CATHERINE BERTHO LAVENIR

Le vélo, entre culture et technique

Un numéro sur la bicyclette. Est-ce bien raisonnable ? On n'est pas sérieux quand on fait du vélo. Les dames en tailleur montrent leurs genoux, des messieurs d'un âge certain s'affublent de maillots bariolés. On les rencontre suant, soufflant, au haut d'une côte ; même les petits enfants perdent leur grâce lorsqu'ils zigzaguent sur leurs jouets trop colorés. Seules les dames hollandaises toutes droites sur leur vélo noir, et peut-être les curés italiens de l'ancien temps tirent leur épingle du jeu.

La chaîne Simpson, D.R.

Et pourtant... Il y a, dans les usages du vélo, à la fois de l'imaginaire et de la stratégie militaire, des hiérarchies et des luttes sociales, du plaisir et sa représentation, de la politique, de l'art et de la technique. Tout ce qu'il faut pour un médiologue.

Au début était un cheval

Commençons par le commencement. Au début était le cheval. Et les efforts de Monsieur Drais — d'où la draisienne — pour fabriquer un cheval du pauvre ; cadre de bois, sans pneumatiques, on le faisait avancer à grands coups de jambe. Saugrenu pour un paysan, fatiguant pour un ouvrier, amusant pour un dandy. Le vélocipède (1855) est donc d'abord amusement et signe de distinction. On s'y exerce au Bois de Boulogne sous la direction de professeurs patentés qui se donnent des airs de maîtres d'armes. Signe des temps, les dames ont le droit d'essayer. Elles revêtent un *bloomer*, pour cacher leurs avantages et enfourchent la machine. Rêves et fantasmes. De toutes façons, on ne dépasse pas la Grande Cascade (Courteline).

1890. Le vélo change dans ses techniques. On le dote de freins, de pneumatiques, bientôt, après toutes sortes d'essais et d'erreurs, d'un changement de vitesse. Il part sur les routes, monte des côtes — le dérailleur — les descend — les freins ! Il est chevauché, alors, par de nouveaux cavaliers : les bourgeois des petites villes, les ouvriers délurés, les jeunes paysans hardis, rassemblés par leur goût pour la modernité. Des associations les rassemblent, où pédalent de concert des gens qui normalement ne se rencontrent pas.

Le sport d'abord

Plusieurs voies s'ouvrent à eux. La compétition d'abord, et les courses cyclistes qui se multiplient dans les villes, les villages. Elles diffusent un état d'esprit nouveau : le goût du sport. Se fatiguer sans but productif, se mettre en sueur pour autre chose que la moisson, l'usine, ou les joutes traditionnelles, c'est une nouveauté radicale pour les jeunes gens du peuple. Elles habituent, aussi, à mesurer la vitesse et le temps. Le chronomètre s'impose, en même temps que le mètre.

Les journaux, alors, inventent le sport-spectacle et sa dimension patriotique. Ce sont des titres populaires qui organisent , juste après 1900, le Tour

de France ou le Giro d'Italia. Mise en scène de l'effort, délimitation du territoire, célébration des vertus de la race, le tour cycliste est récité et raconté aux foules dans le langage de l'épopée (Barthes). Sa mise en texte — dans les journaux —, sa mise en images — dans *Miroir Sprint*, le bien nommé et les premiers magazines illustrés —, son récit toujours recommencé — sur les ondes des radios PTT — mobilisent à chaque époque les techniques de communications les plus avancées. Les bélinographe de 1905, les retransmissions radio-téléphonées de 1925, en attendant les hélicoptères de l'ORTF, associent ostensiblement l'exploit technique à l'exploit physique. Mais les commentaires changent, comme change la société : c'est Albert Londres et Pelletier qui diront — combien de temps après les massacres de 1914 ? — que les hommes du peuple ne veulent plus être seulement muscles, endurance, obéissance et savoir-faire artisanal .

Le sport-spectacle, c'est aussi le jeu des pistards lancés sur l'anneau des Six Jours, l'effort physique donné à voir par des professionnels dûment rétribués à l'intention d'un public urbain, élégantes et employés mélangés. Espoir d'ascension sociale et de gains financiers pour les coureurs, mise en scène d'une idéologie du talent et de l'effort récompensés pour les spectateurs, fabrication d'événements consensuels pour des médias affamés de récits et d'images : il y a de tout cela dans les Six Jours et les spectacles homologues organisés à New York ou à Londres.

