

Liberté

LIBERTÉ
ART & POLITIQUE

Bien en selle

Camille Toffoli

Numéro 318, hiver 2017

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/87559ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (imprimé)

1923-0915 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Toffoli, C. (2017). Bien en selle. *Liberté*, (318), 4–5.

Tous droits réservés © Camille Toffoli, 2017

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

Bien en selle

CAMILLE TOFFOLI

Le 14 juillet dernier, je préparais mes bagages pour un voyage d'une vingtaine de jours en vélo-camping lorsque j'ai entendu à la radio la nouvelle de la mort de Meryem Ânoun, une cycliste frappée par un camion dans le quartier Rosemont. Considérant que je m'apprêtais à partager la route avec des autos pendant plusieurs centaines de kilomètres, je suppose qu'il était inévitable que je me sente particulièrement interpellée par cette annonce, et que j'aie la gorge nouée, un instant, en pensant «ça aurait pu être moi». Mais le mélange de tristesse et d'indignation que j'ai ressenti à ce moment-là me vient aussi de l'intime conviction que se déplacer à deux roues est une forme de revendication. Je me suis sentie encore plus désolée lorsque j'ai appris que la victime était une femme. Les conducteurs de poids lourds ne font pas de sélection genrée lorsqu'ils happent des cyclistes, mais il semble que l'acte de prendre la route à vélo prend, pour une femme ou toute personne issue d'un groupe marginalisé, une signification particulière. Entrent évidemment en ligne de compte les histoires de socialisation: dès l'enfance, les filles, c'est connu, sont généralement moins incitées à développer leurs aptitudes sportives que leurs homologues masculins. Mais au-delà des questions d'éducation, la mise en danger que représente le choix du vélo comme moyen de transport – car de telles collisions sont malheureusement loin d'être exceptionnelles – sous-tend une posture doublement subversive, il me semble, lorsqu'elle concerne des gens qui sont plus systématiquement «invisibilisés», dont le quotidien est déjà rendu plus précaire.

C'est cette vision que défendent plusieurs communautés de militantes cyclistes aux quatre coins du globe qui se revendiquent du cyclo-féminisme. Celles-ci dénoncent à la fois le sexisme dans les milieux cyclistes et prônent

le vélo comme moyen d'agentivation pour les femmes. Davantage un ensemble de pratiques qu'un courant de pensée, le cyclo-féminisme ne se retrouve pas dans les corpus universitaires mais existe à travers une diversité d'activités et de publications alternatives: ateliers de réparation non mixtes, production de zines collectifs qui mettent en commun des témoignages et défendent la démocratisation du vélo, cours d'initiation gratuits pour les femmes immigrantes ou plus âgées, promenades de groupe nocturnes organisées dans le but de se réapproprier l'espace public et de dénoncer le harcèlement de rue. En m'intéressant au vélo dans une perspective féministe, j'ai découvert une foule d'initiatives qui sont radicales parce qu'elles agissent directement sur des facettes du quotidien dont on minimise trop souvent l'importance.

Depuis longtemps et sur plusieurs fronts, les femmes luttent pour s'assurer une place plus équitable au sein de leur famille et de leurs milieux d'études et de travail. Les militantes cyclo-féministes, elles, tentent de réinvestir ces intermèdes que sont les déplacements pour se rendre au boulot, pour faire des courses, pour rentrer chez soi à la fin d'une soirée. Dans mes échanges avec d'autres cyclistes et à travers beaucoup de témoignages qu'on retrouve dans les publications cyclo-féministes, l'idée d'une liberté – du moins d'un *sentiment* de liberté – procurée par le vélo est plus que récurrente. Apprivoiser la peur de la vitesse en dévalant des pentes, louvoyer entre les voitures, respirer de l'air frais plutôt que l'air vicié du métro, emprunter sans crainte des rues mal éclairées au milieu de la nuit, faire des détours de quelques kilomètres sur un coup de tête, juste pour le plaisir. Il n'y a rien qui paraisse explicitement politique dans cette liste de «bienfaits», mais ces impressions, si elles n'indiquent pas nécessairement de gain calculable, ne

sont pourtant pas illusoires. Elles me semblent au contraire le signe d'une amélioration tangible des conditions de vie et témoignent d'une subversion, ne serait-ce que partielle, des places qui nous sont autrement assignées. Alors que la majorité du temps on se retrouve prise dans une série d'obligations et de conditionnements, sur le vélo on n'existe momentanément que pour soi. On gagne cette indépendance au prix d'une certaine posture de vulnérabilité, mais celle-ci est, pour une fois, choisie plutôt qu'imposée.

Pour les cyclo-féministes, le vélo n'est pas un sport, du moins, ce n'en est pas *nécessairement* un. Si elles font l'apologie des différents avantages du déplacement à bicyclette, l'amélioration du cardio et l'accroissement de la masse musculaire ne font pas partie de la liste. Les femmes n'ont pas besoin de manuels de mise en forme supplémentaires, pas besoin de discours culpabilisants sur l'importance de l'activité physique et, de toute manière, le militantisme cycliste n'a rien à voir avec la performance et la compétition. Il n'est pas question de défi à relever ni de «dépassement de soi», car même si le cyclisme implique pour plusieurs de repousser leurs limites personnelles, c'est surtout à travers la répétition, jour après jour, du même choix de locomotion que se dessine une forme de résistance. L'autonomie que rend possible le vélo ne profite pas qu'à soi; elle prend une dimension collective. Par la répétition quotidienne des mêmes trajets sur deux roues, en imposant ponctuellement notre présence sur la route, nous traçons des sillons que d'autres –qui parfois s'engageraient moins spontanément sur la chaussée – pourront par la suite plus aisément emprunter.

