Interview

«Ce sport où la machine impose sa logique à l’homme»

Par Jean-Louis Le Touzet et Robert Maggiori — 28 juin 2013 – Libértion

Pour le philosophe Jean-Luc Marion, le vélo ne fait qu’un avec le coureur et a transformé l’athlète en l’un des paramètres techniques de la performance :

 «Ce sport où la machine impose sa logique à l’homme»

Professeur à la Sorbonne et à l’université de Chicago, Jean-Luc Marion est l’un des plus importants philosophes français, spécialiste de Descartes, de la théologie chrétienne et de la phénoménologie.

Pourquoi se passionne-t-on depuis cent ans pour le Tour de France et le cyclisme ? Y a-t-il là quelque chose de secrètement sacré qui se serait laïcisé ?

Pour comprendre, il faut recourir à un critère bien différent. Quand les sports furent codifiés, au milieu du XIXe siècle, la plupart succédaient à des activités physiques naturelles (course, lancer, tir, combats, etc.) ou à des jeux de balle déjà ritualisés (la paume) ou encore à régler (football, rugby…). Un seul naquit du fait d’une avancée technique, à l’origine purement utilitaire : le bicycle, qui fut d’abord un moyen de transport individuel et démocratique (au contraire de l’équitation), qui donnait du travail (de livreur de pain - comme Bobet -, de viande - comme Coppi - ou de journaux…), mais surtout qui émancipait dans l’espace les ouvriers (habitant loin de l’usine) et les paysans (désenclavés ainsi de la communauté fermée du village).

Or, cet engin, donc le cyclisme tout entier, se caractérise comme une «machine», et toute machine impose à l’homme de s’y adapter, dans l’industrie, donc aussi dans le sport. Ainsi le vélo imposa d’emblée, et par définition, à l’homme de s’adapter à l’objet technique. Il lui fallait un «homme-machine», puisque les performances dépendaient non seulement de l’amélioration, qui fut rapide, des caractéristiques de l’objet technique, mais surtout de celles de l’athlète pédalant.

Donc l’homme s’interpréta lui-même très vite comme le complément vivant, mais lui aussi technique, de cet objet technique. Il mesura sa puissance musculaire en watts, étalonna son rythme cardiaque en tours par minute, assimila sa capacité aérobique à la puissance d’un carburateur, calcula son alimentation en calories et sa consommation comme celle d’un carburant… Donc le problème devint inévitablement d’améliorer les performances du moteur, de l’homme, en l’adaptant aux exigences techniques de la machine.

Cette adaptation, d’abord improvisée, devint systématique, avec la génération de Coppi et de Bobet, où les aides ponctuelles et artisanales (parfois d’ailleurs contre-productives) de l’entre-deux-guerres (vin, bière, caféine, éther…) le cédèrent d’abord au régime alimentaire (féculents, sucres lents…), puis aux soins médicaux (massages, etc.) et à l’entraînement systématique. Mais, avec la pharmacopée chimique (amphétamines, cortisone…), la question devint vite de savoir quand la «préparation» tournait au dopage. Il surgit comme un problème public avec les défaillances dans le mont Ventoux de Malléjac et Kübler en 1955, avant d’apparaître comme un scandale avec la mort, dans le même Ventoux, de Tom Simpson, en 1967. La possibilité du dopage appartient donc, comme un corollaire de sa définition, à ce sport de l’«homme-machine», où la machine impose sa logique à l’homme. En ce sens, le cyclisme offre la métaphore parfaite de la société industrielle et technologique. Il n’a rien de religieux, ni de laïc.

Le scandale est-il indispensable à l’épopée ?

C’est exactement le contraire : ce qui fait pourtant l’épopée, et qui rend éventuellement acceptable au public la tentation du dopage, ne tient pas au scandale, ni d’ailleurs à la bataille stratégique, mais à ce qui contredit la machine dans l’«homme-machine» : le pur exploit, solitaire, épique, que personne de normal, même bien «préparé», ne pourrait accomplir, mais que le champion, lui, accomplit. Le principe de l’épopée, Coppi l’avait enseigné à Bobet : «Un vrai champion passe l’Izoard seul en tête», et Bobet l’a fait plusieurs fois. On comprend pourquoi Lance Armstrong, homme-machine par excellence, ne laissera bientôt plus de trace dans la mémoire collective (au contraire de Walkowiak, son antithèse) : il n’a jamais gagné une étape de montagne en solitaire, détaché, lâchant tout le monde, avec le maillot jaune sur les épaules, comme l’ont fait Bartali, Coppi, Koblet, Bobet, Gaul, Bahamontes, Merckx, Thévenet, même le pauvre Pantani.

La langue du cyclisme n’est-elle pas vieillie ?

Il ne s’agit pas d’un langage vieilli ou suranné ; au contraire, il atteste une créativité remarquable. Ecoutez : «Mettre tout à droite», c’est bien, mais il ne faut pas confondre «un pont de chemin de fer» ou une vraie «bosse» ; car, si on «enroule trop grand» sur le 54 × 11, on aura vite «les grosses cuisses» au risque de «pédaler avec les oreilles», puis de «rester en équilibre» et, enfin, de «passer par la fenêtre» ; mais si on a vraiment «la socquette légère», qu’on «tourne bien les jambes», «dans l’huile», bref qu’on est «soyeux», alors on peut tirer un «bout-droit», mettre les autres «dans le dur», les «enrhumer», sans même trop «saler la soupe» ; alors là, «sucer la roue» ne servira à rien, ce sera trop tard pour «rentrer», même si le «train bleu» veut «mettre en route», ou pour «avoir de la laine sous les ongles» au sprint. Cela ne ressemble-t-il pas à du Céline, amélioré par Audiard et Dard ? Car le peloton des «coursiers» forme un groupe social clos, quoiqu’en annuel renouvellement, qui reste entre soi sur toutes les routes du monde, avec ses usages et ses rites, produisant sans le vouloir un langage à la fois très précis, initiatique et interne ; chaque incident, chaque accident, chaque coup de fusil suscite une nouvelle trouvaille, une brève de pédale pour ainsi dire, que seuls les habitués comprennent et pratiquent. L’épopée tient d’abord au récit, donc au style. Une fois de plus, l’homme-machine recule devant l’homme, qui parle même en pédalant.