme je l'ai anticipé, les convergences des éléments de réponse sont aussi frappantes que leur variété. Certaines questions ont suscité les mêmes réponses au mot près (et notamment la question sur les motivations du voyage : « liberté », « freedom », « libertà », « libertad »), tandis que d'autres (par exemple sur les réactions de l'entourage) offrent un éventail remarquable d'expériences, où l'on décèle cependant un fil rouge, une logique de fond au-delà de la singularité de chaque témoignage.

Dans ce double mouvement de convergence centripète et de variété centrifuge, on reconnaît en effet un centre, ou plutôt deux centres qui structurent l'ensemble des témoignages et les expériences dont ils rendent compte. De cette pluralité de voix découle une harmonie polyphonique (non dépourvue de contre-chants), dont les motifs conducteurs sont construits autour de deux thèmes : d'un côté les peurs et les freins qui entravent le voyage ; et de l'autre côté les joies et les accélérateurs qui permettent de dépasser ces obstacles et d'attribuer au voyage (dans ses différentes phases : la préparation, le déroulement et ses conséquences) une fonction émancipatrice.

Pour esquisser ce portrait collectif, je présenterai les résultats des entretiens sous la forme d'une analyse thématique structurée autour de ces deux axes, qui décrivent un parcours principal linéaire, qui va de la confrontation aux peurs à leur dépassement, et aux conséquences de cette épreuve de 'saut d'obstacle' non seulement dans le cadre de l'expérience stricte du voyage à vélo, mais dans la vie quotidienne et dans la vision du monde des personnes interrogées. Mais la ligne principale de ce parcours est également agrémentée de détours et de voies à sens unique, voire sans issue, qui représentent la variété significative des récits recueillis.

[1] Dans les citations des entretiens, le repère est donné par rapport à la question (A1, A2...).

III.1. *Même pas peur !*

Si l'autonomie financière, la libération des contraintes familiales, la disponibilité de temps libre sont des conditions nécessaires pour concevoir un projet de voyage à vélo, elles sont loin d'en être les conditions suffisantes, notamment pour une femme.

Les récits de voyage à vélo que de plus en plus de femmes partagent dans la presse, dans des monographies en format papier ou en ligne, à l'occasion des salons du voyage à vélo, dans les échanges au sein des groupes sur les réseaux sociaux, rapportent tous une question que les gens posent avec une régularité étonnante aux femmes qui voyagent seules à vélo : 'tu n'as pas peur ?'. Un récit de voyage autoédité par Eléonore Wenger, qui a connu un discret succès auprès des lecteurs, porte inscrit dans son titre la stupéfaction qui saisit invariablement les personnes que cette cyclotouriste a rencontrées au cours de son long périple : *Quoi ? Toute seule !*[2].

Une femme, qui plus est seule, ne devrait pas faire ça. Par son action, elle rompt un ordre social établi de manière assez homogène dans toutes les cultures, brise un tabou, défie l'autorité patriarcale et, en la remettant en question, s'expose à un grand danger. Pour que le projet de voyage à vélo en solitaire se concrétise, des conditions socio-économiques favorables ne sont pas suffisantes : une femme doit dépasser la barrière de la peur, ou mieux *des* peurs, qui ne sont propres ni à une nationalité en particulier, ni à une classe sociale, ni à un âge.

Comme ces peurs découlent d'un impératif structurant nos sociétés et qui imbibe donc tout un chacun, les témoignages des personnes interrogées décrivent en fait deux séries de peurs : celles de la cycliste elle-même et celles de son entourage, et les premières ne sont pas forcément les plus contraignantes au moment où l'idée de partir en voyage toute seule à vélo mûrit dans la tête d'une femme.

III.1.a. *Les peurs de l'entourage*

L'éventail des peurs que l'entourage des personnes interrogées manifeste, et qui se décline tour à tour sous la forme d'objections, de réactions, voire d'interdictions, comprend essentiellement trois domaines : la violence, l'inconnu, l'incapacité.

[2] Éléonore Wenger, *Quoi ? Toute seule ! 18.000 kilomètres à vélo du Vietnam à la France*, 2019, disponible à l'adresse https://hangtimebybike.wordpress.com/livre-quoi-toute-seule/

La violence

La peur d'agressions et notamment de la violence sexuelle est répandue chez la famille et les amis des cyclistes, et sans aucun doute caractéristique d'un *panel* féminin, même si seulement dans une poignée de cas elle est explicitement formalisée[3] : elle est plutôt considérée comme un élément du décor, une évidence. Il faut parfois insister pour obtenir des précisions. Flavia raconte que dans sa famille « ya están acostumbrados » au fait qu'elle voyage à vélo, « están contentos ». Son ascendance espagnole et japonaise lui a permis de voyager beaucoup et dès l'enfance pour visiter la famille lointaine; elle a grandi dans un milieu international et ouvert. Ce n'est que lors d'une relance pour qu'elle précise la nature d'éventuelles inquiétudes, qu'elle décrit le scénario courant : « Algo de miedo, sí, '! Como que te vas a ir, como sola! es peligroso'. Creo que son preguntas muy frecuentes», y compris de la part des femmes de sa famille et de ses amies (Flavia, B3).

Gladis raconte de la peur panique de ses enfants, désormais adultes et indépendants, pour ce qui aurait pu lui arriver : « la angustia que le pase algo a la mamá » ; « 'la inseguridad, mamá. Yo sé que pasó esto aquí, eso allá'». Cette peur, elle précise en répondant à une relance, est la peur « de la gente mala. Yo le da miedo porque 'Mamá, hay gente mala por todas partes' » (Gladis, B4).

Manon donne plus de détails sur les réactions de sa famille : « Ma mère a été assez neutre, mais pour cacher une peur, elle me l'a dit après. Mes oncles et mes tantes ont tout de suite dit 'Mais non, il faut pas que tu partes, c'est trop dangereux pour une fille, surtout une fille comme toi, tu passes pas inaperçue, il va t'arriver quelque chose ». Les collègues, surtout les plus âgés, ont également réagi sur le ton « 'Il va t'arriver quelque chose. Oh-là-là je ne laisserais pas partir ma fille'. Donc : 'Ma fille', oui une question de genre ». Ces observations l'ont frappée, et elle a remarqué que les réactions les plus apeurées venaient de gens qui avaient plus de 50 ans (Manon, B4), mais non seulement des hommes : « il y a beaucoup de femmes qui m'ont dit : 'Mais il va t'arriver quelque chose' » (Manon, D2). Les mises en garde de sa mère concernaient surtout la sécurité sur la route, mais Manon croit qu'elle,

[3] Et même dans ces cas des atténuations dialectiques sont mises en place pour atténuer, écarter l'énormité de la menace : « e il fatto che io sia donna comunque aggiunge qualcosa perché è chiaro che comunque in linea di massima è più facile che siamo esposte a determinati pericoli a cui gli uomini sono meno esposti ; non dico che non lo siano, però insomma. Per esempio essere violentate, ma anche senza arrivare all'essere violentate, anche solo, non pericoli ma il fatto di essere importunata, e quello può essere molto fastidioso, e quello ti succede anche in Italia, ti succede ovunque, nel Sud Italia eccetera. Quello non è un pericolo però è una scocciatura. Quello però è anche vero che una donna a 55 anni, io per lo meno, quella gente lì me la tolgo dai piedi abbastanza in fretta, però può essere noioso, posso esserci dei momenti un po' che…, invece i maschi non hanno questa scocciatura. E poi c'è proprio il pericolo oggettivo di essere violentata, che esiste» (Renata, B1, à propos des peurs de sa famille).

comme tout le monde, pensait surtout au viol, donc au fait d'être une femme, et notamment une jolie jeune fille. Si elle avait été vieille et moche, à son avis, cela aurait rassuré son entourage (Manon, B4).

Après avoir voyagé pendant des mois avec sa copine Caro pour développer ensemble un projet féministe en itinérance à vélo en Amérique du Sud, lorsqu'elle décide de continuer seule, Marina voit se déclencher dans sa famille la terreur de la savoir seule sur la route : « 'Marina te pagamos el billete de vuelta, Marina, no viajas sola, es muy peligroso, te estás metiendo en la boca del lobo. Marina seguramente lo vayas a pasar mal, vas a tener miedo, deja ya tu viaje' ». Sa propre mère et son propre frère, à savoir les personnes qui lui sont les plus chères et aussi celles qui « confían mucho en mi » sont effrayées à cette perspective « pero que era inconcebible que una mujer viajara sola » (Marina, B4).

Au moins trois aspects de ce récit remarquable méritent une note: la référence à l'imaginaire des contes ('tu vas te mettre dans la gueule du loup'), qui indique à quelle profondeur cette peur est ensevelie dans l'esprit des interlocuteurs de Marina ; le fait que la peur est à craindre en soi, est un motif de crainte à part entière, on peut avoir peur de ses peurs ('ça va mal se passer, tu vas avoir peur'); et que l'obstacle est perçu comme tellement rédhibitoire que Marina est invitée à renoncer au projet qu'elle a mené pendant des mois et qui évidemment occupe une part très importante de sa vie ('laisse tomber ton voyage').

La peur de l'inconnu

Dans plusieurs cas, ces peurs très enracinées sont renforcées par la méconnaissance, de la part de l'entourage, de la destination du voyage, de la culture et des peuples que la cycliste va côtoyer. Selon Renata (B1), « la loro preoccupazione era legata a diversi fattori, ma veniva soprattutto dal fatto di non conoscere i luoghi e le genti, cosa che io invece conoscevo già, e quindi la paura dello sconosciuto diciamo, di quello che non si conosce, dell'incognita, è sempre più grande, questo in tutto, per cui… ». C'est elle-même qui fait spontanément le lien entre cette ignorance et la peur de la violence, notamment sexuelle : « io non lo sentivo così in India dove dovevo andare, per il tipo di popolazione, cioè non lo consideravo lì più pericoloso che in Italia, mentre la mia famiglia sì, perché faceva proprio parte del fatto di non conoscere » (Renata, B1).

A l'annonce de son départ pour la Chine, le copain d'Andrea, d'une anxiété presque maladive, répond : « 'Alors tu vas apprendre à tirer avec un pistolet' », pour qu'elle puisse se défendre dans des pays comme l'Iran, le Turkménistan. « C'était une blague », selon Andrea,

« mais seulement à moitié : il ne voyage pas, il connaît l'Australie, les États-Unis, ça suffit », 'c'est tout' (Andrea, B4).

L'exemple des parents de Carolyn est encore plus frappant : ils étaient terrifiés à l'idée que leur fille parte seule, à vélo, en Amérique du Sud, en fait au Chili, l'un des pays les plus sûrs du continent, et notamment la Patagonie, où Carolyn prévoyait d'aller. « My parents were really terrified before my first trip. Kind of funny because they were the most scared for the wrong trip. When I went to Europe they were a lot more comfortable, while I think it was a more dangerous trip ». A son sens, cela s'explique par le fait que ses parents connaissaient l'Europe, pour y avaient voyagé à plusieurs reprises, tandis qu'ils ne connaissaient pas du tout la Patagonie, qu'ils voyaient comme un territoire sauvage et déconnecté. Ce qui n'est pas entièrement faux, mais dans leur esprit ces caractéristiques ne pouvaient que s'accompagner du danger.

Garder le contact

A la peur aussi puissante qu'irrationnelle de ce qui peut arriver dans des endroits lointains et inconnus, se relie une peur bien plus rationnelle et concrète, de rester sans nouvelles. Justement Carolyn raconte que, comme pour confirmer les appréhensions de ses parents, au début de son voyage elle a eu un problème technique qui les a beaucoup effrayés. Pour les rassurer, elle s'était équipée d'une balise GPS qui leur communiquait sa position. Pendant cinq jours, elle a cru leur envoyer le signal, mais il n'en était rien, et ce jusqu'au moment où elle a pu consulter sa messagerie électronique, où elle a trouvé les messages de plus en plus préoccupés de ses parents. Dans le dernier, son père lui disait que, sans nouvelles de sa part avant la fin de la journée, il prendrait le premier vol des États-Unis et descendrait la *Carretera Austral* à sa recherche « He'd do anything for one of his daughters ». Elle a pu les prévenir juste à temps que tout allait bien (Carolyn, A1).

Lorsqu'elle reprend seule son voyage, Marina perçoit, pendant quelques semaines, la préoccupation de sa famille : «yo estoy un poco perdida con el Whatsapp". En voyageant seule, cependant, elle arrête de pédaler plus tôt dans la journée par rapport aux habitudes prises à deux. Elle a donc plus de temps pour raconter ce qu'elle fait au cours de la journée, ce qui finit par rassurer ses proches. "Hasta a tal punto que luego… todo bien. Y eso permitió dejar de preocuparse totalmente"» (Marina, B4).

Les angoisses de la famille de Gladis apparaissent dès les premiers jours de sa première escapade : à la maison tout le monde est inquiet, ils l'appellent toutes les demi-heures, même si elle n'est qu'à quelque dizaine de kilomètres de son lieu de résidence (Gladis, A1).

Helen sait que sa mère, qui pourtant ne laisse rien filtrer à voix haute, « worries a bit, but they just say: 'Ok go, that's fine, keep in touch' » (B4); tandis que Francesca, à contre-courant sur ce point, se plaint presque, parce que ses trois enfants n'ont jamais montré aucune appréhension pour ses voyages, décidemment aventureux : « e dirò, non mi hanno mai cercata durante i viaggi, li devo cercare io » ; « non hanno mai avuto l'idea che posso stare in difficoltà, sono più loro, mi possono dire qualche loro difficoltà che io a loro. Non pensano mai che io abbia bisogno, mai, MAI » (B4). Elle semble souhaiter que quelqu'un à la maison se fasse enfin des soucis pour elle, et peut-être que le rapport de charge mentale entre la mère et le fils s'inverse une bonne fois en faveur du parent.

Ce n'est pas pour toi

Le troisième pilier des craintes de l'entourage se fonde sur la peur, ou plutôt le doute que la cyclotouriste ne soit pas à la hauteur du défi, qu'elle soit incapable de faire, de supporter, de résoudre. On lui rappelle en particulier sa présupposée faiblesse physique, notamment face aux montées.

Après avoir longtemps hésité sur la destination de son premier voyage, Manon se décide enfin à relier Rome à Stockholm, « et là il y a quelqu'un qui m'a dit 'Oh-la-là, mais t'as les Alpes, tu vas en chier dans les Alpes' » (B3)[4]. Lors de son premier voyage en Camargue, Andrea dut faire face au même manque de confiance, presque à la défiance de la part de l'un de ses quatre frères (tous plus âgés qu'elle), qui lui avait affirmé : « 'Ah, tu vas pas être capable de monter la première colline, là' » (B4).

La faiblesse psychologique face à la solitude, aux dangers et aux imprévus est également évoquée, ainsi que quelque doute sur les capacités à résoudre les problèmes mécaniques[5].

Dans un seul cas, l'orientation sexuelle et/ou la position idéologique militante ont été évoquées comme des obstacles au voyage, notamment vers certaines destinations. Manon, qui au fil de l'entretien laisse filtrer le fait qu'elle est homosexuelle et revendique l'importance que son orientation sexuelle a eu sur sa prise de conscience féministe, raconte que « quand j'ai dit que j'allais faire le tour de la Méditerranée, il y a un de mes oncles qui a dit : 'Tu es

[4] Il est vrai que Manon avait, de son propre aveu, une connaissance approximative des caractéristiques du parcours : « Et je lui dit : 'Mais, attends, il y a les Alpes…'. Je ne sais pas pourquoi j'avais une faille dans ma tête, je voyais pas les Alpes, pour te dire à quel point j'étais pas préparée », « absolument ridicule » (Manon, B3), mais l'observation de son interlocuteur se base non pas sur cette méconnaissance, mais sur la certitude préconçue qu'elle aurait beaucoup de mal à franchir les Alpes. Il n'est par contre pas sûr que l'interlocuteur de Manon n'aurait dit la même chose à un homme qui aurait été, comme elle, débutant dans la pratique.

[5] Marina raconte des remarques de son entourage sur le fait que, «por el hecho de ser mujer, que tenemos menos fuerza física, o que 'oy, la mecánica, como haces con la mecánica' » (Marina, C3) ; les copains de Manon la mettaient en garde pour ce qui est de la mécanique, de la logistique et de la résistance physique (Manon, B4).

sûre que tu te sens d'être tout le temps dans des pays méditerranéens, ton féminisme, tu ne penses pas qu'à un moment donné il va être un peu dur pour toi ?'. Et du coup ça a mûri dans ma tête, 'pourquoi je ferai pas plutôt du sud au nord de l'Europe'». Relancée sur cette remarque de l'oncle, elle précise que son projet initial prévoyait de parcourir la côté méditerranéenne d'Ouest en Est, jusqu'en Turquie, où elle avait déjà vécu. Mais l'observation l'avait fait réfléchir sur son statut de femme, et de femme homosexuelle notamment, et elle avait fini par changer de programme (Manon, B2).

Une autre peur qui ne fait surface qu'une seule fois dans les entretiens est mentionnée par Marina, à qui l'on adresse des objections sur le risque que le voyage à vélo l'éloigne d'une vie bien réglée : « 'Como harás con tu trabajo, como vas a viajar ahora que especializarte en tu dominio' ; y yo qué sé, podía tener casi treinta años, 'sería mejor que estabilizarte con pareja, que pensar en casarte, con hipoteca'» (Marina, B1). A plusieurs reprises, au cours de l'entretien, Marina analyse avec acuité les différents implications de l'infraction aux règles sociales que son voyage comporte : son projet, qui l'amène à rencontrer et à donner de la visibilité à des associations et à des groupes féministes et indigènes dans presque toute l'Amérique du Sud, la rend une observatrice avisée et bien préparée pour reconnaître la portée explosive de son voyage, comme des projets militants qu'elle recense, y compris au niveau de la contestation des attendus de la société sur une femme qui devrait trouver un fiancé, se marier, contracter un prêt bancaire : rentrer dans les rangs, enfin, accepter les engagements, les contraintes. Le risque qu'elle fait courir à l'ordre établi par son exemple et son action se traduira d'abord en un danger pour elle-même, semblent la prévenir ses proches.

Les peurs ont-elles un sexe ?

Ce nœud de peurs, de doutes et d'obstacles indique que, dans l'opinion de beaucoup de personnes, le voyage à vélo en solo n'est pas fait pour les femmes, ou inversement. Si certaines de ces craintes procèdent directement de la catégorie 'femme', le voyage en solo agit comme un amplificateur de peurs, il est sans comparaison le cas de figure le plus terrifiant.

Mais même si elle voyagent à deux, les femmes sont moyennement dignes de confiance. C'est de nouveau le cas de Marina, qui apporte le témoignage le plus éloquent sur la question : «por una parte personas muy queridas que me apoyaban mucho, y personas como que me frenaban mucho. Y creo que también está muy ligado con el hecho de ser mujer, evidentemente ». Parmi ceux qui les freinent, aussi bien des hommes que des femmes, certains de ses proches ne croient pas que voyager seules est une bonne idée : «que hacemos viajando en bicicleta,

que sería mucho mejor que viajáramos pues acompañadas por alguna pareja, algún hombre, quitándonos todo tipo de autonomía» ; «tuvimos muchos comentarios con respeto a esta estructura de seguridad que la sociedad nos impone» ; « por una parte fueron personas que nos motivaron mucho, que nos apoyaron mucho, y por otra parte personas dudando totalmente de nuestras capacidades por el hecho de ser mujer ».

« Alguna pareja, algún hombre » : pour garantir la sécurité des femmes, il faut la tutelle d'un homme. La nécessité de cette protection efface la possibilité de l'autonomie féminine. C'est sans doute un hasard qu'une autre hispanique, Flavia (mais on peut considérer que les deux sont imbues de la culture sud-américaine, au-delà de leur nationalité) raconte qu'en complément aux objections sur le choix de voyager seule, son entourage l'encourageait à voyager avec un homme : « siempre que no vas con un hombre ? » (B4) : un homme au hasard, à la limite, mais qui soit son 'champion des dames'.

Presque au détour d'une phrase, c'est encore Marina qui reconnaît les dernières conséquences de la contrainte sociale qui pèse sur les femmes jusqu'à leur culpabilisation : « La pregunta que escuchamos todos los días, 'no tienes miedo?', y muchas veces culpabilizarnos, porque si nos va a pasar algo malo, es nuestra culpa » (Marina, C3).

Les différentes peurs de l'entourage doivent donc être interprétées, car elles n'ont pas toutes la même acception : bien sûr, elles représentent *in primis* la peur pour la sécurité des personnes chères ; mais elles sous-entendent aussi une mise en garde vis-à-vis de celles qui enfreignent les règles de l'ordre établi, un avertissement à ne pas le rompre mais aussi à ne pas s'en auto-exclure; et enfin elles cachent une menace de mise en accusation, analogue à celle que les femmes agressées ou violées dénoncent lorsqu'elles portent plainte contre leurs agresseurs ou violeurs :'mais toi tu étais habillée comment, tu l'as bien cherché'[6].

Sans en arriver à ces extrêmes, la contrainte exercée par les proches par le biais de l'expression de leurs peurs peut être un frein très puissant au passage à l'acte : Gladis, dont l'expérience comme cyclotouriste est profondément marquée par l'opposition de ses enfants, a très longtemps hésité avant de prendre la route, non pas car elle manquait de courage, mais à cause de « la presión de los hijos: 'Como se te ocurres, estás loca, mamá, como va a hacer eso, piensa en nosotros, la angustia ». L'angoisse prétextée par les enfants est, du moins dans le récit de la mère, un argument dissuasif efficace.

[6] Sur la culpabilisation des victimes de viol il existe une vaste bibliographie dans les domaines de la psychologie, du droit et de la sociologie. Cf. Richard Wiener, Stephen Vodanovich « The Evaluation of Culpability for Rape: A Model of Legal Decision Making », dans *The Journal of Psychology Interdisciplinary and Applied* 120, 1986 (5), pp. 489-500, Roland Coutanceau, Joanna Smith (dir.), *Violence et famille. Comprendre pour prévenir*, Paris, Dunod, 2011, en particulier le chapitre 22, *À propos de la culpabilité chez les victimes d'agressions sexuelles*, pp. 224-228.

Trois stratégies de riposte

Puisque ces peurs véhiculent un message d'avertissement et agissent comme un frein à l'élan des candidates au voyage, si une femme veut malgré tout partir, elle doit mettre en place une stratégie pour riposter et neutraliser les objections. Les personnes interrogées qui se sont trouvées dans cette situation ont élaboré principalement trois solutions: technologique, diplomatique et radicale.

Pour rassurer sa famille lors de son voyage dans l'Himalaya, où pourtant elle était accompagnée, Renata a acheté un émetteur GPS, «un sistema di trasmissione bidirezionale, che dava una certa sicurezza anche a loro, in quanto potevano sapere più o meno dove mi trovavo». (Renata, B1). Une solution analogue avait choisi Carolyn, même si cela n'avait pas très bien marché.

Lorsque cette option n'est pas suffisante, la négociation peut résoudre le problème, tout en montrant en même temps la pression que les peurs de la famille peuvent exercer, dans le cas de Renata, sur une femme de 55 ans, économiquement indépendante, avec une éducation supérieure, ayant vécu dans plusieurs pays, parlant plusieurs langues, mère de deux enfants. Car pour pouvoir partir en Inde, elle a dû céder aux imposition de sa famille : «per quanto riguarda la famiglia sì, probabilmente bisogna negoziare in quanto soprattutto a sicurezza, no ? Sono abbastanza esigenti sulla sicurezza del viaggio, e quindi sì ci sono stati dei negoziati da quel punto di vista, che mi hanno un po' obbligato a fare dei cambiamenti. Un po' capisco anche che sia giusto così. 'Loro' sono i miei figli, i miei genitori, i miei fratelli, no ? quindi tutta la mai famiglia. Mentre quando vado da sola in viaggio per l'Europa o per l'Italia, così, non hanno mai messo grossi limiti, sì una certa preoccupazione però relativa, per cui in realtà li ho sempre superati abbastanza bene. Invece quando c'è stata la difficoltà più grossa, che infatti non è stata superata, se non parzialmente, è stata durante il mio viaggio in Himalaya l'estate scorsa, in quanto io sarei dovuta partire sola, e son dovuta partire accompagnata, con un'altra donna peraltro» (Renata, B1).

Les enfants, les parents, les frères de Renata ont donc leur mot à dire sur les modalités de voyage qu'elle choisit. Les atténuations, les appels au soutien de l'interlocuteur dans la formulation du récit témoignent d'un brin de gêne, et la précision sur la relative liberté dont elle a joui lors de ses voyages en Europe, supposés moins dangereux, renforce paradoxalement l'autorité de la famille, qui peut 'mettre des limites'. Au point d'imposer à Renata de renoncer au voyage en solo : 'j'ai dû partir avec quelqu'un', est la conclusion de la négociation. La faculté de censure de la famille n'arrive pas jusqu'à imposer un

accompagnateur homme, mais le récit démontre le fonctionnement de cette autorité à différents niveaux : non seulement elle agit par la culpabilisation, puisque Renata renonce à son projet (« perché ho capito che era troppo il grado di stress a cui avrei sottoposto tutti »), et surtout elle l'intériorise et la transforme en autocensure : « e non era neanche giusto, no ? » (Renata, B1).

