PETITE BIBLIO
PAYOT
ESSAIS

DAVID LE BRETON

L'ART DU VÉLO



« À sa façon, il est en train de changer le monde. »
Dans les années 1950, en France, on marchait en moyenne sept kilomètres par jour ; aujourd'hui, à peine quelques centaines de mètres. L'espace semble entièrement colonisé par la voiture. Mais une curieuse machine fait de la résistance : le vélo, qui appelle (sauf en compétition) à la lenteur, à la nonchalance, à ne pas traverser le monde mais à en faire partie, à s'immerger dans les odeurs, les paysages, les sons environnants. Devenu un emblème de l'écologie politique, il combine activité sportive, plaisir de circuler tranquillement et errance joyeuse, quand il n'est pas tout simplement le moyen de locomotion privilégié des citadins. Fidèle à son approche humaine, érudite et littéraire, souvent malicieuse, David Le Breton propose ici une anthropologie sensible de ce vélo qui fait un pied de nez aux valeurs ultralibérales des sociétés contemporaines et ne cesse de nous donner le sentiment d'être vivants.

David Le Breton, sociologue et anthropologue, professeur émérite à l'université de Strasbourg, est notamment l'auteur d'une Anthropologie des émotions et de Marcher : éloge des chemins et de la lenteur

DAVID LE BRETON
AUX ÉDITIONS PAYOT

Anthropologie des émotions.
L'Art du vélo

David Le Breton

L'art du vélo

PETITE BIBLIO
PAYOT

Retrouvez l'ensemble des parutions
des Éditions Payot & Rivages sur :

payot-rivages.fr

Cet ouvrage porte le numéro 1269 dans la collection
« Petite Bibliothèque Payot »

Note de l'éditeur. Le présent livre a précédemment paru aux Éditions Terre Urbaine, en 2020, sous le titre *En roue libre. Une anthropologie sentimentale du vélo*.

© Éditions Terre Urbaine, 2020
© Éditions Payot & Rivages, Paris, 2024
pour l'édition de poche

ISBN : 978-2-228-93633-0

« Elle cache sans doute quelque signification secrète. Qu'y a-t-il, en effet, de plus machiavélique qu'une bicyclette ? On se demande comment elle peut tenir debout, et voilà qu'elle s'envole en équilibre sur un invisible fil d'acier, comme un acrobate sur la corde. Elle s'enfonce sans bruit dans l'espace, pénètre sans bruit dans le temps […]. Elle glisse sur la route comme sur le fil d'un rasoir, s'inclinant gracieusement aux virages, se balançant doucement dans les côtes, elle fonce les yeux fermés, vers les vertes vallées, vers l'abîme des plaines ensoleillées. »

Curzio MALAPARTE,
Les Deux Visages de l'Italie : Coppi et Bartali

LE GOÛT DU VÉLO

Une balade

> « Depuis toute la vie et pour toute la vie, je pédale. Sur les routes et déroutes qui vont de l'enfance à l'âge qu'on croit adulte, avec un petit vélo dans la tête qui n'en finit pas de me faire tourner en rond sur la terre toute ronde, comme si la vocation première de la bicyclette était d'arrondir les angles du monde. »
>
> Éric Fottorino,
> *Petit éloge de la bicyclette*

La dimension sensible et physique de l'expérience se réduit au fur et à mesure que s'étend le milieu technique. La sédentarité soulève des questions majeures de santé publique. Malgré son coût, les encombrements urbains, la pollution et les innombrables tragédies personnelles et familiales qu'elle provoque, la voiture demeure la pierre d'angle de la vie quotidienne ; elle en régit l'emploi du temps, et une large part de l'économie familiale. Elle a rendu le corps superflu pour des millions de nos contemporains. Les ressources musculaires, physiques ou sensorielles ne sont plus au cœur de la vie personnelle. Même le simple fait de marcher

a été peu à peu rogné par l'usage de l'automobile. Une étude récente révèle la réduction d'un tiers des déplacements à pied depuis 1995 en Angleterre. D'après Peter Walker, dans son ouvrage *Noi ciclisti salveremo il mondo*, un cinquième des personnes interrogées déclarent ne pas avoir marché plus de vingt minutes par jour l'année précédente.

