

Eloge de la 2 CV et du vélo à l'ancienne en ces temps d'incertitude

Jen'ai pas attendu le déconfinement pour renoncer à la voiture et me déplacer à vélo. Belle lurette que je refuse de me presser, d'accélérer et de faire des créneaux. Je hais les créneaux, tous les créneaux, surtout celui que dans ses grilles la société m'octroie.

J'ai choisi le vélo et je comprends la peur. La peur de celles et ceux que l'on presse, à l'heure du Covid, d'enfourcher un vélo pour se rendre au boulot. Tous redoutent d'être renversés par une voiture. Si l'on veut, de nouveau, dans nos rues, voir passer les bicyclettes, il faut bouter hors de France les voitures les plus agressives : les 4x4. Les 4x4 sont des engins conçus pour mordre, prompts à refermer sur tout ce qui bouge les mâchoires d'acier de leurs calandres glacées. Rappelons que ces chars d'assaut étaient tous au départ équipés de pare-bufiles. Ces animaux ayant disparu de nos contrées urbaines, les pare-chocs volumineux ont été, il y a peu, retirés. Reste les mâchoires d'acier des calandres glacées.

Si l'on veut favoriser le vélo, il ne faut ouvrir nos rues et avenues qu'à certaines voitures. Lesquelles ? Le choix doit être populaire. Or que veut le peuple français ignorent les tribuns prononcent le nom mais veut rouler en 2 CV et voir passer François Sagan au volant d'une Maserati. Bref, de la 2 CV à la Maserati, le peuple français privilégie les voitures de collection. La 2 CV est la voiture idéale à l'heure de la pollution galopante et du Covid meurtrier, quand chaque jour jaillit du gosier des sachants le cri incommode : « Cot, cot, cot, Covid ! Cot, cot, cot, Covid ! » Idéale, pourquoi ? Parce qu'elle est française. Parce qu'elle est légère. Parce qu'elle ne grogne, ni ne ronchonne, mais ronronne. Parce que son pare-chocs est aussi discret que son Klaxon. Parce qu'elle ne fait de mal à personne. Parce qu'on peut la révo-

CRISTIAN LABORDE

vain* et chroniqueur plaide avec flamme
se de la voiture emblématique de la France
n. Et il appelle au renou-

que son cahier des charges n'est pas un pesant pavé bourré de données obscures et de graphiques secs, mais un poème écrit par Jacques Prévert. Par le Jacques Prévert de l'automobile, Pierre Michelin, devenu en 1935 patron de Citroën : « Faites étudier par vos services une voiture pouvant transporter deux cultivateurs en sabots, cinquante kilos de pommes de terre ou un tonnelet à une vitesse maximum de 60 km/h pour une consommation de trois litres d'essence au cent. » Le poème s'achève ainsi : « Son confort doit être irréprochable, car les paniers d'œufs transportés à l'arrière doivent arriver intacts malgré les ornières. » La 2 CV est bel et bien la voiture qu'il nous faut, une fantaisie dont le moteur tourne sans s'user, qui

Dans le cahier des charges de la 2 CV, en 1935, Pierre Michelin écrit : « Son confort doit être irréprochable, car les paniers d'œufs transportés à l'arrière doivent arriver intacts malgré les ornières »

dépense fort peu d'énergie, ne pollue guère, accueille à bord le vent délicieux, et amuse les gosses. Rappelons en effet qu'à chaque dos-d'âne franchi, même à vitesse très réduite, la 2 CV, grâce à sa suspension élastique, se transforme en balançoire. Qu'attend le gouvernement pour nationaliser Citroën et relancer la fabrication de la 2 CV ? On me dira que les plans et les brevets de la divine deuch' sont en Chine, entre les mains des Chinois. Si tel est le cas, qu'on envoie là-bas un commando du 2^e régiment étranger parachutiste. Les légionnaires les récupéreront, et nous ramèneront en sus des masques FFP2. Donc, dans nos villes, dans l'intérêt des cyclistes et de la planète, outre quelques Maserati, des 2 CV, rien que des 2 CV, cette voiture populaire que pilote Brigitte Bardot dans *La Bride sur le cou* (1961) de Roger Vadim. Si je dois être renversé par une voiture, que ce soit par une 2 CV avec BB dedans ! La question des calisses avait été