Andrea aussi a dû en quelque sorte négocier avec son copain son voyage en Asie, même si dans son cas la négociation n'a pas concerné les modalités du voyage, mais la fréquence des voyages et donc l'équilibre du couple. « Plus ou moins, il m'a dû donner le droit de partir pour un an, parce qu'il a un *anxiety disorder*, il est suivi en thérapie, car il a un problème avec la peur, c'est pas rationnel, il est agoraphobe ». Mais « il savait que s'il m'interdit de partir, ça va pas du tout, donc… Mais maintenant, pour dire la vérité, je lui ai promis d'être un peu plus calme pour les prochaines années » (Andrea, B1).

Dernier recours, radical, pour échapper à la censure familiale : mentir, comme le fait Gladis lorsqu'elle saisit enfin l'occasion pour partir, sans pour autant oser avouer à ses enfants qu'elle voyage seule. Elle préfère contourner toute discussion, préserver sa famille de l'angoisse et éviter toute censure, en leur disant qu'elle est toujours « acompañada. Y cuando yo ya viajaba sola, yo no le decía a ellos, como que se ponen nerviosos ». Elle ne leur dira qu'elle voyage seule que plusieurs centaines de kilomètres après, de retour dans la région de Bogota, où habitent ses proches (Gladis, A1).

Au-delà des peurs

La peur n'est pourtant pas la seule et unique réaction que suscite le départ d'une femme pour un voyage à vélo en solitaire. Il suscite également de l'admiration, à laquelle s'ajoute peut-être un surplus de respect induit par les difficultés spécifiques qu'une femme cyclotouriste doit surmonter à cause de son genre.

Pour Marlene il s'agit d'admiration pour son courage, son caractère bien trempé ; ses amis pensent « that I have the guts to do what I am doing » (Marlene, B4). Francesca est orgueilleuse de l'estime que lui vouent ses enfants : « vedo che mi considerano eroica. Ogni tanto hanno messo qualche foto : 'Questa è mia madre, è eccezionale'. Mi considerano… Hanno una stima immensa. Hanno detto che non farebbero mai quello che ho fatto io, loro. Ma loro hanno la sicurezza che sono immortale. 'Mamma è brava, sì, Siberia, India, parte, va' » (B4). Selon Gladis, l'admiration qu'elle suscite chez les personnes qu'elle rencontre sur son chemin est principalement due à son âge : « Yo no sé si eso es pronto por la edad que yo

tengo. Eso ha causado pues mucha admiración, mucha gente me dice 'pero yo llego ni a la esquina en bicicleta, y usted con esas maletas…' » (B3).

Dans le souvenir de Lipika, plusieurs facteurs s'additionnent pour expliquer l'admiration de la douanière allemande à l'aéroport de Francfort, surprise qu'une femme indienne voyage seule à vélo. «And all the way, people were very surprised, they had never seen an indian women like this : 'Oh, you're from India, you are alone ! Two months you're on the road» (A1). Il est difficile de mesurer la part que doit être attribuée dans ce sentiment respectivement au paramètre 'femme', 'indienne', 'seule'.

Auprès des copines de son âge, Manon est celle qui a le courage de faire ce que toutes voudraient faire : « 'T'es trop courageuse, je ne pourrais pas faire ça, t'es un peu l'exception du truc, tu vois' » (Manon, B4). Toutes les personnes interrogées ne sont cependant pas ravies de cette admiration : Lison en est, au contraire, agacée. « «C'est un peu toujours la même réaction. C'est : 'Ah quel courage'. Plutôt les amis (…) qu'ils soient hommes ou femmes, et ça m'étonne, parce que cette notion de courage, je sais pas si ça concerne le fait de faire tous ces kilomètres à vélo, si ça concerne le fait de voyager seule en tant que femme, ou les deux en même temps, si c'est une double dose de courage (…). Et des fois quand on dit que je suis courageuse, ça m'agace parce que ce n'est pas de l'ordre du courage, c'est plutôt de l'indépendance ». Elle réserve le courage à ceux qui bravent des dangers, mais « je ne me suis jamais sentie en danger » (Lison, B4). Cependant, cet agacement et cette distinction entre courage et indépendance révèlent une approche très réfléchie aux enjeux du voyage à vélo et notamment à la pratique féminine, puisque refuser le terme de courage revient à la normaliser, en opposant une fin de non-recevoir aux peurs qui l'accompagnent.

L'admiration elle-même peut d'ailleurs s'obscurcir du voile de la jalousie[7] mais, d'autre part, elle crée l'envie, donne des idées: « ma tante s'est mise à faire des voyages à vélo depuis que j'ai fait mon voyage » (Manon, D2).

Un dernier type de réaction, plutôt répandu dans les récits des personnes interrogées, est une sorte d'incompréhension amusée : « 'esta es una idea loca más de la Marina, a ver hasta donde lleva' » (Marina, B1) ; « some think that I'm completely crazy » (Marlene B4). Cette attitude plus légère contrebalance la lourdeur des peurs de l'entourage, mais ne les contredit pas forcément, car c'est finalement logique qu'une femme soit un peu folle, certes une folle sympathique, mais folle tout de même, pour vouloir rouler à tel point à contre-courant.

[7] Selon Marlene, les amies qui admirent son courage se révèlent jalouses de ce a quoi ce courage donne accès : « they are very jealous of what I'm doing » (Marlene, B4).

La contrainte de la peur

Si on classe les réactions de la famille des personnes interrogées par 'degré d'interventionnisme', on arrive à dessiner un arc des possibles qui va de la liberté totale[8] à un niveau élevé d'intrusion dans les décisions de la cyclotouriste (Gladis, Renata). Mais en général l'attitude des proches oscille entre la peur et la volonté de soutenir, et dans aucun cas la famille est décrite comme une facilitatrice du voyage. Même les réponses des personnes qui se déclarent soutenues par leur famille, contiennent des atténuations intéressantes: « with my family no, they support me with my adventures, I guess, in a certain way. They don't say yes, they don't say no. They let me do my thing », raconte Carolyn (B1), qui ajoute, en parlant du support de ses amis, « they are less shocked than my parents and their friends » (B4). Lipika explique que sa famille a une confiance totale en elle[9], mais sa conclusion (« so they support me, it's not that they tell me 'No, don't go'», Lipika B4) laisse apparaître qu'elle considère comme tout à fait naturel que sa famille exerce, si elle le souhaite, le droit de s'opposer à ses projets. Même celles qui affichent un très haut degré d'autonomie et de liberté ont recours à des formulations où domine la double négation, indice que le soutien de la famille passe plutôt par la négation de l'interdiction[10].

Il est rare que les supporteurs qui rassurent ou inspirent les personnes interrogées se trouvent dans la famille. En revanche cela peut arriver que les personnes les plus chères soient à l'origine des censures les plus marquantes. Dès le début de l'entretien, Manon tient à raconter un épisode qui a eu une grande influence sur son approche au voyage à vélo en solitaire :

Quand j'étais petite, dans la voiture, avec mes parents, on écoutait une émission à la radio sur les premiers congés payés, et le chroniqueur ou la chroniqueuse je ne me souviens plus, expliquait que lors des premiers congés payés accordés aux Français, les Français et les Françaises partaient avec leur famille à vélo. Et moi je me suis dite 'Wow, mais c'est trop génial'. Mais tu vois j'étais petite, je devais avoir 12 ans. Et j'ai dit à ma mère : 'Mais moi quand je serai grande je partirai en voyage à vélo, comme ça'. Et ma mère m'avait dit : 'Mais tu sais, c'est impossible enfin'. Enfin, pas que c'est impossible. Enfin, j'avais dit : 'J'aimerais bien partir en Bourgogne à vélo', mais tu vois je devais avoir 16 ans à ce moment-là, quand j'avais dit, et elle m'avait dit :

[8] « I just notify » à sa mère et à ses soeurs, « that's all » (Marlene, B1) ; « mi familia no es tan apegada, a ver frecuentemente, así de este lado no tengo problema » (Flavia, B1).

[9] «Because I am in this adventure field, they know me, what I can do, if I go somewhere I can handle everything or not. So when I told them I was going solo, they were a little bit afraid, but they supported me, in some way they had the faith on me that I can handle everything » (Lipika, B4).

[10] Cf. le cas d'Helen qui, tout en étant clairement l'une des personnes interrogées les plus libres de ses actions, déclare qu'elle n'a pas de discussions à faire avec ses proches et qu'elle est *single* : « I don't have any trouble ». Sa famille est *cool*, elle '*ne* l'arrêterait pas, *ne* lui dirait pas qu'elle *ne* devrait *pas* le faire » (Helen, B1). Certes, cette constante dans les réponses dépend en partie de la formulation de la question B1, qui invite à une réponse par la négative. Mais le schéma de la double négation est en revanche spontané et insisté, comme à éloigner le spectre d'une minorité qui est, du fait même d'être réfutée, envisagée.

‘Mais non, il y a trop de montées, c’est pas possible, tu vas pas y arriver’. Donc je m’étais dite : ‘Bon, ce n’est pas pour moi’. Et du coup pour moi ça a été très fondateur quand même, du fait de faire un voyage à vélo ou pas (Manon, A1)[11].

En renversant le rapport générationnel, il est possible que le résultat ne change guère, comme dans le cas de Gladis, angoissée par les angoisses de ses enfants, littéralement écrasée par le poids de leur peurs : « El problema mío, cuando salí de aquí para Bogotá, era que era como si llevara a mis hijos en las espaldas. Muy tormentoso. Tormentoso porque la presión de ellos, la angustia de ellos, y entonces yo llevaba como muy estresada, yo sentía mucho peso, no sé, no podía avanzar tranquila » (A1) ; « o sea es un miedo que ese mismo miedo como que se lo transmiten a uno. Y uno cuando sale se dice: ‘ohi que va a pasar’, no sé qué ». Les peurs se transmettent comme une maladie, et ce n’est qu’en se libérant de quelque manière de ce joug que Gladis constate, au cours du voyage, qu’il s’agit d’une maladie imaginaire : «y el resultado es que no. Uno en la bicicleta, en la ruta, todo fluye, la gente es super especial » (B4).

III.1.b. *Les peurs des cyclistes*

Ces deux derniers récits illustrent exemplairement la manière dont les peurs de l’entourage peuvent affecter un candidat au voyage, et notamment une femme qui souhaite voyager à vélo seule, car il est difficile d’imaginer le même dialogue entre mère et fils ou le même rapport entre père et enfants[12]. Cependant, les personnes interrogées font état à leur tour d’une série de peurs, d’obstacles et de difficultés, réels ou perçus, qui sont seulement en partie communes aux craintes de leur entourage.

La violence

La peur de la violence physique et notamment sexuelle est évoquée de manière beaucoup plus explicite et articulée à propos de ses propres craintes que lorsqu’il est question des inquiétudes de la famille. Certaines réflexions certifient le degré de conscience du problème. Pour Carolyn,

[11] Les femmes ne semblent pas toujours montrer un esprit solidaire, voire l’envers : Gladis se souvient de la réactions de sa famille quand elle a annoncé vouloir voyager seule à vélo : “no fue terrible, todos angustiados, y que yo estaba loca, que solo a mí se me ocurría de hacer eso. Todos. No recibí apoyo absolutamente de nadie en mi casa », même pas de sa fille, qui est l'aînée de la fratrie : « No, ella la que menos » (Gladis, B3).

[12] Relancée sur ce point, et notamment sur l’incapacité physique de surmonter les montées, Manon précise qu’en effet, à son avis, sa mère n’aurait pas dit la même chose à son frère.

if you are a woman and you're travelling alone by bicycle, it doesn't matter where you are travelling, you're gonna experience some sexual harassment. You have to develop that can be scandy because of it. Whether it's just like people are staring at you, following you, yelling comments out on you, you're gonna experience something. I don't like telling these stories because you can tell a million stories about how kind strangers were to you, and then one story about like the creepy guy on a motorbike, and that's the story that people remember. That's why I don't tell them much, but I think that is something that, as a woman, you will experience to some degree (Carolyn, C2).

Selon Lipika, il faut chaque jour s'assurer que «you will not face physical abuse». «We are not facing, but we have to be safe all the time as women». «A man can pitch his tent anywhere, they don't have to think if someone will come that will abuse you physically. But we women we have to think so, we have to pitch our tent on the other side of the road, so people don't see our tent, so we'll be safe» (Lipika, C3).

Ces observations sont les plus éloquentes, mais ne sont pas les seules dans le *panel*. Sur la question, les informatrices se prononcent souvent, comme dans ces deux cas, sur la base d'une expérience vécue. Environ un tiers d'entre elles a une ou plusieurs agressions à caractère sexuel à raconter, des plus 'banales', et cependant non anodines ni dépourvues de conséquences pour les victimes, à des accidents sérieux qui les ont terrorisées et forcément impressionnées.

Plusieurs tentatives (parfois réussies) de toucher les fesses de la cycliste qui roule sur le bord de la route sont évoquée par deux personnes[13]. Ces actes peuvent sembler inoffensif mais, à part le risque d'accident routier, ils produisent chez les victimes des sentiments d'incompréhension, de fureur, ils les déstabilisent, les stressent, les énervent, remettent en cause la légitimité de leur usage de l'espace public en tant que femmes et en tant que cyclistes.

Carolyn et Helen décrivent cependant des agressions encore plus graves, dans les deux cas de la part de jeunes hommes à moto. La première a été harcelée et menacée par un homme en Espagne, et a pu s'en tirer grâce à l'intervention de la police[14] ; la seconde, en Indonésie, a été

[13] En Grèce, un type, au moment de la dépasser, a essayé de toucher les fesses de Marlene (« to slap me on the bum, but he missed. I was quite furious, I was upset »), qui est à la fois outrée et effrayée par l'accident qui aurait pu se produire (Marlene, C2). Andrea raconte que la même chose est arrivé en Iran à une copine qui l'accompagnait : « Si j'étais seule, ce jour-là, peut-être j'aurais eu peur, mais les deux, non, ça nous a pas fait peur, ça nous a énervé ». Et encore cela lui est arrivé en Turquie, mais si cette expérience, à son avis, est réservée aux femmes, elle n'est pas l'apanage des pays lointains : une fois elle roulait en Suisse avec une copine, qui portait un cuissard « avec une étoile sur les fesses. Cette étoile bougeait toujours quand elle pédalait. C'était aussi un garçon de peut-être 16 ans qui l'a passée et lui a aussi frappé les fesses. Donc c'est aussi en Suisse que ça peut arriver » (Andrea, C2).

[14] Carolyn, C2.

suivie et menacée par deux hommes qui lui réclamaient de l'argent[15]. Si pour Helen cette mésaventure aurait pu arriver à n'importe qui (même si elle concède, sur relance, que peut-être les agresseurs auraient moins insisté avec un homme), l'agression sexuelle de Carolyn est clairement caractérisée. Et dans les deux cas, les victimes ont été profondément choquées : «It was so… It was in the middle of the day, there were a lot of cars passing, but I had someone threatening you like that… it was really just scary» (Carolyn, C2) ; «I was terrified » (Helen, C2).

Gladis raconte, avec force détails et dans un langage magistralement imagé, ce qu'elle appelle « la noche de terror », un épisode où plusieurs facteurs angoissants (la nuit, la tempête, la misère, la méfiance, la peur de la violence, notamment sexuelle, la peur de l'étranger) se conjuguent pour laisser une trace mémorable : « esa fue una experiencia muy muy horrible », « como una película de terror, que hay brujas », même si, comme elle le précise spontanément en concluant son histoire, il ne s'est rien passé de mal, et les dix vénézuéliens qui l'ont tant effrayée n'ont sans doute jamais eu l'intention de l'agresser[16].

Cependant, la plus grande crainte exprimée en chœur par le *panel*, ne concerne pas les agressions physiques, mais les voitures et les camions : «I felt uncomfortable quite a few times, but the biggest danger for anyone travelling by bicycle isn't people, it's in cars and trucks » (Carolyn, C2). Seulement Carolyn et Gladis ont été victimes d'accidents routiers importants[17], mais la menace des voitures est une expérience unanimement partagée, quel que soit le pays du voyage, quelle que soit l'expérience de voyage des personnes interrogées[18].

Les peurs au banc d'essai

Avant le départ pour le premier voyage, la plupart des informatrices déclare avoir eu, comme leur entourage, quelques appréhensions au sujet de la mécanique[19] ; mais d'autres craintes leur sont spécifiques, comme les vols (du vélo, du matériel[20]), la météo[21], les attaques de chiens[22], ou la première nuit sous la tente. Plusieurs personnes interrogées ont de cette dernière un

[15] Helen, C2.
[16] Gladis, C2.
[17] Cf. Carolyn, C2 (qui s'est blessée à la jambe et a dû passer aux urgences en Italie) et Gladis, B2 (qui s'est cassée l'épaule à vélo à cause d'un chien).
[18] Cf. en particulier Marie, C2.
[19] « I wasn't even a cyclist at the time, I don't even know how to change a flat tyre » (Carolyn, A1).
[20] Francesca, C1. Selon Flavia (B2), ce risque est accru pour les femmes, qui seraient plus faibles et donc des proies plus faciles que les hommes.
[21] Francesca a la terreur des éclairs (B3) ; Marina commence à prendre garde des fortes pluies et des orages, pour éviter de rouler mouillée pendant des jours, lorsqu'elle entame son voyage en solitaire, tandis qu'à deux, elles ne se souciaient pas spécialement de la météo (Marina, C2).
[22] Renata, B1.

souvenir très précis, où une sorte de peur panique se mêle à la découverte de la solitude au milieu de la nature, une révélation heureuse et un passeport pour la liberté.

Marina dort seule pour la première fois sur la côte chilienne, dans un joli coin, mais « no había nadie alrededor, entonces era la primera noche que pasé sola, sentía como un poco de respeto, un poco de miedo, al ser la primera vez que acampaba sola. Pero ese miedo se fue transformando también al fin con experiencia durante el resto de los meses » (Marina, C2).

Marie analyse également avec justesse l'appréhension qui a précédé, dans son imagination, cette fameuse première nuit, et que la réalité a aussitôt dissipée : «je me souviens encore de la première fois que je me suis dite que j'allais camper toute seule dans ma tente, je ne savais pas du tout comment j'allais réagir. Et j'avais envisagé le fait que je dorme pas de la nuit, en me disant j'aurais peur. Je ne suis pas partie en me disant 'J'ai peur de rien'. Et en fait je me suis rendu compte qu'on avait vraiment peur de ce qu'on connaissait pas, parce que souvent quand on est sur place, moi, je m'inquiète pas en tout cas » (Marie, D1).

Manon avait «hyper-peur de dormir dans une tente, de ne pas avoir assez d'espace pour respirer quoi, un sentiment un peu de claustrophobie, que j'ai encore un peu quoi » (Manon, A1)[23], tandis que Renata a peur de dormir à la belle étoile[24], ce que, de son côté, Helen adore (C1)[25].

Quelle qu'il ait été la première approche, la tente est la solution d'hébergement plébiscitée par le *panel* car elle garantit (éventuellement avec la cuisine) une liberté totale dans l'organisation des étapes, assure la possibilité de profiter des plus beaux paysages, du calme et du silence, permet de s'arrêter quand on en a envie. Faire du camping, bivouaquer fait partie de l'aventure, de la 'désorganisation' du voyage, du moment que toutes les personnes interrogées organisent très peu avant le départ, et rarement planifient les étapes, mais se laissent plutôt porter par les rencontres, les conseils, les occasions[26]. Comme le résume si bien Gladis «como va el viento, yo no pongo plan. Mi lema es 'sin prisa y sin rumbo' »[27].

---

[23] Partie sans tente, elle a rapidement fini par en acheter une, car finalement elle ne se sentait « pas en insécurité quand j'arrivais quelque part. Je me disais 'En fait je pourrais dormir dehors' ». Les premières nuits ont été difficiles, elle avait surtout peur des bruits des chiens. Le camping payant s'est finalement révélé la solution idéale pour elle (Manon, C1).

[24] « Una cosa che ho fatto solo una volta è stata dormire proprio senza niente, col sacco a pelo senza un tetto in mezzo ai boschi ma quella è una roba che mi fa paura, non la faccio volentieri » (Renata, A3).

[25] Lipika, qui pourtant avait déjà une importante expérience de bivouac en tant qu'alpiniste lors de ses expéditions himalayennes, n'avait jamais campé seule, et en général considère que pour une femme indienne camper en solitaire est extraordinaire (A1).

[26] Lison décrit dans les détails la parabole de son expérience personnelle, qui trouve cependant des échos importants dans les autres témoignages. En 2012, quand elle a commencé à voyager à vélo, elle n'avait même pas imaginé faire du camping. «Puis assez vite je me suis rendu compte que c'était une contrainte, parce que ce qui me déplaisait c'était de réserver, prévoir à l'avance où j'allais dormir, donc la question de la rigidité du parcours me pesait. Donc assez vite, en 2015 ou 2016, je suis partie avec une vieille tente sans savoir ce que ça

De manière analogue, les craintes que beaucoup d'informatrices avaient nourries, avant le départ, vis-à-vis des montées, se transforment en l'un des grands plaisirs du voyage. Et la question ne se pose pas du tout en termes de performance, car le plaisir de la montée découle plutôt de l'effort, qui permet de se sentir vivante, de l'adrénaline que l'on dégage à la montée et puis à la descente, de la perspective de la récompense[28]. Ou bien tout simplement du dépassement de l'obstacle, comme c'est le cas pour Marlene. Lors de l'un de ses premiers voyages, en Angleterre, n'étant pas « a very strong cyclist », à chaque fois qu'elle voyait une montée, elle descendait et poussait. « The greek islands, it was not very difficult to do either. There's a lot of mountains, so I decided that anytime I was allowed, to push my bike, if I fall off the bike, if the mountain is too steep that I cannot go uphill. So I overcame my fear of mountains and hills and winds. And that was tremendous (Marlene, A1). La conquête de Marlene est du domaine du mental, non pas du physique : elle continue de pousser son vélo sur les montées, mais cela ne la freine pas, elle constate qu'elle peut voyager malgré ce *handicap*, qui cesse d'être un obstacle. Sa conquête est le dépassement de la peur, non pas l'amélioration de sa performance[29].

Stratégies pour déjouer, résoudre, éviter

En plus de celles qu'elles ont dû élaborer pour contrer les peurs de leur entourage, toutes les personnes interrogées ont mis en place un large éventail de stratégies de gestion de leurs propres peurs ainsi que des risques objectifs que le voyage d'une femme seule et à vélo comporte dans toutes les régions du monde.

Choisir où aller

La première stratégie, quoique souvent implicite, est le choix de la destination, car si le risque existe partout, certaines régions semblent plus accueillantes que d'autres pour les femmes, non pas pour les caractéristiques géographiques de leur territoire, mais surtout en raison de la

---

donnait et sans réserver rien du tout. C'est là que j'ai trouvé les choses très agréables parce que quand je pars, je sais quand je vais rentrer, un avion, un billet de retour en train, et puis entre les deux j'ai repéré un parcours, mais j'ai rien de rigide et organisé. Et c'est en fonction de l'envie du jour ou de la forme ou du plaisir ou des rencontres» (Lison, A3) ; «plus j'avance dans le voyage plus je campe» (Lison, C1).

[27] Seulement Marina évoque explicitement le fait que camper est une manière économique de voyager, ce qui est important au cours d'un voyage de plusieurs mois (A3).

[28] Des montées, Marina adore l'effort progressif, et la pensée de la longue descente qui l'attend. «Claramente siento que estoy en el mundo» par rapport au rythme de vie sédentaire auquel on est habitués le reste de notre vie (A2). Pour Helen les « beautiful views » que l'on découvre au bout d'une montée, avec cette double poussée d'adrénaline, sont la première raison qui la motive dans le voyage à vélo (Helen, A2).

[29] A ce résultat doit être arrivée également Lipika, qui souffre d'un problème au genou, et qui donc ne pédale pas à la montée, mais pousse son vélo : ce qui ne l'a visiblement pas empêchée de voyager (Lipika, B3).

culture des peuples qui les habitent. Le fait qu'une destination soit considérée comme *women friendly* est un facteur que toutes les personnes interrogées prennent en compte. Cependant, le paramètre fait débat. Déjà, toutes ne sont pas d'accord sur les régions qui seraient accueillantes ou pas pour une femme qui voyage seule à vélo : si l'Inde est souvent citée comme un pays où elles auraient peur de rouler seules (y compris Lipika, qui est indienne)[30], Francesca et Renata y ont voyagé sans appréhension[31]. Certes, comme le rappelle Lipika (A1), l'Inde est grande et ses états présentent des différences énormes à cet égard, les régions himalayennes étant bien moins dangereuses pour les femmes que les grandes villes ; mais il y a un accord général sur le fait que ce critère est ambigu, car d'un côté les personnes interrogées se rendent compte que leur opinion ne se base souvent pas sur l'expérience personnelle, mais sur les ouï-dire et les récits d'expériences effrayantes lus dans la presse ou dans les groupes de discussion sur les réseaux sociaux[32] ; et de l'autre côté elles savent que des mauvaises expériences peuvent arriver partout, y compris dans des pays considérés comme sûrs.

