
A bicyclette ?

Jean Marie Théodat

**Édition électronique**

URL : <http://echogeo.revues.org/2036>
ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la
diffusion de l'information géographique
(CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Jean Marie Théodat, « A bicyclette ? », *EchoGéo* [En ligne], 1 | 2007, mis en ligne le 25 janvier 2010,
consulté le 01 octobre 2016. URL : <http://echogeo.revues.org/2036>

Ce document a été généré automatiquement le 1 octobre 2016.



EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas
d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International

A bicyclette ?

Jean Marie Théodat

1

Les géographes entretiennent avec la bicyclette une relation tissée de complicité et d'affection qui rend nécessaire l'éloge du deux-roues à un moment où son devenir semble se réduire à la chronique des scandales de tous ordres. Pour justifier notre gratitude envers la petite reine, il est important de rappeler que, faute d'ailes pour survoler d'un seul coup le visible, le vélo est un bon instrument d'exploration du terrain, à condition d'avoir le goût des suées en force, des changements subits de braquet et du temps devant soi... Maints villages de France ne doivent de pouvoir être situés correctement sur l'atlas qu'au hasard d'une étape du Tour de France.

2

Le mois de juillet a été triplement marqué par l'irruption de la bicyclette dans Paris. D'abord avec la mise en circulation, le 15 juillet 2007, de 20 000 bicyclettes publiques, payantes, disponibles dans des stations électroniques, gérées automatiquement, dans les différents quartiers de la ville. En plus d'offrir un sujet de recherche, une piste nouvelle à la discipline géographique, cela a remis en selle des ambitions de pédaler restées longtemps frustrées par le manque de place pour le rangement, le coût à l'achat d'un vélo, la rareté des voies cyclables, etc. La capitale est dotée désormais d'un réseau renouvelé qui permet de rallier, en voies propres, les différents points de la ville sans devoir empiéter sur les couloirs des voitures ou les corridors d'autobus. Le groupe JCDecaux a installé, pour le compte de la Mairie de Paris, des stations de location de bicyclettes qui ont tout de suite été prises d'assaut par un public enthousiaste, avide de se lancer sur les pavés. Les *Velib'* sont confortables, malléables et, surtout, pas chers : 29 euros pour un abonnement annuel ! A l'analyse des différents paramètres, le vélo se révèle la façon la plus économique, la plus écologique et la plus intéressante des façons de découvrir une ville. Tout l'être y son compte : le corps, la bourse et l'esprit. En effet, moins stressant que le volant, le guidon est incompatible avec le bras d'honneur et les jurons musclés ; l'exercice est profitable à la tonicité musculaire, salubre à la régulation des pulsations cardiaques ; un tour du pédalier coûtera toujours moins cher qu'un ticket de métro, etc. Cependant le cycliste, pour être

plus sociable, est aussi le plus vulnérable des usagers de la route, en cas d'accident. L'irrespect légendaire des cyclistes parisiens pour les feux de signalisation fait déjà craindre une recrudescence des accidents graves par l'augmentation du nombre de vélos en circulation.

3

Le deuxième évènement capital, ce fut, le samedi 28 juillet, l'arrivée de Guillaume Prébois, coureur solitaire de l'*Autre Tour*, sur les Champs Elysées. Il avait décidé de prouver qu'il était possible de courir le Tour de France sans recourir à l'artifice des produits dopants qui dénaturent les résultats et corrompent l'idéal sportif. Il l'a fait ! Il est entré dans Paris sans tambours ni trompettes ! Dans la généalogie restreinte des princes anonymes du *fairplay* Guillaume Prébois a désormais sa place. Il n'y avait qu'une centaine d'amis et d'inconditionnels de la petite reine pour saluer l'exploit, mais les joies électives d'une victoire aussi discrète ne pouvaient se partager qu'avec le *happy few*, entre esthètes du beau geste et de l'exploit discret. Nous, lecteurs assidus de ses exploits vélocipédiques, à chaque étape, avons partagé avec lui la douleur particulière de l'effort, puis le sentiment de puissance rendu au corps reposé, par le jeu d'une reviviscence naturelle, miraculeuse, des muscles. Cette rémission confine à de la résurrection rêveuse et fait du vainqueur, dans notre imagination, l'égal d'un dieu.

