Quelques considérations sur la spatialité du cycliste et sa traversée du paysage à vélo

*Some Considerations on the Spatiality of a Cyclist and His Crossing of the
Landscape by Bicycle*

Hervé Davodeau

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/paysage/23597>

DOI : [10.4000/paysage.23597](https://doi.org/10.4000/paysage.23597)

ISSN : 1969-6124

Éditeur :

École nationale supérieure du paysage de Versailles-Marseille, Institut national des sciences
appliquées Centre Val de Loire - École de la nature et du paysage, École nationale supérieure
d'architecture et de paysage de Bordeaux, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de
Lille, Agrocampus Angers

Référence électronique

Hervé Davodeau, « Quelques considérations sur la spatialité du cycliste et sa traversée du paysage à
vélo », *Projets de paysage* [En ligne], 25 | 2021, mis en ligne le 31 décembre 2021, consulté le 09 février
2022. URL : <http://journals.openedition.org/paysage/23597> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/paysage.23597>

Ce document a été généré automatiquement le 9 février 2022.

La revue *Projets de paysage* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons
Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Quelques considérations sur la spatialité du cycliste et sa traversée du paysage à vélo

Some Considerations on the Spatiality of a Cyclist and His Crossing of the Landscape by Bicycle

Hervé Davodeau

- 1 S'il n'était pas aussi laid, le mot *paysagéité* pourrait être au paysage ce que la *spatialité* est à l'espace (Lévy et Lussault, 2003) : un moyen d'exprimer les paysages non pas comme des objets soumis à notre regard et disposés dans l'espace, mais comme la relation que nous nouons avec eux au cours de nos diverses activités.
- 2 La *matière première* de cette réflexion sur l'expérience spatiale et paysagère est la pratique modeste mais régulière d'un géographe qui pédale dans l'intervalle de ses activités pédagogiques et scientifiques. Ce texte est un extrait remanié du préambule d'une habilitation à diriger des recherches (HDR) récemment soutenue sur l'*action paysagère* (Davodeau, 2020). Dans l'HDR, l'objectif implicite visait à illustrer une modalité du *paysage en action* qui était la perspective théorique du travail, mais aussi – dans le cadre d'un exercice de réflexivité – de rendre compte d'une relation aux paysages qui affleure dans une posture professionnelle d'enseignant-chercheur, bien que cette pratique sportive soit très personnelle et récréative.
- 3 J'introduis ce texte en précisant que mon « parcours » (métaphore que je développe en signalant des étapes, bifurcations, pauses), depuis une thèse soutenue en 2003 jusqu'à l'HDR en 2020, nécessite de tenir le goût du paysage sur la longueur, le porter en soi. D'ailleurs, ce goût du paysage et de la pratique du vélo sont associés et remontent à l'enfance, première *école du paysage* grâce à laquelle on sort de son jardin à bicyclette pour élargir son territoire. Ainsi les chercheurs *entrent en paysage* (La Soudière, 2019) avec leur rationalité mais aussi avec leurs affects qui orientent leurs choix et participent du travail scientifique. Cela leur impose de dévoiler leurs postures, préciser les cadres de leur travail, être transparents sur les démarches et les difficultés qu'ils

rencontrent. L'HDR est un exercice privilégié pour cela car il permet de rassembler les matériaux de recherche accumulés, d'en travailler la cohérence et de dresser des perspectives. En somme, ne plus avoir *le nez dans le guidon...* au sens figuré du moins, car l'HDR aura nécessité quelques heures de pédalage : pour oxygéner l'acte d'écriture (en contexte de confinement, surtout !), et plus profondément pour se prémunir d'un certain sentiment de « déterritorialisation » que l'on éprouve parfois dans l'abstraction du travail de recherche. Je ne m'aventurerai pas sur cette pente psychologique et métaphysique mais je sens bien au fond que l'engagement physique nécessaire à cette pratique (comme à tant d'autres) est une façon non pas tellement de mettre la théorie à l'épreuve mais d'éprouver la résistance du monde.