Il existe donc une marge de liberté importante dans l'interprétation de ce qui fait d'une région une destination *women friendly* et le choix de la destination dépend en fait d'une variété de paramètres parfois contradictoires, voire pas tout à fait rationnels. Mais la question reste pertinente, même lorsque les personnes interrogées se disent indifférentes à ce facteur: si le choix ne découle pas d'une sélection explicite, il y a des chances pour qu'il soit le fruit d'une présélection tacite en amont, qui donne l'illusion d'une liberté de choix totale[33].

On peut classer les réponses à la question B2 sur une échelle mesurant le degré d'importance que les informatrices attribuent à ce paramètre: pour Lipika c'est une question cardinale, qu'elle évoque spontanément dès le début de l'entretien[34], mais le critère est central également

[30] Cf. par exemple Flavia, pour qui les dangers que l'on court dans la banlieue de Buenos Aires ne sont pas comparables à ceux auxquels on doit faire face dans des pays comme l'Inde, « donde que los hombres son muy acosadores » (B2).

[31] « L'India è il paese più pacifico che ho trovato. Non c'ero mai stata prima di andarci in bici, ci sono stata un mese e mezzo » (Francesca, B2).

[32] Lison (B2) a entendu des récits enthousiastes de femmes qui ont voyagé à vélo dans des pays supposés peu accueillants pour les femmes (Turquie, Iran, Géorgie) : « donc je ne suis pas sûre qu'on ait la bonne appréhension d'un pays où il est facile de voyager en tant que femme à vélo. Peut-être qu'on est surpris ». Sur la même longueur d'onde, Helen a bien lu les témoignages de mauvaises expériences dans certains pays, comme l'Iran, mais à son avis cela ne justifie pas une généralisation, elle ne se sent pas de pointer le doigt contre certaines destinations qui seraient *women-unfriendly*, 'cela doit être pareil partout dans le monde'. Cf. également Marlene B2, à propos de l'Irak et du Pakistan.

[33] « Da sola ho viaggiato principalmente in Europa, il parametro che la destinazione fosse *women friendly* non è stato determinante, non l'ho mai considerato » (Renata, B2). Pour des raisons liées à son travail, Lison n'a jamais voyagé en dehors de l'Europe. Elle envisage de le faire lorsqu'elle en aura l'occasion « et à ce moment là la question d'être une femme, c'est évidemment une question importante » (Lison, B2).

[34] «Where can I go with my bike alone ? You know that India is a great country, but in somewhere it is risky to travel alone for a woman in some places. So with my friend I discussed and I took Europe, Scandinavia, to travel

pour Marie[35], Manon[36], Marlene[37], Andrea[38]. Francesca le considère un critère 'castrateur', parce qu'il l'empêche de voyager librement : « il fatto di essere donna è molto determinante. Volevo andare in Iran, ma io come donna, purtroppo, questo mi mortifica, mi sento tarpata proprio, come donna proprio, non me la sento di andare in posti dove ci sono integralisti musulmani. O anche in Cile, in Perù, da sola. Io posso combattere le intemperie, il freddo, ma la cattiveria, che mi possono anche uccidere sulla strada o violentare, no, mi condiziona» (Francesca, B2)[39]. Andrea et Marlene ont toutes les deux eu recours à une stratégie originale pour choisir une destination rassurante : elles ont décidé de voyager dans des îles, car elles avaient l'impression que l'espace clos les protégeait. Helen est la seule répondante du *panel* qui, tout en reconnaissant que ce facteur peut être relevant pour d'autres femmes, ne lui attribue pas beaucoup d'importance dans son expérience personnelle.

Ce que les personnes interrogées disent craindre, c'est la violence, notamment sexuelle. Mais également les regards, les attouchements, le harcèlement, les attitudes menaçantes : tous ces désagréments compromettent le plaisir du voyage, causent du stress et imposent de veiller sans cesse sur sa sécurité, ce qui peut rendre l'expérience insupportable[40]. « It depends how thick your skin is », selon Carolyn, qui ne voit que deux options, si la peau de la femme n'est pas assez dure : renoncer au voyage ou se faire accompagner par un homme[41].

---

alone. It is a very safe country for women» (A1), « the first thing I put on my mind is if it is safe for a woman» (B2).

[35] «Le critère du *women friendly* a son importance: j'irais pas au Pakistan, par rapport aux femmes. J'irais pas non plus dans un pays en guerre. J'aurais du mal à aller en Afghanistan, dans les pays dangereux. J'irais pas en Afrique non plus, nulle part en Afrique, j'ai pas envie. Je n'ai jamais rencontré des pays où je n'étais pas à l'aise en tant que femme, jamais, alors je ne me rends pas bien compte. Je pense que j'éviterais d'aller dans des pays comme le Pakistan, justement, où c'est compliqué si t'es une femme seule » (Marie, B2).

[36] Manon change son projet initial suite à la remarque de son oncle au sujet de son orientation sexuelle et de son apparence. Mais elle déclare avoir exclu également la Croatie, de peur d'être confrontée à « une espèce de machisme lié à la beuverie, à l'alcool. C'est ça surtout qui me faisait peur. C'est surtout la représentation du machisme dans certains pays, même si au final le paternalisme est un peu partout » (Manon, B2).

[37] « I wanted to go to a place where I know I would be safe, as a solo, female traveller » ; « safety is quite important to me, so when I do another bike trip I will for sure first do research about the safety for female travellers in a country before I go in there » (Marlene, B2).

[38] « Pour les voyages en solo, je suis pas mal concernée par ma *safety*, ma sécurité » (Andrea, B2).

[39] A remarquer l'usage du terme « tarpare », qui survit dans l'usage presque uniquement dans l'expression « tarpare le ali », littéralement 'se faire couper, rogner les ailes', et qui signifie 'démoraliser', 'se laisser abattre'. L'image est cependant bien plus forte que son sens : les oiseaux à qui on a coupé les ailes ne peuvent plus voler, ils sont dépossédés de leur nature. De même pour l'usage du verbe 'mortifier', qui renvoie au champ sémantique de l'humiliation, de la perte de l'amour propre.

[40] Helen (B2) dit avoir entendu les histoires racontées par plusieurs femmes ayant voyagé en solo en Afrique du Nord, parmi lesquelles celle d'une fille qui, au Maroc, a finalement préféré s'accompagner à des cyclistes hommes, car son voyage en solitaire était devenu un combat tous les jours : "it was a struggle".

[41] « There are places I would be curious to travel, like India for example, but I've held back on because I would like to go there with a man. It's hard to know what's actually safe or unsafe, we generally exaggerate how dangerous a place is, but I've just read blogs from women that travelled in India and they say it's just unpleasant because the way you're stared at. I don't want that » (Carolyn, B2). Cependant, elle a subi ailleurs ce type de

Y aller par étapes

Une autre stratégie mise en place par la plupart des personnes interrogées consiste dans la progressivité du degré d'aventure de leurs voyages. Même les voyageuses les plus expérimentées ont commencé par des voyages relativement courts, près de chez elles, parfois accompagnées[42].

Lipika se rappelle de son premier voyage comme d'une 'mise à l'eau'. Elle avait choisi les pays les plus *women-friendly*, «because it was my first trip». Mais lors de son second voyage elle savait «that I can adapt to different places. And that's why I put Turkey in my list. So many people told me that Turkey is not a safe place for women », mais grâce à l'assurance acquise, elle ose non seulement aller seule dans une région qui ne semble pas très accueillante pour une femme, mais dans un pays musulman, qui inspire la méfiance des Indiens: « I can say that before going, we have a thing, we have a blockage, we are thinking that Muslim people are bad, I've heard this from so many people » (Lipika, B2). Elle n'aurait pu découvrir que la réalité est tout autre si elle n'avait pas fait ses armes lors d'un voyage 'de rodage'.

Prudence, rationalisation

La prudence est de mise, pour une femme qui voyage seule sur son vélo, toutes les personnes interrogées sont d'accord sur ce point. Habitude intériorisée dans la vie quotidienne ou alerte face à un danger particulier que l'on aurait perçu, « estando sola, siempre hay que poner un grado más de prevención », par rapport au voyage à deux, selon Marina. Elle n'a jamais eu de mauvaises expériences, « pero siempre con esta mirada previa » (C1)[43].

Cette prudence se déploie notamment lors du choix de l'endroit où camper (à l'abri des regards, loin de la route pour ne pas être dérangée ou chassée ; ou bien en retrait, mais près des habitations, pour obtenir de l'aide si on est attaquée[44]), et encore plus lorsqu'on demande hospitalité à quelqu'un[45]. Celles qui utilisent *Warmshowers*, une communauté réunissant des cyclotouristes qui hébergent d'autres cyclotouristes, ne se soucient pas spécialement que leur

---

désagréments et pire : à son avis, la capacité de supporter ces contraintes dépend de chaque femme, chacune doit évaluer si les joies du voyage valent ces risques : « For me it was absolutely 100% worth it » (C2).

[42] Andrea retrace la progression de ses voyages : « D'abord ce petit voyage de Bâle à la Camargue, après les îles, après un autre continent. Mais j'aurais pas pu faire les États-Unis en premier » (B2) ; Helen, Francesca, Flavia, Lison ont suivi la même escalade vers des voyages de plus en plus engagés.

[43] Pour Flavia la prudence est tous azimuts : une femme doit « tratar de evitar todo. Cuando uno se conoce, más que nada, por historias, no meterse en algunas villas, no regalarse » (B2).

[44] Cf. Marie, C1 et Renata, C1.

[45] Il est arrivé à Marina de ne pas s'arrêter auprès de gens qui ne lui semblaient pas très rassurants (« no me causaban seguridad », « no me dieron buena espina ») dans des petits villages en Argentine et Uruguay. Elle a préféré repartir plutôt que de ne pas se sentir en sécurité (C2). Au cours de sa 'nuit de terreur', Gladis refuse l'hospitalité dans un village où elle perçoit « una energía muy pesada. Y yo dije : 'no, acá no me quedo' ».

hôte soit un homme ou une femme : la cohésion et la solidarité de la communauté est considérée comme un gage de sécurité suffisante. En revanche, les informatrices utilisent moins volontiers *Couchsurfing* et, si elles le font, préfèrent éviter les hommes seuls[46].

Si un comportement prudent aide à éviter des mauvaises expériences, un travail de rationalisation aide à gérer les peurs. Flavia évoque des « cosas feas » dont des femmes ont été victimes autour de Rosario, mais elle est consciente que la plupart des « feminicidios » se passent dans le cercle familial (B2). Helen sait qu'il est statistiquement plus probable qu'une femme soit agressée par quelqu'un qu'elle connaît plutôt que par un inconnu (B2). Pour Manon, le voyage à vélo dans l'espace public et à l'air libre est un environnement beaucoup plus sûr pour les femmes que les lieux fermés et privés, contrairement au préjugé courant[47].

Andrea s'est intelligemment pourvue d'une voie de sortie pratique, au cas où les peurs et les difficultés se révèleraient insurmontables, mais qui en fait fonctionne comme un bouclier psychologique : « J'ai toujours peur avant de partir, mais une fois que je suis en selle, en route, ça part. J'ai appris à me dire avant de partir: 'Tu peux toujours rentrer si tu te sens pas à l'aise, tu peux toujours l'arrêter' » (B2).

Objets transitionnels

Trois des personnes interrogées déclarent avoir utilisé des armes pour se défendre. Non pas le pistolet que le copain d'Andrea lui conseillait d'emporter en Asie, mais un couteau (Carolyn) et une bombe lacrymogène (Marlene, Flavia). Dans les trois cas, les objets font leur apparition à l'occasion d'une tentative de violence et ils représentent le dernier recours de défense. Marlene sort sa canette de spray anti-agression lors de la tentative d'attouchement sur la route : « I think it's my flight and fight mechanism that kicked in so… I had a little canister of pepper spray with me, and I thought if that guy comes any closer I would definitely first give him with a blast of pepper spray » (C2). Flavia évoque très vaguement une mauvaise expérience « con alguien que me quiera hacer algo. A partir de ahí, he ido con un gas pimienta » (C2), tandis que Carolyn en plein choc pour l'agression du motard en Espagne, va

[46] Carolyn (C1) juge *Warmshowers* « really safe », mais sur *Couchsurfing* « I prefer female hosts. I look for couples, or if it is a male host, someone with a lot of good references, because I need to be more careful on *Couchsurfing* ». Flavia a entendu dire que notamment les usagers européens « tienen otra idea de *Couchsurfing*, como algo para ligar, lo tomaban como que era un *Tinder* » (C1). A contre-courant, quand elle n'a pas la possibilité d'être hébergée par une femme, Marina vérifie dans les commentaires que son hôte n'accueille pas que des filles, mais aussi des hommes, indice à son avis qu'il ne sélectionne pas des 'proies' (C1). De son côté, Manon préfère être hébergée par une femme aussi bien via *Couchsurfing* que via *Warmshowers* « c'est sûr et certain, c'est un critère qui me rassure » (C1).

[47] «On nous dit que, en tant que femmes, sortir dans l'espace publique seule est un danger, alors qu'en fait on a plus de risques de rester enfermées dans nos tafs et de se faire harceler voire violer par nos parents, notre famille, notre compagnon, ou nos directeurs, qu'en voyage, toute seule, dehors » (Manon, D1).

chercher au fond de ses sacoches le couteau que ses parents lui avaient offert pour son voyage et dont elle ne s'était jamais servie (« I never felt that I needed it for personal defense ») : « so I ended up digging out that knife from my cooking stuff and like got holding it in my hand, and it felt like kind of ridiculous, but I like wanted to do it, so it was like holding it in my hand while I pedaled up the hill ». Le récit vif de cette mésaventure porte encore quelques marques du traumatisme. *A posteriori*, Carolyn est consciente que sa réaction était ridicule, et peut-être aussi sur le moment : mais elle *voulait* avancer couteau à la main, cela la rassurait. Le spray a eu la même fonction réconfortante sur Flavia, qui par contre s'amuse presque en s'en souvenant : « Ahora lo perdí, pero en el primer momento me sentía un poco más segura »[48].

Dans aucun cas les armes n'ont été utilisées, ni sur le moment ni par la suite, mais elles ont agi efficacement comme des objets rassurants, des doudous à serrer fort dans la main[49].

Se faire remarquer, ne pas se faire remarquer, ne pas remarquer

Ces trois stratégies, qui semblent en apparence contradictoires, visent en effet le même résultat : se protéger.

Effrayée que ses deux agresseurs l'attendent « in the middle of the woods, and ambush me », Helen essaie de se faire remarquer par tous ceux qu'elle rencontre le long de la route, en les saluant, en demandant de prendre des photos, en leur disant quelle est sa destination pour le soir. Cela n'est pas spécialement rationnel, mais lui donne un certain sens de sécurité, la rassure sur le fait qu'elle n'est pas seule, que d'autres sont au courant qu'elle est là (C2). Mais d'autre part, c'est toujours Helen qui envisage d'utiliser le procédé exactement opposé si la destination de son voyage le rendait opportun : « Maybe I would take considerations for where I am going - for example dying my red hair to dark brown or black, so I stand out less (something I have been advised to do by women who have travelled in certain areas. »)[50]. Une sorte de stratégie mimétique, pour ne pas attirer l'attention, ce qui pourrait la mettre en danger, comme le craint pour sa nièce l'oncle de Manon. Se fondre dans le décor, ressembler aux femmes locales. Mais la meilleure manière de ne pas attirer l'attention sur une femme est

[48] « Después de esa experiencia lo incorporé directamente al manubrio, colgado, como si fuera un llavero, colgante ahí adelante por que… Yo tengo con esto como un japonés, un ninja ». « Con eso gas pimienta tal vez uno, en un principio, como digo... después me lo olvidé, no sé dónde quedó. Debe estar con el set de cuidado personal » (Flavia, C2).

[49] Cf. Donald W. Winnicott, *Les objets transitionnels*, Paris, Payot, 2010 (mais la théorie des objets et des phénomènes transitionnels est formulée par Winnicott dès la fin des années '50).

[50] Cf. le message qu'Helen ajoute à son entretien quelque jour après, en revenant sur la question de la sécurité des femmes.

de ne pas être une femme, ou du moins de ne pas en avoir l'apparence. Helen elle-même donne sa description : elle est grande, assez imposante, les cheveux courts, pas spécialement féminine. Elle n'est pas une « womanly woman », et c'est sans doute là une solution radicale mais gagnante.

Pour celles qui ne veulent pas ou ne peuvent se faire passer pour un homme, reste la stratégie de faire semblant de ne pas remarquer les regards désagréables et les attentions déplaisantes des hommes : pour Carolyn, « it depends if you are somebody who is really sensitive, you can't take people staring at you, you'll feel unsafe when you are given a certain type of attention, so maybe you won't enjoy yourself doing this. But I can ignore it, so it's totally worth it » (C3). Si tu ne peux pas les battre, ignore-les, tant que cela est possible.

Le rôle des facilitateurs

Pour surmonter tous ces obstacles, si la famille n'est pas toujours, voire pas du tout, indiquée comme un appui, les personnes interrogées attribuent en revanche un rôle déterminant à certains amis qui partagent leur passion et qui leur ont donné confiance[51].

Carolyn reconnaît que c'est grâce à un cyclotouriste chilien qu'elle a hébergé via *Couchsurfing* que non seulement elle a été fascinée par l'idée de parcourir la *Carretera austral* à vélo, mais qu'elle a été rassurée sur le plan de sa sécurité et de sa capacité à affronter un si long voyage seule, malgré son expérience très limitée dans le domaine du vélo et de la mécanique: « he gave me the confidence to just go for it »[52].

Manon a approché le voyage à vélo grâce à une amie, qui l'a convaincue de partir le long du Canal du Midi et aidée à dépasser ses peurs au sujet de la tente : « Ca a été un peu mon cheminement vers le voyage à vélo »[53]. Marlene croit que, dans son cercle d'amis, aussi bien des hommes que des femmes la soutiennent, quoique de manières différentes, et c'est plutôt auprès des amies qu'elle irait chercher du réconfort en cas de besoin[54].

---

[51] Seulement deux des personnes interrogées ont évoqué des épisodes précis, quoique mineurs, de soutien de la part de leur famille : reconnue comme la grande aventurière de la famille, Helen est sollicitée par ses cousins pour suggérer des destinations exotiques où passer les vacances, et ses proches lui envoient des cartes postales d'endroits improbables pour inspirer ses prochains voyages (Helen, B4). Plus significatif le soutien que Gladis finit pas recueillir de l'un de ses fils, qui se passionne lui aussi au vélo : « el ya me está apoyando, 'Mami, claro, yo quisiera hacer lo mismo' », et elle peut lui montrer les photos de ses voyages sans subir l'expression de ses angoisses (B4).

[52] « And he told me: 'It's totally safe, you can do it' ». C'est lui que la rassure sur l'idée de voyager seule à vélo, « and as a woman too, because I remember saying like : 'Really could I do this alone, as a woman? Would it be safe to pitch my tent on the side of a road in Patagonia ?' » (Carolyn, A1). C'est par le récit de cette conversation que Carolyn entame l'entretien.

[53] Manon, A1.

[54] « The guys think it's great but also think I'm crazy to do that, whereas my girl friends, they think it's very adventurous, and I think that if I had a down day and I need someone to encourage me, I would get in touch with

Sans le couple d'Argentins qu'elle héberge un jour chez elle et qui l'encouragent à partir avec eux, Gladis serait restée encore longtemps à la maison, à regarder tout le matériel de voyage qu'elle avait déjà acheté et qu'elle montre volontiers à ses hôtes : « Cuando yo recibía cicloviajeros en mi casa, yo le mostraba 'mira lo que tengo, mira esto'. 'Pero chica tú tienes todo, mira, ¿ porque no sales ?'. 'Pero como haces, tengo tres hijos que le pone como... se asustan, le da mucho miedo' » (A1). C'est grâce à eux qu'elle franchit enfin le pas.

Même si la cible de cette enquête est le voyage en solo, plusieurs personnes interrogées ont mis en avant l'importance de pouvoir compter sur une communauté de cyclotouristes, que ce soit sur les réseaux sociaux ou via *Warmshowers*, mais surtout sur la route : quand elle arrive enfin en Patagonie, Carolyn se rend compte qu'elle a choisi « the wrong bike » : « but a lot of cyclists down there helped me thru it »[55]. Gladis se fait toute de suite une place dans la communauté des cyclovoyageurs colombiens, en participant au *Foro Nacional de la bicicleta* à Cali et en devenant une hôte régulière des *casas de ciclistas*.

Ce n'est pas par le contact avec des cyclotouristes, mais en participant aux sorties de la *Yes Tribe*, une organisation qui promeut des « crazy big adventures » comme moyen d'émancipation personnelle et d'inclusion, qu'Helen réalise enfin que le « weird, pipe dream » qu'elle avait longtemps cru totalement loufoque, est finalement à sa portée : « it suddenly became possible » (Helen, A1).

Encore mieux, c'est l'Université même où Carolyn fait ses études qui offre des financements aux étudiants qui ont des projets d'aventures : elle candidate, son projet de voyage au Chili est retenu (A1). La confiance et l'appui concret d'une institution comme l'Université représentent sans aucun doute un passeport formidable pour l'estime de soi et la reconnaissance de la légitimité de son projet, mais cela reste une opportunité plus unique que rare.

III.2. *Les avantages de la faiblesse*

Face à cette longue liste de bâtons dans les roues des femmes qui voyagent seules à vélo, il serait étonnant qu'il n'existe aucun contrepoids, un quelconque avantage qui serait lié, d'après les personnes interrogées, justement au genre[56]. Seulement Lipika et Francesca répondent

---

my girl friends and just tell them: 'Listen, I think I'm crazy, just boost me', and I think they would do it. The guys would tell me: 'But I told you you're crazy, come back home' » (Marlene, B4).

[55] Carolyn, A1. Parmi ces cyclistes solidaires, Carolyn rencontre également une famille allemande, en voyage depuis l'Alaska : cela lui fait prendre conscience des possibilités presque vertigineuses que le vélo offre : « you can travel the world like that ».

[56] « I think, yeah, there are these dangers for women, but also incredible advantages too, being a woman » (Carolyn, C2).

sèchement par la négative à la question C3, notamment en raison de la crainte d'agression sexuelle[57], mais finissent par mentionner les mêmes avantages qu'indiquent les autres. Il y a en fait, dans les réponses à cette question, une convergence frappante vers une constatation: les femmes ne sont pas menaçantes[58]. Menacées de tous les côtés, les femmes ne menacent personne, et cela peut leur valoir, une fois n'est pas coutume, un traitement de faveur. Elles sont bien accueillies, suscitent une curiosité bienveillante, sont invitées à la maison pour partager un repas ou pour passer la nuit. Marina raconte que la surprise de voir des femmes voyager à vélo éveillait immédiatement la sympathie des gens, car la 'référence', la normalité était pour ces personnes de voir débarquer éventuellement des hommes ou des groupes mixtes [59] . Elles sont des créatures exotiques, leur exceptionnalité les rend intéressantes.

Certes, la majorité des personnes interrogées questionne les facteurs susceptibles d'expliquer ces réactions, car il reste à évaluer le rôle joué par les différents éléments de l'équation : 'femme', 'à vélo', 'en solitaire', qui tous peuvent susciter dans une certaine mesure la bienveillance des gens. Surtout le vélo : « il ciclista è la persona che ha bisogno » (Francesca, A2) ; « j'ai toujours eu un bon accueil avec mon vélo. Et je pense que c'est le vélo qui fait ça. Puis si la femme à vélo c'est spécifique, ça je n'arrive pas à le dire » (Lison)[60]. Renata aussi hésite sur le poids relatif de ces paramètres: les personnes « sono sempre molto incuriosite dal fatto che comunque una donna viaggi da sola, e in bici ancora di più »[61]. Flavia résume bien la difficulté que les informatrices éprouvent à faire la part des choses, entre 'femme' et 'vélo' :

[57] « I don't think as a woman you get any advantage. If you get an advantage you have so many disadvantages too, for your body». (Lipika, C3) ; «No, mai avuto l'impressione che è un vantaggio. Sempre uno svantaggio, nel senso, per esempio se hai bisogno di qualcosa di urgente, non me la sento di fare autostop perché sono donna. Poi dico 'Oddio, un uomo, chissà dove mi porta', così » (Francesca, C3).

[58] « Je ne suis pas inquiétante », explique Marie, « Ils avaient pas peur de moi », se souvient Manon, « la gente si spaventa meno perché siamo donne » pour Renata.

[59] « Cuando llegábamos a los pueblos o al campo, generaba tanta curiosidad, de verdad ver a una mujer pedaleando, porque claro muchas veces el referente sería ver a los hombres o a grupos mixtos. Esta curiosidad también llevaba a querer escuchar tus historias » (C3).

[60] « J'étais un peu un extraterrestre, je sais pas si c'est le vélo, ou la femme à vélo : ça déclenche plutôt une espèce de sympathie, mais je ne sais pas si cela tient au fait d'être une femme, ou une cycliste. Le vélo, le voyage à vélo, ça enduit ça, pour une fille ou pour un garçon, ça enduit cette sympathie » (Lison, C3).

