



HAL
open science

Qu'est-ce qu'un vélo ? Ethnologie d'un objet technique et social. Recherche exploratoire.

Noël Jouenne

► To cite this version:

Noël Jouenne. Qu'est-ce qu'un vélo ? Ethnologie d'un objet technique et social. Recherche exploratoire.. Anthropologie sociale et ethnologie. Université Côte d'Azur, 2022. tel-03697890

HAL Id: tel-03697890

<https://shs.hal.science/tel-03697890>

Submitted on 20 Jun 2022

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.

DOSSIER D'HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES

Mémoire inédit



Qu'est-ce qu'un vélo ?

Ethnologie d'un objet technique et social

Recherche exploratoire

Noël JOUENNE

Maître de conférences

en Sciences de l'Homme et la Société pour l'Architecture

Habilitation soutenue publiquement le 9 juin 2022 devant le jury composé de :

Catherine DESCHAMPS, Professeure, ENSA Nancy, rapporteure

Laurent Sébastien FOURNIER, Professeur, Université Côte d'Azur, rapporteur

Patrick GABORIAU, Directeur de recherche du CNRS, rapporteur

Christian GHASARIAN, Professeur, Université de Neuchâtel, examinateur, Président

Agnès JEANJEAN, Professeure, Université Côte d'Azur, garante

Barbara MOROVICH, Maîtresse de conférences HDR, ENSA Strasbourg, examinatrice

Remerciements

Dans le prolongement des remerciements du tome 1, je tiens à ajouter que ce mémoire n'aurait pas pu voir le jour sans le congé pour études et recherches¹ que m'a accordé le ministère de la Culture, via la délibération du CNECEA, et des différentes instances qui composent les écoles d'architecture et leur laboratoire. Je tiens par conséquent à remercier chaleureusement Pierre Fernandez, professeur à l'école nationale supérieure d'architecture de Toulouse et directeur de cette même école. Je remercie également Enrico Chapel, président de la CPS, à l'époque, et Frédéric Bonneaud, directeur du LRA, à l'époque, pour leur soutien et leur appui. Aux membres du LRA, et des commissions qui ont permis ce congé pour études et recherches. Un grand merci à mes collègues du séminaire La Ville en Mouvement et à leurs encouragements.

Aux cyclistes de tous âges et de tout sexe, et à ceux qui ont précédé ce travail en s'interrogeant et en diffusant la mémoire (une mémoire) de l'histoire du vélocipède. Mes remerciements à Keizo Kobayashi pour l'envoi de son mémoire en version PDF, à Isabelle Lesens pour son réseau social et ses contacts, à Jean-René Carré pour nos échanges et à Philippe Gaboriau pour sa relecture et ses conseils.

Je ne peux oublier de remercier les informateurs de première main, comme Francis Archambaud, et mes correspondants comme Lourdes Diaz Olvera, Nathalie Taylor, ainsi que les cyclistes qui ont contribué à ce travail.

Je tiens enfin à remercier chaleureusement les membres de mon jury d'habilitation à diriger des recherches, présentement nommés : Catherine Deschamps, Laurent Sébastien Fournier, Patrick Gaboriau, Christian Ghasarian et Barbara Morovich.

Merci à Isabelle Milhabet, directrice du LAPCOS, ainsi qu'à Dirk Steiner, directeur adjoint, qui accueillent cette soutenance.

Enfin, je tiens à exprimer toute ma gratitude et ma reconnaissance à ma garante, Agnès Jeanjean, sans qui ce projet n'aurait sûrement pas abouti. Ces conseils, ses nombreuses relectures, sa présence et son enthousiasme m'ont soutenu dès l'origine.

À mon petit vélo rouge, aux pneus blancs et au guidon chromé de mon enfance.

¹ Arrêté n° MCC-0000052217 du 29 juillet 2020.

0. Introduction

0.1 Qu'est-ce qu'un vélo ?

Dans nos mondes urbains, se poser cette question paraît incongru, tant le vélo, ou la bicyclette font aujourd'hui partie de notre quotidien. Cependant, endosser la peau d'un ethnologue c'est d'abord prendre un recul suffisant pour voir les choses telles qu'elles ne sont pas, ou telles qu'elles pourraient ne pas être. Nous allons alors partir de l'*a priori* que nous ne savons pas ce qu'est un vélo, et nous allons chercher des réponses dans les domaines de l'histoire des techniques et de la société. Les quatre premiers chapitres vont concerner l'approche d'une définition à travers ce que j'appelle un nouveau regard sur l'histoire de la vélocipédie. Nous reviendrons pour cela sur l'origine de la draisienne, symbole de la vélocipédie que la plupart des auteurs datent de 1817, pour nous questionner ensuite sur deux notions centrales que sont l'invention et l'innovation. Cet appareil théorique nous permettra d'aborder l'évolution technique du vélocipède jusqu'à la bicyclette moderne. Si, comme le prétendent Colette Pétonnet et Marie-Christine Pouchelle, « l'ethnologie est la science des équilibres humains » (Segalen 1989 : 185), alors nous reprenons la métaphore à notre compte dans le domaine de la bicyclette qui est une application factuelle de la maîtrise de l'équilibre.

