



Sommaire

Reine, la bicyclette ?	7
Il y a cent ans et plus	
Des manèges pour apprendre à pédaler	15
Quand Paris possédait neuf vélodromes	29
L'avenue de la Grande-Armée centre du monde vélocipédique	43
Les Chalets du Cycle	59
Dessinée, chantée, filmée et sculptée, la bicyclette	
Des chromos pour les enfants	73
Vous avez dit BD ?	79
Partitions, chansonnettes et musiques	97
Sur grand écran	113
Cyclistes de marbre et vélos de bronze	133
Pour une discographie cycliste	145
Pour une filmographie cycliste	157
Remerciements	159



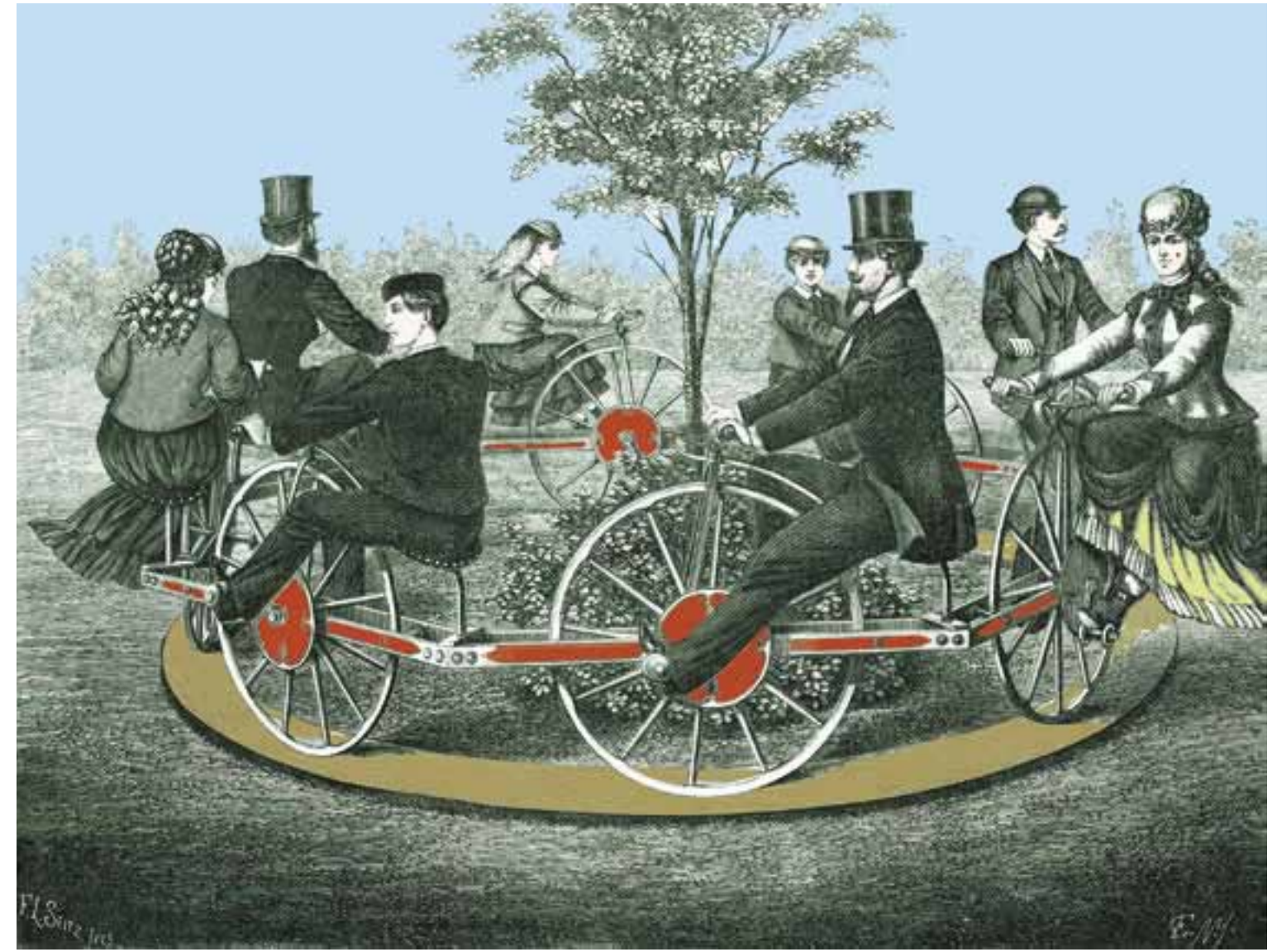
À New York, on a également adopté le vélocipède, bien entendu construit localement. Et comme partout, l'apprentissage est laborieux... du moins, c'est le point de vue de l'illustrateur.

Tournez manèges !