Les routes dans le paysage et les paysages depuis la route

- 4 À la fois immersive et glissante, la spatialité réticulaire très contemporaine de la pratique cycliste la situe à une place très spécifique dans « l'hodologie » que John Brinckerhoff Jackson définissait comme la « science des chemins, des routes et des voyages » (Besse, 2004). Rare activité permettant d'être à la fois assis et en mouvement, le vélo se prête à la réflexion et aide à la production des idées (ne pas oublier son carnet pour ne pas les perdre !). Cette pratique impose un rapport aux paysages depuis la route (si l'on rechigne comme moi à la pratique du VTT dans les sentiers cabossés), qui occupe donc une place centrale dans le paysage : pas seulement comme infrastructure depuis laquelle le paysage est perçu, mais en tant qu'élément véritable du paysage. Ce ruban d'asphalte qui se déroule devant soi et sur lequel on pédale des heures n'est d'ailleurs pas *une* route mais *des* routes qui se succèdent à chaque changement de direction ou de qualité du bitume... : les belles routes épargnent votre squelette et ne vous font pas claquer des dents. Je suis devenu sensible aux courbes et à la déclivité des routes qui sont, désormais, des éléments majeurs de mes paysages, jusqu'à la granulométrie de leur texture.

Figure 1. Ce que mon corps perçoit n'est pas ce que vous voyez : une côte

Source : Hervé Davodeau, juin 2020.

- 5 La photographie ci-dessus me fait éprouver une sensation qui vous échappe en observant l'image : celle de la pente que mes muscles connaissent et gardent en mémoire, puisque – sans l'aide d'un capteur de puissance – tout est affaire de dosage pour ajuster l'effort à consentir qui permettra le meilleur compromis entre efficacité et douleur. Au bout de la forêt de Longuenée, à une vingtaine de kilomètres seulement à vol d'oiseau d'Angers, souvent je m'évade sur les routes du Haut-Forez sur lesquelles je n'ai encore jamais pédalé (ma rêverie n'est pas entachée par ma connaissance des critiques formulées là-bas à l'encontre de ces plantations monospécifiques dégradant les milieux et paysages¹). C'est une belle route étroite et lisse qui serpente et m'ouvre les paysages : à la fois ceux qui se découvrent ici du haut des vallonements du doux relief sègréen, mais aussi les évocations plus lointaines que mon goût pour la montagne créé à partir de ceux que j'ai sous les yeux, et que jamais mes connaissances de géographe ne désenchantent (l'adjectif « appalachien² » de ce relief ne vous fait-il pas vous aussi traverser l'Atlantique ?). Mais ce serait mentir que laisser croire que cette connivence avec le paysage est permanente. Fugitive, elle est réglée sur l'effort dans un rapport qui lui est inversement proportionnel. Car sur ce plan aussi il faut chercher le compromis... ou choisir entre le plaisir de la rêverie paysagère et celui que l'on peut trouver dans le dépassement de soi et la performance. Parfois, la physionomie du paysage permet de résoudre ce dilemme car, lorsque l'on doit se plonger dans la monotonie d'une longue voie rectiligne (le nez véritablement dans le guidon), autant se détourner du paysage et se réfugier dans le rythme intérieur de l'effort. On lèvera les yeux plus loin.
- 6 Pour augmenter son plaisir, le cycliste préfère les petites routes de campagne au « désastre du Grand Nulle Part » (Bordas, 2008, p. 121) qui caractérise les paysages

contemporains. Il ferme les yeux (au sens figuré pour sa sécurité) sur les zones commerciales et leurs ronds-points, laissés généreusement aux automobilistes. Il est alors surpris de constater que « la France moche » n'est pas aussi répandue qu'il ne le redoutait et ne se la représentait, et que l'urbanisation généralisée des campagnes est peut-être davantage culturelle que « paysagère ». Alors qu'il craignait n'avoir que des miettes, marges ou délaissés, c'est avec bonheur qu'il découvre disposer d'une ruralité qui – si urbaine soit-elle – est majoritaire dans le territoire, offre un terrain de jeu infini... et de paysages qui ne désenchantent pas totalement le penchant nostalgique des cyclistes. Car il faut le reconnaître, pour beaucoup le goût du vélo véhicule l'image d'une *France d'avant*, ce qui peut expliquer que « le cyclisme n'attire pas les gamins des cités » au contraire des « exaltés de la province » (*ibid.*, p. 126). On peut reprocher à cette pratique sportive d'entretenir chez ses adeptes la représentation rance d'une « France de ploucs et d'empesés du labour » (*ibid.*, p. 128) mais ce serait réduire leur goût du paysage à cette relation passéiste. Elle existe peut-être sourdement, mais ce qu'ils vivent dans le déroulé de leur passion les confronte au paysage au présent. La vitesse et le mouvement obligent à une attention constante, à être pleinement ici et maintenant, et ainsi profiter de « l'émotion esthétique de la vitesse dans le soleil et la lumière » selon la définition du vélo donnée par Alfred Jarry en 1896 (*ibid.*, p. 74).