Aujourd'hui, comble d'ironie, les trottinettes ou les vélos électriques transportent passivement le corps, au plus vite, en soulevant par ailleurs de nouvelles questions de compatibilité et de civilité sur les pistes cyclables et les trottoirs, où leur vitesse tranche avec celle des autres usagers. Dans les années 1950, en France, on marchait en moyenne 7 kilomètres à pied par jour. Aujourd'hui, à peine quelques centaines de mètres. La voiture colonise la ville ; elle la configure selon ses nécessités propres, qui ne sont pas celles des citadins ; elle est l'habitante abusive de nos cités et de nos campagnes, au lieu de s'y effacer dans la discrétion.

Quand je vois des films antérieurs aux années 1960, avec notamment des plans sur des rues ou des places, je suis toujours ému par l'espace et le silence qui y règne encore : aucune circulation massive, aucun parking venant saturer les lieux, nulle voiture de garée, aucun sentiment d'agressivité, des gens qui marchent, des enfants qui jouent, des chats qui traversent les rues avec nonchalance…

L'énergie née des ressources du corps – même les plus élémentaires – est peu sollicitée dans le rapport au travail, aux déplacements, aux loisirs, etc. Pourtant, le mouvement est inhérent à la condition humaine. La bipédie est même à l'origine de son développement. Des chercheurs de l'université d'Odense, au

Danemark, ont suivi pendant vingt ans une population de 50 000 Danois afin de repérer l'impact des activités physiques quotidiennes sur leur santé. Ils arrivent à la conclusion que « ceux qui font 90 minutes ou plus de vélo par semaine ont 24 % moins de risque de contracter une angine de poitrine ou d'avoir un infarctus. Ils jouissent d'une excellente santé[1]. » Deux fois quinze minutes par jour diminuent par deux les risques cardiovasculaires. Sans compter bien entendu les bénéfices psychologiques liés au fait de ne pas être soumis aux tensions de la circulation routière et le plaisir de se dépenser physiquement. L'automobiliste respire plus de gaz d'échappement dans le confinement de son habitacle, où les polluants tendent à s'accumuler et où l'air ne se renouvelle pas. Le cycliste et le piéton sont nettement moins exposés aux effets de la pollution. Ils inhalent moins de dioxyde d'azote et de monoxyde de carbone que l'automobiliste, et leur air ne cesse de se renouveler. Les niveaux de dioxyde d'azote sont parfois deux fois plus élevés au sein de l'habitacle que sur le trottoir, par exemple.

Un épidémiologiste étudie 30 000 habitants de Copenhague de différents âges sur une période d'environ quinze ans, pendant laquelle 6 000 d'entre eux décèdent. Il observe que ceux qui vont au travail à bicyclette ont une probabilité moindre de 40 % de mourir pendant la durée de l'étude[2]. Pour ce qui est des activités physiques, le vélo est un outil de choix. Julien Leblay, victime d'un grave accident de tracteur à 16 ans, dit combien celui-ci lui parut une évidence pour sa rééducation et pour se remettre doucement d'un

1. Étude citée par Peter Walker dans son ouvrage *Noi ciclisti salveremo il mondo*.
2. *Ibid.*

double pneumothorax. Dans son ouvrage *Le Tao du vélo. Petites méditations cyclopédiques*, il explique : « Comme je vis au cœur de l'Auvergne, il se révéla être de surcroît un moyen de locomotion idéal. Dès mes 17 ans, j'allais ainsi à la rencontre de mes amis disséminés dans le Massif central, diminuant au fil des étés les séquelles de l'accident. » Bien entendu, on prescrit aussi le vélo pour lutter contre l'infarctus, éliminer des toxines, augmenter la capacité respiratoire ou la circulation sanguine, mais ce ne sont pas des raisons heureuses de rouler. Mieux vaut l'enfourcher d'abord pour le plaisir.