Occasion d'introduire ici, et en manière de parenthèse, les carrousels qui s'installent sur les fêtes foraines que, de nos jours, on appelle communément manèges. Certains furent cyclistes. N'entendez pas que c'étaient des vélos qui tenaient le rang des chevaux de bois entraînés par une force électrique ou une usine à vapeur. Non, ils étaient mus par la seule force musculaire. Une force collective puisqu'ils étaient reliés entre eux et tournaient sur un rail, selon un brevet de Pierre Cardinet daté de 1869. Le fameux Limonaire s'y intéressa dix ans après, au point d'en construire de fort beaux. Il fut

relayé dans cette industrie par quelques-uns, dont les associés gantois Callebaut et Decanck. Leurs machines cyclistes sont intéressantes et criantes d'ancienneté car de facture Michaux, entraînement garanti par la roue avant. Ils firent appel à certains composants vélocipédiques du Second Empire laissés pour compte à l'heure du grand-bi ou de la bicyclette. Mais bien pratiques pour la composition de leurs manèges.

Il en reste encore, on peut même les voir au Musée des Arts forains, à Paris. Comme les carrousels ont toujours fait assaut de décors exubérants prolongeant les outrances de l'art baroque, ces manèges cyclistes n'y échappent pas.



L'enchantement coloré qu'ils libèrent en appelle toujours à l'esprit du carnaval et du grotesque.

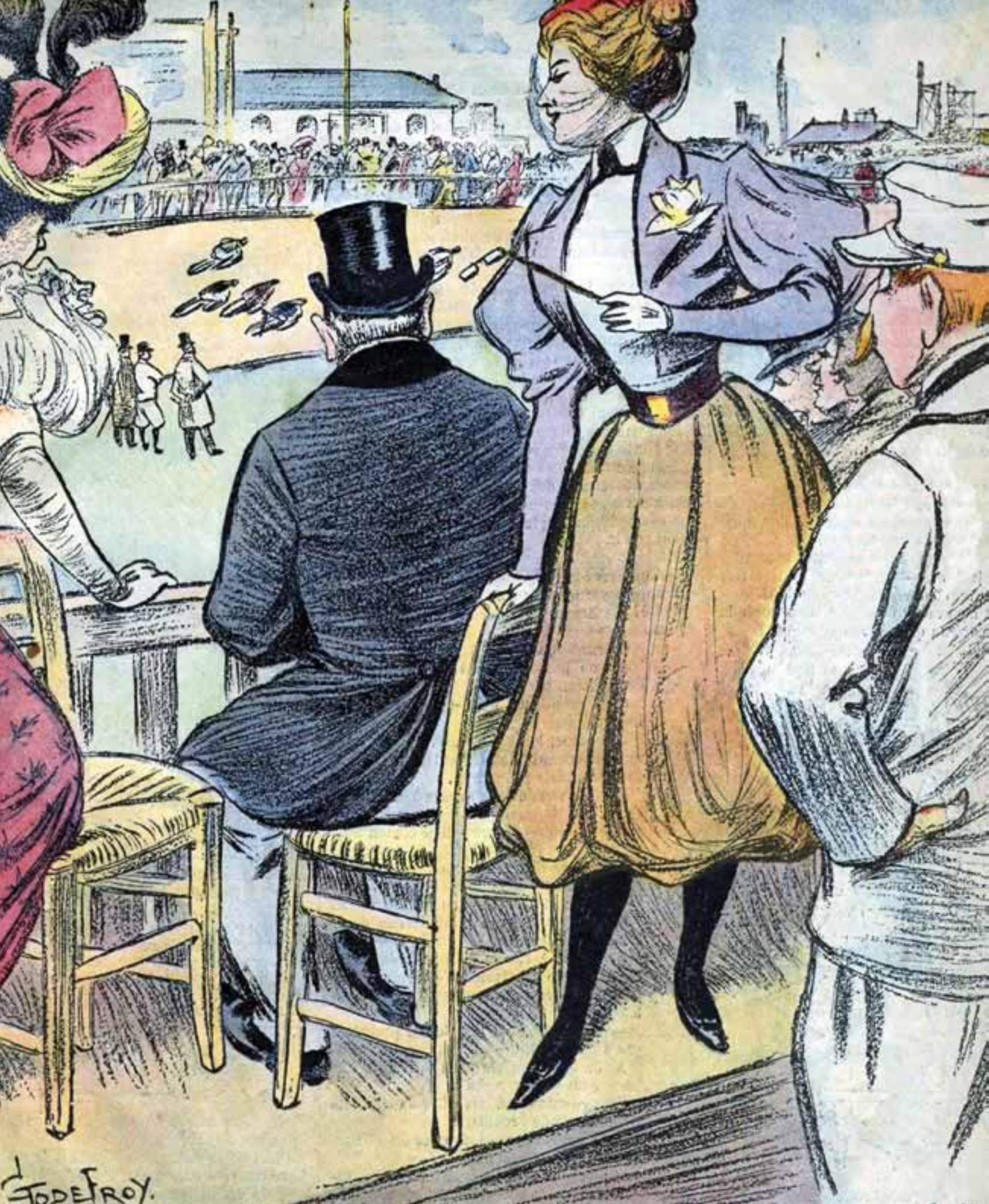
D'une manière raccourcie, nous arrivons à la bicyclette et à la fulgurance de son essor. Dès sa diffusion, les manèges repartent et fleurissent. Leur ère de gloire se situe entre 1892 et 1898, période liée, d'une manière claire, au développement même de la bicyclette par la classe aisée... avant que l'automobile ne vienne la chasser des milieux qui l'ont lancée. La *gentry* se jette follement sur la bicyclette. En fait, vélo et cheval participent alors d'une même démarche aristocratique. Pédaler au Bois relève de la dernière élégance. Les couturiers suivent le