[61] « Secondo me queste persone farebbero la stessa cosa anche per un uomo, perché i racconti dei cicloviaggiatori in questo senso sono sempre molto simili, forse hanno meno paura se sei donna, perché comunque siamo degli esseri un po' strani, perché gente che viaggi in bicicletta comunque, in linea di massima non siamo proprio tutti registrati, maschi o femmine che siano. Però le donne probabilmente siamo più… ». La sensation d'être des personnages exotiques, bizarres, atypiques n'est pas également repartie dans le *panel*, partagée par les unes, vigoureusement réfutée par les autres.

« se potencian: el viajar como ciclista llama la atención, pero si encima sos mujer, es como más llamativo »[62].

D'autres facteurs sont d'ailleurs invoqués pour expliquer la bonne disposition des gens, comme l'âge, qui s'additionne aux trois autres. « ¡Y las canas son otra ventaja! Yo tengo 54 años, entonces la gente se admira muchísimo por mi edad y viajando en bicicleta, entonces sí inspira respeto », « es más fácil », explique Gladis[63]. Lison trouve que l'âge la protège des agressions : « J'ai des grands enfants, j'ai bientôt 58 ans, je ne suis pas non plus une proie qui intéresse grand monde, donc je ne me suis jamais perçue comme convoitée, par le fait d'être une femme ». Un peu comme Helen qui, n'étant pas féminine, se dissimule aux prédateurs, Lison ne se considère plus comme une proie, son âge la sort du lot des cibles.

Enfin, Manon est la seule du *panel* à évoquer la couleur de la peau comme un facteur additionnel qui suscite la bienveillance, au cours de son voyage en Europe : «Je pense que c'est lié à mon genre, mais aussi que je sois blanche, enfin voilà, des privilèges…».

Si donc le vélo, la solitude ou l'âge avancé sont des facteurs qui peuvent susciter des réactions de bienveillance en faveur des deux sexes, il est vraisemblable que lorsqu'il s'agit d'une femme ils agissent de manière bien plus amplifiée et par une interaction complexe entre eux. Si un cycliste homme peut tout aussi bien être traité avec bienveillance eu égard à son moyen de transport ou a son âge, ou parce qu'il voyage seul, parce qu'il est un homme il ne sera pas accueilli partout où, au contraire, une femme sera invitée, parfois avec insistance. « People are naturally more frightened of men. I think that the fact that you're travelling alone helps but also the fact of being a woman makes people trust you, but it also makes people wanna look after you », explique Carolyn, forte de son expérience notamment en Asie du Sud-Est[64]. Partout où les personnes interrogées ont voyagé, les témoignages s'accordent sur

[62] « Por un lado uno se piensa, se siente más débil por... no sé si solo patriarcado, ya como estás sola en bici. Pero por el otro lado también, este, cuál llegar a lugares con poca gente, o curiosos, o donde sea que te ven, también el beneficio de ese, que te ofrecen algún lugar donde quedarte, alguna comida, cosas básicas que al andar, en un viaje largo, sirven. Tienen más curiosidad también en preguntarte cosas, no solo por si viajas sola, pero bueno, 'Como estas vos haciendo esto', es muy llamativo también por ser mujer » (Flavia, C3).

[63] Par exemple d'obtenir un hébergement. Elle arrive au *Foro de la bicicleta* en compagnie de deux garçons, à qui on refuse l'hospitalité : « Y llegaba yo, y ahí mismo me abrían las puertas. Entonces yo veía que era una gran ventaja », d'être une femme, et encore plus, à son avis, d'être âgée. De même, Renata voit des contreparties au fait qu'elle n'a plus vingt ans : « soprattutto poi se sei già un po' in là con gli anni, cioè che non sei una ventenne, una trentenne, susciti comunque dei sentimenti diversi, no ? Anche quello cambia, perché non sei più una leonessa ».

[64] « Being a woman is an enormous advantage not being threatening, like everybody trusts you. You get welcomed into a home in such a different way. In Malaysia it was the biggest example of this for me. Every single night I was expecting I would be out in a guest house and would meet somebody at random on the street who say 'No, come to my house'. La première nuit en Malaisie, elle a été accueillie dans une famille, elle a partagé la chambre avec la fille du couple, « I was just welcomed like if I were part of the family » (Carolyn, C3).

l'empressement de certaines personnes pour qu'elles ne courent pas de risques : « anzi poi diventa il contrario, ti senti anche più protetta dagli altri, si sentono più in dovere di proteggerti » (Renata) ; « algunos lugares, tratan hasta de protegerte más, de ofrecerte de alguna manera, como una bienvenida » (Flavia).

A partir de son expérience, Marie croit que les femmes sont mieux accueillies par les femmes, qui sont « à l'intérieur des yourtes, ou des maisons, notamment dans les pays plus patriarcaux, comme le Tadjikistan ou Kirghizistan, et en tant que femme seule t'es pas inquiétante. On vient te dire bonjour, on t'invite très facilement, tu discutes avec les gens dès que tu vas faire des courses, parce que si c'est une femme qui tient le magasin elle va discuter avec toi, elle discutera pas forcément avec un homme, mais avec une femme bien sûr ». A des milliers de kilomètres de l'Asie centrale, elle a cependant vécu une expérience analogue en Ecosse. Un soir, elle avait dressé sa tente dans un endroit interdit, et quand la gardienne, arrivée pour la chasser, s'est aperçue qu'elle était une femme seule, elle l'a invitée à l'abri : « Elle a agi comme ça parce que j'étais une femme et seule, car elle l'a explicité : 'Vous êtes une femme et vous voyagez seule', et je pense qu'elle était une femme seule aussi, donc je pense pas qu'elle aurait invité un homme à côté de la maison »[65]. C'est le mouvement égal et contraire à celui qui pousse parfois les femmes à refuser d'être hébergée par un homme, là où un homme accepterait sans problèmes[66].

L'avantage d'être une femme réside ainsi, paradoxalement, dans la fragilité qui caractérise son genre : c'est cette fragilité qui lui permet d'approcher plus facilement les gens, et notamment les femmes, car d'un côté elle ne constitue pas, à leurs yeux, une menace, et de l'autre côté parce que les gens veulent protéger cette fragilité de la brutalité du monde. Avantage paradoxal, car il n'est que l'autre face de la condition de minorité de la femme.

Accepter et se réjouir de cet avantage est donc une arme à double tranchant, car cela équivaut à avaliser le fondement de la discrimination. Une seule des personnes interrogées pointe cette implication, lorsqu'elle repense avec gratitude à la famille malaise qui l'a accueillie avec amour : « they worried about me. That's something I don't want, I don't want people to feel guilty or worried if they don't invite me ». De nouveau la culpabilité et la peur caractérisent l'expérience des femmes, même quand ces deux facteurs jouent en leur faveur. Mais même consciente de cette contrainte ambiguë, Carolyn est bien contente d'être redevable d'au moins

[65] Andrea aussi raconte de l'accueil reçu par une femme dans un village en Ouzbékistan où elle n'avait pas trouvé à s'héberger.

[66] Comme le raconte par exemple Francesca : « Alcuni uomini, in Siberia è successo, mi hanno invitata a dormire a casa loro e non ci sono potuta andare. Magari stavo sperduta chissà dove, c'era un cantiere stradale, a dormire in una casa mobile con tutti uomini, io non si sono andata. Però se ero uomo ci sarei andata » (Francesca, C3).

un avantage à son genre : « but also if they do, then I'm gonna make the most of it, it's a nice opportunity »[67].

III.3. *Les joies du voyage à vélo*[68]

La longue liste des obstacles susceptibles de ralentir, modifier ou empêcher le projet d'une femme qui souhaiterait voyager seule à vélo n'a visiblement pas suffi pour arrêter les personnes interrogées qui, bien que par des parcours très différents, ont franchi le cap que d'autres n'ont sans doute pu dépasser. Au delà de ce cap, un liste encore plus longue de bienfaits, de joies, de découvertes qui compensent largement les efforts, aussi bien physiques que mentaux, accomplis.

Au premier rang de cette liste, toutes les personnes interrogées indiquent sans hésitations la liberté, qu'elles peuvent à l'occasion mieux spécifier (liberté de mouvement, d'organisation, de gestion du temps) mais que, toutes, entendent d'abord au sens absolu : la liberté par opposition à la contrainte. Étroitement liée à la liberté, le deuxième bénéfice qui motive les personnes interrogées est l'autonomie, le fait de ne dépendre de personne et de pouvoir vivre, avec vélo, tente et réchaud, en quasi-autarchie : « You just have your bike with you » (Helen, A2). Lors de son premier voyage, à 21 ans, Andrea a éprouvé un sentiment de « liberté absolue, quand tu as tout ce qu'il faut dans tes sacs, que tu vas toi même, avec tes muscles, et ta propre force, tu passes les obstacles, les collines, ça donne beaucoup de positivité » (A1)[69]. Cette autonomie a un prix, à savoir que le voyageur doit veiller à toute l'organisation pratique

[67] Toutes les personnes interrogées sont ravies de cette attitude bienveillante, y compris celles qui ont le plus tendance à considérer que leur expérience de voyage dépend peu ou pas du tout de leur genre. Cf. notamment Helen, pour qui on accorde aux femmes plus de « slacks », les gens sont plus compréhensifs à leur égard. Tout en précisant qu'elle ne peut connaître que son expérience personnelle, et qu'elle ne peut juger autrement que par le biais d'un point de vue féminin, elle trouve sans hésitations que « people are more lovely, they help you out, kind of see you as vulnerable and in need of help » ; surtout en Asie, « you basically get treated like a daughter, 'I will look after you', it's so fine ».

[68] La perspective du tourisme expérientiel fournit des clés de lecture intéressantes de ces témoignages, même si le contexte du cyclotourisme en solo et en autonomie, hors prestation de services touristiques, ne représente pas le milieu-cible de cette branche d'études ; qui peut cependant jeter une lumière éclairante sur les réponses des informatrices à ce sujet, notamment à partir des phases qui caractérisent l'expérience touristique (le détachement du quotidien et les pics d'expérience, sous forme de flux ou d'expériences optimales, selon le modèle PERMA). Cf. à ce sujet, Isabelle Frochot, Patrick Legohérel, *Le marketing du tourisme*, Paris, Dunod, 2007 et Isabelle Frochot, Wided Batat, *Marketing and Designing the Tourist Experience*, Oxford, Goodfellow, 2013. En contrepoint de cette approche *marketing*, il faudra cependant tenir compte justement du contexte particulier des pratiques libres ; pour cela cf. Jean Corneloup, Philippe Bourdeau, « Les sports de nature. Entre pratiques libres, territoires et logiques institutionnelles », dans *Les Cahiers Espaces*, Cergy, Éditions touristiques européennes, 2004, pp. 117-125, consultable ici : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00377043/document.

[69] Flavia parle du plaisir de voyager « por tus piernas, poder llegar a cualquier lado: y este no te lo da nadie más que la bici » (D1).

et prendre toutes les décisions[70] ; mais il n'a pas à discuter, ni à se sentir responsable d'un éventuel compagnon de voyage, au cas où il prendrait une mauvaise décision[71].

Un autre grand atout du vélo est qu'il permet de voyager (presque) partout et surtout au bon rythme : pas trop vite, pour apprécier les beautés des paysages et profiter des rencontres, et pas trop lentement, pour explorer des régions vastes et variées : comme le dit Lipika, « I like bike travel because it's a very slow movement, faster than walking and I don't have to depend on anybody, I can carry my stuff on my bicycle. I can know the culture, I can meet the people, anywhere, shops, coffees, I can stop anywhere» (A2). Le vélo permet une gestion optimale du *slow/fast*, *stop/go*. Un voyage qui ne serait que *go/fast* ou *slow/stop* perdrait l'un des atouts majeurs que les informatrices lui attribuent.

C'est ce tempo parfait qui laisse le temps et donne au cyclotouriste les occasions d'entrer en contact avec les gens et faire des belles rencontres, le long de la route et surtout lorsqu'on est invité à la maison, parfois pour plusieurs jours[72]. Des rencontres favorisées, comme on l'a vu, par la sympathie et la curiosité qu'il suscite, d'autant plus si le cycliste est une femme mais, au delà du genre du cycliste, c'est la configuration même du vélo qui les rend possibles, car il n'enferme pas son utilisateur dans une bulle, ne le sépare pas du monde qu'il parcourt ni des gens qu'il croise. Contrairement aux voitures, ou même aux motos, qui emportent leur chauffeur trop vite pour que les gens puissent lui demander d'où il vient : « people can see your face, you're not in a plastic-metal box like you are in a car, you can talk to people » (Helen, A2). Le cyclotouriste a le temps de s'imprégner de la beauté des paysages, voir les couleurs, sentir les parfums (Helen, A2).

Cette proximité avec les gens ne permet pas seulement de faire des belles rencontres mais, selon la plupart des personnes interrogées, également de connaître les peuples et leurs cultures, ce qu'elles citent comme l'un des plus grands enrichissements d'un voyage à vélo. Le vélo est explicitement cité comme l'outil qui rend possible ce dialogue, en opposition aux moyens de transport motorisés : « la bici è uno strumento che favorisce la comunicazione di

[70] C'est surtout Marina, qui évoque cet aspect, ayant voyagé d'abord accompagnée et puis seule (C2).

[71] Carolyn, C3 : « One of the benefits of travelling alone, is that if you mess up, you don't plan well, the only person you're hurting is yourself. I think that if I had somebody with me, I was responsible for, then I would have to plan better ». L'observation est remarquable également car Carolyn part du principe que, dans un voyage avec quelqu'un, c'est elle qui prendrait les décisions et serait responsable pour l'autre, qu'il s'agisse d'un homme ou d'une femme.

[72] Si ces rencontres sont en général fortuites, certaines les recherchent et en créent les conditions : dans ses voyages les plus longs, Flavia cherche à intercaler la route à des périodes de halte et de visite : « si son pueblos, me gusta mucho conocer a la gente de los pueblos, sobre todo, cuando a uno lo ven con las alforjas, empiezan a charlar, preguntan cosas, siempre he recibido buena bienvenida, y me ha gustado mucho, mucho disfrutar de este tiempo » (B2).

base fra i popoli »[73], d'autant plus si l'on voyage en solitaire[74]. Pour Marina, le fait d'approcher à vélo les personnes qu'elle a rencontrées au cours de son voyage a significativement facilité le dialogue, le lien, le partage, et a joué à son avis un rôle central dans la réussite de son projet : « Yo creo que la bicicleta también, como que te genera toda esta red de conexiones » (B3) ; le fait de voir des femmes arriver sur leur vélo « generaba mucha curiosidad, rompiendo con las estructuras ; y algo muy interesante eran los debates que generaba, muchas de las preguntas » (C3)[75]. De même, le vélo assure un contact plus direct avec la nature, dont on apprécie mieux les beautés, et dont on éprouve, certes, davantage les aspérités, mais cela n'a pour effet que de mieux la connaître et aimer[76].

Cela est en lien avec un autre plaisir mis en avant par la majorité des informatrices, à savoir le fait que voyager à vélo est une aventure. La peur de l'incertitude, de l'inconnu, de l'imprévisible appartient à l'entourage : aucune des personnes interrogées ne se l'attribue. Au contraire, la majorité du *panel* reconnaît que le lot de surprise que chaque jour de voyage réserve est l'un des moteurs du voyage lui-même. Ce qui, du récit de son amis chilien, séduit Carolyn est « hearing his stories about that's one of the most beautiful ways to travel, because you stumble upon unexpected things along the way. Like when you are travelling by bus you know what your destination is » (A2). « When you're travelling, every single day you're surprised by different things. Anything you planned for falls apart, but expectations are exceeded » (Carolyn, D1). Même les mésaventures, voir les accidents peuvent se transformer en beaux souvenirs[77].

---

[73] « È uno strumento differente dal pullman, dal treno, dal viaggio in gruppo, dalla macchina. Il ciclista arriva stanco, stressato in un posto, e chiede, contatta, se parla è perché ha bisogno. E questo è stato molto importante per conoscere meglio alcuni popoli europei ed extrauropei » (Francesca, A2).

[74] « Il contatto con la gente, che quando sei da sola rischia di essere sempre più approfondito e vicino che quando sei con altre persone, quando vai da sola è più facile che ti relazioni con gli altri, no ? Non rimani chiusa nel gruppo » (Renata, A2).

[75] Nostalgique de la richesse des rencontres que chaque jour apportait au cours du voyage, Carolyn rentre aux États-Unis assez déprimée : « I was pretty depressed when I came home from Asia, and I think it's the transitionals, like adventures, like new people, new places and seeing how kind people are over and over again and then just feeling like kind of lonely in comparison when you're back to normally » (D1). Mais les expériences sur ce point sont variées : Marina se souvient que les derniers mois de voyage elle se sentait fatiguée, non pas physiquement, mais parce qu'elle était tout le temps dans des endroits différents, avec des gens toujours nouveaux. Les relations personnelles tissées au fil des étapes étaient trop fugaces : « Siempre estaba de paso »; pour Helen son périple de 11 mois n'a pas forcément été une bonne idée, car cela lui a imposé d'emmagasiner une quantité trop grande d'informations, d'images, de souvenirs, qui ont fini par se confondre et se ressembler tous, même si elle fait référence plutôt aux paysages qu'aux rencontres.

[76] « E la natura anche poi si osserva più da vicino perché si subisce, perché con la bici ci si stanca, e la natura è pesante, il caldo il freddo, il vento e si conosce meglio e si ama meglio » (Francesca, A2) ; Cf. également Renata A2, qui parle de « contatto sicuro con la natura ».

[77] C'est le cas justement de Carolyn, qui se souvient de son accident en Italie (« that's a great story! ») finalement comme d'une belle occasion pour faire l'expérience de la gentillesse de son hôte et des médecins, et de découvrir les bons côtés du système sanitaire européen (Carolyn, C2). Des tendinites ont parfois obligé Marina a s'arrêter quelque jour, et ces pauses lui ont offert la chance de faire des belles rencontres, par exemple

Même si des aventures de taille peuvent effectivement se produire au cours d'un voyage à vélo en solo, l'aventure dont il est question dans les témoignages des personnes interrogées est cependant plus souvent celle du quotidien du cyclotouriste, l'aventure 'au jour le jour', comme le disent, chacune dans sa langue, plusieurs informatrices. Selon Marina, «estar sobre dos ruedas es cada día una aventura, no ? Por que cada día básicamente no sabes donde te vas a dormir » ; «entonces creo que lo que más me motiva es que estás en el presente, vives totalmente al día a día, y tu única preocupación es el día a día » (A2). Pour Carolyn, de retour aux États-Unis, il a été difficile d'abandonner le style de vie « day by day » du voyage, où ses préoccupations se résumaient aux fonctions essentielles : où dormir, quoi manger, couvrir une certaine distance, pour revenir à une routine où « it's hard to feel as fulfilled by just achieving small things like that ». Cet agenda minimaliste est finalement très apaisant, préserve du stress et des contraintes de la vie 'normale' : ne pas avoir d'horaires, de rendez-vous, de réservations permet de se concentrer sur ce que l'on fait et comment on le fait[78].

Justement, le fait d'apprendre à apprécier les petites choses, les petites joies de la vie est un autre plaisir souvent mentionné par les voyageuses du *panel*. Pendant que Flavia fait une pause pour se réparer de la chaleur accablante dans un village un peu perdu, des gens lui apportent spontanément une bouteille d'eau congelée pour la suite de son voyage : « Fue simple pero maravilloso. Y estas cosas son muy de pueblo, muy de lugares chicos, y esas cosas simples, enriquecen el viaje » (B2). L'expérience du partage est d'ailleurs bidirectionnelle, car si cela fait plaisir d'être aidé, aider les autres n'apporte pas moins de joie[79]. Pour Gladis l'entraide, comme le partage des histoires personnelles, de la nourriture, de l'hébergement, jouent un rôle capital dans l'expérience du voyage à vélo[80]. C'est par cette mise en commun qu'elle s'éloigne des craintes que son entourage lui a puissamment

---

avec des femmes qui l'ont soignées avec des plantes, selon la médecine traditionnelle de la *Pacha Mama* (C2). Dans les études sur le tourisme expérientiel, les mésaventures voire les accidents sont susceptibles d'être comptabilisés parmi les expériences que le touriste, à condition qu'ils n'aient pas eu de conséquences graves, peut réinterpréter avec des *rosy glasses*, et classer parmi les « pics d'expérience » dans ses souvenirs.

[78] Pour Gladis, le retour à la maison après un voyage « es como un cambio total en la vida de uno, porque la independencia que uno tiene, que no hay que cumplir un horario, que uno anda tranquilo, sin problemas de nada. O sea la tranquilidad que eso da a la vida de uno. Una experiencia increíble que uno quisiera estar ya otra vez andando » ; Marina explique le travail que lui a coûté quitter l'*habitus* planificateur de sa vie sédentaire, pour se laisser guider par les hasards des rencontres, et accepter de « romper con esta estructura, con este molde ». Cette 'restructuration' a fini par enrichir de façon substantielle le projet lui-même.

[79] Au Malawi, Marlene croisait souvent des gens qui, sur des vélos mal en point, portaient des charges très lourdes, par une grande chaleur. Elle s'arrêtait leur donner à boire, car elle avait toujours de l'eau de réserve et une tasse: « I quite like doing that » (D1).

[80] C'est en invitant les cyclotouristes chez elle que Gladis entre en contact avec le voyage à vélo et en reste fascinée : « Yo les invitaba a mi casa, me aceptaban, compartíamos experiencias, charlábamos, y me pareció tan agradable, yo compré una bicicleta todo terreno » (A1) ; au cours de ses voyages, elle aime fréquenter *las casas de ciclistas*, où elle s'arrête faire du volontariat, donner un coup de main, travailler dans le jardin, en échange de l'hospitalité (A3).

instillées, et fait l'expérience de la confiance, car ce sont les personnes qu'elle croise sur sa route qui la font sentir en sécurité[81].

Le *panel* dans son ensemble mentionne une foule d'autres raisons valables pour aimer le voyage à vélo : les « beautiful views », auxquels parfois on ne peut accéder qu'à vélo, les « backroads » (Helen, A2) ; le bonheur de se retrouver seule dans la nature[82] ; de découvrir les saveurs des cuisines locales, d'explorer, « descubrir lugares » (Flavia, C1, A2) ; le plaisir de l'effort physique, de mener une vie très active et saine, qui autorise le cyclotouriste à manger autant qu'il veut, sans se soucier des calories qu'il ingère (Helen, A2) ; la satisfaction de savoir réparer son vélo (Flavia, D2).

Et enfin le plaisir de raconter ses voyages aux autres, pour communiquer les émotions éprouvées, faire participer ; pour inspirer et motiver les personnes qui aimeraient bien mais qui n'osent pas ; et pour apporter la preuve que le cap a été franchi, les peurs dépassées[83].

III.4. *Émancipation et éducation ; ou plutôt éducation et émancipation*

Une partie de ces joies du voyage à vélo en solitaire sont communes au voyage à vélo en général, et la plupart le sont au voyage à vélo aussi bien des hommes que des femmes. Ce sont des joies 'unisexe', comme le rythme du voyage, les rencontres, la semi-autarchie, le contact avec la nature, la beauté des paysages…

Cependant, même ces plaisirs communs ne sont sans doute pas équivalents, ne signifient probablement pas la même chose que l'on soit une femme ou un homme. Ils ont non seulement un goût, mais un coût différent pour les deux sexes : il n'y a pas de raison de croire que le cyclotourisme serait un domaine où la discrimination sur la base du genre ne s'appliquerait pas. Si une fraction des peurs évoquées plus haut peut tout à fait être éprouvée par les hommes ou pour les hommes par leur entourage, la liste concerne en très grande partie exclusivement les femmes et leur est spécifique. Même le rapport des deux sexes face par exemple au vol, qui est pourtant une atteinte aux biens et non pas à la personne, n'est pas exactement le même, et bien évidemment l'approche est radicalement différent vis-à-vis des agressions. Un cyclotouriste homme se souciera bien entendu de sa sécurité, mais pas

[81] Au fur et à mesure que son voyage avance, elle se sent de plus en plus en sécurité : « uno no ve el peligro por ninguna parte », « no tuve ni una mala experiencia ». On l'invitait à déjeuner, « hasta plata me daban a veces, 'Mire para que almuerces', 'mire para no sé qué' » (Gladis, B4).

[82] Marina raconte de l'incompréhension de ses amis espagnols vis-à-vis des joies spartiates du voyage à vélo en solitaire : « 'Y estás loca, acampando a cuatro mil, con la bicicleta, que placer te da eso, cuando puedes estar yo qué sé, aquí en la ciudad, con el cine?' Justamente, un placer infinito » (D2).

[83] Cf. surtout Renata, D2 et Francesca, D2, qui fait des observations intéressantes sur la différente réaction des hommes et des femmes à ses récits de voyage. En général, elle a le sentiment « di trasmettere coraggio, credo che le persone abbiano paura ».

exactement de la même sécurité, et ses craintes à ce sujet auront sans doute un poids bien différent dans ses prises de décision, dans l'organisation et globalement dans son expérience de voyage. Le *panel* est unanimement d'accord avec la constatation de Carolyn (C3): « the world is quite a bit safer for men ».