Les compétences spatiales du cycliste

- 7 La pratique régulière sur des itinéraires plus ou moins renouvelés (le labyrinthe des routes du bocage des campagnes armoricaines offre des ressources quasi infinies pour tracer les parcours³), induit l'acquisition – un peu malgré soi car ce n'est pas l'objectif – de nouvelles « compétences spatiales⁴ » (Lussault, 2007). D'abord, bien sûr, la connaissance du terrain puisqu'il faut rechercher – le plus à l'abri possible du trafic automobile – les routes secondaires mais sans descendre trop dans la hiérarchie des voies pour éviter les chemins non bitumés⁵. L'aide précieuse des logiciels de randonnée n'évite pas toujours les mauvaises surprises. Utilisées à la fois comme traceurs d'itinéraires avant la sortie, comme GPS éventuel pendant, et comme enregistreurs des données de distance et de vitesse que l'on peut consulter après, ces applications sur smartphone ne me semblent pas dégrader nos connaissances géographiques (grâce à ces outils, le géographe que je suis n'a jamais autant consulté les cartes). Mais ce sont surtout d'autres compétences spatiales⁶, hors connaissance du terrain, qui s'imposent à soi et que l'on découvre avec étonnement au cours des premiers mois de pratique : celles qui permettent d'évaluer intuitivement la vitesse, la distance parcourue, voire le dénivelé grimé⁷. Je sais maintenant physiquement ce que sont cinquante, quatre-vingt ou cent vingt kilomètres. J'ai incorporé ces mesures en moi. Je sais intimement ce qu'est une pente à cinq, dix, quinze pour cent car ces valeurs se traduisent par une souffrance et un plaisir, un certain rythme du souffle et une pulsation du cœur.
- 8 La vitesse moyenne du « cycliste du dimanche » est comprise entre 25 et 30 km/h en fonction des distances, dénivelés, et efforts consentis. Elle est idéale pour nouer avec les paysages traversés une réelle relation (s'il peut m'arriver de m'aventurer au-delà de cette moyenne, la « performance » me prive du paysage). Située entre celle du marcheur (qui est englué dedans) et celle de l'automobiliste (qui les survole), la vitesse du cycliste dynamise et diversifie les paysages du randonneur tout en ralentissant et en approfondissant les paysages de l'automobiliste. Le vélo permet en quelques heures de

parcourir des distances bien supérieures à celles de la marche, et ainsi d'embrasser le paysage dans toute son amplitude géographique. Alors que sur la même durée le marcheur est cantonné à un espace restreint, le cycliste dispose d'un parcours à l'échelle des grandes unités paysagères. S'élancer dans la vallée, grimper le coteau, traverser le plateau, redescendre, les 80/100 km d'une « sortie » permettent une appréhension de la structure du grand paysage. À très large échelle, par exemple celle d'une traversée de la France d'une dizaine de jours, cette contraction spatio-temporelle me semble assez caractéristique de la spatialité cycliste :