En ce sens, le danger est de rester chez soi devant ses écrans, ou de s'asseoir derrière son volant sans arpenter la ville ou la campagne sur la selle de son vélo ou à pied. Les activités journalières consomment davantage d'énergie nerveuse que d'énergie corporelle. La part des activités proprement physiques sur l'environnement ne cesse de se restreindre. Cet effacement entame la vision du monde, limite le champ d'action sur le réel, diminue le sentiment de consistance de soi, affaiblit la connaissance des choses. À moins de freiner cette érosion de soi par des activités de compensation, telle la fréquentation assidue des salles de mise en forme, où l'on voit des hommes ou des femmes marcher, courir ou pédaler des heures durant en restant à la même place, avant de reprendre leur voiture pour rentrer se reposer chez eux. Le vélo d'appartement ou des salles de mise en forme est une caricature, comme le dit si bien Didier Tronchet dans son *Petit traité de vélosophie* : il est « aussi excitant qu'un cheval mort, les quatre pattes coupées ». Exercice puritain avec un œil sur son portable, les oreilles branchées sur de la musique, devoir de santé et de forme, il ne change rien d'une relation aseptisée au monde. Sur un vélo sans

roues, on se livre à une séance intense de pédalage sans bouger d'un pouce. On traverse virtuellement un paysage, avec montagne, descente abrupte, virage ou longue ligne droite, face à un ventilateur qui souffle un rude vent de face. On peut également simuler des luttes avec des adversaires fictifs, grimper des cols tout en restant dans sa chambre. Les vélos d'appartement sont légion pour ceux qui n'osent affronter les campagnes ou les villes, même en des lieux favorables. On y a recours pour entretenir sa forme sans sortir de chez soi, loin du plein vent du monde.

Comme la marche, le vélo est un pied de nez aux valeurs ultralibérales de nos sociétés contemporaines. L'engouement qu'il connaît à nouveau depuis une vingtaine d'années empêche de le traiter par-dessus la jambe. Il rappelle à la sensation du monde, à la lenteur, à la nonchalance, au sentiment d'être vivant. Il immerge en permanence dans la sensorialité du monde, parmi les odeurs, les paysages, les sons environnants. Il alimente le réenchantement de la durée et de l'espace. Il mène là où le cycliste souhaite aller, à son rythme et dans le temps qu'il s'est donné, sans avoir à se garer au loin et sans craindre les retards. En principe, à la différence de l'automobiliste, celui-ci ne connaît guère de désagréments sur sa route ; il n'est jamais ralenti par un embouteillage ou l'impossibilité de trouver un stationnement. Tout lieu est bon pour le laisser, du moment que l'on y accroche un antivol sans entraver la circulation. Son usage implique une humilité heureuse devant le monde, une indifférence à la technique et aux moyens modernes de déplacement ou, du moins, un sens de la relativité des choses. Expérience de la liberté, source inépuisable d'observations et de rêveries. Retour aussi à des jubilations d'enfance ou d'adolescence, car il fait appel à une mémoire corporelle

jamais tout à fait enfouie. L'enfant qui a appris à pédaler ne l'oublie jamais, même s'il reprend un vélo des dizaines d'années plus tard. Avec les marcheurs, les cyclistes jouissent d'une liberté de mouvement sans limites dans la ville ou sur les sentiers ; comme l'indique Thierry Paquot dans *Des corps urbains*, ils demeurent dans la déambulation, l'invention des parcours, l'usage ludique des lieux, le plaisir de la découverte et de l'engagement physique.

Le vélo est un outil pour aller plus vite et plus loin qu'en marchant, sans fatigue, sans danger, avec les seules ressources de ses jambes et de ses muscles. Ce n'est pas une valise ou un dispositif qui intègre passivement le corps comme l'automobile. Pour se mouvoir, il exige l'implication de son usager. Il appelle un art de la corde raide pour rester en suspension grâce à la vitesse. Comme la marche, il métaphorise un déséquilibre sans cesse rattrapé *in extremis* quand un pas compense le retrait de l'autre. Si le cycliste arrête de pédaler ou s'il ralentit trop son rythme, la chute le guette. Ainsi de Sartre, roulant avec Simone de Beauvoir, le nez au vent, distrait par ses pensées, comme celle-ci l'évoque dans *La Force de l'âge* : « En plat, il pédalait avec tant d'indolence que deux ou trois fois, il atterrit dans le fossé. » Les pédales, dit Dino Buzzati dans *Sur le Giro 1949*, sont le calvaire du cycliste, car elles sont sans cesse en rivalité : « Quand l'une est en haut, sa jumelle est en bas et chacune veut toujours imiter l'autre ; elles continuent de la sorte à se courir derrière et ne se rejoignent jamais, au grand jamais. Et pourtant, qui aurait le courage de refuser ? Quand l'une est en haut, nous la poussons vers le bas, puis c'est le tour de l'autre, sinon ce serait une injustice. Et les pédales entraînent le plateau, le plateau entraîne la chaîne, la chaîne entraîne le pignon, le pignon entraîne la roue et la roue nous entraîne, nous,