Mais cette disparité des expériences masculines et féminines concerne également l'autre bout de la chaîne, à savoir les conséquences du dépassement de ces peurs et obstacles variés, qui représente, chez les personnes interrogées, une conquête très importante : elles découvrent qu'elles en sont capables, et plus en général qu'elles sont capables.

Au tout début de l'entretien, Andrea tient à raconter un épisode de son adolescence qui n'a, à première vue, aucune relation avec la question posée. Quand elle avait 17 ans, elle est partie pour un séjour linguistique en Angleterre, a pris seule l'avion pour Londres mais, à cause d'un malentendu avec l'école, elle n'a trouvé personne à l'accueillir à l'aéroport: « c'était vraiment une aventure, mais ça m'a fait plaisir. D'abord j'ai eu peur, à l'aéroport de Heathrow, 'Qu'est-ce que je vais faire maintenant ?' ». Mais finalement elle s'est débrouillée, avec son anglais scolaire, dans un pays étranger, dans l'un des *hubs* aéroportuaires les plus grands du monde. Cela n'a rien à voir avec le vélo : « Exact, c'est ce que je voulais dire avec cette histoire, peut-être cette expérience m'a donné beaucoup de confiance en moi » (Andrea, A1). Quelques années après, lorsqu'Andrea annonce qu'elle va partir seule à vélo, son grand frère ne croit pas qu'elle arrivera à au bout de la première montée. Cela aurait peut-être suffi à décourager une autre jeune-fille, mais c'est grâce à cette expérience londonienne, suggère Andrea, qu'elle s'est sentie capable de prendre cette méfiance pour un défi : « Je lui ai montré que c'était possible » (B4).

Qu'elles aient identifié ou pas des épisodes analogues dans leur propre vie, toutes les informatrices avaient visiblement assez confiance en elles-mêmes pour partir. Mais une fois parties, elles ont appris bien d'autres ressources qu'elles ne soupçonnaient pas posséder. Résoudre les problèmes mécaniques, supporter la fatigue, surmonter les difficultés, apprendre à être seules, constituent seulement une partie des épreuves qui ont déclenché, dans la plupart des personnes interrogées, la prise de conscience de leurs capacités. L'expérience du voyage à vélo en solitaire leur a donné une confiance émancipatrice dont les champs d'application vont bien au-delà du voyage à vélo en solitaire : «entonces sí, la bicicleta fue eso : pasar como de verlo como un deporte, como un medio transporte a realmente verlo como una herramienta la que puede ir a todas partes, con la que non te contaminas, con la que te sales un poco de un sistema y vives de una manera muy autosuficiente sin dudas, y con la que va rompiendo con tus miedos, y al día a día » (Marina, A1).

Certaines personnes interrogées emploient un terme-clé dans le discours féministe et dans les études sociologiques sur le genre : l'*empowerment*, l'*empoderamento*. Mais au-delà du lexique choisi, l'expérience est commune : « la bici te da una libertad… esta autonomía, te empodera como mujer » (Flavia, A2) ; « el viaje te aprende también a ser resolutiva », conclut Marina en évoquant son apprentissage sur le tas de la mécanique du vélo[84] ; Francesca affirme que « via via che ho viaggiato sempre più ho acquistato sicurezza in me stessa, capacità di parlare, pure in un teatro, a gente, a gruppi, sicurezza nei miei movimenti, di camminare sola in montagna, pure a piedi. Viaggiare da sola mi ha allontanata da ogni genere di paura, io non ho paura. Questo viaggiare sola mi ha reso forte, no : serena più che forte » (Francesca, D1)[85]. Manon dit être revenue de son voyage « très légère et surtout et ça j'en suis sûre à 100%, avec le sentiment d'être forte, et d'être capable. Et ça ne m'a pas quittée, enfin oui j'ai encore peur. Mais depuis je me sens capable de faire des choses seule » (D1). Arriver au bout de la première montée a été pour Manon une libération, la révélation qui a effacé la censure maternelle : « Le premier jour, (quand) j'ai monté la première côte, avec 50 kilos, j'en chiais, et je suis arrivée en haut, il y a quelqu'un qui a applaudi, et j'ai fondu en larmes, des décharges tout le long du dos. Et je me suis dite 'Mais putain, en fait je suis en train de le faire'. Et ça c'était le plus beau sentiment » (D1). D'âges, de nationalités, d'origines, de professions et de formations différentes, les personnes interrogées ont toutes, ou presque, reçu une éducation genrée qui les a formées à être différentes des hommes, et notamment à respecter un certain nombre d'interdictions imposées par la société, mais aussi à intérioriser un certain nombre d'incapacités qu'on les a convaincues de considérer comme inhérentes à leur sexe, comme naturelles[86].

Certaines informatrices parlent explicitement et spontanément de cette éducation à l'autocensure : Lipika est particulièrement fière de ses voyages et de ce qu'ils signifient, car «I am the first indian woman who did a solo cycle trip abroad, because it's a very new thing

[84] Marina, C2, et cf. également Lipika, qui s'est retrouvée à l'aéroport de Francfort avec un vélo à remonter, et après un moment de doute, elle y est arrivée en se souvenant de la manière dont son mécanicien l'avait démonté en Inde (C1).

[85] Marlene en revanche découvre justement son opiniâtreté : « What it taught me about myself is that I was strong » (D1).

[86] Cf. Pierre Bourdieu, *La domination masculine*, Paris, Seuil, 1998, p. 68 : « A travers les espérances subjectives qu'elles imposent, les 'attentes collectives', positives ou négatives, tendent à s'inscrire dans les corps sous forme de dispositions permanentes. Ainsi, selon la loi universelle de l'ajustement des espérances aux chances, des aspirations aux possibilités, l'expérience prolongée et invisiblement mutilée d'un monde de part en part sexué tend à faire dépérir, en la décourageant, l'inclination même à accomplir des actes qui ne sont pas attendus des femmes - sans même leur être refusés ». Cette 'autocensure programmée' décourage tout comportement et choix contraire aux attentes collectives et génère chez les femmes une « impuissance apprise », par « une sorte d'effet Pygmalion inversé ou négatif qui s'exerce si précocement et si continûment sur les femmes qu'il finit par passer à peu près complètement inaperçu ».

to solo cycling as a woman outside India». Ce qui importe n'est pas si cette primauté est vraie ou pas, mais la perception de la distance entre le point de départ et l'exploit accompli puisqu'en Inde «women can't do this, this, this. There are so many restrictions. When we grow up we have to follow this. After that we have to overcome all this thing and you have to go alone. It is very though for us» (Lipika, A1).

Certes, comme le dit Lipika elle-même, l'Inde est un pays très conservateur, mais en Suisse Andrea dit avoir reçu dès l'enfance une éducation analogue. Invitée à préciser les raisons de son appréhension autour de sa sécurité au cours du voyage, elle explique en effet ne pas être « une personne très courageuse, j'ai beaucoup de peurs. Aux filles on dit toujours: 'Fais gaffe, ne vas pas là, parce que c'est trop sombre, sors tôt parce que j'ai peur'. Vraiment c'est dans la tête. Et en même temps j'ai cette envie de partir, c'est plus fort. J'ai aussi appris à vivre, à gérer ces peurs, et je me dis beaucoup de fois j'avais peur avant de partir, presque chaque fois, pour te dire la vérité. Et chaque fois je suis devenue un peu plus audacieuse, chaque fois plus » (Andrea, B2)[87].

Pour Marina, l'inquiétude de son entourage à la voir partir seule avec une amie, sans qu'un homme les accompagne, découle du statut de minorité qui est gravé dès le plus jeune âge dans l'esprit des petites filles : il manquait « esa protección, con la que nos educan desde pequeñas, que necesitamos la presencia de un hombre a nuestro lado, y pues para romper con todos los miedos para qué nos van a proteger en cualquier tipo de situación » (Marina, B4).

Helen aussi fait référence à son enfance pour expliquer son attitude vis-à-vis de ce qu'une femme peut ou ne peut faire. Mais comme elle évoque une expérience totalement en contre-tendance par rapport à celles dont fait état la majorité des personnes interrogées, son approche à la question de la spécificité (ou pas) du voyage à vélo des femmes, en résulte totalement à contre-courant. « I cycle because I enjoy cycling. What I have in my pants doesn't really make much difference to that », affirme-t-elle en affichant sa ferme volonté d'être un cyclotouriste comme les autres, et non pas une femme cyclotouriste, obligée de vivre une expérience féminine. Cela lui paraît réducteur et humiliant. Mais, elle se souvient en guise d'explication, elle a grandi avec son grand frère, elle voulait faire tout ce qu'il faisait et ne se posait pas la question du genre. Lui, il était meilleur qu'elle en tout, mais elle pensait que c'était juste une question d'âge, qu'elle grandirait et qu'elle pourrait faire les mêmes choses. «Anything that was against me was time » : « being a woman didn't even occurred to me as a

[87] Cf. encore Bourdieu, *La domination masculine* cit., pp. 58 et 48 à propos, à l'envers, de la virilité imposant aux hommes de ne pas avoir peur, et sur l'usage de la peur comme d'une violence symbolique au pouvoir hypnotique, capable d'agir sur les dominés sans qu'elle soit exercée expressément par les dominants.

limiting factor» (D1). Parce qu'être une femme *est* un facteur limitant : mais si un concours de circonstances permet d'oblitérer ce facteur dans la construction de son identité, il n'influence pas l'horizons des possibles[88]. « They didn't know it was impossible, so they did it », comme le dirait Mark Twain.

Le parcours d'émancipation est donc un parcours de négation de la négation, l'affirmation procède du refus de l'interdiction. La langue anglaise est particulièrement apte à articuler ce que les langues romanes expriment par des phraséologies complexes et cachent sous la polysémie du verbe 'pouvoir', puisque 'can', 'allow' et 'may' décrivent les trois principaux champs de 'non-pouvoir' qui concernent les femmes : ne pas être en mesure, ne pas être autorisée, ne pas être convenable, acceptable. Si, avec Simone de Beauvoir, « on ne naît pas femme : on le devient », notamment par l'éducation que l'on reçoit, « well behaved women seldom make history »[89]. Le meilleur moyen de dépasser l'obstacle n'est pas d'en faire le tour ou de le sauter, mais de l'éliminer de son champ de vision, en attendant que la société l'élimine tout court.

III.5. *Le voyage à vélo en solo comme rééducation*

Si plusieurs personnes interrogées mentionnent spontanément des épisodes de leur enfance ou apportent des informations sur leur éducation pour rendre compte de leur attitude vis-à-vis du voyage à vélo en solo, la plupart des informatrices affirment que le voyage à vélo en solo a été pour elles un outil de prise de conscience et d'émancipation. Selon les cas, l'expérience du voyage a été un déclencheur, un catalyseur, un accompagnement ou bien le résultat de la réflexion sur la question notamment de l'*empowerment*. Dans tous les cas elle a été un test grandeur nature et sur sa propre peau.

Pour Manon, l'envie de voyager seule à vélo, réprimée par sa mère à l'enfance et à l'adolescence, s'est transformée en banc d'épreuve à l'âge adulte, mais cela lui a coûté un long travail de réapprentissage : entre la décision de partir et le jour du départ, « il s'est passé, on va dire, 8 mois, et ça a été 8 mois de déconstruction de mon genre, enfin des blocages liés à mon genre» (Manon, A1). « J'avais écouté un mec qui avait fait un voyage à vélo, et ça

[88] C'est significativement dans ce contexte qu'Helen explique ce que l'on a cité plus haut, qu'elle n'est pas féminine, que son aspect physique la caractérise peu en tant que femme.

[89] La citation, désormais reprise largement hors contexte et comme un slogan dans la culture populaire, est de la chercheuse américaine Laurel Thatcher Ulrich, qui l'a utilisée dans une étude sur l'histoire de la culture puritaine aux États-Unis : « Vertuous Women Found : New England Ministerial Litérature, 1668-1735 », dans *American Quarterly*, 28 (1976), pp. 20-40. De la même manière la citation de Simone de Beauvoir se lit originairement dans *Le deuxième sexe*, c'est la phrase qui ouvre le tome II, *L'expérience vécue*, première partie, *Formation*, chapitre I *Enfance*.

m'avait fait encore plus peur. Il racontait des galères et moi j'étais là : 'Mais moi je ne survivrai pas, mais moi comment je vais faire si ça m'arrive, c'est l'horreur, je me rends pas compte que je me lance dans un truc où je saurais pas comment faire en fait ». Et pourtant elle est partie : « Mais ça m'a demandé beaucoup de déconstruction de la peur » (Manon, B3). Et, au retour de voyage, elle qui n'avait jamais pratiqué un sport un tant soit peu aventureux, se met au triathlon : « Ca m'a débloqué ça. Ca a fait le premier truc de 'Ah mais je suis capable', tu sais un peu comme des petites étapes » ; « ça a pas été une révolution directement, c'est des petits verrous qui se sont ouverts petit à petit» (A1)[90].

Si Manon décrit son expérience comme un vrai parcours de libération des verrous, des blocages, presque comme une thérapie, Lison l'interprète comme une contre-éducation, une rééducation, un défi qu'elle se lance pour dépasser ses peurs, le lourd héritage d'une éducation traditionnelle, une habitude à la non-confiance. Son autoanalyse est tellement fine que cela vaut la peine de la citer en longueur (D1):

Oui, le voyage me change, l'une des raisons, ce n'est pas la seule, mais l'une des raisons pour lesquelles je voyage c'est pour surmonter mes limites, ou prendre conscience des limites qui sont inconscients en moi, et puis me prouver ou constater que ces limites sont théoriques et qu'en fait je peux les dépasser un peu à chaque fois. Il y a toujours un moment dans le voyage où je suis rattrapée par ces limites et où j'ai peur, essentiellement peur de ne pas y arriver, mais c'est un peu thérapeutique, c'est toujours un travail pendant le voyage, et je pense que ce qui se passe autour du voyage à vélo, c'est que je me débarrasse petit à petit, ou en tout cas, je ne suis pas sûre que j'en sois débarrassée, mais je travaille sur toute l'éducation que j'ai reçue et qui consistait à dire que je fais là quelque chose que je ne suis pas capable de faire : mais capable plutôt physiquement, que je n'ai pas la force de faire, ou que je ne peux pas faire, ou que je ne sais pas faire. C'est vrai pour la mécanique, parce qu'au départ je ne savais pas réparer un vélo, puis petit à petit j'arrive à régler un dérailleur, à me débrouiller avec mon vélo, je ne suis pas censée grimper des cols ou faire des choses un peu comme ça, un peu physiques avec le vélo. Je pense que c'est un travail contre mon éducation. Ce qui est étrange et qui est bizarre, c'est que, oui je pense que j'ai eu une éducation extrêmement traditionnelle où, en tant que femme, j'étais censée faire un certain nombre de choses et puis me remettre à un homme pour un certain nombre d'autres choses, et puis j'ai finalement construit ma vie sans beaucoup tenir compte de ça, parce que je fais un métier qui n'est pas du tout un métier féminin, je suis extrêmement indépendante, indépendante financièrement depuis toujours, j'ai élevé quatre enfants en bonne partie seule, donc je ne me suis pas beaucoup conformée à toutes ces injonctions-là. Mais le fait de partir seule à vélo dans le monde c'est comme si en fait c'était la dernière limite que je vais faire sauter, ou sur laquelle je

[90] Marina aussi est très explicite à propos de l'action de déconstruction assurée par le voyage à vélo, qui permet de « romper con esta estructura, con este molde » (B3), selon une formule qui revient à plusieurs reprises dans son discours. De son côté, Andrea attribue un rôle important au vélo dans son parcours d'émancipation, dès son enfance : « ça remonte à l'enfance déjà », quand elle se rendait à vélo à l'école du village voisin : « le vélo à cette époque, ça m'a libérée un peu, ça a fait plus grand mon territoire; peut-être dans l'adolescence ça m'a un peu libérée » (A1) ; et ensuite, après ses vingt ans, comme elle était la benjamine de la famille, et que « ma mère était très attachée à moi, j'ai dû révolter beaucoup, me libérer » (B1).

travaille, ou sur laquelle je bute, je ne sais pas très bien, c'est pas très très clair. Mais il y a quelque chose qui se passe là, et notamment autour du fait que quand je pars à vélo seule les gens autour de moi me disent : 'Quel courage', ils me disent aussi : 'Tu fais quelque chose qui n'est pas en lui-même naturel, ou qui n'est pas normal'. C'est ce que j'entends dans 'Quel courage'. Et oui, d'une certaine manière ça l'est, et je ne voudrais pas que ça ne le soit pas. Et souvent quand j'ai ces réactions de peur surtout pendant le voyage, au moment où je suis comme rattrapée par la peur, ça veut aussi dire que je suis quand même très imprégnée de l'idée que ce n'est pas si naturel que ça, pas si évident que ça, et c'est chaque fois de toutes petites victoires, qui sont très savoureuses, et qui sont très importantes. Ce qui est étrange c'est que je pense que plus je voyage, plus je suis consciente de l'inquiétude que je peux ressentir quand je fais ce genre de choses. Les premières fois je suis partie une peu inconsciente, sans beaucoup poser des questions, sans laisser place à cette inquiétude ou à cette peur, j'ai l'impression qu'elle est de plus en plus présente au fil des années, et je fais un petit peu le pari que probablement je suis en train de purger quelque chose, et que ça va redisparaître, quand vais gagner en conscience, mais je ne sais pas ».

Le choix du terme 'purger', dans une réflexion dont la rhétorique est à ce point contrôlée, est remarquable, car il laisse à l'interlocuteur le soin d'en interpréter l'ambiguïté : 'purger' dans le sens de subir la peine à laquelle on a été condamné, ou dans le sens de se purifier, se débarrasser d'un poids, la différence entre les deux acceptions se situant dans la présence ou pas d'une quelque culpabilité.

III.6. *En frapper cent pour en éduquer une*

Le plaisir de parler de l'expérience du voyage, de transmettre les émotions et donner du courage à qui n'ose pas, s'accompagne, chez certaines personnes interrogées, de la conscience que leur témoignage et leur exemple peuvent avoir un effet en particulier sur les femmes, chez qui ils peuvent faciliter une prise de décisions, déclencher un déblocage.

Pour Manon, raconter ses voyages et leurs implications est un choix ouvertement militant et son public-cible sont les femmes : « Moi je parle beaucoup de mon voyage à vélo notamment à des meufs, j'enseigne à SciencePo et j'ai un petit truc là-dessus, où j'ai fait des conférences là-dessus où j'explique» ; « c'est vraiment ce que j'ai envie de diffuser à tout le monde, et notamment aux filles et aux jeunes-filles, qu'on est capables en fait, et que ne pas savoir faire de la mécanique ça fait rien, on va apprendre». Par son témoignage, Manon souhaite épargner aux autres femmes le parcours pénible qu'elle s'est imposée, ou du moins l'écourter : « Je suis sortie de ce voyage en ayant confiance, et en ayant envie de transmettre cette confiance-là, en fait c'est pas moi qui suis spéciale, on est capables » (Manon, D1)[91].

[91] Gladis a la même envie et le même plaisir de raconter son expérience pour montrer l'exemple et donner du courage à ceux qui voudraient mais qui n'osent pas. Mais chez elle, le facteur exceptionnel de son exemple

Au cours de son projet, Marina était accueillie avec sa collègue dans des villages ou auprès d'associations, et les réactions des petites filles qui voyaient débarquer deux femmes, à vélo, seules sur les routes, lui donnent l'espoir que l'éducation de ces enfants sera marquée par cette rencontre hors de l'ordinaire : « Algo positivo fue con las pequeñas, con las niñas: 'Yo también quiero aprender a montar en bicicleta'. Algunas, no todas por supuesto. Como que ya estaban diciendo a las madres : 'Desde mayor quiero salir a pedalear'. Y las madres : 'Sí, sí'. Por mí esta fue una parte súper positiva. Primero, romper con nosotras mismas, muchas estructuras, y nuestros miedos, y poder compartirlo con otras personas, tanto con mujeres y con hombres y ojalá dar ganas a algunas niñas, algunas mujeres de viajar en bici en un futuro » (Marina, C3). La symétrie parfaite de cette scène avec l'épisode raconté par Manon, de son rêve enfantin censuré par sa mère, est saisissante. Cependant, le public que Marina et Caro entendent toucher avec la publication des résultats de leur projet n'est pas uniquement féminin, car après une longue réflexion les deux amies ont choisi d'adresser les résultats de leur enquête à un public générique, le projet ayant un but de sensibilisation. Par conséquent, elles ont décidé d'utiliser un vocabulaire non technique, ni militant, pour que tout le monde le comprenne et l'accueille sans préjugés (D2)[92].

De son côté, Renata déclare ne pas avoir eu l'intention de s'adresser spécialement aux femmes, pour les éduquer ou les motiver, et cependant dans son récit elle véhicule une vision genrée de son expérience, car si aucune question n'a surgi du public de sa conférence sur son périple en Inde à propos de la spécificité féminine de ce voyage, elle a tenu à faire passer un message qui était très important pour elle, à savoir que « questo viaggio era un viaggio al femminile, doveva esserlo ». Contrainte de se trouver un accompagnateur, elle a en effet cherché expressément une compagne, pour que le voyage reste un voyage de femmes, à défaut d'être un voyage en solo. Et ce choix est à ses yeux fondamental, pour soustraire l'action féminine à la tutelle masculine, pour que l'on reconnaisse, et que notamment les hommes reconnaissent, ses capacités et ses mérites en tant que femme. A l'envers du cas de

réside plutôt dans son âge que dans son genre : «Es una satisfacción para uno de pronto poder contarle algo a alguien, que lo haga tomar una decisión, que pronto dice 'No yo no soy capaz, me da miedo por tal cosa, pero mire usted con los años que tiene, y andando'. Para mí eso es una motivación, 'Y sabe que lo voy a hacer, usted es mi inspiración'. Entonces que animas a otras personas a dejar como los miedos, los temores que uno tiene, es algo muy bonito » (D1).

[92] La restitution des résultats de ce projet est consultable sur internet et les réseaux sociaux : cf. https://www.facebook.com/serendipiasobreruedas/; Instagram : @serendipiasobreruedas ; Twitter : #serendipiasobreruedas ; chaîne Youtube : https://www.youtube.com/channel/UC6mjYVTEb_M8Gn-VzAg0ZVw; site web : https://serendipiasobreruedas.com/.

Manon, le propos de Renata s'adresse donc non pas aux femmes, pour les encourager, mais aux hommes, pour qu'ils cessent de sous-estimer et de rabaisser les femmes[93].

III.7. *Militantisme, anti-militantisme et d'autres sujets de réflexion*

Les critères de sélection du *panel* ne portaient pas sur un éventuel engagement féministe ou sur la sensibilité à la question du genre des personnes à interroger, et aucune question de l'entretien ne portait explicitement sur le positionnement des informatrices vis-à-vis du féminisme. Au fil des entretiens, cependant, un éventail varié de profils s'est peu à peu défini, entre deux extrêmes représentés d'un côté par les personnes qui revendiquent leur engagement, le mettent en avant et utilisent le langage de la lutte féministe et les termes du débat sociologique[94], et de l'autre côté par celles qui refusent que le genre soit un critère pertinent pour parler de leur expérience de voyage à vélo en solitaire.

Cependant, et indépendamment de leur positionnement personnel, il est clair que toutes les informatrices ont bien réfléchi à au moins une partie des questions soulevées par cette enquête, et bien avant d'être interpellées. La préparation de conférences sur leurs voyages, l'écriture de *blogs*, de carnets de voyage ou tout simplement le temps long de la réflexion après le retour de voyage, ont été pour toutes des occasions importantes d'analyse. Le fait qu'autant d'épisodes de l'enfance, ou de faits lointains et apparemment anodins soient cités

[93] Renata explique de manière détaillé son raisonnement, en faisant référence également à l'univers de l'alpinisme qu'elle connaît et fréquente depuis l'adolescence : « Per cui anche quando mi son sentita un po' obbligata a trovare un compagno di viaggio, era una compagna di viaggio. Perché di un viaggio al femminile ? Perché purtroppo, per come siamo fatti, se io fossi andata con un maschio, sarei passata in secondo piano, cioè si sarebbe detto 'Sì, sì, hai fatto quello, ma è lui', cioè come se fosse lui che ha fatto il viaggio, tu invece non eri lì, non so come dire, come se noi andassimo a rimorchio. Uno pensa subito : 'Ah beh se va col suo compagno…'. Agli occhi degli altri c'è comunque il fatto di dire… non so, c'è Nives Meroi, che è una delle più grandi alpiniste italiane, mondiali, che ha fatto tutti gli 8000 eccetera eccetera, e quasi sempre li ha fatti col suo compagno, però è lei che li ha fatti, non è lui. Però molte volte siamo portati a pensare che sia lui, e purtroppo per la nostra mentalità, quando si incontra qualcuno, si incontra in un viaggio una coppia così, pensi subito che sia lui il trainante fisico eccetera eccetera, invece no. Quindi volevo che fosse un viaggio al femminile, era importantissimo quello. Sapevo che se non fosse stato così sarebbe stata sminuita, tra virgolette, 'l'impresa', soprattutto da parte dei maschietti » (D2). Sur la pratique féminine de l'alpinisme et sur la difficulté d'affirmation des femmes dans ce domaine, cf. Cécile Ottogalli-Mazzacavallo, « Femmes et alpinisme au Club Alpin Français à l'aube du XX^{e} siècle : une rencontre atypique ? », dans *Staps*, 66 (2004), 4, pp. 25-41 et Ead., « Des femmes à la conquête des sommets : Genre et Alpinisme (1874-1919) », dans *Clio. Histoire, femmes et sociétés*, 23 (2006), 1, pp. 165-178.