« Au début, en longeant la Loire puis la Vienne, un bon vent d'ouest nous poussait, on n'avait presque pas à pédaler. Puis on a viré plein sud et traversé les plateaux austères du Poitou. Après quoi, les petites routes virageuses de la Creuse nous ont aimablement déposés sur le plateau de Millevaches dont on est redescendus *illico* pour aborder le Cantal par la vallée du Falgoux. On ne connaissait pas le dernier kilomètre sous le Pas de Peyrol. Chacun a fait ce qu'il a pu, mais pendant quelques minutes, nous y avons maudit le vélo dans son principe même. La longue descente vers Aurillac nous a réconciliés sans tarder, et nous avons bifurqué vers l'est pour monter sur l'Aubrac où nous attendait un air frais qui a nettoyé en deux minutes la fatigue de l'ascension. On a roulé doucement pour profiter de l'inépuisable beauté des lieux, puis on est redescendus vers Marvejols pour grimper le causse Sauveterre, que nous avons traversé dans un souffle avant de plonger dans le Tarn à des vitesses déraisonnables en poussant des cris d'apaches. La montée sur le causse Méjean sous un soleil de pierre s'est faite en silence. Là-haut, étourdis par l'espace, on ne s'est presque pas perdu avant de filer affronter les farouches Cévennes. D'un coup de minibus, nous avons zappé la vallée du Rhône, ses pénibles encombrements et ses laides infrastructures. Les plus téméraires d'entre nous n'ont pas su résister aux provocations du Ventoux, dont ils ont attaqué les pentes en soirée, à la fraîche. Puis nous sommes entrés dans le massif des Baronnies qui en faisait un peu trop avec des champs de lavande et d'oliviers. Un petit col vicieux nous a laissés pénétrer dans les Hautes-Alpes. Nous avons croisé la Durance et ses vergers et après une dernière rampe venteuse, nous avons posé nos vélos contre le mur d'un chalet qui nous attendait, perché entre le ciel et le lac de Serre-Ponçon. Nous avons bu une bière. Elle était bonne » (Étienne Davodeau, juillet 2020⁸).

Figure 2. Cinq cyclistes traversant la France à vélo à l'été 2020

Source : Paul Davodeau, juillet 2020.

- 9 Ce rapport d'échelle à l'espace parcouru exige des compétences que l'on acquiert progressivement pour tracer un parcours, circulaire nécessairement puisqu'en règle générale les points de départ et d'arrivée sont identiques, adapté au temps dont on dispose et à la météo avec laquelle il faut composer⁹. Comme l'agriculteur ou le pêcheur, le cycliste s'informe des prévisions de la semaine et il s'intéresse surtout – presque plus qu'à l'ensoleillement – à la force et la direction du vent, paramètre clé pour tracer un parcours qui commencera judicieusement face à lui pour l'avoir dans le dos au retour¹⁰. Mais il peut arriver au cycliste débutant et impatient de s'élancer naïvement – par un trop brûlant après-midi d'août – dans l'ascension du col d'Allos depuis Barcelonnette, et de devoir être rapatrié d'urgence en voiture à quelques centaines de mètres du sommet (invaincu, lui), criblé par la grêle et terrorisé par la foudre.

Le corps sur le vélo dans le paysage

- 10 La vitesse exacerbe certaines sensations et en atténue d'autres : elle accentue le froid mais tempère la chaleur, elle sèche rapidement les vêtements trempés par l'averse soudaine mais conserve longtemps l'humidité si l'éclaircie tarde à venir. Les effets de la vitesse sur la relation sensorielle que le cycliste établit avec les paysages tiennent aussi aux distances qu'elle lui permet de parcourir, et l'une et l'autre (la vitesse et la distance) exaltent autant qu'elles inhibent les sens : la distance multiplie la diversité des sources visuelles et olfactives, mais la vitesse rend ces moments fugaces. On ne s'immerge pas progressivement dans telle ou telle ambiance mais on est littéralement saisi, pris par surprise : d'un coup le parfum de la lavande vous saute au nez, ou le murmure du torrent vous cueille au détour du lacet. Aux effets de la vitesse et de la distance s'ajoutent ceux du temps, au sens de la durée car le vélo est une activité chronophage, surtout si vous souhaitez en avoir une pratique un tant soit peu sportive : vous roulez au minimum 2 heures, soit une durée qui vous expose longuement au grand air et au soleil (en témoigneront les marques de bronzage si caractéristiques...). En fonction de la durée de la sortie et de la vitesse adoptée, la distance permet de s'éloigner de chez soi et parfois de s'aventurer à peu de frais sur des terrains inconnus : l'aventure qui s'ouvre alors expose le corps à l'inconnu, et stimule son imaginaire et ses sens. Cette exaltation est fondée sur un sentiment d'insécurité très relatif, car – aussi loin que l'on aille – à rouler sur des routes bitumées on ne s'éloigne jamais des « chemins battus » et de la civilisation (c'est l'intérêt de la pratique du VTT et du Gravel que de pouvoir s'en extraire).
- 11 Ainsi les paysages traversent autant le cycliste que celui-ci ne les traverse. Les kilomètres respirés à pleines narines et à pleins poumons sont avalés au sens propre. Le cycliste sait bien que dans un bon jour il fait corps avec son vélo : alors la machine disparaît sous lui, le libère d'une certaine manière, et le met encore plus à l'écoute de ses sensations, et plus disponible aux paysages. À l'inverse il y a des jours sans où – comme un mauvais *paysagement* « posé sur » – le corps est péniblement placé sur le vélo, qui n'en est plus le prolongement heureux mais un objet presque encombrant : on cherche alors dans le paysage un réconfort que l'on a du mal à ressentir tant que n'est pas retrouvée l'harmonie du corps et du vélo, et celle de cet attelage avec le paysage. Tout en l'isolant du sol, sa machine insère le cycliste dans le paysage, ou plutôt prolonge son corps et est le vecteur mécanique par lequel il ressent. Le corps capte à