phénomène, des costumes naissent pour le vélo, plus ou moins fonctionnels, il est vrai. Mais avec quel éclat !

À Paris, il semble bien que le premier manège sérieux de la génération Giffard, celle de la Reine bicyclette, s'ouvrit rue Boissy-d'Anglas, au n° 35. On ne le baptisa pas d'emblée manège. Mais, pour indiquer sa nature pédagogique, on le nomma « L'École vélocipédique ». La revue *Le Cycle* qui se réjouissait alors de cette naissance, nous laisse le témoignage du contexte social qui y présida :

« En plein centre de Paris, au milieu du quartier le plus sélect de la ville, une école vélocipédique vient de

De nos jours, en matière foraine, le terme manège est venu recouvrir celui de carrousel. Ici, pas d'entraînement par machine à vapeur, c'est la seule force du groupe qui crée la rotation. La présente idée est américaine.



Quand Paris possédait neuf vélodromes

On connaît maintenant l'origine des vélodromes couverts : des manèges à pistes circulaires dévoyés de leur vocation initiale. Des sportifs s'y lancèrent des défis, des compétitions informelles et sans dossards s'y organisèrent. Un spectacle naquit, offert aux seuls spectateurs de circonstance. Il n'allait pas manquer de susciter vocations et appétits commerciaux.

Il restait à établir la délimitation entre vélodromes de plaisance et vélodromes de compétition. De petits établissements n'eurent pas à le faire, précisément parce qu'ils étaient petits. D'autres ne se posèrent pas ce problème métaphysique : ils n'existaient encore que sous forme potentielle. Mais rapidement leurs plans sortirent et leurs fondations émergèrent.

Alors Paris se distingua au point de posséder d'une manière simultanée jusqu'à neuf vélodromes. Des vrais. Où l'on courait, où l'on applaudissait. Et qui s'ajoutaient aux manèges où l'on apprenait encore à rouler. Le xx^e siècle n'était

pas né, la bicyclette balbutiait encore, avec seulement 500 000 machines dans tout le pays, et Paris trouvait le moyen de s'offrir neuf pistes ! C'était en 1895.

Ce rapprochement entre la faiblesse numérique des cyclistes et la densité des spectateurs confirme que la nouveauté engendre souvent l'engouement. Pour le populaire, le cyclisme d'alors contenait toujours sa part de mystère par le fait que les valeurs athlétiques n'étaient pas encore étalonnées. On voulait savoir, on voulait voir.

Toujours est-il qu'en l'année 1895, on relevait à Paris : les vélodromes d'Hiver, de Courbevoie, de la Seine, de l'Est, de la porte Dorée, de Clignancourt, de la Ligue, Buffalo et la Piste municipale. On appréciera le distinguo sémantique pour cette dernière : la piste !

Or, chacune de ces pistes vivait intensément. Parfois même trois ou quatre d'entre elles étaient ouvertes en même temps, montrant des affrontements

Page de gauche :
Connaisseuse, la dame à la voilette ! Gageons qu'avec sa culotte de zouave, elle est venue à bicyclette au vélodrome.