[94] C'est surtout le cas de Marina, qui a conçu le voyage à vélo en même temps et en liaison directe avec son projet d'enquête sur les initiatives féministes en Amérique du Sud. Elle est au courant des questions qui sont aujourd'hui au centre des études scientifiques, comme l'usage genré de l'espace public (Marina, A1). Manon démontre également un haut degré d'engagement féministe, qu'elle motive aussi bien par son expérience de voyage à vélo que par son homosexualité, et elle utilise spontanément le langage inclusif ; Flavia se sert de termes et de concepts du débat féministe, tandis que Carolyn, tout en ne revendiquant aucune position militante, a tenu un *blog*, pendant son voyage en Asie, où elle s'est posée une partie des questions que je lui ai posées au cours de l'entretien : « I was in Asia during the *MeToo* movement, and the fact that it was so big in the social media made me aware, it was affecting me ». Dans ce *blog*, elle s'est également arrêtée sur les réactions de sa famille et sur la perception des dangers de son voyage (D2).

pour expliquer leurs attitudes est un signe du fait que, bien avant de répondre aux questions de l'entretien, toutes les personnes interrogées ont été curieuses de repérer les ressorts et les étapes du cheminement qui les ont poussées sur la route.

Cette curiosité se justifie par la conscience d'avoir fait quelque chose d'anormal, qui n'allait pas de soi, qui a coûté à chacune un effort plus ou moins grand selon, par exemple, sa situation familiale, sa nationalité, son habitude à l'autonomie ; quelque chose d'anormal notamment en raison de son sexe. Cette anormalité est à la fois source de fierté et d'embarras. Certaines des personnes interrogées ont été désorientées, gênées voire ennuyées surtout par les relances suggérant la spécificité féminine du voyage à vélo en solo[95]. Toutes ont démontré qu'elles souhaitent se considérer et qu'on les considère des cyclotouristes 'comme les autres', au-delà de la conscience que leur expérience est peu ou prou caractérisée par leur genre[96]. Mais ce qui prime chez toutes les répondantes est l'envie de voyager à vélo en solitaire : elles n'ont pas pris la route pour démontrer ou revendiquer, mais pour le plaisir du voyage, qui n'est pas ou ne devrait pas être genré. C'est l'ultime libération que le voyage rend possible : voyager 'comme un homme', c'est à dire 'normalement'.

Le cas d'Helen est le plus éloquent sur ce point car, à longueur d'entretien, elle réfute avec force que son genre lui impose une expérience différente de celle des hommes. Le jour suivant l'entretien, elle m'a recontactée spontanément pour rebondir sur cette question, qui l'a évidemment interpellée. Dans ce supplément de témoignage, elle réaffirme le fait que son expérience de voyage ne l'a pas rendu plus consciente 'd'être une femme', mais que c'est sur les forums des femmes cyclotouristes qu'elle a pris conscience que beaucoup de femmes considèrent que leur sexe est un obstacle. Elle respecte ce point de vue, et prend bonne note de certains conseils qui sont échangés sur ces sites à propos des stratégies pour éviter les dangers qui concerneraient spécialement les femmes, mais elle argumente qu'en fait ces femmes ont peur de leurs peurs : « and suddenly there are all the posts from women saying that they are worried about their safety or they feel they can't or their family would worry, or they are used to travelling with a partner or friend but are too scared to travel alone... And I was like 'Oh, that never really occurred to me before' ».

---

[95] C'est le cas surtout de Francesca, Marie, Renata, Lison.

[96] Le curseur entre la conscience de la spécificité de l'expérience au féminin et la jouissance des universels de l'expérience de voyage à vélo se place de manière très variée selon les informatrices, et souvent de façon paradoxale. Marlene par exemple se dit très concernée par sa sécurité en tant que femme et rapporte plusieurs épisodes où son genre a influencé son comportement. Mais en même temps elle raconte que (en dehors de l'expérience du voyage à vélo), elle a sciemment bravé tous les interdits que l'on lui avait listés avant un séjour de travail au Congo, pour le goût de se prouver que son sexe n'est pas un obstacle : « So I took that list, and I decided to take on the challenge for myself to see how many of the don'ts can I reverse to possible. And I did them all » (C3).

Elle découvre donc le problème non pas par son expérience personnelle, qui est pourtant très significative, mais en écoutant ce que les autres femmes racontent. Et elle trouve que c'est justement là le problème : « while they (ces forums de femmes) are great resources for advice, encouragement, and sharing ideas etc. etc., their very existence might even perpetuate the idea that women need special treatment. I am tempted to say 'Just get a sports bra and a mooncup and get on with it'. For me, it was making me aware of an issue I hadn't considered before. When you are travelling, it is more a case of following your instinct, and if a situation feels unsafe, stay away, just as you would at home, and it is mainly fear : 'False Expectations Appearing Real', that is the problem ».

Cette approche représente une stratégie d'évitement radical, une opposition à l'énonciation performative par le refus de l'énonciation, que tout le monde ne peut se permettre : il faut pour cela avoir reçu une certaine éducation, vivre dans un certain environnement et remplir sans doute beaucoup d'autres conditions difficiles à ériger en règles. L'attitude d'Helen est sans aucun doute sincère et spontanée : elle est vraiment surprise et presque choquée par le but de cette enquête, car elle se considère tout simplement 'un homme comme les autres' et fait en sorte que les autres la considèrent ainsi. Son comportement, son apparence physique et ses activités corroborent certainement la primauté de la personne sur son genre. Même en interprétant l'agression qu'elle raconte comme une mauvaise expérience de voyage, elle tend spontanément à exclure que le fait d'être une femme ait joué un rôle. Ce n'est pas un aveuglement, c'est une stratégie.

Or, si c'est le regard des autres qui influence la construction de l'identité du genre, le regard que l'on porte sur soi-même a une influence sur l'attitude du monde, comme si ne pas trop se soucier du fait d'être une femme induisait le monde à ne pas trop s'en apercevoir, dans une sorte de *gender blindness* qui cette fois, appelée de ses vœux par le dominé, ne cacherait pas des mécanismes de discrimination inconscients (comme c'est le cas pour la *color blindness*, qui affecte les yeux des dominants), mais oblitérerait les discriminations explicites. 'The first day I realized I was black' est, dans les études sociologiques américains, le jour où l'on commence à être discriminé : Helen fait en sorte que ce jour-là n'arrive jamais[97].

[97] La CNN a récemment publié une série documentaire de Tsering Bista donnant la parole à des personnages célèbres qui racontent ce jour où ils ont découvert leur *blackness*: https://edition.cnn.com/videos/us/2017/04/10/first-time-realized-black-cnngo-ts-orig.cnn. Mais les études socio-ethnologiques sur le sujet remontent à l'essai de W. E. B. Du Bois, *The Souls of Black Folk*, Chicago, 1903. Sur la question de la participation des dominés à leur domination via l'intériorisation et la perpétuation de la structure de domination, cf. encore Bourdieu, *La domination masculine* cit., et notamment le chapitre II. *Anamnèse des constantes cachées*, où il est aussi question des effets de la pratique féminine des sports : « La pratique intensive d'un sport détermine chez les femmes une profonde transformation de l'expérience subjective et objective du corps : cessant d'exister seulement pour autrui ou, ce qui revient au même, pour le miroir

Même si les niveaux et les moyens critiques d'approfondissement sont différents, même si les orientations ne sont pas les mêmes, il est important de tenir compte du fait que tous les témoignages sont le fruit d'une réflexion, qui est à son tour le fruit, entre autre, de l'expérience du voyage ; et cette réflexion a un poids consistant dans le récit de l'expérience, elle fournit un langage et des images, et représente un biais important que l'on ne peut négliger dans l'évaluation des réponses, que les personnes interrogées aient développé un discours élaboré sur leur expérience ou pas.

S'il paraît clair que dans le *panel* on peut identifier un lien entre le voyage à vélo en solitaire et la réflexion sur le genre, et dans certains cas une prise de position militante, le voyage fonctionne également comme un accélérateur voire il est à l'origine de réflexions sur d'autres grandes questions en lien avec le voyage lui-même.

Dans le cas de Marina, qui entreprend son voyage à vélo dans le cadre d'un projet féministe et altermondialiste, l'intersection de causes comme la préservation et la promotion des cultures indigènes, le multiculturalisme, la construction d'un nouveau modèle social, est consubstantielle au voyage : « la mira está en esta intersección de luchas » (D2)[98]. Elle parle de manière explicite également de la cause écologiste mais, par rapport aux attendus d'une étude sur le cyclotourisme, l'écologie n'est absolument pas citée parmi les principales préoccupations des personnes interrogées[99].

Les informatrices développent par contre des réflexions plus approfondies sur la forme de tourisme que le vélo sous-entend. Sauf Marlene, qui parle de ses expériences à vélo comme de « holidays » (C1), toutes les autres préfèrent les définir comme des 'voyages'. Dans la

---

(instrument qui permet non seulement de se voir mais d'essayer de voir comment on est vu et de se donner à voir comme on entend être vu), d'être seulement une chose faite pour être regardée ou qu'il faut regarder en vue de la préparer à être regardée, il se convertit de corps pour autrui en corps pour soi, de corps passif et agi en corps actif et agissant ; cependant que, aux yeux des hommes, celles qui, rompant la relation tacite de disponibilité, se réapproprient en quelque sorte leur image corporelle, et, du même coup, leur corps, apparaissent comme non 'féminines', voire comme lesbiennes – l'affirmation de l'indépendance intellectuelle, qui se traduit aussi dans des manifestations corporelles, produisant des effets tout à fait semblables » (p. 74).

[98] Comme elle l'explique, avec sa compagne de voyage elles voient leur contribution à la cause 'comme un grain de sable dans la lutte, comme une contribution non eurocentriste, mais mondialiste et spécifiquement latino-américaine, en intégrant les luttes anti-extractivistes, de revendication des identités indigènes' (D2).

[99] Marina évoque à deux reprises le fait que le vélo ne pollue pas ; Lison dit choisir les destinations de ses voyages à vélo sur la base de leur accessibilité en train, car elle ne possède plus de voiture, le vélo est son seul moyen de transport au quotidien et pour les loisirs, mais elle ne fait aucun lien explicite entre le choix de voyager à vélo et le caractère écologique de l'activité. Flavia se réjouit que le voyage à vélo lui permette de « conectarse con el campo » (A2), pour Gladis c'est un moyen d'être proche de la nature (A2). Mais en général l'autonomie que le vélo permet d'avoir n'est pas interprétée comme une libération de la dépendance au carburant. Seulement Lipika se prononce clairement dans ce sens : «What I like about bicycle it's a pollution-free vehicle ; don't take your motorcycle, take your cycle, it will not pollute the world» ; «it feels a good thing that we are not polluting the world» (D2).

sempiternelle querelle entre les 'touristes' et les 'voyageurs', le *panel* se place décidemment et parfois en opposition assumée 'contre' les touristes[100]. Manon ne supporte pas les masses de touristes sur les plages croates (B2), et c'est justement la répulsion pour l'embrigadement du tourisme de masse, expérimenté au cours d'un voyage en Asie, qui l'a poussée à tenter des expériences à proximité et à vélo (A1). En traçant son itinéraire sur la carte de l'Amérique du Sud, Marina privilégie les localités de montagne, pour rester au plus près des régions rurales, en évitant les masses des touristes (B2). Au bout de quelques semaines dans les steppes chinoises, sans pouvoir communiquer avec les locaux que pour les strictes nécessités de survie, Andrea est ravie de retrouver à Xi'an les touristes occidentaux, avec qui elle peut enfin parler de sujets variés. Pour en profiter, elle s'y arrête quatre jours : « C'était comme des vacances » (C1), comme pour indiquer que ce qui a précédé et ce qui suivra cette pause pourtant bienvenue, est une sorte de travail, de mode de vie qui n'a rien à voir avec le tourisme : c'est un voyage.

A part la durée de ces expériences (il est difficile d'étiqueter tout court comme 'vacances' une itinérance de plusieurs mois), c'est leur intensité qui les différencie, dans la vision des personnes interrogées, du tourisme honni. Comme dans le tourisme expérientiel, mais à un degré bien plus grand et surtout sans paiement de prestation et sans catalogue, le cyclotourisme permet d'approcher les gens, de tisser des liens que l'on considère comme sincères, d'aider et d'être aidé, de partager sans acheter, de se faire des amis. Pour Gladis, l'ivresse de la liberté du voyage ne fait qu'un avec le plaisir d'héberger, d'être reçue, de raconter, d'écouter. Pour Helen (A1), le voyage, le vélo, le fait d'être seule et d'être une femme (avec le fait d'être âgée, pour d'autres) sont tous des facteurs aux conséquences convergentes, car ils facilitent tous le contact, avec les 'locaux' mais aussi entre cyclotouristes. L'appartenance à une sorte de communauté informelle, de groupe tribal dans lequel une même culture et une même approche au voyage sont partagées, apparaissent en transparence de beaucoup de réponses aussi bien comme un outil pratique pour échanger des informations utiles sur la route que comme un trait identitaire, qui distingue les cyclo-voyageurs des touristes et valorise l'expérience, la transforme en style de vie[101].

[100] Sur la question de la distinction, illusoire, entre voyageur et touriste et sur l'histoire de ce malentendu, cf. Jean-Didier Urbain, *L'idiot du voyage. Histoire de touristes*, Paris, Plon, 1991.

[101] Lison raconte qu'au Danemark elle a renoncé à camper dans les *shelters* (des sites de camping sauvage aménagés et officiels) car il y avait toujours beaucoup de monde, bien plus que dans un camping classique (où l'on trouve également les sites *hikers-bikers*, réservés aux cyclotouristes et aux randonneurs). Dans les *shelters* il y avait de tout, tandis que dans les campings le «contrat» était plus clair entre différentes catégories de campeurs : les emplacements avec les voitures d'un côté, les marcheurs et les cyclistes, ensemble, de l'autre. La nécessité d'assurer un emplacement de camping à la dernière minute à ceux qui, à pied ou à vélo, ne peuvent aller plus loin à la fin de la journée, contrairement à ceux qui ont une voiture, contribue à réunir des personnes

Le fait de voyager dans des contrées pauvres, d'être parfois en contact avec des populations qui vivent dans des conditions précaires, voire dans la misère, est le contrepoids du côté 'authentique' du cyclotourisme. Pour Francesca c'est un élément peu amène mais inévitable du voyage (C2), tandis que cela ne pose aucun problème à Andrea (B1), qui reconnaît que voyager dans des pays pauvres a l'avantage d'être peu cher, et donc de permettre des séjours plus longs et confortables (A3).

C'est sans doute Helen qui tire de ses voyages les conséquences les plus radicales sur la pratique touristique. Certes, en parlant de son expérience, elle se considère comme une voyageuse plutôt que comme une touriste ; elle a l'impression que, en dehors des flux et des destinations touristiques, les gens la traitent « as a human being », « 'Oh, you're a traveller, you're interesting' », également parce que, à son avis, le vélo est beaucoup plus proche des moyens de transports des locaux (la marche, le cheval, le vélo lui-même).

Cependant, depuis qu'elle est rentrée de son périple de onze mois autour du monde, elle est mal à l'aise, non seulement parce que le voyage a été trop long pour être digéré, mais aussi parce qu'elle est rentrée avec l'impression d'avoir voyagé comme un *conquistador* irrévérent et irrespectueux, et donc d'être retombée dans le piège du tourisme qu'elle méprise. Elle s'est sentie 'un explorateur victorien', imposant sa présence aux 'indigènes' ; elle a eu l'impression d'exercer « an imperialistic right for us to go and travel: do we have that right? »; elle a perdu de vue le sens du voyage. « We all want to be travellers, not tourists, but still we're all the same thing, which is like hiding in our heads » (D2). Sa nationalité et le fait que son rêve secret a été pendant longtemps d'aller explorer une île en Nouvelle-Zélande que l'un de ses ancêtres aurait découverte et rajoutée à la carte des terres nouvellement acquise à la couronne de Sa Majesté, aide sans doute à contextualiser les termes qu'elle choisit pour décrire cette sensation désagréable. Mais il n'en reste pas moins qu'elle est la seule personne interrogée dans le *panel* qui fait référence au cyclotourisme non pas comme à une activité irénique, qui permet de mieux connaître le monde, mais comme un mouvement de conquête impérialiste tout à fait analogue au tourisme classique. Le vélo est peut-être un moyen de transport « non agressif et non envahissant »[102], c'est le cycliste qui est un occidental colonisateur.

C'est suite à cette prise de conscience, marginale dans le *panel* et sans doute en général parmi les cyclotouristes, qu'elle a décidé, depuis, de voyager plutôt au Royaume-Uni, où elle prend les mêmes plaisirs en voyageant à vélo, sans se sentir un envahisseur-colonisateur et sans, de

---

qui ont une vision semblable du voyage et sont soumises aux mêmes contraintes logistiques, mais aussi qui demandent les mêmes services (C1).

[102] Comme le décrit Lison, C3.

surcroît, avoir à prendre l'avion, ce qui simplifie la logistique : « You're not a kind of imposing yourself on somebody else's culture, and that's right »[103].

III.8. *Une pratique post-touristique et transmoderne ?*[104]

En tant que pratique immersive requérant un fort engagement personnel sur des périodes parfois très longues, le voyage à vélo en solitaire met au défi tout un pan des habitudes mentales et sociales des pratiquants, et notamment des pratiquantes, et de leur entourage. Sans ambiguïté, il est présenté par les personnes interrogées comme une expérience marquante, à différentes échelles et niveaux.

Si le voyage à vélo en solitaire est une expérience temporaire, car en dehors de cette parenthèse les informatrices ont toutes une vie plus ou moins confortable et bien intégrée à la société, la « vida de guerrera » qu'elles ont menée pendant ce temps entre parenthèses ne reste toutefois pas du tout circonscrite dans les limites de la parenthèse, mais a des retombées importantes dans leur 'vie normale', sur leur vision du monde et d'elles-mêmes.

III.8.1. *A vélo on réfléchit mieux*

Les réflexions sur la peur, sur les *pro* et les *contre* pour une femme de voyager à vélo toute seule, sur la nature de l'activité qu'on effectue ont certes eu le temps de mûrir au retour du voyage, mais elles se sont sans doute développées déjà en selle, dans le feu de l'action. Ou plutôt dans le calme et dans les conditions méditatives que le voyage à vélo (parfois) assure. En selle on pense mieux, on y voit plus clair. Pour Lison « il y a quelque chose de méditatif. Je pense que c'est ça qu'on cherche aussi. C'est à dire on ne réfléchit pas mais la pensée fonctionne quand même d'une certaine manière et pas intellectuelle » (A2)[105]. Pour Flavia, qui roule beaucoup pour se rendre au travail aussi bien que pour voyager, le vélo lui permet de « despejar la mente » (A2); « te nutrís tanto, aprendés tanto en lo personal también, que hay un montón de kilómetros que uno va maquinando la cabeza o al revés, despejándose en

[103] Parmi les projets de voyage sur lesquels elle travaillait au moment de l'entretien, couvrir la même distance qui sépare Londres de John O'Groats, en Ecosse (environ 760 miles ; c'est un itinéraire cyclable mythique au Royaume Uni) mais sans quitter l'agglomération londonienne; ou bien faire un voyage à vélo en déguisant son vélo en cheval.

[104] Cf. Jean Corneloup, « La forme transmoderne des pratiques récréatives de nature », dans *Développement durable et territoires*, Réseau Développement durable et territoires fragiles, 2 (2011), 3, pp. 1-15, et sa récente monographie, (Id.) *Sociologie des pratiques récréatives en nature. Du structuralisme à l'interactionnisme*, L'Argentière La Bessée, Éditions du Fournel, 2016.

[105] Elle explique que chez elle, le vélo est venu remplacer la course à pied après qu'une blessure l'a contrainte d'arrêter, et le vélo a hérité également de la fonction « de métabolisation de la pensée ou des soucis ou des réflexions quand je partais courir » (A2).

una manera que te puedes abstraer, y ser parte en el lugar dónde estás ». Cet exercice mental a un pouvoir métamorphique : « uno se va transformando » (Flavia, D1).

Pour Renata, le voyage a toujours été une pause dans le flux de la vie 'normale', mais une pause active, créatrice, un moment de programmation de l'avenir : « Per me viaggiare in bici vuol dire programmazione per quello che farò dopo, a livello lavorativo e anche a livello di impegno sociale. Quando vado in bici programmo, mentalmente penso. Anche quando viaggiavo ancora da sposata, diciamo che il viaggio fatto a luglio-agosto era motivo di proposte per l'anno dopo, di miglioramento, di scoperte a livello lavorativo, di corsi, era un momento di grande stimolo anche intellettuale viaggiare in bicicletta (Renata, A2).

III.8.2. *En selle pour remettre en question la société*

Le changement de rythme expérimenté pendant le voyage représente une cassure nette avec la vie 'normale'. Le retour du voyage est décrit par la plupart des personnes interrogées comme une rupture brusque, voire un choc. S'il leur est souvent difficile de retrouver les rythmes et les habitudes de leur quotidien, il leur est impossible d'oublier qu'un autre mode de vie est possible. L'expérience du voyage les marques durablement, y compris dans le regard qu'elles portent sur la société et sur l'ordre qui la structure.

La vie au jour le jour, le bouleversement des priorités, la focalisation sur l'essentiel (eau, nourriture, abri, sécurité personnelle), le contact permanent avec la nature et les nouvelles formes de socialisation qu'elles ont expérimentés pendant quelque semaine ou plusieurs mois prennent racine, se développent et donnent des fruits. Plusieurs informatrices émettent des critiques sur la société de consommation, après avoir testé une vie de sobriété heureuse, où *less is more* : «It's the feeling that you can survive with very less things, we don't need much things» ; «and when we're staying home we want so many things» (Lipika, D1). Pour Helen le voyage à vélo permet de comprendre qu'il n'est absolument pas nécessaire de dépenser beaucoup d'argent dans un vélo dernier cri ou super-léger : sur la route on se contente facilement de ce qui marche, la fonctionnalité prenant le dessus sur la mode et la frime (Helen, C2).

Marina, en rentrant en Espagne après son long voyage, décrit le choc presque de civilisations qui l'attend : « un cambio súper brusco ». Après avoir vécu si longtemps sur la route entre des villages dans les Andes, la *pampa* ou la forêt tropicale, en l'espace de quelques heures, elle prend l'avion à Sao Paulo, arrive à Madrid et puis dans son village natal en Espagne, et ce qui la surprend le plus est le béton, la circulation, la quantité de gens qu'elle voit partout, « caos por todas partes ». Puis elle est happée par l'organisation que la vie 'normale' demande: tous,

dans son entourage, ont des plannings serrés, tandis qu'elle est habituée à vivre ne sachant pas ce qu'elle fera la semaine d'après. Autant lui a coûté se débarrasser de cet encadrement strict au début du voyage, autant et même plus il a été dur de se couler de nouveau dans le moule à son retour. « Me costó mucho sin duda, dos meses muy duros. Tuve mucho tiempo para digerir, mucho tiempo de soledad, para ver ahora qué camino quería construir ». Mais elle n'est plus la même personne qu'avant le départ, elle a fait trésor de la leçon du voyage: valoriser chaque moment, chaque détail, apprécier le silence et chaque rencontre, et elle compte dépenser le salaire de cette expérience dans les nouveaux projets qu'elle s'apprête à développer en Espagne (Marina, D1)[106].

Selon Andrea, son expérience de voyage lui a également donné des arguments pour contrer les préjugés de certains de ses compatriotes, convaincus que la Suisse fonde sa prospérité sur la nature industrieuse de son peuple : « mais ce que je pense aussi après ce voyage c'est qu'il faut être honnête, et qu'on avait seulement un peu plus de chances au XX^{e} siècle que les autres. Maintenant je pense un peu plus d'une perspectives historique, parce que j'ai vu les palaces des Ottomans, ou des Perses, ce qui était le centre du monde au Moyen Âge, c'était l'Asie centrale, là où il y avait les écoles, le savoir, les commerces. Ça me rend un peu plus humble » (D1). Pour une fois, le tourisme aurait rempli la mission de contribuer à la « compréhension internationale, à la paix » et au « respect universel » que le WTO lui assigne ambitieusement dans ses statuts.

III.8.3. *Le voyage à vélo comme outil d'épanouissement personnel*

L'état méditatif auquel le voyage à vélo donne accès, la découverte de capacités personnelles insoupçonnées, et l'éloignement de la société favorisent, imposent presque, une introspection approfondie que toutes les personnes interrogées décrivent, et dont les effets sont autant variés au cas par cas, que remarquables pour la totalité du *panel*. En pédalant toute la journée, pendant une longue période au cours de laquelle on se détache de la plupart des habitudes et des contraintes de la vie 'à la maison', en étant stimulé par un grand nombre d'éléments nouveaux et déstabilisateurs, il est naturel de jeter un regard nouveau non seulement sur la société, mais également sur soi-même et sur ses rapports avec les autres.