travers le vélo la diversité des revêtements, leurs réactions aux conditions météorologiques (la chaussée glissante sous la pluie, visqueuse et collante aux roues sous la chaleur). Les sensations ainsi transmises ne proviennent d'ailleurs pas seulement de l'extérieur, mais aussi de la machine elle-même... pour le plus ou moins grand bonheur de son hôte selon la qualité de sa monture. Seuls les spécialistes comprendront le plaisir grisant du son « d'avion de chasse » du vélo en carbone, ou celui délicieux du chant de la roue libre dans la descente. C'est pourquoi même si par bonheur il parvient à s'isoler des automobiles, et même si par malheur le paysage sonore ne se remplit plus comme avant des chants d'oiseaux, le cycliste sur son vélo ne pédale jamais dans le silence.

- 12 Enfin, comme pour toute pratique sportive régulière, celle du vélo génère des sensations de bien-être. Elles bonifient le rapport que l'on entretient à son propre corps, qui peut être considéré comme le premier des lieux que l'on habite (Besse, 2013). Mais comme pour n'importe quel sportif trop pratiquant, il peut arriver que le « besoin de vélo » (Fournel, 2001) l'enferme dans un rapport pathologique à son sport et à son corps. La volonté de publiciser ses activités sur les réseaux sociaux est-elle un signe annonciateur de cette dérive ? Contentons-nous de constater que dans sa façon de communiquer avec ses amis ou sa « communauté » de pratiquants, l'image de paysage joue un rôle crucial en apportant aux autres la preuve de sa performance (elle est porteuse de vérité). Je n'ai pas fait une étude approfondie du corpus en ligne (le travail serait à faire), mais mon propre usage de ces réseaux et de leurs mises en scène narcissiques me fait observer que le premier plan de l'image est souvent occupé par le vélo : extension du corps du cycliste, la machine ainsi mise en scène dans le paysage est la figure même du cycliste, et l'image un selfie déguisé.

Figure 3. Mon vélo dans le paysage (réseau social application Strava)

Sortie à vélo matinale

Distance	Dénivelé	Temps
70,14 km	2 291 m	4h 17min

Source : Hervé Davodeau, juillet 2020.