Tous les sportifs n'aiment pas la compétition. La bicyclette, c'est aussi l'effort discret des cyclotouristes qui, dès 1879, sillonnent les routes d'Europe à l'appel de l'English Touring Club. Les valeurs qu'ils défendent sont un peu différentes. C'est la découverte du corps, d'abord, et de ses sensations. Plaisir de boire à la fontaine quand on a soif, de se reposer au sommet après la côte, de sentir le vent sur sa peau lors de la descente : autant d'émotions neuves qui nourrissent une littérature. Car écrire, traduire, raconter aux autres ses randonnées, c'est construire une pédagogie du corps et de l'espace. C'est aussi renvoyer à la technique des désirs et des besoins : besoin de pneumatiques solides, de freins sûrs, de changements de vitesse efficaces, pour les dames notamment. L'industrie du cycle est mise en demeure de répondre à ces besoins clairement exprimés par des gens qui savent ce qu'une côte veut dire.

Un renouveau du territoire

La bicyclette, c'est aussi la possibilité neuve d'arpenter un territoire, avec

toute la charge symbolique d'une telle activité. Les cyclo-touristes bourgeois des Touring Clubs en font un devoir patriotique et une manifestation de modernité. En Italie, ils pédalent de Rome à Florence, de Florence à Milan, et de Milan à Turin, ralliant les points forts d'un Royaume qui se cherche. Ils défileront en rang, bouquet au guidon, à l'heure de la messe, autour de la cathédrale, inaugurant un usage impie du Dimanche matin, consacré à soi, au plaisir du corps et à ses amis, plutôt qu'à l'Eglise.

En France, en Belgique, les mêmes feront de l'arpentage du territoire une manifestation d'attachement au lieu : il faut connaître sa patrie pour l'aimer vraiment. Là commencent d'autres conflits, techniques et politiques : à qui appartient la route ? Au vélo ou à l'automobile ? A qui est le paysage ? Au paysan qui exploite le sol, à l'entrepreneur qui ouvre des carrières et installe des tramways, ou au randonneur qui désire en jouir comme d'un tableau ? Les pistes cyclables conquises de haute lutte sur les bas côtés et les pétitions des comités pour la protection des sites sont autant de signes tangibles de ces luttes pour le contrôle de l'espace.

Atelier des cycles Peugeot à Beaulieu en 1895.
© Peugeot Sochaux

Le devenir ouvrier

1895, apparaît le Grand Satan : l'automobile. Elégantes et dandies se réfugient sur ses banquettes. Vit-on jamais un Marcel Proust explorer la campagne à vélocipède ? A part une infime minorité, les cyclo-touristes de 1900 rendent les armes les uns après les autres et se tournent vers l'automobile, voire l'aéroplane, qui leur offrent les sensations fortes du siècle qui s'ouvre: goût de la vitesse et joies de l'indépendance.

Pour qui, alors, le vélo ? Pour ceux qui n'ont pas de voiture, trop pauvres, ou trop jeunes pour s'en acheter une. Les ouvriers, par exemple : ceux qui se pressent en masse à la sortie des usines, fixés par la photographie à l'heure où sonne la sirène. Impossible d'habiter trop loin. Et dès qu'on pourra, on achètera un cyclomoteur. Leurs vélos sont solides, rustiques, acquis peut-être à la Manufacture des Armes et Cycles de Saint-Etienne. Ce sont les mêmes que ceux des dames en noir à la campagne, qui l'utilisent pour aller au bourg faire quelques achats, ou ramasser de l'herbe aux lapins, un cageot fixé à l'arrière. Ce sont les vélos des Chinois et des Vietnamiens, avant que n'arrive la petite moto japonaise ou coréenne. C'est le vélo-instrument de travail du *Voleur de bicylette* et de *Cyclo* : qui le perd, perd son ouvrage et bascule dans le crime.

Ce vélo solide, fortement charpenté, c'est aussi celui des militaires,

quand ils sont pauvres. Vélos des bataillons cyclistes de 1890, tentative hésitante pour monter des fantassins sur un cheval de fer. Vélos, bien plus, des résistances, des armées démunies, des topographies compliquées, avant que l'hélicoptère ne vienne résoudre le problème. Vélos de Dien Bien Phu, à l'assaut des collines, capables de monter sur leur cadre les éléments d'un canon. Vélos des résistantes hollandaises, convoyant lettres et paquets. On risque gros, encore aujourd'hui dans certains pays d'Afrique, pour la possession d'une bicyclette qui permettrait, peut-être de passer dans le pays d'à côté, d'en rapporter de la contrebande, des armes, voire de nouvelles...