[106] Presque à rebours de l'attitude de Marina, Andrea rentre de son voyage en Asie avec le désir de retrouver sa place dans la société : selon l'accord avec son copain, elle va renoncer pendant quelque temps aux voyages, et surtout elle se sent « vieille», elle sent le besoin de se « réintégrer », de chercher un travail. A son avis, le retour fait partie du voyage, c'est un défi, une aventure au même titre que le voyage lui-même, de retrouver sa place dans la société.

Manon, pour qui le voyage à vélo en solitaire a comporté un énorme investissement personnel et s'est traduit par une *katastrophé*, un événement bouleversant qui a marqué un nouveau départ dans sa vie, parle de son voyage comme de « la plus belle expérience… là rien qu'en te le disant j'ai des frissons… ça a été une expérience qui a été très lumineuse pour moi, c'est à dire que j'ai trouvé des réponses à plein de choses, pendant le voyage. A la fois en rencontrant des gens, j'adore parler aux gens. En fait ils me donnaient des clés de lecture de ma situation, de ma vie, de la société. Et qu'ensuite je continuais à réfléchir quand j'étais à vélo toute seule. Donc c'était hyper-lumineux, hyper-libérateur» (Manon, D1).

Marlene, qui avait une grande peur des montées, découvre la joie de se dépasser, mais elle réalise en même temps que cet *empowerment* lui fait du bien : « It was the best thing I did to myself. I enjoyed it so much » (Marlene, A1), comme un bain de jouvence, un médicament miraculeux. Au retour de ses voyages, Helen a le sentiment d'avoir accompli quelque chose, un sens de joie intérieure la submerge, elle est prête « to face the world again » (D1).

Pour Gladis l'approche laborieuse et contrastée au voyage à vélo ne rend que plus éclatante la révélation d'une réalité qui, restée en sommeil pendant longtemps, paraît toute naturelle une fois qu'elle finit par se manifester grâce aux deux Argentins qui lui ont donné le courage de franchir le pas. « Y ellos me animaron, salí con ellos. Lo pasamos delicioso y yo dije 'esto es lo mío'. Y ahí tomé la decisión ». « Fue una experiencia maravillosa. Y de ahí cuando dije 'No, esto es lo mío', ese fue el impulso. Esa es como la historia del comienzo de ser cicloviajera » (Gladis, A1). Du statut de *mamá*, elle passe au statut de cyclovoyageuse, et elle s'y réalise. Le voyage est pour elle le début d'une nouvelle vie, qui referme le long chapitre de sa vie de mère, et qui en ouvre un nouveau, où elle jouit d'une indépendance inédite et peut se consacrer exclusivement à soi-même, faire ce qui lui plaît, enfin : « Mis hijos poblaron los tres. Y yo me quedé sola ¿Qué hago aquí en casa, sola? Que no hago lo que a mí me gusta. Entonces dije no, pues ya es la hora de dedicar tiempo a mi misma ». Les Argentins ont été « el paso que tenía que darlo » (Gladis, A2), mais pour cette épiphanie elle a dû attendre d'avoir plus de 50 ans, et le départ de tous ses enfants de la maison, pour découvrir que « esto es lo mio ».

Flavia a déjà compris à quarante que le voyage à vélo en solitaire « me hace feliz, me hace totalmente feliz » (A2), et qu'il lui permet non seulement de « empoderarte de ser autónoma », mais élargit ses horizons : « como que el mundo se te hace más grande » (D1).

Le vélo est un outil de connaissance socratique pour Marina, qui a appris en voyage à écouter son corps, à adapter l'effort à la faiblesse que génèrent les règles, à raccourcir les étapes si besoin : « aprender a respectarme mucho más » (C2), comme un *gnõthi seautón* à bicyclette.

Et, dans une autre perspective, elle a tiré de l'expérience du voyage un enseignement épicurien, qu'il serait hasardeux de confondre avec un slogan *new age* : «uno de los mensajes principales que aprendí con la bici, es que importa mucho más el camino que el destino». «Aprendí a gozar muchísimo la verdad durante el viaje, a sentirme mucho más conectada con mi misma, y estar mucho más presente con el entorno » (Marina, A2).

III.8.4. *Prendre une autre route*

Si toutes les personnes interrogées décrivent les changements que le voyage a provoqués dans leurs visions du monde et surtout d'elles-mêmes, pour certaines l'expérience de se retrouver seule sur un vélo à travers le monde pour un temps prolongé a déclenché des prises de conscience et des choix de vie importants. Dans certains cas le choix de voyager représentait sans doute déjà l'amorce d'un changement, mais on lui reconnaît pour le moins une fonction révélatrice ou clarificatrice.

Chez Helen et Andrea, la pratique intensive du vélo en itinérance a créé des compétences professionnelles qu'elles ont ensuite exploitées pour leur reconversion dans le domaine du vélo[107]. Lipika avoue avoir été tentée, de retour de son deuxième voyage, de tout quitter et de partir beaucoup plus longtemps : «The much I am staying on the road, it is taking me the feeling that, yes, I want more time on the road. I want to know myself, I want to know the people, I want to know their culture. After coming home of my second trip I was feeling that I will quit my job and I'll go for a long time. But it needs money. But someday I can leave my job and go for long time on the road» (Lipika, D1).

Chez Francesca, par contre, qui est à la retraite et peut voyager sans entraves, le voyage en solo a généré un nouvel état d'esprit, en lui permettant de prendre conscience non seulement du fait que la solitude lui donne une grande sérénité, mais qu'elle ne sent plus le besoin d'être en couple : « mi ha rafforzato psicologicamente moltissimo, mi ha reso capace di vivere sola, senza bisogno di rifarmi un compagno o di frequentare comunque qualcuno. Ho imparato a vivere sola con me stessa, potrei vivere e morire sola con me stessa, però serena (Francesca, D1).

Pour Manon, « ça couvait depuis l'enfance, ça a mûri entre réflexion existentielle (la société dans laquelle je vis), personnelle (le travail) et de genre (ce que je peux faire en tant que femme) ». Une fois que le feu a pris, il a fait table rase des repères de sa vie d'avant et lui a donné l'élan pour s'engager sur une nouvelle route : «ce qui m'a donné envie de faire un

[107] L'une travaille comme *tour leader*, l'autre a trouvé un emploi chez SuisseMobile.

voyage à vélo, ce qui m'a débloqué l'envie c'est vraiment l'envie de voyager, de partir de Paris (parce qu'à l'époque j'étais à Paris), je me sentais super-oppressée, j'avais envie d'un chemin, sur lequel être libre, en fait de m'arrêter où je voulais, d'être seule, de réfléchir à tout ce qui ne me convenait pas dans la société dans laquelle je vivais. Voilà, enfin, j'étais un peu en décrochage, on va dire, de la société dans laquelle j'évoluais. Et ça m'a semblé être le seul outil avec lequel je pouvais le faire, c'était le voyage à vélo». « Mais surtout, le truc le plus important, c'est que j'ai monté ma boîte en fait, toute seule, clairement je l'aurais jamais fait, je suis sûre et certaine » (Manon, D1).

Conclusions et perspectives

Si l'expérience du voyage a été pour certaines des personnes interrogées le ressort d'un changement de vie, pour beaucoup c'est un changement de vie qui a rendu possible le voyage. Sur ce point, il est peut-être opportun de faire quelques observations de fond et de méthode, sur les biais induits par le choix du *panel* et, encore plus en amont, par les composants du sujet de cette étude.

Pour faire un long voyage à vélo, il faut satisfaire à un certain nombre de prérequis qui ne sont pas à la portée de tous et de toutes : avoir assez de disponibilités financières ; avoir assez de temps libre ; si on n'est pas à la retraite, avoir un travail assez flexible ou garantissant assez de vacances ; être en bonne santé et avoir une discrète forme physique[1]. Si on rajoute le paramètre du voyage en solitaire, il faut rajouter d'autres conditions préalables, comme la capacité d'autonomie, à la fois logistique, mécanique et psychologique, notamment pour ce qui est de la gestion des risques et de la solitude.

Ces pré-conditions (dont la liste n'est ici qu'indicative) sont applicables à tout cyclotouriste qui envisage un long voyage à vélo. Cependant, les femmes cyclotouristes semblent devoir en remplir d'autres en supplément, et notamment elles doivent être dégagées de la charge familiale : de la maison, du conjoint, et surtout des enfants. Le cas de Gladis est très parlant, même s'il n'est peut-être pas en tous points représentatif des situations des autres informatrices. Mais elle décrit parfaitement le moment de bascule de son projet : le départ du fils cadet qui, à 18 ans, rejoint son père pour faire ses études universitaires dans la capitale. Mais jusque là, pour suivre sa scolarité et lui assurer son assistance, Gladis ne pouvait pas partir : « Me sentía la responsabilidad de estar ahí » (A2). C'est quand elle se retrouve seule à la maison qu'elle peut enfin. Mais ce même schéma est évoqué ou sous-entendu également par Marie, Renata, Francesca, Lison, qui ont attendu que leurs enfants soient grands pour partir, et notamment pour partir seules[2]. Dans une étude ultérieure et comparative avec un *panel* d'hommes, il serait intéressant de vérifier si cet obstacle concerne également les hommes, et dans quelle mesure et de quelle manière il influence éventuellement leurs choix.

---

[1] Au cours des entretiens, les personnes interrogées se montrent conscientes que notamment le paramètre de la liberté des engagements de travail est une condition préalable qui concerne aussi bien les hommes que les femmes : le fils de Gladis qui partage sa passion pour le vélo, aimerait bien partir lui aussi, mais « él tiene compromisos, entonces le queda complicado. Pero él, sí, quiere » ; de même, certains de ses amis voudraient partir comme elle, mais ne peuvent pas à cause de leur travail et engagements : « Los amigos decían: 'Uhi, no que rico! La felicito, yo quería hacer eso, pero yo no puedo porque tengo obligaciones, compromisos'. Si estás libre lo puedes hacer sin ningún problema » (Gladis, B4).

[2] « In solitaria non in bici no, perché avevo i figli, la famiglia » (Francesca, A1) ; « Et puis j'ai véritablement mordu en 2014 parce que mes enfants étaient grands et qu'on partait plus en vacances ensemble. Et là j'ai commencé à faire des voyages vraiment seule et systématiquement, depuis 2014, chaque année, de voyages à vélo toujours un petit plus longs» (Lison, A1).

Le fait que 11 informatrices sur 13 se déclarent *single* est frappant, mais il est difficile, à partir des résultats de cette étude, de dire dans quelle mesure cette condition est un préalable au voyage en solitaire ou la conséquence d'une attitude personnelle plus générale : à savoir, est-ce qu'il est déterminant pour le passage à l'acte de ne pas avoir un conjoint avec qui négocier son départ, ou bien est-ce qu'une personnalité particulièrement autonome et aimant les voyages en solo souhaite moins se mettre en couple ? Sur ce point aussi, une étude comparative avec les hommes serait intéressante : est-ce que dans un *panel* masculin la proportion d'informateurs non en couple serait aussi écrasante ? D'autre part, on peut supposer qu'une étude qui se focaliserait sur les voyages non en solitaire donnerait des résultats très différents sur ce point : bien entendu dans le cas des voyage en couple, mais également, si on prenait en considération les voyages de groupe, il est possible que la proportion de femmes *single* ne serait pas la même. Dans les deux cas, des études quantitatives seraient nécessaires, les hypothèses émises sur la base de cette enquête qualitative ne permettant à ce stade que de formuler des hypothèses[3].

La question ne s'est jamais posée au cours des entretiens, bien qu'elle ait été prévue dans le questionnaire final, mais la charge éventuelle d'un parent âgé pourrait également constituer un paramètre différentiel dans une étude comparative entre hommes et femmes. Il est vraisemblable qu'une charge aussi lourde représente un empêchement majeur quel que soit le sexe de l'aspirant voyageur, mais il n'est pas exclu que, compte tenu de la différente répartition entre les sexes des charges familiales, aussi bien des enfants que des personnes âgées, cette pré-condition soit particulièrement pénalisante pour les femmes.

Un dernier prérequis qui semble concerner spécialement les femmes est l'absence de censures trop fortes dans leur entourage. A partir des témoignages des personnes interrogées, on peut en effet observer, d'un côté, que la plupart des obstacles et des peurs dont il est question dans les entretiens, et qui s'opposent au voyage des informatrices, les concernent en tant que femmes, et non pas en tant que cyclotouristes ; et de l'autre côté, que seulement les femmes qui ont pu dépasser ces obstacles ont pu partir, ce qui constitue un critère de sélection des informatrices bien en amont de l'appel à témoignage pour cette enquête. On peut donc supposer que la route des hommes qui veulent partir seuls en voyage à vélo est plus dégagée

[3] Une suggestion dans ce sens remonte de l'entretien à Marlene, selon laquelle les amies qui l'envient pour ses voyages aimeraient bien se lancer, mais elles sont retenues par « family and life. They're all married and have kids » (B4). Il se peut par ailleurs que la charge notamment des enfants en bas âge ait une influence sur la distribution des femmes cyclotouristes solitaires dans les différentes tranches d'âge, à savoir que si les femmes sans enfants peuvent, par rapport à ce paramètre, partir à tout âge, les mères auront un accès restreint à l'activité pendant une longue période de leur vie, et cela pourrait avoir pour conséquence une plus faible représentation de leur tranche d'âge dans l'ensemble du groupe des femmes cyclotouristes en solo.

que celle des femmes, et que sans doute toutes les femmes voulant partir n'ont pu dépasser ces obstacles. Les candidates cyclotouristes subissent ainsi par ce biais une sélection plus sévère par rapport aux hommes cyclotouristes.

A l'autre bout du parcours, l'enquête a permis d'identifier quelque piste de travail sur l'éventuelle spécificité de l'expérience des femmes cyclotouristes en solitaire. A partir des résultats de cette étude, on peut formuler l'hypothèse que si une bonne partie des plaisirs et des conséquences d'un voyage à vélo en solitaire sont partagés équitablement par les deux sexes, il existe un réservoir de conquêtes et de joies qui sont ressenties uniquement ou d'une manière particulière par les femmes.

Certes, le voyage en solitaire peut être pour les hommes cyclotouristes aussi un outil de découverte de ressources insoupçonnées, de capacités d'autonomie et de résistance qu'ils ne se connaissaient pas ; les hommes aussi rentrent transformés de leurs périples, changent leur attitude envers le monde, la société et eux-mêmes. Mais ces mêmes résultats (et à charge d'une enquête comparative d'évaluer si ces résultats sont effectivement les mêmes), n'ont pas été obtenus en partant du même point de départ, ni en suivant le même parcours que celui qu'ont emprunté les femmes. La défiance, l'interdiction, la mise en garde, la peur qui accompagnent l'approche au voyage pour les femmes sont sans doute des éléments moins présents dans l'expérience masculine, voire ils n'existent pas pour un homme. Il est probable que bien moins de personnes, dans leur entourage, doutent qu'ils sachent réparer leur vélo, se débrouiller face aux imprévus, supporter la solitude, être assez forts pour faire autant de kilomètres ou monter un col. Très peu de personnes autour d'eux seront angoissées à la perspective qu'ils subissent des agressions, notamment sexuelles. Et, au cours du voyage, un nombre infime d'hommes, si tant il y en a, feraient l'expérience de se faire toucher les fesses par un badin de motocycliste.

Toutes ces éléments portent à croire que la même liberté, la même autonomie, la même joie dans le contact avec la nature et dans les rencontres, qui constituent sans doute des universels du voyage à vélo, notamment en solo, ne signifient pas la même chose pour les hommes et pour les femmes. Si la ligne d'arrivée est la même, non seulement les femmes sont parties avec un *handicap*, mais elles ont dû prendre d'autres chemins : ce n'est pas juste une question de longueur du parcours, mais de détours ou d'astuces qui ont été nécessaires pour dépasser des obstacles qui surgissent uniquement sur la route des femmes. Bien entendu, d'autres obstacles jalonnent la route commune, et sans doute d'autres encore ne barrent que la route des hommes. Là aussi, une étude comparative apporterait des informations significatives.

D'autre part, les détours que les femmes sont appelées à trouver ne sont pas toujours malheureux. Tout cyclotouriste sait que se perdre ou prendre une route de travers est souvent l'occasion de merveilleuses surprises (mais pas toujours). Car d'un côté les femmes doivent surmonter une défiance généralisée à leur encontre, et démontrer sans cesse, y compris à elles-mêmes, qu'elles sont capables ; tandis que les hommes partent avec un gros bagage de confiance (confiance en eux mêmes et confiance que les autres leur font) et n'ont pas à démontrer qu'ils sont capables, cela leur est acquis. Mais de l'autre côté cette asymétrie peut aussi décomplexer les unes et constituer en revanche un facteur de stress pour les autres.

Les personnes interrogées dans cette enquête témoignent de l'admiration que leur voyage suscite auprès des gens qu'elles rencontrent, elles sont félicitées pour leur courage, ce qui les ravit ou les agace, comme on l'a vu. Helen remarque que les gens accordent plus de « slack », plus de tolérance, de marge de manœuvre aux femmes, peut-être en raison de leur supposée faiblesse ou incapacité (ce qui justifie l'agacement), mais peut-être aussi en raison et presque pour compenser le *handicap* dont elles sont lestées. C'est évidemment un paradoxe, mais cela entraîne des avantages, dont se réjouissent même celles qui, dans le *panel*, remarquent le côté discriminatoire de cette attitude. La même réaction bienveillante pourrait ne pas concerner également ou dans la même mesure ou dans la même forme les hommes qui, aux yeux des mêmes personnes qui les voient passer, n'accomplissent finalement rien de spécial en voyageant seuls à vélo.

De ces différents attendus peut-il découler une approche plus *cool*, plus détendue et ouverte chez les femmes qui, rien qu'en partant ont déjà fait un pas exceptionnel, et une angoisse de performance chez les hommes[4] ? Il est vrai que certaines études sur les évènements sportifs à caractère non compétitif mettent en lumière que les femmes seraient moins intéressées à la performance que les hommes, et par contre plus concentrées sur l'expérience qu'elles sont en train de vivre et sur la coopération au sein de la communauté qui se forme autour de l'événement[5]. Et il est vrai que, dans les entretiens, la question de la performance, ou plutôt du refus de la performance, pointe à plusieurs reprises. Quand elle s'entraîne avant de partir en voyage, Flavia aime rouler avec ses copains, mais pour pouvoir papoter en pédalant, « no me gusta la competencia (la compétition), me gusta andar muy tranquila, pero me gusta hacer muchos kilómetros a la vez » (Flavia, A2). Lison aime voyager seule, entre autres, car cela la libère de la pression qu'un compagnon de voyage pourrait imposer à la cadence : « Je ne suis

[4] De nouveau je fais référence aux réflexions de Bourdieu sur les effets de la domination sur les dominants eux-mêmes, qui finissent par être « selon le mot de Marx, 'dominés par leur domination' » (Bourdieu, *La domination masculine*, cit., p. 76).

[5] Simone Fullagar, Adele Pavlidis, « 'It's all about the journey' » cit. p. 161 et bibliographie.

pas sûre d'être un cador du cyclisme. J'avance à mon rythme et personne trouve que je suis trop lente, que j'avance trop vite ou pas assez vite. J'ai assez peu de *challenge* sur ce que je fais » (Lison, C2).

Manon est, sur ce point aussi, particulièrement claire et icastique. Elle se souvient que, en préparation de son voyage, elle s'était intéressée aux expériences de ses amis, hommes, qui étaient déjà partis à vélo : « ces mecs-là ils se faisaient des tendinites, ils avaient mal au genou au bout d'une semaine, et je me disais : 'C'est vraiment des cons, ils font ça en mode concours de bite. Moi je vais y aller doucement'» ; et une fois sur la route, « je me foutais pas vraiment la pression sur les kilométrages. La preuve c'est que j'ai refusé d'acheter un truc qui calculait mes kilomètres, donc je sais pas combien de kilomètres j'ai fait au total » (Manon, C2).

Est-ce que le 'concours de bites' est une discriminante des pratiques masculine et féminine du cyclotourisme ? Si l'hypothèse semble séduisante, elle doit être traitée avec beaucoup de précaution. Car si une fréquentation régulière des forums de cyclotourisme ouverts aux hommes et aux femmes peut donner du crédit à cette perspective (à première vue, on a en effet l'impression que l'étalage du nombre des kilomètres parcourus, la vitesse moyenne, le dénivelé, l'ascension de cols mythiques, le nombre d'heures passé en selle, la performance du vélo tiennent particulièrement à cœur des hommes, aussi bien dans les *posts* que dans les réponses et les réactions), il faudrait évaluer cet aspect à l'aune de bien d'autres facteurs, tels que l'orientation du forum lui-même, le contexte des *posts*, le pourcentage de femmes parmi les membres du groupe, et plus en général le pourcentage des femmes dans la population globale des cyclotouristes.

Mais surtout, il serait nécessaire de mieux définir l'acception de performance dans une activité comme le cyclotourisme, qui en règle générale ne connaît pas la compétition, voire la refuse au bénéfice d'autres priorités qui font la joie des pratiquants, comme le rythme apaisé du voyage, la possibilité de prendre le temps pour profiter des paysages, des rencontres : la qualité, on pourrait dire, plutôt que la quantité. Il est cependant vrai que le cyclotourisme connaît un énorme succès ces dernières années et que des nouveaux pratiquants apportent des nouvelles interprétations de l'activité, notamment en adaptant le rêve du voyage au format autorisé par leurs nombreux engagements ; les équipementiers surfent sur cette vague, surtout aux Etats-Unis, en proposant à une clientèle qui veut voir le monde, mais qui n'a que dix jours de vacances par an, des vélos dont on vante la vitesse plus que la robustesse (« Busy lives call for faster bikes », selon un slogan de la marque Specialized, en 2017). Il faudrait donc considérer en même temps l'interprétation de la pratique et le sexe du pratiquant pour

émettre des hypothèses sur la place de la performance respectivement chez les hommes et les femmes. Il se peut qu'une même interprétation du cyclotourisme, '*cool*' ou 'compétitif', tende à produire, par rapport à ce paramètre, des comportements semblables indépendamment du genre, mais que chaque interprétation ne soit pas réservée à l'un ou à l'autre sexe. Et encore il serait intéressant d'étudier dans quelle proportion respective et selon quels profils les hommes et les femmes préfèrent l'une ou l'autre acception[6].

Un autre aspect à considérer pour investiguer la question de la bienveillance que la prétendue faiblesse des femmes suscite, et de la plus grande tolérance qui leur serait accordée par rapport aux hommes, est que le regard des gens dépend certes des attendus, mais répond aussi à l'attitude par laquelle les femmes elles-mêmes se présentent, en adoptant des comportements que leur éducation leur dicte sans doute, mais qui se déclinent à chaque instant et s'adaptent aux interactions avec les autres. Si les femmes suscitent plus de bienveillance et reçoivent davantage d'invitations à la maison que les hommes, cela dépend peut-être aussi de la manière dont elles se présentent et interagissent avec les personnes qu'elles rencontrent.

Manon raconte que, au début de son voyage, elle était particulièrement craintive et prudente : « Quand j'étais en Italie, je regardais tout le monde, je cherchais le regard de tout le monde, genre 'Est-ce que vous êtes là, j'ai trop besoin de réconfort en fait' ». Cette recherche de soutien par une stratégie subtile et efficace, s'explique certainement, du moins en partie, par le fait que Manon est au tout début de son expérience. Arrivée au Danemark, quelque 2000 km plus loin, elle n'aura en effet plus « spécialement envie qu'on me soutienne » (Manon, C3).

Mais il n'est pas à exclure que cette stratégie soit particulièrement féminine, et qu'un homme également débutant dans le voyage à vélo aurait peut-être choisi une attitude différente pour obtenir le même résultat. Est-ce que la condition de minorité que les femmes sentent peser sur elles peut être transformée, consciemment ou inconsciemment, en outil de manipulation ? La question n'est évidemment pas d'attribuer aux femmes une nature délicate, fragile, gentille, qui susciterait un secours chevaleresque (qui d'ailleurs peut venir aussi bien d'un homme que d'une femme, comme cela est arrivé plus fréquemment aux personnes interrogées dans cette

[6] Parmi les personnes interrogées pour cette enquête, une bonne moitié pratiquent ou ont pratiqué des sports de manière intensive, parfois à haut niveau et en compétition (cyclisme sur route, VTT, triathlon, course à pied, alpinisme, escalade, danse orientale). La seule informatrice qui parle du défi que comporte pour elle le voyage à vélo en solo est Marlene, qui est parmi les personnes qui, dans le *panel*, ont l'expérience de voyage la plus limitée, et qui ne sont pas des grandes sportives : son *challenge* ne concerne en effet pas la performance dans l'absolu ou dans la compétition avec les autres, mais le dépassement de ses limites, et notamment de ses craintes : « the challenge, to see if I can do it. To push myself beyond limits » (Marlene, A2).

enquête). Il s'agit plutôt de voir quelles armes les femmes choisissent d'utiliser en tenant compte des attendus que les gens ont sur leur sexe[7].