4

C'était juste avant l'arrivée tonitruante sur les pavés des Champs Elysées du *vrai* Tour de France, le dimanche 29 juillet. Cela aurait pu être une apothéose. Ce fut une hécatombe, car le peloton avait perdu en route ses plus beaux fleurons, ne restait en piste pour la gloire, (ou pour le comble de l'infamie) qu'Alberto Contador, précédé d'une solide réputation de grimpeur chargé. L'Espagnol déboula tout en jaune, couleur de la victoire. Couleur cependant suspecte ce jour-là, car elle aurait pu aussi bien être celle de la trahison d'une attente populaire : enfin une course loyale et joyeuse. Au lieu du rétablissement attendu de la probité des coureurs, c'est à une débâcle de coursiers, dopés sans vergogne, que l'on assista, entachant pour longtemps, pour toujours, la réputation de la course. Après l'expulsion du Kazakh Alexandre Vinokourov pour dopage, l'éviction forcée du Danois Michael Rasmussen, longtemps porteur infatigable du maillot jaune, la victoire de l'Espagnol a sifflé comme un boulet dont il n'est pas sûr que le Tour de France se relèvera. Il est des trophées encombrants qui vous laissent un sentiment d'imposture, plus amer encore que la défaite à porter.

5

Le Tour de France est, pour les géographes, avant tout l'occasion de faire le tour de la France, au sens topographique du terme ; l'occasion pour les Français d'effectuer le tour du propriétaire pour vérifier si tout est à sa place. La révision des cols et le défilé des étapes à la télévision ont sans aucun doute fait davantage en faveur de la discipline géographique que maints cours à la faculté.

6

Plus généralement, la bicyclette occupe dans la culture populaire et les lettres françaises une position ambivalente nourrie par une double tradition d'affection et de défi. L'affection tient à la relation personnelle entretenue avec un objet qui sert avant tout à la découverte, à la promenade, en amoureux « avec Paulette », comme dans la chanson d'Yves Montand, ou en solitaire le long des rues, par les venelles des faubourgs ou sur les chemins de campagne. Le défi participe sans aucun doute de souvenirs plus pénibles, liés à la fois à des images de guerre, de défaite, notamment à la débâcle de 1940.

Les roues patinant dans la boue, des cohortes de Français doivent à leurs bicyclettes d'avoir pu gagner la zone libre et d'échapper à l'Occupation nazie ; c'est également à bicyclette que l'on gagnait le maquis. Cette imagerie d'Epinal, nous la devons également au cinéma, où le vélo revient comme un symbole d'une tradition plus métaphysique que réaliste : pour désigner les pauvres, ceux qui sont dans le besoin et qui ne peuvent s'acheter une auto.

7

Mais c'est en Italie que le deux-roues a trouvé son vrai maître : Vittorio de Sica, dans *Le voleur de bicyclette*, analyse la complexité des relations et des affects qui existent entre l'homme et le vélo. Cette quête désespérée d'une bicyclette parmi le million de vélos qui circulent en ville, ou entre les pièces détachées sur les étalages des marchands, évoque métaphoriquement la démarche du philosophe, qui articule entre eux les concepts, à la recherche de l'idée. Au bout de cette investigation, une certitude : un vélo volé ne se retrouve jamais. L'amour-propre non plus.

8

La leçon vaut également sur le Tour de France, car s'il est toujours dommageable pour le respect que l'on a de soi-même de devoir s'abaisser, de se montrer méprisable, il est encore pire de devoir le faire sous le regard d'un enfant.

9

Alors, à bicyclette !

AUTEUR

JEAN MARIE THÉODAT

Rédacteur en chef