Les Chalets du Cycle

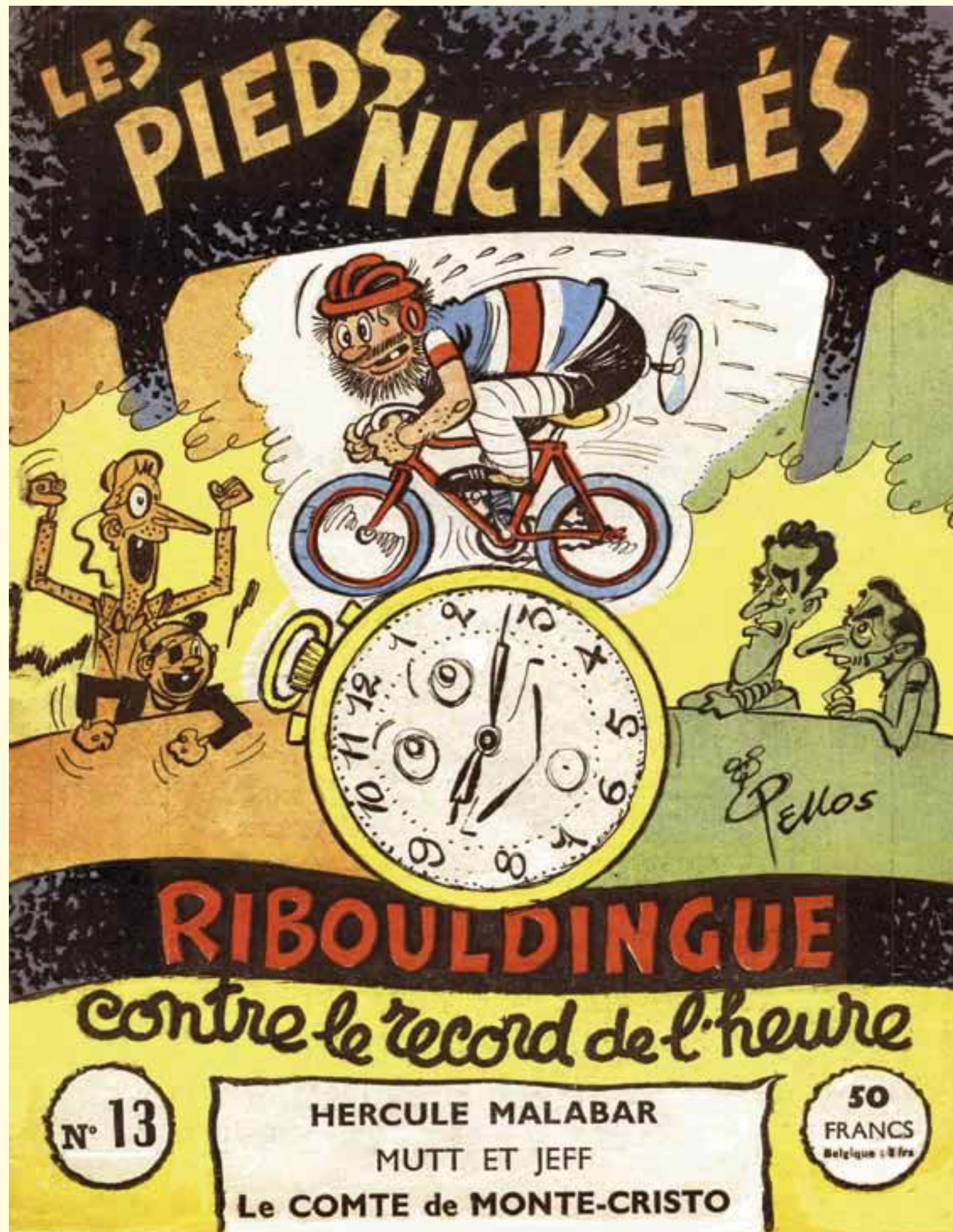
Les années qui vinrent affleurer le xx^e siècle marquèrent le triomphe absolu de la bicyclette. Pensez donc, on abandonnait le cheval sans se ruer encore vers le cheval-vapeur ! Toutefois, cette période à l'intense magnétisme ne constitue pas la stricte fin du XIX^e siècle. Deux ou trois ans avant de saluer la nouvelle ouverture séculaire, la classe aisée, qui s'était montrée le ressort essentiel de l'activité vélocipédique, avait purement et simplement quitté le deux-roues. Ainsi, en tant qu'élément démonstratif d'un niveau social élevé, le vélo ne s'exprima pleinement qu'entre 1891 et 1898. En témoigne une presse spécialisée, nombreuse et attentive au moindre geste cycliste, qui disparut précisément au terme de cette période : *Paris-Vélo*, *Le Vélo-Sport*, *Le Vélocipède illustré*, *Le Cycle*, *La Bicyclette*, *Le Vélo drôle*. Ces titres avaient participé d'un phénomène dans lequel le parcours du chic passait par la bicyclette. Ils durèrent moins que l'engin qu'ils avaient promu et qui, lui, amplifia sa diffusion... vers le petit peuple.