À commencer par le nom. Un mot-valise vélo, liberté-, assurant, fiers de leur trouvaille, les communicants qui l'ont baptisé de la sorte. Le mot-valise, ou amalgame lexical, est un truc qui date du XVI^e siècle. Rabelais y avait recours. Amalgamant Sorbonne et onagre, il avait fabriqué sorbonagre. Le principe est toujours le même : on fait se rencontrer, puis trinquer et fusionner deux mots différents nommant deux choses

différentes. Tel n'est pas le cas avec Vélib'. Vélo est en effet - René Fallet le savait - un synonyme de liberté. En amalgamant vélo et liberté, les triturateurs de syllabes, les précieux ridicules - les mêmes qui sans doute ont pondu « distanciation sociale » -

pensaient obtenir le mot-valise du siècle : ils ont fait un pléonasme.

Remercions la rime qui nous renseigne : Vélib' rime avec toubib. Pour les inventeurs du Vélib', nous

serions tous malades, tous des enfants, de grands enfants qu'il faut soigner et, surtout, surveiller. En permanence. Tout le temps que nous roulons, ils nous observent sur des écrans diffusant les images fournies par les caméras. Et cette surveillance effrénée qui nécessite la pose d'objectifs à chaque carrefour, chaque façade, n'est pas sans conséquences sur la géographie :

elle œuvre à la disparition des chemins de traverse, des ultimes ruelles inconnues des GPS, ruelles gorgées d'ombre et de lumière sur les trottoirs desquelles le hasard joue aux dés, et la pluie, aux billes. Et le Vélib' devient ainsi ce que les ingénieurs voulaient qu'il fût : un moyen de locomotion docile dans le jardin public et sécurisé d'Euroland. Surtout, redisons-le : le Vélib' est laid. Son cadre est laid. Ce n'est d'ailleurs pas un cadre de vélo mais de Solex. Le Vélib' est un Solex sans

Castaner et les LBD. Ajoutons que le Vélib' n'est pas bon pour la santé. Il est en effet doté, non d'une selle Brooks, laquelle fait bosser les fessiers, mais d'une épaisse selle en plastique, sorte de pouf, de fauteuil crapaud qui provoque le relâchement du piriforme, l'atrophie de l'obturateur interne, et hâte dans nos villes la prolifération des culs mous.

Donc demain des vélos, oui, mais de vrais vélos, de beaux vélos, des vélos légers, gracieux, surtout à Paris, sur l'avenue de la Grande-Armée qui accueillait jadis les échoppes ombreuses des marchands de cycles. Au 9, les cycles Centaur. Au 21, les cycles Papillon et, au 30, les cycles Phébus. Au 45, les cycles Griffon. Au 77, les cycles Rouxel et Dubois. Les Anglais tenaient, avenue de la Grande-Armée, le haut du pavé, avec les cycles Raleigh, Whitworth, Waverley, et Flavell, la marque préférée de Jules Renard.

Oui, demain, dans les rues de nos villes, des Centaur, des Flavell, des Griffon, des Alcyon, des Génial Lucifer. Ils sont d'ailleurs déjà là. Les esclaves modernes les chevauchent. On les reconnaît facilement, les esclaves modernes : ils roulent très vite et portent sur leur dos une glacière. Les esclaves modernes roulent à bloc la nuit, le jour, comme Jacques Anquetil disputant un contre-la-montre durant le Tour de France. Le Tour de France n'est pas au mieux, il tousse un peu, c'est le Covid. Tout recommencera-t-il comme avant ? Comme avant le Covid ? Oui. L'épidémie vaincue, les socquettes valseront, les mollets s'en donneront à cœur joie. Tout recommencera-t-il comme avant ? Comme avant les diktats des sponsors ? Quand les sponsors ne faisaient pas la loi, un ancien commis qui livrait à bicyclette les saucisses de Domenico Merlani, charcutier à Novi Ligure, remportait le Giro. Ils l'appelaient Fausto Coppi. Que ces temps-la reviennent, et un esclave

des créneaux. Je hais les créneaux, tous les créneaux, surtout celui que dans ses grilles la société m'octroie.