et c'est ainsi qu'on avance, qu'on avance. » Dans *Une histoire d'eau*, un court métrage de Jean-Luc Godard et François Truffaut sorti en 1958, Jean-Claude Brialy fait cette étonnante découverte : « Plus je pédale lentement, moins je vais vite. » Alfred Jarry avait noté pour sa part l'un des avantages du vélo : quand une jambe travaille, l'autre se repose. En tout cas, les cyclistes le savent bien : pour continuer à avancer, mieux vaut ne pas perdre les pédales ou pédaler dans le yaourt (ou la choucroute, pour les Alsaciens).

La position adoptée sur le vélo dépend du matériel, de la hauteur du guidon ou de la selle, mais aussi des particularités du terrain. Une continuité entre le corps et la machine s'impose, une évidence de se confondre dans les mouvements. Une position propice économise les forces, favorise la sécurité, prévient le mal de dos. Chaque cycliste élabore sa propre relation à la machine selon l'efficacité attendue, la densité du trafic, l'état de la route, etc. Il n'existe aucune formule généralisable. Une position droite permet de bien évaluer la situation, de soulager les efforts du dos, mais elle est moins efficace qu'une position penchée, qui exige en revanche de lever la tête pour se repérer dans la circulation. Pour accomplir un effort supplémentaire, le cycliste se met en danseuse – curieusement, les femmes le font rarement, et évitent ainsi de « se mettre en danseur ». Avant que cette expression ne s'impose, on parlait de « monter en pingouin ». Comme le rappelle Pierre Sansot, dans *Chemins aux vents* : « Le vélo, dans tous ses organes, vit et survit par notre effort. C'est nous qui lui donnons l'air, qui alimentons ses poumons […]. En retour, un cycliste connaît le paysage par le cœur, par le souffle de ce cœur qui lui manque ou qui redevient régulier selon les côtes et les plateaux. »

Le cycliste ne supporte pas le poids de son corps ; il est assis sur sa selle, mais il ne se dépense pas moins pour fournir les efforts requis par son déplacement. Il doit son autonomie à une machine simple dont il produit lui-même l'énergie. Il ne dépend pas d'un apport extérieur ; le vélo prolonge sa personne de toute évidence. Celui-ci marche au corps et au souffle. Sa vitesse de déplacement est à la mesure des efforts fournis. Sa simplicité de fonctionnement le rend insolite dans l'univers contemporain du numérique et de l'hypertechnologie. Il n'exige aucun budget. Les réparations qui s'imposent parfois sont à la portée du premier venu, et les ennuis sont toujours provisoires : une crevaison, une chaîne sautée, des freins usés ou des patins qui frottent, un éclairage défaillant… Inutile de s'en remettre aux cybergaragistes qui réparent aujourd'hui les voitures grâce à des procédures informatiques. Le cycliste est autonome[1], car il ne dépend pas d'une machinerie complexe : il sait en principe réparer les avatars susceptibles d'advenir, il n'a pas besoin d'aller se réapprovisionner à la prochaine pompe à essence, de recharger sa batterie ou de chercher une place de parking. Et s'il est encore novice, les ateliers solidaires qui se développent à présent lui enseignent le nécessaire.