Conclusion

- 13 Après ces quelques considérations sur la relation entretenue par le cycliste avec les paysages, il est temps maintenant de descendre de mon vélo, d'ôter ce ridicule cuissard moulant pour retrouver ma dignité : si je renverse le point de vue, qu'apporte cette expérience à mon activité professionnelle d'enseignant-chercheur ? Pour un géographe, la réponse la plus évidente consiste à souligner combien elle permet d'entretenir une connaissance « de terrain » (Calbérac, 2011), et plus précisément de l'actualiser au regard des transformations continues de leurs paysages. Mais tout au long de ces kilomètres pédalés, que découvre-t-on que l'on ne sache pas ? Le défilé des paysages perçus depuis la route ne se réduit-il pas finalement à n'être qu'un livre d'images illustrant des connaissances déjà acquises ? Qu'ai-je vraiment appris ? Peu de chose en réalité, si ce n'est peut-être la conviction que l'urbanisation des territoires est loin d'être généralisée et qu'il reste – du moins en France – des espaces accueillants pour pédaler. On objectera peut-être que cette heureuse surprise n'en est pas une puisque par définition (et nécessité) le cycliste privilégie le réseau des routes secondaires et cherche à se tenir le plus éloigné possible des espaces urbanisés... Par ailleurs, une telle lecture du processus d'urbanisation est faite au prisme de sa traduction paysagère, or l'urbanisation est aussi un mode de vie qui ne se donne pas immédiatement à voir. Quoi qu'il en soit, cette nouvelle réjouit tout autant le cycliste que le géographe, tous les deux sensibilisés au problème de l'étalement urbain : le premier par les contraintes qui pèsent sur sa pratique, le second par sa connaissance des multiples enjeux associés au processus. Mais ces considérations aménagistes ne disent pas l'essentiel : quand il repose son vélo, le cycliste-géographe/géographe-cycliste (comment distinguer ces deux relations ?) a fait l'expérience physique du paysage. Toutes les sensations incorporées dont ce texte ne rend que partiellement compte rappellent au géographe – toujours plus enclin à penser l'espace par sa dimension matérielle – que le paysage est d'abord une affaire de sensibilités. Le lectorat de la revue *Projets de paysage* se demandera s'il est bien nécessaire de déployer tant d'efforts pour atteindre une telle évidence... Qu'il se rassure, cet effort est d'abord un plaisir auquel le paysage contribue : non comme une scène dans laquelle se déroule l'action, mais véritablement comme partie prenante de l'action et des joies qu'elle procure.

BIBLIOGRAPHIE

Besse, J.-M., *Habiter. Un monde à mon image*, Paris, Flammarion, 2013.

Besse, J.-M., « Quatre notes conjointes sur l'introduction de l'hodologie dans la pensée contemporaine », *Les Carnets du Paysage. Cheminements*, n° 11, Arles/Versailles, Actes Sud/ENSP, 2004.

- Bordas, P., *Forcenés*, Paris, Gallimard, coll. « Folio poche », 2008, 335 p.
- Calbérac, Y., « Le terrain des géographes est-il un terrain géographique ? », *Carnets de géographes*, mars 2011, URL : <http://journals.openedition.org/cdg/2783> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.2783>
- Davodeau, H., « Le paysage en action(s) », dossier d'HDR, EHESS Paris, 2020.
- Fournel, P., *Besoin de vélo*, Paris, Seuil, 2001, 240 p.
- La Soudière, M. de, *Arpenter le paysage. Poètes, géographes et montagnards*, Paris, Anamosa, 2019, 383 p.
- Lévy, J. et Lussault, M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.
- Lussault, M., « Compétences de spatialité. », *EspacesTemps.net*, juillet 2014, <https://www.espacestemp.net/articles/competences-de-spatialite/>
- Lussault, M., *L'Homme spatial, la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 2007, 366 p.