J'ai choisi le vélo et je comprends la peur. La peur de celles et ceux que l'on presse, à l'heure du Covid, d'enfourcher un vélo pour se rendre au boulot. Tous redoutent d'être renversés par une voiture. Si l'on veut, de nouveau, dans nos rues, voir passer les bicyclettes, il faut bouger hors de France les voitures les plus agressives : les 4 x 4. Les 4 x 4 sont des engins conçus pour mordre, prompts à retenir sur tout ce qui bouge les machoires d'acier de leurs calandres glacées. Rappelons que ces chars d'assaut étaient tous au départ équipés de pare-buflles. Ces animaux ayant disparu de nos contrées urbaines, les pare-chocs volumineux ont été, il y a peu, retirés. Restent les machoires d'acier des calandres glacées.

Si l'on veut favoriser le vélo, il ne faut ouvrir nos rues et avenues qu'à certaines voitures. Lesquelles ? Le choix doit être populaire. Or que veut le peuple français dont les tribuns prononcent le nom mais ignorent les goûts ? Le peuple français veut rouler en 2 CV et voir passer François Ségan au volant d'une Maserati. Bref, de la 2 CV à la Maserati, le peuple français privilégie les voitures de collection. La 2 CV est la voiture idéale à l'heure de la pollution galopante et du Covid meurtrier, quand chaque jour jaillit du gosier des sachants le cri incommode : « Cot, cot, cot, Covid ! Cot, cot, cot, Covid ! » Idéale, pour quoi ? Parce qu'elle est française. Parce qu'elle est légère. Parce qu'elle ne grogne, ni ne ronronne, mais ronronne. Parce que son pare-chocs est

CHRISTIAN LABORDE
écrivain* et chroniqueur plaide avec flamme cause de la voiture emblématique de la France antique. Et il appelle au renouveau du vrai vélo, le tout oppose au Vélib'.

123



aussi discret que son Klaxon. Parce qu'elle ne fait de mal à personne. Parce qu'on peut la réparer soi-même, sur le trottoir, au pied de l'immeuble. Parce

devenu en 1935 patron de Citroën : « Faites étudier par vos services une voiture pouvant transporter deux cultivateurs en soboïs, cinquante kilos de pommes de terre ou un tonneau à une vitesse maximum de 60 km/h pour une consommation de trois litres d'essence au cent. » Le poème s'achève ainsi : « Son confort doit être irréprochable, car les paniers d'œufs transportés à l'arrière doivent arriver intacts malgré les ornières. » La 2 CV est bel et bien la voiture qu'il nous faut, une fantaisie dont le moteur tourne sans s'user, qui

Dans le cahier des charges de la 2 CV, en 1935, Pierre Michelin écrit : « Son confort doit être irréprochable, car les paniers d'œufs transportés à l'arrière doivent arriver intacts malgré les ornières »

depense fort peu d'énergie, ne pollue guère, accueillie à bord le vent délicieux, et amuse les gosses. Rappelons en effet qu'à chaque dos-d'âne franchi, même à vitesse très réduite, la 2 CV, grâce à sa suspension élastique, se transforme en balançoire. Qu'il attend le gouvernement pour nationaliser Citroën et relancer la fabrication de la 2 CV ? On me dira que les plans et les brevets de la divine douch' sont en Chine, entre les mains des Chinois. Si tel est le cas, qu'on envoie là-bas un commando du 2^e régiment étranger parachutiste. Les légionnaires les récupéreront, et nous ramèneront en sus des masques FFP2. Donc, dans nos villes, dans l'intérêt des cyclistes et de la planète, outre quelques Maserati, des 2 CV, rien que des 2 CV, cette voiture populaire que pilote Brigitte Bardot dans *La Bête sur le cou* (1961) de Roger Vadim. Si je dois être renversé par une voiture, que ce soit par une 2 CV avec BB dedans ! La question des caisses ayant été réglée, passons à celle des cycles. Le vélo, oui, le Vélib', non. Car le Vélib' n'est pas un vélo. Un vélo n'est jamais laid, or tout est laid dans le Vélib'.