Outre leurs bénéfices en matière de santé et de mobilité, la marche ou le vélo ne coûtent presque rien. Un vélo est rarement en panne, même s'il est exposé aux

1. Il est vrai que les jeunes générations ignorent souvent ces gestes élémentaires de la réparation, même s'ils les apprennent assez vite dans les ateliers associatifs, par exemple. Si ma génération apprenait des pères ce savoir-faire, les générations suivantes ont grandi dans le contexte du tout-automobile ; le vélo a connu une éclipse dont il ne sort que récemment. En ce sens, les enfants d'aujourd'hui renouent avec cette transmission.

crevaisons. Il reste dans le registre du bricolage. Sa vitesse modérée et sa commodité favorisent une exploration paisible des villes ou des paysages. Ni trop lentement ni trop rapidement, le cycliste avance à son rythme, il flâne à hauteur d'homme ou de femme, sans crainte de ralentir le flux des autres usagers de la piste cyclable ou de la rue. Il est libre de ses mouvements, avec le seul souci, s'il souhaite faire quelques pas là où son vélo ne serait pas le bienvenu, de chercher un lieu où le déposer sans craindre qu'il ne soit dérobé. Le vol est l'un des tracas majeurs des cyclistes, même quand le vélo a été marqué. Alphonse Allais le disait déjà, comme le rappelle Edward Nye dans *À bicyclette* : « Un des gros ennuis de la bicyclette réside en l'étrange facilité de son larcin. Le cycle, en effet, a ceci de particulier qu'il sert à favoriser la fuite rapide de qui vient de le dérober, ce qui n'arrive point dans mille autres cas, comme, par exemple, le vol d'un sac de farine ou d'un lot d'escargots. » En France, chaque année, environ 400 000 vélos sont volés (une assonance bien révélatrice !).

Les cyclistes s'émerveillent parfois de la qualité et de la souplesse de leur machine. Dans *Les Copains*, roman publié en 1913, les personnages de Jules Romains s'extasient tandis qu'ils roulent entre Nevers et Ambert : « Elles ne font que prolonger nos membres et qu'épanouir notre force. Le silence de leur marche ! Ce silence fidèle ! Ce silence qui respecte toute chose ! […] Je nous trouve puissants. Où sont nos limites ? On ne sait pas. Mais elles sont certainement très loin. Je n'ai peur d'aucun instant futur. Le pire événement, je passerai dessus comme sur ce caillou. Mon pneu le boirait… À peine une petite secousse ». La technique est épurée, elle les amène à une transcendance profane. Elle n'est en rien une ennemie, surtout sur ces routes encore épargnées

pour une large part du trafic des voitures et des camions. Le vélo est un engin idéal et paisible pour se déplacer dans la jouissance des lieux. « Existe-t-il plus vrai silence que celui d'une bicyclette cheminant dans la paix du soir et nous laissant entendre d'une manière imperceptible le bruit de ses rayons ? » pense également Pierre Sansot dans *Chemins aux vents*. Certes, le silence est à double tranchant, car le cycliste se déplace sans bruit, et nul ne devine sa présence à moins de le voir. Dans le contexte bruyant de la ville, souvent dénoncé, la tranquillité de la circulation cycliste est parfois dangereuse, à hauteur du silence qui accompagne sa progression. Cette absence de bruit est paradoxalement un danger pour les piétons inattentifs, particulièrement ceux qui marchent en tenant devant eux leur portable, n'ayant d'yeux que pour lui et se déportant sans prévenir pour tourner ou traverser, tout en poursuivant un pianotage rapide sur les touches. Nombre d'usagers de téléphones cellulaires ne craignent pas de traverser inopinément des pistes cyclables ou des rues, faisant parfois de grands gestes autour d'eux en restant sourds à l'avancée silencieuse d'un cycliste à leur encontre. La sonnette est en ce sens un instrument indispensable de rappel à l'attention. Parfois, bien entendu, les vélos sont bruyants à cause d'un défaut technique, de rouages jamais huilés. En principe, ils ne grincent pas, n'émettent aucun son discordant.