Mais restons-en à la période où l'humeur mondaine avait pris à son compte le mouvement cycliste. Une association des plus huppées avait été créée pour accueillir les titres les plus scintillants de la société parisienne et cela sans exclure les altesses étrangères, l'Omnium. Son luxueux immeuble, dressé au 35, rue Spontini dans le XVI^e arrondissement de Paris, est toujours debout. Le montant de sa cotisation suffisait à opérer la sélection. Ainsi le Paris cycliste, se confondant avec le Paris aisé, regardait vers l'ouest. Sa vitrine, l'avenue de la Grande-Armée, était représentative de cette orientation. L'Union vélocipédique de France, la fédération des pédaleurs d'alors, avait fini par s'y loger. Mais il était des sièges sociaux plus officieux, telle la Brasserie de l'Espérance. Au bas de l'avenue, elle rassemblait, dans le parfum d'absinthe et les effluves de choucroute, les commentateurs vélocipédiques les plus véhéments. On y comparait les mérites de Lesna et de Jules Dubois et l'on s'étonnait de la

L'établissement était situé sur l'allée du Bord de l'eau, entre l'étang de Suresnes et la Seine.

Page de gauche :
Où voulez-vous que se déroule une fête de qualité ?
Aux Chalets du Cycle !
Sachez que lors de celle-ci, des dames se livreront à une petite compétition.



Vous avez dit **BD** ?

La bande dessinée est en vogue. On lui a même trouvé un diminutif attestant de la sympathie qu'on lui porte : la BD. Exercice puéril pour certains, art majeur pour d'autres, elle a souvent pris le monde cycliste pour sujet.

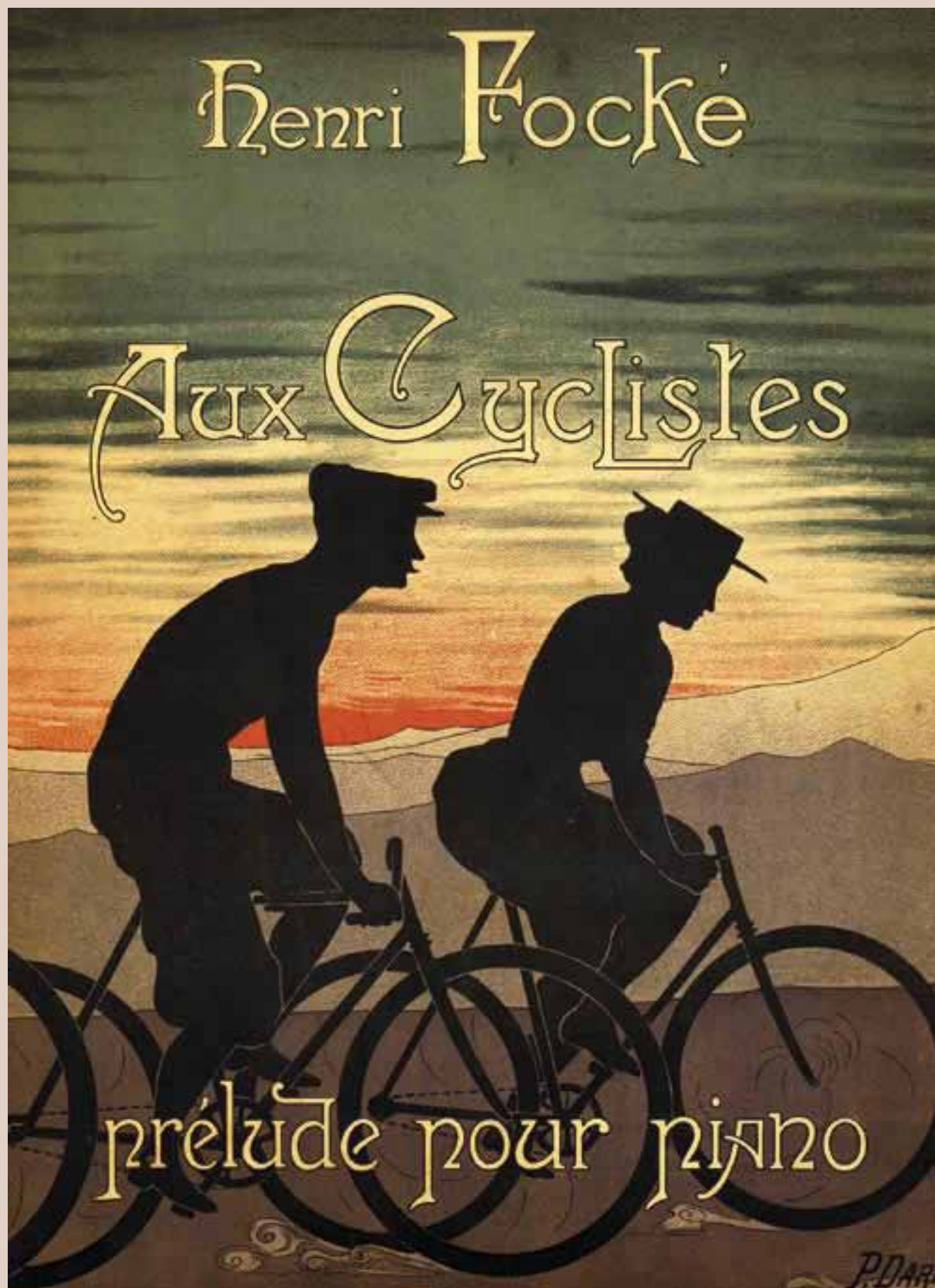
La BD, on le sait, n'est pas nouvelle. Mais d'abord quelle est-elle ? Une série de plusieurs dessins ? Un graphisme où intervient la fameuse bulle – le phylactère des savants – qui loge le dialogue ? Si l'on ne retient que ce cas, la première BD cycliste est anglaise et remonte à 1819, époque de la draisienne version hobby-horse. Est-ce alors à dire – à l'usage des spécialistes – que la première bulle est d'essence vélocipédique ? Plaçons ici un bémol, cette gravure se limite à une seule scène. S'il faut la conjugaison de plusieurs dessins, de manière à constituer un enchaînement, rendons-nous, avec notre regard cycliste, avant la guerre de 1870. Nous en appelons au *Journal amusant*, à *La Vie parisienne* ou au *Charivari*, tous supporters du vélocipède. Puis