Dans son essai *One Less Car*, Zack Furness évoque bien cette tension entre l'individuel et le commun: «*biking is a comfortable fit with a disposition that sees “the personal” and “the political” as a*



My cup loves to bike
© Ravy Puth

dialectic that begins at the most corporeal level» (traduction de l'auteure: «le cyclisme dispose aisément à percevoir "le privé" et "le politique" comme une dialectique dont le point de départ est le corps même»). En lisant le dernier volume du zine *Londonderry*, produit par le collectif montréalais Les dérailleuses, cette idée d'une reconfiguration, d'un ébranlement des normes qui s'effectuerait à travers des usages spécifiques du corps m'est apparue spécialement significative. On trouve un peu de tout dans ce recueil de textes autour du thème du cyclotourisme: des récits de voyage et des réflexions personnelles comme des rubriques techniques ou historiques, des listes de trucs pour prévenir les vaginites pendant les excursions de plusieurs jours, des illustrations faites par Ravy Puth, l'une des instigatrices du projet, qui intègrent des personnages en forme de *Diva Cup*, des conseils pour ajuster sa selle afin d'éviter les douleurs. Certaines contributions font simplement sourire, et quelques-unes sont carrément touchantes, mais l'intérêt majeur du zine relève du portrait d'ensemble que créent ces prises de parole. S'en dégage, entre autres, un rapport complètement décomplexé au corps, qui est abordé dans sa dimension la plus pragmatique. Dans cette série d'interventions hétéroclites, le corps n'est plus un objet de désir ou un outil de séduction; il devient une surprenante machine qui parvient, grâce au pouvoir de la détermination, à vaincre les dénivelés et les kilomètres pour nous mener là où nous avons choisi de nous rendre. On se soucie peu de son apparence, de son effet sur les autres, mais on veille assidûment à sa santé et on s'assure que son corps n'abandonne pas en cours de route: on soigne les membres endoloris et

les crampes menstruelles, on s'offre des journées de repos pour récupérer, on choisit des postures et des vêtements confortables. Ces histoires de voyage à vélo n'ont rien de trop ascétique non plus. Plusieurs auteures évoquent le plaisir démesuré des bières en canette tièdes à la fin de la journée ou les moments de complicité entre amies. Je me suis rendu compte, après avoir parcouru le zine, que c'était la première fois depuis longtemps que je lisais des textes féministes qui s'intéressent autant au corps sans en aborder la dimension sexuée, et c'est là aussi que réside son côté subversif. J'ai pu renouveler cette impression en découvrant d'autres publications aux thématiques similaires, par exemple la série *Taking the Lane*, produite par un collectif de l'Oregon, ou encore le roman graphique *You & a Bike & a Road* d'Eleanore Davies, dans lequel la bédéiste raconte les deux mois passés seule avec sa tente et son vélo entre Tucson, Arizona, et Athens, Géorgie. Dans cette autofiction en noir et blanc truffée d'anecdotes de voyage cocasses, Davies se représente elle-même par des portraits minimalistes, des silhouettes approximatives, presque anonymes, qui ne laissent deviner aucune courbe ou expression corporelle. Elle met en mots et en images la sensation du vent qui propulse son «*sovereign body*» à travers les plaines désertiques du Texas, l'enthousiasme avec lequel elle enfourche sa bicyclette jour après jour malgré ses genoux qui la font souffrir, le bonheur de se retrouver seule, chaque soir, dans sa tente minuscule. Elle n'évoque le désagrément de ses semaines d'abstinence sexuelle qu'en commentant, avec un mélange de mélancolie et d'humour, son régime alimentaire à base de boudin et de cornichons: «*Today I only eat stuff*

that looks like dicks.» (traduction de l'auteure: «Aujourd'hui, je ne mange que des choses qui ressemblent à des pénis.») Je ne dis pas que parler de sexualité aurait réduit la pertinence ou la portée politique de ces différentes publications. Les discours qui prônent une réappropriation par les femmes de leur intimité sont cruciaux et encore trop peu nombreux. Je ne crois pas non plus que le vélo soit une solution de rechange au sexe, mais seulement qu'il faille reconnaître dans de tels espaces, où les corps peuvent trouver leur valeur à l'extérieur de la dialectique du désir et du plaisir, une potentielle forme d'émancipation.

«Au fond, la circulation routière, c'est comme une métaphore du patriarcat. Il y en a – les automobilistes – qui dominant l'espace et à qui on accorde d'emblée un droit de passage, et puis d'autres – les cyclistes – qui doivent lutter, et parfois prendre des risques pour arriver à prendre leur place et à faire valoir leur légitimité.» Gabrielle Anctil, une des membres des Dérailleuses, a établi ce parallèle, à mon sens éloquent, lorsque je l'ai rencontrée en préparant cette chronique afin qu'elle me parle de son engagement comme cycliste, pour décrire les dynamiques de pouvoir qui régissent le trafic, et contre lesquelles elle lutte activement depuis plusieurs années. Évidemment, les liens entre le cyclisme et le féminisme dépassent les simples analogies, mais ce qui importe, surtout, c'est de considérer les rapports de forces qui configurent la route comme participant plus largement des nombreuses formes d'inégalités – par exemple le sexisme – qui structurent nos vies. C'est à travers une telle prise de conscience, et des pratiques de mobilité/mobilisation comme celles que développent les cyclo-féministes, que des modes d'être et d'agir différents, plus libres, peuvent émerger. (L)

** Un merci tout spécial aux Dérailleuses, plus particulièrement à Ravy et à Gabrielle, qui ont solidement accepté de partager leurs expériences.