NOTES

1. Voir à ce sujet le film documentaire *Le Temps des forêts* de François-Xavier Drouet (2018).
2. « Relief composé de l'alternance de chaînons d'altitude voisine, armés de roches dures, et de vallées parallèles, évidées dans des bandes de roches de moindre résistance, résultant d'une reprise d'érosion sur les restes d'une ancienne chaîne de montagne plissée, entièrement aplanie puis resoulée. Le nom vient de celui des Appalaches, une chaîne de montagnes de l'est de l'Amérique du Nord » (https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/relief_appalachien/22262).
3. Le plaisir du cycliste à tracer ses parcours à l'aide de ces outils numériques disponibles (pour ne citer que ceux qui me sont familiers : Strava, OpenRunner, Brouter, Komoot) rejoint celui de l'amateur de cartes qui aime se plonger dans des représentations qui rendent déjà présente la réalité projetée.
4. « Compétence de parcours : il s'agit des capacités que possède un individu pour composer et assurer un itinéraire » (Lussault, 2014).
5. Cette contrainte explique l'engouement actuel pour la pratique du vélo « gravel » : vélo de route équipé de pneus plus larges permettant une pratique mixte des routes bitumées et des chemins gravillonnés (d'où son nom).
6. Maîtrise des métriques (gestion des distances), compétence de placement et d'arrangement (se placer, disposer les choses), compétence scalaire (discriminer le petit du grand), compétence de découpage (en unités élémentaires pertinentes), compétence de délimitation (Lussault, 2007, p. 263).
7. « Compétence de métrique : une capacité à maîtriser les manières de mesurer les distances » (Lussault, 2014).
8. Depuis Angers jusqu'à la commune de Puy-Saint-Eusèbe (05), notre traversée de la France à vélo à l'été 2020 résumée par Étienne Davodeau sur sa page Facebook.
9. Si la maîtrise spatiale permet aux acteurs de « garantir par leur spatialité leur capacité à se placer de manière à ce que leurs actes soient suivis des effets désirés » (Lussault, 2014), alors la maîtrise des conditions météorologiques est essentielle pour l'acteur à pédales.
10. Tenir compte de ce paramètre consiste aussi à configurer le parcours de sorte à pouvoir au mieux s'abriter du vent : formes du relief, étroitesse des routes, haies en bordure.

RÉSUMÉS

Ce petit texte reprend et remanie le préambule d'une habilitation à diriger des recherches récemment consacrée à l'*action paysagère* (2020). Il s'agit donc d'un exercice de réflexivité d'un enseignant-chercheur sur sa propre pratique sportive de loisir qui alimente en retour sa réflexion de géographe. Le propos porte sur l'expérience spatiale et paysagère du cycliste. L'objectif est de rendre compte de la relation qu'il entretient avec les paysages qu'il traverse depuis les routes sur lesquelles il sillonne les territoires. D'ailleurs une attention particulière leur est accordée, non seulement en tant qu'infrastructures depuis lesquelles le paysage est perçu, mais aussi comme objets du paysage en soi avec leurs qualités propres (qu'est-ce qu'une belle route du point de vue de celui qui pédale ?). La deuxième idée-clé du texte concerne les diverses compétences spatiales acquises par le cycliste au cours de sa pratique. Enfin, l'effort et le plaisir de la pratique sportive conduisent à une réflexion sur la corporéité de cette expérience paysagère au cours de laquelle le paysage traverse autant le cycliste que celui-ci ne traverse le paysage.

This short text is a reworked version of the preamble to a recent habilitation thesis for conducting research devoted to landscape action (2020). It is therefore a reflexive exercise conducted by a teacher-researcher on his own practice of a sport which also inspires him in his work as a geographer. The topic is the spatial experience of a cyclist within the landscape. The aim is to give an account of the relationship he engages in with the landscapes he traverses from the roads on which he travels on in different regions. Particular attention is paid to these roads, not only as infrastructures from which the landscape is perceived, but as objects of the landscape themselves with their own qualities (what is a beautiful road from the point of view of a cyclist?). The second central idea focuses on the various spatial skills acquired by the cyclist as he practises the sport. Finally, the effort and pleasure of the sport lead to a reflection on the corporeality of this experience of the landscape with which the cyclist is traversed as he traverses the landscape.

INDEX

Mots-clés : paysage, cyclisme, routes, compétences spatiales

Keywords : landscape, cycling, roads, spatial skills

AUTEUR

HERVÉ DAVODEAU

Hervé Davodeau est géographe, maître de conférences HDR. Il enseigne auprès des ingénieurs paysagistes d'Agrocampus Ouest (Institut Agro, pôle paysage d'Angers) et conduit ses recherches au sein de l'UMR CNRS ESO (Espaces et Sociétés). Ses travaux portent sur l'action paysagère, couvrant à la fois les politiques publiques du paysage, les pratiques professionnelles paysagistes et les mobilisations sociales autour du paysage.

herve.davodeau[at]agrocampus-ouest[dot]fr

<http://blog.univ-angers.fr/hervedavodeau/pour-resumer/>