



HAL
open science

“ Faire du vélo, c’est prendre la géographie à
bras-le-corps ”

Gilles Fumey

► To cite this version:

Gilles Fumey. “ Faire du vélo, c’est prendre la géographie à bras-le-corps ”. Le Monde.fr, 2023.
hal-03909922

HAL Id: hal-03909922

<https://hal.science/hal-03909922v1>

Submitted on 2 Jun 2023

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.

Faire du vélo, c'est prendre la géographie à bras le corps

Gilles Fumey*

Le 13 juillet 1967, à quelques minutes du sommet du mont Ventoux perché à 1910 mètres, le chouchou du public du Tour de France, Tom Simpson meurt d'épuisement en direct sous l'œil des caméras. Le thermomètre à la devanture d'un café un peu plus bas marquait 55°C. Sur le Britannique, on retrouve du tonédrone, un dopant qui masque aussi la sensation de fatigue. Le sport bascule dans la triche.

Comment le vélo a-t-il pu être instrumentalisé à des fins aussi meurtrières ? Comment la rugosité de la Terre expérimentée habituellement par un effort mesuré à ses propres forces met-elle en folie des responsables sportifs ? Faire du vélo, c'est prendre la géographie à bras le corps, braver une distance, une altitude, la chaleur, le froid, les vents, la pluie, toute une matière composite plongeant son corps dans un champ de forces contraires. Mais pas jusqu'à la mort.

La géographie est une matière qui ne s'apprend pas qu'à l'école. Le milliard de pratiquants du vélo, selon l'Union cycliste internationale cherchent une forme d'« *épreuve* » de soi. Soumettre la Terre à l'expérience de soi, notamment par l'ivresse par la vitesse. Pour l'écrivain géographe Emmanuel Ruben, « *la vitesse est une drogue* » qui donne une sensation cinesthétique de l'espace « *comme si [la] bécane était une caméra sur roulettes, un chariot à filmer le paysage, à capturer des émotions, le bruit du temps, le grain de l'instant* ».

Extase géographique

Quand il remonte le Danube à vélo, Ruben songe à un traité de géographie. En frôlant des mirabelliers, pourquoi les petites prunes blondes qu'il avale par poignées lui donnent « *l'extase géographique, une extase matérielle, car la mirabelle, c'est du paysage que l'on mange* » ? Cette extase, ils sont des milliers à la pousser au maximum, en s'inventant des voyages aux destinations inaccessibles. Pour Aymeric Bourdin-Revuz et Vincent Giroud, c'est trois mille kilomètres sur les pas de Chateaubriand de Paris à Jérusalem. Dans la tranche des vingt-trente ans, on compte Alexandre Poussin et Sylvain Tesson qui n'ont peur de rien : un tour du Monde pendant un an (1993-1994) « avec moins de mille euros chacun ». Qu'importe pour Alexandre : « La Providence veille sur nous, elle embellit notre ordinaire » confesse-t-il. Trente et un pays et 25 000 kilomètres dans les mollets au Maroc, en Mauritanie saharienne, au Cap-Vert d'où ils sautent pour Mendoza (Argentine) les Andes, nouveau saut par l'île de Pâques, ses volcans sous la pluie et ses villages troglodytes, Tahiti, la Nouvelle-Zélande, Singapour, la Chine, le Tibet « *qui les obsède* » et ses cols enneigés, le Népal, Delhi, le Baloutchistan, Téhéran où l'un d'eux se repose d'une hépatite, le Caucase, le Danube, la Haute-Saône, Langres, les Champs-Élysées...

Europe en réseau

Ces héros du bitume sont parfois des géographes qui s'ignorent, mais ils ont aidé les pouvoirs publics à imaginer dans les années 1990 le fil arachnéen des voies vertes et véloroutes conduisant l'Etat à ouvrir 8000 kilomètres de pistes cyclables à travers les régions françaises. Vingt ans plus tard, 26 500 kilomètres seront achevés à l'automne 2020 dont près de la moitié en site propre. Intégrées à un réseau européen, dix eurovéloroutes refont l'histoire et la géographie du continent, dont la 1 (Vélodyssée) rendant hommage à la Grèce, la 6 (Véloroute des fleuves) de la Loire à la mer Noire par

le Danube, la 15 (Véloroute Rhin) d'Andermatt à Rotterdam, etc. Anciennes voies romaines, anciens chemins de halage de rivières ou de canal, elles doivent emprunter une partie de leurs itinéraires à au moins deux pays et disposer d'une forte identité (telle la 5, via Romea Francigena, de Rome à Londres, rappelant le pèlerinage médiéval). Des routes qui ont un modèle économique : la voie verte de Saône-et-Loire dégage ainsi plus de 120€ au kilomètre, un montant supérieur au coût de réalisation de cet aménagement haut-de-gamme.