Ce vélo utile, et utilitaire, c'est celui des facteurs, parents pauvres des fonctionnaires, avant que la deux puis la quatre-chevaux ne viennent rehausser leur prestige aux yeux de leurs concitoyens. C'est le vélo des agents cyclistes, tout en bas de l'échelle administrative, et celui des curés, qui font voeu de pauvreté.

A partir des années 1930 la bicyclette, pourtant, change. Elle est — et toute une génération s'en souvient avec gratitude —, l'instrument de la libération des jeunes gens. Elle permet tout : l'échappée belle, loin du regard des parents (Mitterrand, *La Paille et le Grain*), la complicité amicale (Jules Romain, *Les Copains*), la tentative amoureuse (Yves Montand, *A bicyclette*), lorsqu'aucun lieu ne s'offre encore aux jeunes gens, ni chambre ni hôtel, autre que l'ombre d'une haie ou le détour d'une prairie.

C'est pourquoi on la trouve, la bicyclette, au coeur de la mythologie du Front populaire et des congés payés. Ou plus précisément le tandem, cet étrange instrument qui associe le couple pour l'éternité de la côte, lui devant, elle derrière, objet d'un effort conjoint où la morale exige que nul ne laisse l'autre faire tout le travail, mais où l'on attend de l'homme qu'il guide et dirige. Tandem de ceux qui n'ont pas de voiture mais qui ne veulent plus du train; véhicule hybride qui permet de transporter une tente, mais pas d'enfants; étrange objet pour une belle époque.

Le retour militant

1960. La quatre-chevaux et la deux-chevaux, après la Volkswagen, ont réalisé ce rêve : la voiture pour tous. C'en est fini des côtes qui brisent les mollets, du vent dans le nez, de la pluie qui trempe les vêtements que l'on devra garder pendant toute une journée de travail. Dans une voiture on est au chaud, à l'abri. Il y a de la place pour deux enfants et des valises; on va loin, on est maître de son chemin, enfermé dans un petit monde que l'on contrôle en-

tièrement : autres temps, autres techniques, autres valeurs. La voiture, c'est logique, va avec le monde nouveau des lotissements, du supermarché et des vacances pour tous (Scardigli).

Que reste-t-il au vélo dans ces temps de domination absolue de l'automobile ? Les bas-côtés, les marges, le sport et le militantisme. Le vélo ouvrier a radicalement disparu, les jeunes n'ont plus le droit de s'en servir pour aller à l'école : trop dangereux. Restent le sport, et le loisir. Jamais les grand-messes publicitaires et identitaires des Tours de France, du Giro ou de la Vuelta n'ont aussi bien marché. Même le nouveau monde les découvre. Mais la piste s'est effacée, en même temps que le music-hall. Le loisir a changé. Rares sont désormais les cyclotouristes exténués que l'on rencontre sur le routes, l'été, avec un tout petit développement à la mesure du poids de leur sacoche, obscurs pélerins engagés dans un acte de contrition qui ne concerne qu'eux-mêmes. En revanche on croisera de fringants quinquagénaires, en groupes colorés et pimpants, luttant sur des machines légères à deux ou trois plateaux contre le temps, le vent, la mort et la vieillesse. D'autres retournent à la nature : sur les gros pneus des VTT ils affrontent la montagne, dans un corps à corps farouche dont ils sortiront vainqueurs avant midi, à moins que dames et demoiselles ne leur imposent l'usage bucolique d'un VTC apaisé. Pour les petits, l'industrie chinoise et les magasins américains proposeront des objets roses avec des roues... Restent les militants, bien décidés à repartir à la conquête des villes. Protestation individuelle, affirmation de soi au milieu du flot des voitures, le cycliste en ville ne milite pas forcément en groupe. Il affirme. Mais il est des sociétés social-démocrates plates, dans le nord de l'Europe, où le tracé des pistes cyclables témoigne d'un savoir vivre politique. Et des sociétés férocement attachées à l'auto et accidentées où, pour que réapparaisse la bicyclette, il faudrait une révolution technique — des rues où l'on pourrait passer, respirer, se garer — et une révolution morale : une autre idée de la puissance, de l'économie et de la nature. Mais chacun le sait, aujourd'hui : s'il faut une technique à une culture pour lui donner un corps, une technique sans culture n'est que ruine de l'âme.

Fred Morely, *Ecoliers apprenant les règles du code de la route,* Angleterre, 1962 © Hulton Getty.