viennent certaines images d'Épinal aux traits naïfs et aux couleurs plus ou moins bien appliquées. En 1889, naît un périodique, *L'Illustration vélocipédique*. La BD n'y est pas exclusive mais court, cependant, en récits complets d'une page. Plus tard, doit-on considérer le maître Mars comme l'auteur du premier album vélocipédique ? Par *Mesdames les cyclistes*, sorti à la fin du XIX^e siècle, il livre quelque 150 dessins à pédales mais, comme ceux-ci ne se rangent pas en récit, ils ne constituent pas une histoire dessinée. Alors que naît un autre siècle, *L'Illustré national*, superbement titré, vient lui aussi prendre plusieurs fois notre deux-roues dans son collimateur. Son confrère *Le Rire*, pourtant son ancien, doit attendre 1914 pour enchaîner ses saynètes sur le Tour de France. Mais alors quel régal, dû à un certain Noblat¹ et ensuite au bien nommé Jean Routier².

1. Voir notamment le numéro 596 du 4 juillet 1914.
2. N° 439 du 9 juillet 1927.

Regard sur une BD d'avant-guerre. Pas de bulles mais un texte explicatif livré en légendes.

Page de gauche : Pellos, qui connaissait son cyclisme sur le bout des ongles, ne manqua pas de lancer un héros en dehors du Tour de France.



Partitions, chansonnettes et musiques pédalantes



La chanson et le vélo eurent tôt fait de se fréquenter. Dès 1818, à Paris. Le baron Drais venait de s'accorder avec son mandataire Dineur pour attribuer le nom de *vélocipède* à sa nouvelle machine, celle que le populaire appellera draisienne et qui n'avait pas encore de pédales. Montrée au public, elle parut si farfelue, si dérisoire qu'on ne songea qu'à s'en amuser. Bon pain pour les chansonniers et les vaudevillistes ! Mais attention à la moquerie qui tue ! *La Petite Chronique de Paris*, à la date du 29 juin 1818, relevait alors la détermination d'un certain Garcin à tenter de convaincre du bien-fondé de l'invention : « Décidément, l'importateur des vélocipèdes ne veut pas que cela finisse par des chansons. »

En France, tout finit par des chansons, a-t-on coutume de dire. Ici, c'est dès sa naissance parisienne que la draisienne reçut ses couplets. Ils étaient dus au proluxe Scribe, associé en l'occurrence à Dupin et Varner pour le vaudeville *Les vélocipèdes ou la poste aux chevaux*. Nos auteurs les accolaient à des airs du temps tels que

« Ah ! Le bel oiseau, maman » ou « La meunière ». Bien sûr, ceux-ci n'évoquent pour nous aucun écho mais on pourrait les retrouver. Toujours est-il que le premier refrain vélocipédique est le suivant :