Nuances de vert hollandais

A l'échelon local de nos géographies, on revient de loin. Le vélo est resté longtemps le mode de locomotion du pauvre, des jeunes fauchés ou de quelques riches annonçant la décroissance. La voiture écrase tous les déplacements, l'aviation de masse décolle dès les années 1980 dans les pays riches rejoints bientôt par la Chine. Dans les pays de taille moyenne, les trains filent à grande vitesse. Plus la France s'équipe de TGV, plus les sentiers de grande randonnée sont pris d'assaut par les néo-retraités, les drogués du rail (RER, TER) ayant succombé aux mirages des paradis verts du péri-urbain. La moitié des Français habitent à moins de 8 kilomètres de leur travail – soit 20 minutes à vélo – et prennent majoritairement leur voiture. Le vélo est jugé dangereux et la compétition pour récupérer du bitume est féroce : en l'an 2000, 255 cyclistes l'ont payé de leur vie, fauchés par des autos.

Par capillarité, depuis les Pays-Bas et surtout l'Allemagne, les mobilités urbaines évoluent en France. Ceux qui désignaient la météo comme obstacle au vélo doivent reconnaître que la Hollande pluvieuse et venteuse, est championne du monde de l'usage du vélo en ville. Les premières pistes y datent de 1920, le gouvernement ayant déjà promu le vélo dans les années 1900 par le tourisme plus que par la compétition comme le Tour de France. Un siècle plus tard, plus des trois-quarts des déplacements de travail se font sur la « petite reine », ainsi nommée en hommage au tour de vélo que la reine Juliana offre à ses compatriotes lors de son mariage en 1947 à La Haye. On a expliqué la *vélomania* hollandaise par l'absence d'industrie automobile et la faiblesse des transports publics. Erreur : aujourd'hui, vélo et train associés font partie de l'art de vivre hollandais, la reconquête de l'espace public par les bacs à fleurs barrant la route aux voitures datant du premier choc pétrolier. Le vélo prend des galons dans les sphères du pouvoir à Amsterdam. Un schéma directeur, le *Masterplan Fiets*, taxe l'achat des automobiles et les carburants, dégrève fiscalement le coût des usages professionnels du vélo, lutte contre l'insécurité routière, réduit les accidents et le vol et dans les plans d'urbanisme, labellise les entreprises lorsque leur accessibilité à vélo s'améliore.

Mais il y a plus. L'approche culturelle en géographie tente de lier dans l'imaginaire des Néerlandais les vélos et les moulins. Ceux-ci ont domestiqué les puissants vents d'ouest pour poldériser les terres nées de l'effondrement tectonique du Zuidersee au XII^e siècle. Tout comme les élégants cols de cygne des vélos noirs poussés par le vent dont les roues figurent le mouvement du ciel qui travaille pour la terre. Comme les anciens *molenaar* qui savaient maîtriser le vent des roues des moulins, les cyclistes aujourd'hui sont respectés pour leur exigence écologique, leur combat environnemental, leurs luttes politiques.

Géopolitique de l'écologie

Désormais que la traction électrique permet des séquences de 50 km avec une autonomie de 20 km/h et une batterie rechargeable en moins de quatre heures, le vélo continue sa mue. Va-t-il changer notre rapport à l'espace ? Sans l'énergie du désespoir des cyclistes craignant flancher avant un col, la petite reine pousse son message écologique : à quelle quête de nouvelles énergies, dans le sillage de Goethe, du docteur Faust et « *leur secret de l'énergie de l'âme* » ? En guise de réponse, Sylvain Tesson a pédalé sur le tracé du pipeline pétrolier Bakou-Tbilissi-Ceylan (BTC) inauguré en 2006. Manière de dire que cette géopolitique des contrats d'hydrocarbures va sans doute vivre sa

fin. Que l'énergie thermique n'est plus la bonne manière d'habiter la Terre. Qu'il faut peut-être passer à la sobriété heureuse de « *l'énergie vagabonde* ».

D'autant que le vélo, longtemps dominé par les Européens en ville et pour le tourisme, peut être davantage mondialisé et diffuser ces idées. Après tout, en Asie orientale les vélos fourmillaient dans les rues avant l'arrivée des moteurs. Et le Tour de France a maintenu, en dépit des turpitudes des pseudo-champions américains Greg LeMond et Lance Armstrong désormais en enfer l'image d'une pratique pleine de vertus.

Dans les milliers de courses en Chine, en Argentine, au Gabon, en Colombie, en Australie où le classement de l'Union cycliste internationale en mars 2020 compte dix-sept des cents meilleurs coureurs actuels non européens, l'espoir se lit que le vélo mondialisé a sa part dans la lutte contre le changement climatique. Non polluant ? Pas tout à fait : 18 millions de goodies sont jetés sur les routes par la caravane du Tour de France, ses 1500 bus, camions, autos et motos et 160 véhicules publicitaires qui fabriquent vingt tonnes de déchets par jour. Mais qu'importe, ce monde est en train de passer.

L'écologie politique assure au vélo un avenir radieux. La liste des milliers de cyclistes qui écrivent les mémoires de leurs voyages s'allonge d'année en année. Un virus peut clouer l'aviation au sol, mais rien ne peut venir à bout des passions cyclistes de l'homme à la Terre. Tom Simpson n'est pas mort pour rien.

*Professeur de géographie (Sorbonne Université, CNRS/Sirice).

1998 : Fonde les Cafés géographiques.

2006 : «Le Tour de France ou le vélo géographique» (*Annales de géographie*, n°650).

2012 : Président du festival international de géographie de Saint-Dié.

2018 : *Les premiers photographes voyageurs* (BNF/Glénat)