L'aspect intersectionnel de la question générale de ce travail n'a été qu'effleuré, compte tenu des critères de sélection du *panel* et des finalités de la grille d'entretien. Mais l'introduction de paramètres comme l'orientation et l'identité sexuelle, l'appartenance à un groupe ethnique, l'adhésion à une religion ou à une culture participerait à une meilleure définition des comportements des pratiquants et aiderait à mieux définir les pratiques. Bien que la grille d'entretien se focalise sur les questions liées au genre, des entretiens remontent des suggestions sur la pertinence de facteurs comme la couleur de la peau, l'orientation sexuelle et la religion. D'une étude qui se focaliserait sur l'usage du vélo chez les femmes musulmanes ou sur les femmes noires sortirait sans aucun doute un cadre bien différent[8]. Il serait également à considérer si la catégorie 'vélo' peut aussi entrer dans le jeu de l'intersectionnalité, selon une relation de dominant-dominé par rapport à la voiture et en général aux moyens de transport individuels et motorisés.

Un tout dernier mot sur les applications possibles de ce travail, dont l'enjeu premier était d'ordre descriptif, et le questionnement assez général, compte tenu de la rareté de la bibliographie sur le sujet. Toutefois, l'analyse des entretiens peut fournir du matériel utile dans le domaine du management expérientiel, et aider à la conception de produits touristiques consacrés aux voyages à vélo et spécialement pensés pour les femmes. Les agences et les accompagnateurs de voyage à vélo pourraient y trouver des informations intéressantes, mais également, sur un autre terrain, les Offices de Tourisme, les porteurs de projets pour la

[7] Sur ce point, Marlene raconte une histoire édifiante, qui peut être lue dans cette perspective. Pour expliquer pourquoi elle ne pense pas que le fait d'être une femme ait jamais comporté des avantages au cours de ses voyages, elle se souvient d'un ami avec qui elle a un temps voyagé, et qui avait « a robust personality, the way he treated people, he spoke to people… and the way the Malawis treated him was not the way they treated me ». Elle croit que cela a à faire plutôt à la personne qu'à son sexe, et que donc ce n'est pas parce qu'elle était une femme qu'elle était mieux traitée par le Malawiens que son ami, trop brusque et antipathique, mais parce qu'elle traitait mieux les Malawiens, avec empathie (Marlene, C3). Reste évidemment à considérer si la différence dans l'attitude des deux compagnons de voyage ne dépend pas, au moins en partie, de leur éducation différente et genrée ; mais également si l'attitude de leurs interlocuteurs ne dépend pas, au moins en partie, de leurs attendus différents vis-à-vis d'un homme ou d'une femme.

[8] Ces deux groupes sont d'ailleurs très actifs au niveau associatif et militant, et très visibles sur internet et sur les réseaux sociaux. Cf. par exemple le groupe des *Cycling Sisters* (https://www.cyclinguk.org/group/cycle-sisters), une association britannique qui « aims to inspire and enable Muslim women to cycle. Our groups provide support, role models and regular opportunities for Muslim women to cycle » ; ou le reseau américain des *Black Girls Do Bike* (https://www.blackgirlsdobike.org/) dont le but est de « growing and supporting a community of women of color who share a passion for cycling. We champion efforts to introduce the joy of cycling to all women, but especially, women and girls of color ».

création d'itinéraires à vélo, d'événement festifs à vélo, les hébergeurs, et les associations de cyclotourisme et de promotion du vélo dans les territoires. Et cela non seulement dans le but d'encourager la participation des femmes à une pratique aujourd'hui majoritairement masculine, mais également car, comme le suggèrent les études sur le vélo urbain, pour développer et améliorer une pratique qui discrimine une ou plusieurs catégorie de la population, il faut se demander 'ce que veulent les femmes'[9]. La pratique en sera meilleure non seulement pour les catégories initialement discriminées, mais pour tout le monde, y compris la catégorie dominante.

[9] Linda Baker, «How to Get More Bicylclists on the Road » cit., pp. 28-29. Cf. également les études de Sonia Lavadinho sur les facteurs d'apaisement des mobilités en milieu urbain, par exemple Sonia Lavadinho, Yves Winkin, *Vers une marche plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*, Lyon, Certu, 2012.

Bibliographie

Bibliographique et sitographie critiques :

Études générales (sociologie, écoféminisme, intersectionnalité)

- Pierre Bourdieu, *La domination masculine*, Paris, Seuil, 1998
- Diane Richardson, Victoria Robinson, *Introducing gender and women's studies*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2007
- Laure Bereni, Sébastien Chauvin, Alexandre Jaunait, Anne Revillard (dir.), *Introduction aux études sur le genre*, Bruxelles, DeBoeck Supérieur, 2008
- Sirma Bilge, « Théorisations féministes de l'intersectionnalité », dans *Diogène*, 225 (2009), 1, pp. 70-88
- Émilie Hache, *Ce à quoi nous tenons. Propositions pour une écologie pragmatique*, Paris, Éditions La Découverte, 2011
- Émilie Hache, *Reclaim. Anthologie de textes écoféministes*, Paris, Cambourakis, 2016

Études générales sur le tourisme

- Jean-Didier Urbain, *L'idiot du voyage. Histoire de touristes*, Paris, Plon, 1991
- Jean Corneloup, Philippe Bourdeau, « Les sports de nature. Entre pratiques libres, territoires et logiques institutionnelles », dans *Les Cahiers Espaces*, Cergy, Éditions touristiques européennes, 2004, pp. 117-125
- Isabelle Frochot, Patrick Legohérel, *Le marketing du tourisme*, Paris, Dunod, 2007
- Saskia Cousin, Bertrand Réau, *Sociologie du tourisme*, Paris, La Découverte, 2009
- Dominique Kreziak, Isabelle Frochot, « Co-construction de l'expérience touristique : les stratégies des touristes en stations de sport d'hiver », dans *Décisions Marketing*, 64 (2011), pp. 23-33
- Jean Corneloup, « La forme transmoderne des pratiques récréatives de nature », dans *Développement durable et territoires*, Réseau « Développement durable et territoires fragiles », 2 (2011), 3, pp. 1-15
- Isabelle Frochot, Wided Batat, *Marketing and Designing the Tourist Experience*, Oxford, Goodfellow, 2013
- Philippe Bourdeau, Florian Lebreton, « Les dissidences récréatives en nature : entre jeu et transgression. Exploration liminologique », dans *EspacesTemps.net*, 2013
- Jean Corneloup**,** *Sociologie des pratiques récréatives en nature. Du structuralisme à l'interactionnisme*, L'Argentière La Bessée, Éditions du Fournel, 2016
- Isabelle Frochot, Statia Elliot, Dominique Kreziak, « Digging deep into the experience – flow and immersion patterns in a mountain holiday », dans *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, 11 (2017), 1, pp. 81-91

Études générales sur le vélo et l'itinérance

- Ralph Buehler, John Pucher, *International Overview : Cycling Trends in Western*

Europe, North America, and Australia, dans John Pucher, Ralph Buehler (dir.), *City Cycling*, Cambridge (Mass.)-London, The MIT Press, 2012, pp. 9-30

- Kristin Lovejoy, Susan Handy, *Developments in Bicycle Equipment and Its Role in Promoting Cycling as a Travel Mode* dans John Pucher, Ralph Buehler (dir.), *City Cycling*, Cambridge (Mass.)-London, The MIT Press, 2012, pp. 75-104
- Chiara Kirschner, *Le projet transmoderne dans les itinérances récréatives. Un processus créatif intégratif de construction identitaire*, Thèse de Doctorat en Géographie, dirigée par Jean Corneloup, Université Grenoble Alpes, 2017
- Olivier Razemon, *Le pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, édition entièrement revue et enrichie, Paris, Rue de l'échiquier, 2018
- Stefano Pivato, *Storia sociale della bicicletta*, Bologna, Il Mulino, 2019
- Rahul Goel, Anna Goodman, Rachel Aldred, Ryota Nakamura, Lambed Tatah, Leandro Martin Totaro Garcia, Belen Zapata-Diomedi, Thiago Herick de Sa, Geetam Tiwari, Audrey de Nazelle, Marko Tainio, Ralph Buehler, Thomas Götschi, James Woodcock, « Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? », dans *Transport Reviews*, 2021

Tourisme et genre

- Betsy Wearing, *Leisure and Feminist Theory*, London, Sage Publications, 1998
- Susan Shaw, «Conceptualizing resistance: women's leisure as political practice», dans *Journal of Leisure Research*, 33 (2001), 2, pp. 186-201
- Cara Carmichael Aitchison, *Gender and Leisure: Social and Cultural Perspectives*, London, Routledge, 2003
- Donna E. Little, Erica Wilson, «Adventure and the gender gap: acknowledging diversity of experience», dans *Society and Leisure*, 28 (2005), 1, pp. 185-208
- Cara Carmichael Aitchison, «Feminist and gender perspectives in tourism studies: the socio-cultural nexus of critical and cultural theories», dans *Tourist Studies*, 5 (2005) 3, pp. 207-24
- Chen Po-Ju, «Differences between male and female sport event tourists: a qualitative study», dans *International Journal of Hospitality Management*, 29 (2010), 2, pp. 277-90

Femmes et espaces

- Mino Vianello, Elena Caramazza, *Un nouveau paradigme pour les sciences sociales : genre, espace, pouvoir*, Paris, L'Harmattan, 2001
- Sophie Louargant, «De La Géographie Féministe à La "Gender Geography" : Une Lecture Francophone D'un Concept Anglophone», dans *Espace Populations Sociétés* 20 (2002), 3, pp. 397-410
- Sonia Lavadinho, Yves Winkin. *Vers une marche plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher*, Lyon, Certu, 2012
- Yves Raibaud, *La ville faite par et pour les hommes*, Paris, Belin, 2015
- Sophie Louargant (dir.), *Espace public : quelle reconnaissance pour les*

femmes, Grenoble, UGA Éditions, 2019
- Sophie Louargant (dir.), *Mobilités : toutes et tous égaux?*, Grenoble, UGA Éditions, 2019

Femmes et sports

- Catherine Louveau, Michèle Metoudi. *Talons aiguilles et crampons alu. Les femmes dans les sports de tradition masculine* [Rapport de recherche], Institut National du Sport et de l'Education Physique (INSEP), 1986
- Marion Young, *Throwing Like a Girl and Other Essays in Feminist Philosophy and Social Theory*, Oxford, Oxford University Press, 1990
- Jennifer Hargreaves, *Sporting females. Critical issues in the History and Sociology of women's sports*, London-New York, Routledge, 1994
- Magali Sizorn, Betty Lefevre, « Transformation des Arts du Cirque et identités de genre », dans *Staps*, 2003/2 (nº 61), p. 11-24
- Laurent Guido, Gianni Haver, *Images de la femme sportive aux XIX^e^ et XX^e^ siècles,* Genève-Paris, Georg, 2003
- Cécile Ottogalli-Mazzacavallo, « Femmes et alpinisme au Club Alpin Français à l'aube du xx^e^ siècle : une rencontre atypique ? », dans *Staps*, 66 (2004), 4, pp. 25-41
- Christine Mennesson, *Être une femme dans le monde des hommes. Socialisation sportive et construction du genre*, Paris, L'Harmattan, 2005
- *Le genre du sport*, numéro spécial de *Clio. Histoire, femmes et sociétés*, 2006, 1 (23), Toulouse, Presses universitaires du Mirail
- Cécile Ottogalli-Mazzacavallo, « Des femmes à la conquête des sommets : Genre et Alpinisme (1874-1919) », dans *Clio. Histoire, femmes et sociétés*, 23 (2006), 1, pp. 165-178
- Linda K. Fuller (dir.), *Sport, rhetoric, and gender. Historical perspectives and media representations*, New York, Palgrave Macmillan, 2006
- Mélie Frayssen, Christine Mennesson, « Masculinités hégémoniques et féminités : les modèles de genre dans une revue de VTT », dans *Sciences sociales et sport*, 1 (2009), 2, pp. 25-53
- Nathalie Boisseau, Martine Duclos, Michel Guinot, *La femme sportive*, Bruxelles, Deboeck, 2009
- Mélie Fraysse, Christine Mennesson, « Masculinités hégémoniques et féminités : les modèles de genre dans une revue de VTT », dans *Sciences sociales et sport*, 2009, 1 (2), pp. 25-53
- Monica Aceti, Christian Jaccoud (dir.), *Sportives dans leur genre. Permanences et variations des constructions genrées dans les engagements corporels et sportifs*, Bern, Peter Lang, 2012
- Patrick Boccard, *« Les femmes ne sont pas faites pour courir ». Sur les discriminations sexistes dans le sport*, Paris, Belin, 2015
- Rosa López D'Amico, Tansin Benn, Gertrud Pfister, *Women and sport in Latin America*, London and New York, Routledge, 2016

- Natalia Bazoge, « Le sport divise : diffusion et apprentissage des stéréotypes sexués », dans Michaël Attali (dir.), *Les éducations par le sport*, Paris, Canopé, 2016, pp. 51-57.
- Lena Wånggren, *Gender, Technology and the new Woman*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 2017
- Bibliographie *Femmes et Sports* réalisée à l'occasion de la Coupe du Monde féminine de football, en France, du 7 juin au 7 juillet 2019, BM Lyon, consultable sur le site :

  https://www.bm-lyon.fr/nos-blogs/le-centre-de-ressources-sur-le-genre-le-point-g/bibliographies/article/bibliographie-femmes-et-sports#sportihau

Femmes et vélo

- Anne-Marie Clais, «Portraits de femmes en cycliste ou l'invention du féminin pluriel», dans *Cahiers de médiologie*, 1998/1, 5, pp. 69-69
- Antonella Stelitano, *Donne in bicicletta. Una finestra sulla storia del ciclismo femminile in Italia*, Portogruaro, Ediciclo, 2020
- Manuela Mellini, *La strada si conquista. Donne, biciclette e rivoluzioni*, Alessandria, Capovolte, 2021

Cyclotourisme

- M. Cope, David Doxford, Tony Hill, «Monitoring tourism on the UK's first long-distance cycle route», dans *Journal of Sustainable Tourism*, 6 (1998), 3, pp. 210–223
- Brent W. Ritchie, Colin Michael Hall, «Bicycle tourism and regional development: A New Zealand case study», dans *Anatolia: An international journal of tourism and hospitality research,* 10 (1999), 2, pp. 89–112
- Kevin Hannam, "Tourism geographies, tourist studies and the turn towards mobilities", dans *Geography Compass*, 2 (2008), 1, pp. 127-39
- Janet E. Dickinson, Derek Robbins, « Other People, Other Times and Special Places ». A Social Representations Perspective of Cycling in a Tourism Destination, dans *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 6 (2009), 1, pp. 69-85
- Matthew Lamont, « Independent bicycle tourism: a whole tourism systems perspective », dans *Tourism Analysis*, 14 (2009) 5, pp. 605-620
- Matthew Lamont, « Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism», dans *Journal of Sport and Tourism*, 14 (2009), 1
- Matthew Lamont, Kylie Causley, «Guiding the Way: Exploring cycle tourists' needs and preferences for cycling route maps and signage», dans *Annals of Leisure Research*, 13 (2010), 3, 497-522
- Matthew Lamont, Jeremy Buultjens, « Putting the brakes on: impediments to the development of independent cycle tourism in Australia », dans *Current Issues in Tourism*, 14 (2011), 1, pp. 57-78
- Cory Kulczycki, Elizabeth A. Halpenny, « Sport cycling tourists' setting preferences, appraisals and attachments », dans *Journal of Sport & Tourism*, 19 (2014), 2, pp. 169-197

- Richard Shipwaya, Katherine Kinga, Insun Sunny Leeb, Graham Brown, « Understanding cycle tourism experiences at the Tour Down Under», dans *Journal of Sport & Tourism*, 20 (2016), 1, pp. 21-39
- Antoine Renault, *Comment favoriser l'essor du cyclotourisme en se basant sur une meilleure connaissance des pratiquants*, mémoire de Master sous la direction d' Isabelle Frochot, Université Grenoble Alpes, 2018

Cyclotourisme et femmes

- Carol Lawton, János Kallai, «Gender differences in wayfinding strategies and anxiety about wayfinding: a cross-cultural comparison» dans *Sex Roles*, 47 (2002), 9/10, pp. 389–401
- Jan Garrard, «Healthy revolutions: promoting cycling among women», dans *Health Promotion Journal of Australia*, 14 (2003), 3, pp. 213-5
- Erica Wilson, Candice Harris, «Meaningful travel: women, independent travel and the search for self and meaning», dans *Tourism*, 54 (2006), 2, pp. 161-72
- Laura Watts, John Urry, «Moving methods, travelling times», dans *Environment and Planning D: Society and Space*, 26 (2008), 5, pp. 860-74
- Linda Baker, «How to Get More Bicylclists on the Road : to Boost Urban Cycling, Figure out What Women Want», dans *Scientific American*, 301 (2009), 4, pp. 28-29
- Paul Downward, Les Lumsdon, Richard Weston, « Visitor Expenditure: The Case of Cycle Recreation and Tourism », dans *Journal of Sport & Tourism*, 14 (2009), 1, pp. 25-42
- Brent W. Ritchie, Aaron Tkaczynski, Pam Faulks, «Understanding the motivation and travel behavior of cycle tourists using involvement profiles», dans *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 27 (2010), 4, pp. 409-425
- Catherine Womack, Pata Suyemoto, «Riding like a girl», dans Jéses Ilundain-Agurruza, Michael Austin (dir.), *Cycling Philosophy for Everyone. A Philosophical Tour de Force*, Chichester, Wiley Blackwell, 2010
- Sue Macy, *Wheels of change : how women rode the bicycle to freedom (with a few flat tires along the way)*, Washington D. C., National Geographic, 2011
- Simone Fullagar, Adele Pavlidis, « 'It's all about the journey': women and cycling events » dans *International Journal of Event and Festival Management*, 3 (2012), 2, pp. 149-170. Consultable en ligne ici : www.emeraldinsight.com/1758-2954.htm
- Simone Fullagar, «Gendered cultures of slow travel: women's cycle touring as alternative hedonism», in S. Fullagar, K. Markwell, E.Wilson (dir.), *Slow Tourism: Experiences and Mobilities*, Bristol, Channel View, 2012, pp. 99-112
- Jan Garrand, Susan Handy, Jennifer Dill, *Women and Cycling*, dans John Pucher, Ralph Buehler (dir.), *City Cycling*, Cambridge (Mass.)-London, The MIT Press, 2012, pp. 211-234

Méthodologie des entretiens

Jean-Claude Kaufmann, *Entretien compréhensif*, Paris, Armand Colin, 2004

Sélection d'articles de presse et sources primaires

- Sur les agressions contre des femmes qui voyagent seules (non spécifiquement à vélo) dans le monde : https://www.nytimes.com/2019/03/25/travel/solo-female-travel.html
- Sur l'agressivité des automobilistes (hommes) contre les cyclistes (femmes) : https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2019/oct/04/why-are-female-cyclists-targeted-by-aggressive-drivers-for-abuse?fbclid=IwAR1DV8of-4Pxf-WeRxw2LuAcK2VjfsS7ZvSsYgSMkmSTpNrluwGyN-kW9jw
- Site et blog d'une cyclotouriste allemande qui voyage seule depuis 2013, où l'on trouve un article sur le voyage dans les pays musulmans : https://www.pushbikegirl.com/
- Livre-récit d'une vélo-voyageuse en solo : https://www.babelio.com/livres/Wenger-Quoi--Toute-seule-/1156805
- Agence de voyage pour femmes (agence de voyages en ligne classiques, avec catalogue adapté au public spécifique et exclusif) : https://www.copinesdevoyage.com/le-concept
- *Tour operator* américain, spécialisé dans les voyages à vélo pour femmes, par une équipe toute féminine : https://www.womantours.com/
- Site-communauté américain de femmes vélo-voyageuses : http://solofemalecyclist.com/p/wow-women-on-wheels.html
- https://www.amightygirl.com/blog?p=22256 Free Wilderness Science and Mountaineering Program for Adventurous Girls
- Site-magazine anglais, sur le voyage à vélo pour femmes, et en général sur la pratique du vélo au féminin (communauté, profils, conseils, *tour operators*) : https://totalwomenscycling.com/about-us
- Site pour l'accueil des femmes qui voyagent seules : https://www.la-voyageuse.com/
- https://www.ridelikeagirlproject.com/
- https://www.lifeintravel.it/perche-le-donne-in-bicicletta-sono-felici.html?fbclid=IwAR2t2u6fY3SuD423nA_Lyxux7Y_0m4YD33upPEmAuaLOCba-6Gk2Iih5b0U
  https://www.gazzetta.it/bici/22-10-2019/donne-bicicletta-movimento-crescita-esplosiva-350522223680.shtml?fbclid=IwAR1Qh9lQVBkN23zoPQZyIzJOjbTdjdXKGPHPy6o-3ac82QaPWui_UhNiHjE
- https://www.bikeitalia.it/2020/01/16/spagna-grazie-alle-donne-aumenta-luso-della-bicicletta/
- https://www.lesinrocks.com/2019/06/11/actualite/actualite/harcelement-de-rue-femme-et-cycliste-cest-la-double-peine/
- https://parismatch.be/actualites/sport/298976/entre-missyclettes-et-mains-aux-fesses-le-sexisme-dans-le-cyclisme
- https://www.ffc.fr/communique-ffc-les-missyclettes/

- https://www.franceinter.fr/societe/pour-lancer-sa-nouvelle-campagne-de-pub-la-federation-francaise-de-cyclisme-accumule-les-cliches-sexistes
- http://leplus.nouvelobs.com/contribution/1631499-femme-et-cycliste-sur-la-route-je-subis-une-double-peine.html
- https://observers.france24.com/fr/20161208-bagdad-artiste-lutte-contre-sexisme-velo-irak-feminisme
- https://www.lemonde.fr/blog/transports/2014/03/26/les-sept-cliches-les-plus-tenaces-sur-le-velo/
- https://www.ilmessaggero.it/mind_the_gap/distrutte_bici_atlete_afghane_olimpiadi_tokyo_ultime_notizie-5003027.html
- https://www.bikeitalia.it/2018/09/12/il-ciclismo-ha-bisogno-di-piu-donne/
- https://www.ffc.fr/la-ffc-devoile-plan-daction-cyclisme-feminin-pour-2020/
- https://www.nytimes.com/2019/11/06/obituaries/annie-londonderry-overlooked.html
- Sur l'augmentation de l'usage du vélo notamment parmi les femmes à New York pendant la crise sanitaire : https://www.nytimes.com/2020/10/07/nyregion/nyc-biking-covid-women.html?fbclid=IwAR0Tj_prHuOwpraZSnsiWI2sqH0vUxUOTFeV8sxj3PptrcKm5p96cRSBdtY

Table des matières

Introduction 3

Partie I. *« La seule chaine qui libère est la chaine du vélo »*

I.1. *Un peu d'histoire : le vélo, cet outil d'émancipation féminine* 6

I.2. *La mécanique de la lutte: les ateliers associatifs* 7

I.3. *Le sport des femmes* 9

Partie II. *Une convergence de facteurs disruptifs : femme, vélo, solo*

II.1. *Les spécificités d'une pratique à la croisée des chemins* 12

II.2. Status quaestionis *et cadre critique* 15

II.2. *Méthodologie et grille d'entretien* 18

II.3. *De l'appel à témoignage au choix du* panel.

Variété d'âges, de nationalités, d'expériences de voyage 22

Partie III. *Les résultats des entretiens* 33

III.1. *Même pas peur !* 34

III.1.a. *Les peurs de l'entourage* 34

- *La violence* 35
- *La peur de l'inconnu* 36
- *Garder le contact* 37
- *Ce n'est pas pour toi* 38
- *Les peurs ont-elles un sexe ?* 39
- *Trois stratégies de riposte* 41
- *Au-delà des peurs* 42
- *La contrainte de la peur* 44

III.1.b. *Les peurs des cyclistes* 45

- *La violence* 45
- *Les peurs au banc d'essai* 47
- *Stratégies pour déjouer, résoudre, éviter* 49
- *Choisir où aller* 49
- *Y aller par étapes* 52

- *Prudence, rationalisation* 52
- *Objets transitionnels* 53
- *Se faire remarquer, ne pas se faire remarquer, ne pas remarquer* 54
- *Le rôle des facilitateurs* 55

III.2. *Les avantages de la faiblesse* 56
III.3. *Les joies du voyage à vélo* 60
III.4. *Émancipation et éducation ; ou plutôt éducation et émancipation* 64
III.5. *Le voyage à vélo en solo comme rééducation* 68
III.6. *En frapper cent pour en éduquer une* 70
III.7. *Militantisme, anti-militantisme et d'autres sujets de réflexion* 72
III.8. *Une pratique post-touristique et transmoderne ?* 78
III.8.1. *A vélo on réfléchit mieux* 78
III.8.2. *En selle pour remettre en question la société* 79
III.8.3. *Le voyage à vélo comme outil d'épanouissement personnel* 80
III.8.4. *Prendre une autre route* 82

Conclusions et perspectives 84

Bibliographie 92