En ville comme à la campagne, la vue est le sens privilégié du cycliste. Tout d'abord pour sa sécurité, en surveillant la circulation routière, les mouvements inattendus des piétons, la course d'un chat ou d'un chien qui traverse inopinément. Ensuite, pour apprécier la qualité de la route, éviter les nids-de-poule, les pierres, les branches ou d'autres obstacles, les plaques de verglas ou les blocs de neige, etc. La vue assure la

sauvegarde, elle est large autour de soi. Au-delà, bien entendu, elle est le sens de la contemplation pour le cycliste susceptible de s'arrêter à tout moment pour mieux s'approprier un lieu, jouir de sa beauté. L'ouïe est également un sens indispensable pour entendre l'approche d'une voiture ou d'un groupe précédé de signes sonores. Lors des balades à la campagne, elle se trouve dans les mêmes dispositions que chez le marcheur. L'odorat n'est guère sensible en ville, sinon aux odeurs pénibles dégagées par les pots d'échappement ou les commerces de restauration rapide. Le toucher est indispensable, il assure la prise du guidon, des freins, des pédales… Le vélo expose son conducteur au vent, à la pluie, mais aussi à la douceur du soleil. Il conjugue le fait de rester à hauteur d'homme ou de femme, et de demeurer dans la sensorialité du monde.

Pour Julien Leblay, auteur du *Tao du vélo* en 2010, le vélo est un instrument idéal pour « l'exploration du monde à vitesse humaine, ni trop lente pour qu'on se lasse, ni trop rapide pour qu'on soit frustré, compromis idéal entre progression et découverte ». Il ne se dissout pas dans une attention pure à la technique et dans une distance aseptisée à la concrétude du monde. Le cycliste est immergé en elle, attentif et flâneur, fonctionnel et rêveur. « J'ai le temps de voir les gens et les objets que je dépasse, de les reconnaître, chose très importante, car il me paraît essentiel de savoir qui ou quoi on laisse derrière soi, quitte à faire entendre un de ces coups de frein pathétiques ou joyeux qui font vibrer jusqu'aux moelles l'orgueil des élans domptés », écrit Jacques Perret dans *Le Machin* en 1955. Comme son grand-père, Louis Nucéra rêve de devenir coureur cycliste, mais il ne réussit pas à tirer son épingle du jeu et à s'échapper des pelotons amateurs. Alors, il se jette à corps perdu dans sa passion, qui consiste à parcourir

les paysages avec son vélo, comme il l'expose dans *Mes rayons de soleil* : « À moi les routes en solitaire à travers les champs nappés de lavande, les parfums d'eucalyptus, les buis, les fenouils d'honorable stature, les forêts, la boussole infaillible de la beauté et de l'effort sertie dans le guidon. » Le vélo est immersion sensible dans l'environnement. Toute rupture disparaît. On n'est plus devant le paysage, mais en résonance, confondu en lui, les sens et les muscles en alerte. On n'existe plus dans le monde, mais on incarne soudain le monde, plongé dans un corps à corps. « Je roule en plein soleil, imperméable à tout, sauf au phénomène de la lumière », écrit Henry Miller dans *Printemps noir*. « La colline de Saint-Cloud s'élève devant moi à gauche, les arbres se penchent sur moi pour m'ombrager, la route est douce et n'en finit plus […]. Je ne voudrais pas niveler la route ni enlever aucune des bosses. Chaque cahot envoie un nouveau message au sémaphore. J'ai marqué chaque endroit au passage : pour retrouver mes pensées, je n'ai qu'à refaire le voyage, sentir à nouveau tous ces cahots. » Derrière son pare-brise, l'automobiliste ne voit rien de la ville, il est dans une relation aseptisée à son environnement. Il écoute sa musique ou la radio, et ne s'intéresse à personne. D'ailleurs, on ne fait pas de promenade en voiture, on circule d'un lieu à l'autre dans une relation puritaine à l'espace parcouru. David Byrne en parle également dans son *Journal à bicyclette*, à propos d'une balade à Detroit à vélo, l'une des plus intenses de sa vie : « En voiture, on aurait cherché à emprunter l'une de ces tristement célèbres voies rapides, et le trajet aurait occulté le spectacle. Mais pédaler durant quelques heures à travers ces espaces concentriques m'a fait éprouver des émotions déchirantes et viscérales, que la visite de ruines antiques est bien incapable de susciter. Je recommande l'expérience. » À la différence du