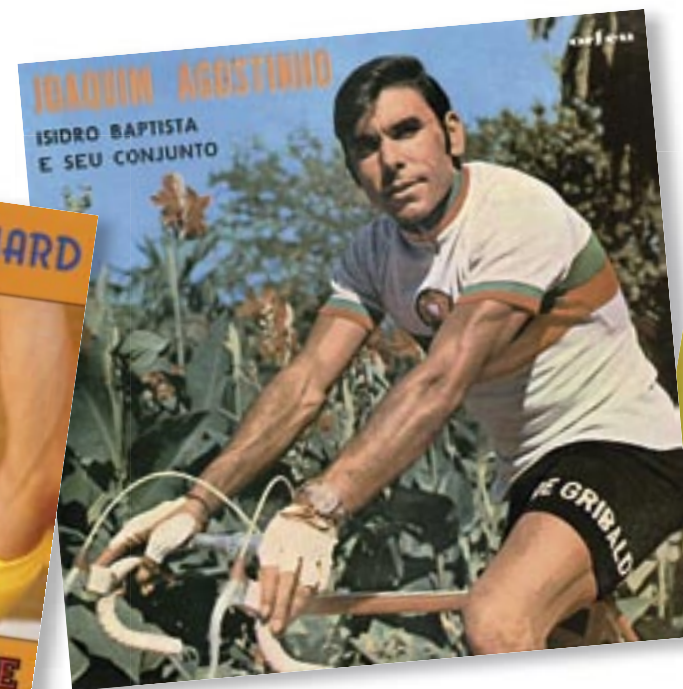
« Nous allons, donc, voir ici,
Les draisiennes
Parisiennes !
Oui, nous allons, Dieu merci,
Mes amis, les voir ici. »

Il fallut toute l'obstination de M. Garcin, lequel faisait déjà dans le patin à glace, rue de la Glacière à Paris, pour que la draisienne opérât sa percée, relative, il est vrai.

Une grande zone d'ombre s'abattit très vite sur elle. Et le vélocipède, gardant son nom magique, ne retrouva son éclairage que sous le Second Empire, lorsque Pierre et Ernest Michaux l'eurent doté de pédales. Une chanson très fraîche, contemporaine du grand Offenbach, célébra alors notre chouchou. Son titre ? *Le Vélocipède*¹. La partition, dûment estampillée 1869, est conservée à la Bibliothèque nationale.

Page de gauche :
**L'heure glorieuse de la Belle
Époque a sonné. Les cyclistes
sont des gens chics !**

1. Cette chanson n'était pas isolée pour autant puisque se donnaient aussi aux Ambassadeurs *Vélocipédiana* (musique de Javelot, paroles de Denanjans et Lagardère) et à l'Eldorado *Les Vélocipèdes* (musique d'Henrion et Duhem, paroles de Bedeau). Sources Keizo Kobayashi in *Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux*, 1993.



La dramaturgie du cyclisme ne pouvait qu'inspirer la chanson populaire pour se graver dans la cire.

Les champions

La célébration du champion par le disque s'illustre au niveau des mieux nantis. Coppi, Bobet, Anquetil, Poulidor, Merckx et Hinault, par exemple ! La mort de Coppi fut ressentie comme celle d'un héros antique. Un magazine, *Sonorama*, qui produisait des 45 tours en matière souple, nous laisse la restitution du drame. S'ouvre pour nous la porte du cimetière de Castellania. Cloche lugubre et vibrato du curé. Louison Bobet nous parle du campionissimo. Et la voix douce de Coppi revit, s'exprimant en français et en italien. Un document !

Louison Bobet apparaît au centre de cinq microsillons. Deux sont présentés par Georges Briquet : *Tableau d'honneur d'un grand champion* et *Un homme comme vous et moi*. Un troisième est dû au chansonnier Pierre-Jean Vaillard, enregistrement réalisé à l'occasion de l'émission télévisée « La joie de vivre ». Pour la suite, son image est sollicitée par André Verchuren sur un 45 tours dont il fera aimablement la pochette : « C'est à toi Louison que j'ai pensé en écrivant ma dernière chanson



Binioux et coiffes blanches, en souvenir aussi de ce jour émouvant de tes adieux au cyclisme, au cœur de cette Bretagne que tu as su me faire aimer. » Ludwig von 88 vous connaissez ? Ce n'est pas obligé ! Ce groupe a produit l'immortel *Louison Bobet for ever*. Avec rien moins que quatre pochettes différentes !

Anquetil se confie en 33 tours dans *16 ans de cyclisme*. Poulidor, lui, en dehors des enregistrements par cassette, apparaît sur au moins six gravures ou pochettes. Avec un titre simple *Poulidor*, chanté par Michel Saillard, puis *Allez Poulidor* par Ségurel, *Chantons vive Poulidor*, par un chœur d'enfants, *Vive Poulidor*, par André Verchuren et *Poulidor raconte Poulidor*, sur des illustrations sonores d'Yvette Horner. Michel Mallory l'associera à son gentil *En vélo*.