amalgame lexical, est un truc qui date du XVI^e siècle. Rabalais y avait recours. Amalgamant Sorbonne et magre, il avait fabriqué sorbonne. Le principe est toujours le même : on fait se rencontrer, puis trinquer et fusionner deux mots différents nommant deux choses différentes. Tel n'est pas le cas avec Vélib'. Vélo est en effet – René Fallet le savait – un synonyme de liberté. En amalgamant vélo et liberté, les tritrateurs de syllabes, les précieux ridicules – les mêmes qui sans doute ont pondu « distanciation sociale » – pensaient obtenir le mot-valise du

siècle : ils ont fait un pléonasse. Remercions la rime qui nous renseigne : Vélib' rime avec toubib. Pour les inventeurs du Vélib', nous

serions tous malades, tous des enfants, de grands enfants qu'il faut soigner et, surtout, surveiller. En permanence. Tout le temps que nous roulons, ils nous observent sur des écrans diffusant les images fournies par les caméras. Et cette surveillance effrénée qui nécessite la pose d'objecitis à chaque carrefour, chaque façade, n'est pas sans conséquences sur la géographie : elle oeuvre à la disparition des chemins de traverse, des ultimes ruelles inconnues des GPS, ruelles gorgées d'ombre et de lumière sur les trottoirs desquelles le hasard joue aux dés, et la pluie, aux billes. Et le Vélib' devient ainsi ce que les ingénieurs voulaient qu'il fût : un moyen de locomotion docile dans le jardin public et sécurisé d'Euroland. Surtout, redisons-le : le Vélib' est laid. Son cadre est laid. Ce n'est d'ailleurs pas un cadre de vélo mais de Solex. Le Vélib' est un Solex sans moteur, une caricature offensante de ce bon vieux VéloSolex noir que chevauchaient, dans les villages de jadis, le curé se rendant à l'église et l'instituteur rejoignant sa classe. Une certaine France, la France d'avant

mais d'une épaisse selle en plastique, sorte de pont, de fauteuil crapaud qui provoque le relâchement du piriforme, l'atrophie de l'obturateur interne, et hâte dans nos villes la prolifération des culs mous.

Donc demain des vélos, oui, mais de vrais vélos, de beaux vélos, des vélos légers, gracieux, surtout à Paris, sur l'avenue de la Grande-Armée qui accueillait jadis les échoppes ombreuses des marchands de cycles. Au 9, les cycles Centaur. Au 21, les cycles Papillon et, au 30, les cycles Phébus. Au 45, les cycles Griffon. Au 77, les cycles Rouxel et Dubois. Les Anglais tenaient, avenue de la Grande-Armée, le haut du pavé, avec les cycles Raleigh, Whitworth, Waverley, et Flavell, la marque préférée de Jules Renard. Ou, demain, dans les rues de nos villes, des Centaur, des Flavell, des Griffon, des Alcyon, des Génial Lucifer. Ils sont d'ailleurs déjà là. Les esclaves modernes les chevauchent. On les reconnaît facilement, les esclaves modernes : ils roulent très vite et portent sur leur dos une glacière. Les esclaves modernes roulent à bloc la nuit, le jour, comme Jacques Anquetil disputant un contre-la-montre durant le Tour de France. Le Tour de France n'est pas au mieux, il tousse un peu, c'est le Covid. Tout recommencera-t-il comme avant ? Comme avant le Covid ? Oui. L'épidémie vaincue, les socquettes valseront, les mollets s'en donneront à cœur joie. Tout recommencera-t-il comme avant ? Comme avant les diktiats des sponsors ? Quand les sponsors ne faisaient pas la loi, un ancien commis qui livrait à bicyclette les saucisses de Domenico Meriani, charcutier à Novi Ligure, remportait le Giro. Il s'appelait Fausto Coppi. Que ces temps-là reviennent, et un esclave moderne qui livre, le nez dans le guidon, des pizzas dans Paris, gagnera le Tour de France.

* Auteur d'une quarantaine d'ouvrages, Christian Laborde a notamment publié « Dictionnaire amoureux du Tour de France » (Pion, 2007).