Eddy Merckx, vedette de *La course en tête*, film de Joël Santoni, nous fera bénéficiaire d'une transcription dans le vinyl de la bande sonore. C'est remarquable au plan musical. Plus infantiles s'avèrent *Bravo Eddy* et *J'aime bien Eddy*, à l'usage de jeunes supporters. Que dire d'*Eddy est imbattable* doublé d'*Eddy et Claudine*,

gravure du trio P.-A. Gil, L. Verbist et N. Lambre ? Et d'*Eddy prend le maillot jaune*, des mêmes auteurs ? Leur éditeur, Monopole, fit cependant fort lorsqu'il créa un 30 cm où il regroupa 12 titres à la gloire du champion, *Bravo Eddy !* S'y retrouvèrent les versions flamandes et françaises, entrecoupées de morceaux de fanfare dédiés à la gloire de Milan-San Remo, de Paris-Roubaix ou du Tourmalet ! Accordons toutefois un plus artistique à Roger Claessen pour *Allo ! Allo ! Eddy !* et surtout pour *À vélo... c'est O.K. !* D'autant que le quintuple vainqueur du Tour de France y est annoncé comme co-interprète. De son côté, Claude Marlier lancera un sonore *Salut Eddy !* alors qu'Émile Lambert n'hésitera pas à évoquer *Le doping d'Eddy*. Au-delà, le curieux s'interrogera. Stéphane Steeman, imitateur du champion brabançon, a-t-il gravé une de ses prestations parodiques ? Bien entendu et même en deux disques : *L'Eddy-Vision 1* et *2*. Comme le disque souple était alors à la mode, ce support reçut deux productions, *Eddy Merckx, un homme, un champion*, entretien avec Jean-Michel Leulliot et un enregistrement où

la vedette intervient pour la Prévention routière. Est-ce fini pour Eddy ? Non, pourquoi vint-il à collaborer à une niaiserie, *Allez Maurice !* où un certain Frank Dingenen joue au coureur sous maillot Eddy Merckx ? Mais encore ? Si l'on n'ignore pas que le Brabançon appartient à un pays bilingue, on pourra trouver sept ou huit autres 17 cm à sa gloire et à l'usage des néerlandophones. L'endroit est venu d'indiquer que c'est la Belgique des deux communautés qui honora sans doute le plus ses champions cyclistes par le disque. Ne nous démentiront pas Rik Van Looy, Ferdinand Bracke, Pino Cerami, Patrick Sercu, Freddy Maertens, Lucien Van Impe (cinq titres !), Frans Verbeeck, Jempi Monseré, Herman Van Springel, Ludo Peeters, Rudy Pevenage. Impressionnant, non ?

Et Rik Van Steenbergen ? Sa carrière cycliste n'a rien suscité côté sonore. Néanmoins, au-delà de sa vie à vélo sur les routes et les pistes, Rik Premier prêta ses traits au cinéma. Aussi, le trouve-t-on sur une pochette de disque concernant la musique d'un film qu'il tourna : *Diane Dee*. Cela se passe du côté d'Athènes.

La France a honoré Roger Pingeon et son village d'Hauteville-Lompnes avec un tir groupé d'interviews.

Viendra ensuite l'heure du show-biz où un « chantailon » qui n'est pas un couraillon nous fera entendre sa voix avec *Le Tour de France*, c'est Jean-François Bernard.

Le Japonais Nakano sort en 1981 un 45 tours : *Nakano champion du monde de vitesse*. C'est lui qui chante !





Sur grand écran

Le vélo, en sa forme la plus archaïque – sans ses pédales – naquit en 1817. Le cinéma, en sa potentialité – sans sa lanterne magique – vit le jour en 1832. Le premier s'appelait draisienne et venait d'outre-Rhin. Le second, doté d'un nom compliqué, le phénakistoscope, venait de Belgique et avait germé dans le cerveau de Joseph Plateau. Le phénakistoscope pouvait déjà prendre la draisienne pour sujet.

Il faudra cependant s'approcher de 1870 pour que vint l'idée d'utiliser une roue pour animer une image. Celle-ci, à chaque passage d'un sujet présentant une légère différence de position, créait entre ses rais l'illusion du mouvement. Le

dessin animé s'exprimait avant l'heure ! Or, cette roue était celle d'un vélocipède ! Saisissant rapprochement de deux techniques où le vélocipède peut se prétendre père du cinéma !

Vint ensuite le zootrope cher à Horner (1834) appelé aussi roue de vie. Les disques de Plateau étaient remplacés par un tambour muni de fentes. Ce système ne se priva pas de faire appel au sujet vélocipède, en vogue, à la fin du Second Empire.

Pour atteindre au grand œuvre, on attendait encore le praxinoscope d'Émile Reynaud (1877) et surtout le cinématographe des frères Lumière (1895). On le sait, le vélo marqua de sa présence l'initial

Voici un système ludique que les spécialistes rangent dans les « précurseurs » du cinéma. Le vélocipède du Second Empire y est associé. Si les fentes du principe sont bien visibles sur la roue avant, elles figurent aussi sur celle du diabolin et s'avèrent alors explicites de l'effet cinétique.

Page de gauche : Pour ceux qui ne lisent pas encore le russe, voici Buster Keaton dans *Le mécano de La General* (1927).