Le point central de mon argumentation repose ensuite sur une discussion à propos de la pédale et de sa remise en cause au titre de l'invention. Une relecture attentive des textes à notre disposition permet d'entrevoir ce qui était juste devant nos yeux. Ainsi, la pédale se substitue à la selle qui, de notre point de vue, est réellement l'invention qui contribua à faire naître le vélocipède. De nos jours encore, la selle a une portée symbolique beaucoup plus grande que la pédale, même si cette dernière a participé au vocabulaire associé au vélo (notamment avec pédaler). Dans un souci de retour aux sources, longtemps délaissées par les érudits, nous nous pencherons sur l'origine du verbe pédaler et de ses prolongements.

La dimension la plus originale de ce mémoire est à mon sens donnée dans le cinquième chapitre, dans lequel je puise dans l'univers de Gilbert Simondon quelques idées et concepts afin de définir l'individu technique stable qu'est le vélo, dans sa version « musculaire » ou

« classique ». Cette relation entre l'objet technique et l'homme préfigure de la complexité de cet « individu technique » que nous discutons grâce à l'apport de quelques travaux récents dans le domaine de la mobilité et de la morale. L'histoire de la vélocipédie est souvent liée à des approximations. Nous reviendrons, par exemple, sur l'évocation de « la petite reine » en parcourant la presse écrite de la fin du XIX^e siècle et du début XX^e afin de pointer des raccourcis qui sont autant d'exemples montrant les enjeux géopolitiques au moment de l'attribution rétrospective des origines. En réalité, chaque pays cherche à être le pionnier quelque part. Et cela se fait souvent au prix d'une mauvaise foi.

Plusieurs chapitres viendront ensuite cerner cette histoire et cet individu technique dans la logique des pratiques avec la course cycliste et le voyage. Ce mémoire se voulant original, nous avons choisi de reconstituer l'histoire du coureur cycliste Maurice Archambaud grâce auquel nous abordons la question de la souffrance et du rapport complexe entre l'homme et le sport cycliste. Banni de la grande histoire, Maurice Archambaud a pourtant été champion du monde de vitesse sur piste, et son histoire nous rapproche du vélo à plus d'un titre. L'autre versant lié aux pratiques cyclistes renvoie à la randonnée et aux voyages. Cette fois, nous retracerons les premiers récits de voyages, en nous attachant à l'histoire féminine de la vélocipédie. Pour ce faire, nous avons été chercher deux personnages singuliers qui sont Lily Sergueiew et Irène Curie. Alors que la plupart des ouvrages actuels se réfèrent à Simone de Beauvoir (Bertho-Lavenir 1999; Le Breton 2020; Ross 2021), comme nous avons pu le faire nous-mêmes (Jouenne 2019), il s'agit ici d'ouvrir à d'autres personnages et de voir que ces singularités n'en sont pas moins des modèles du genre. Le voyage nous conduira aux trajets quotidiens qui, dans leurs rapports poétiques, sont également à considérer comme des voyages.

Le dernier chapitre traite des questions actuelles au regard de l'accélération du temps, de la transition écologique et de la pandémie. En nous penchant sur la période contemporaine, nous questionnerons ces « nouvelles mobilités » tant prisées par l'idéologie néo-capitaliste (Ploog 2020). À l'heure d'un discours sur la transition écologique, le vélo apparaît non pas comme une solution, mais comme *la* solution. C'est lui faire porter plus qu'il ne pourra supporter.

Après ce retour de la bicyclette annoncée, la pandémie a eu pour conséquence une désaffection très rapide pour les modes de transports en commun et un report vers les modes individuels de déplacement, dont la bicyclette et le vélo à assistance électrique². S'agit-il d'une mode conjoncturelle ou d'un changement structurel profond dont les espoirs affichés, tant politiques qu'économiques, sont brouillés par un marketing et une communication à outrance. Nous revenons sur quelques éléments afin de montrer le rôle dominant des réseaux sociaux liés à la pratique du vélo. Au terme de ce mémoire, la question de savoir ce qu'est un vélo permettra de mieux comprendre les enjeux économiques, politiques et sociaux derrière cet individu technique qui paraît si frêle.

Ce mémoire s'inscrit dans la continuité d'un chantier mis en place au sein du laboratoire de recherche en architecture (LRA) de l'ENSA de Toulouse. Sa lecture nécessite parfois quelques pré-requis que l'on pourra trouver dans *Les Notes sur le vélo et la bicyclette* (Jouenne 2019).

Il n'y avait guère que dans les grandes agglomérations que ce phénomène du retour de la bicyclette peut être perçu, car hors des villes, le vélo est davantage le fait de cyclotouristes ou de quelques passionnés de la bicyclette sportive. Dans les villages, le vélo reste un objet attaché à l'enfance.

L'éloge de la bicyclette de Marc Augé a contribué au nouveau statut de l'objet vélo en le faisant passer du côté scientifiquement sérieux³ (Augé 2008). Même si quelques recherches avaient été menées auparavant, notamment celle de Philippe Gaboriau (Gaboriau 1995), le nombre d'études en sciences sociales restait très limité, et l'objet lui-même possédait un caractère secondaire dans la longue liste des objets de recherche. Il a par conséquent fallu un certain temps pour que cet objet gagne en crédit. Comme Philippe Gaboriau l'a écrit récemment, « l'histoire des pratiques cyclistes offre donc un angle d'approche original pour comprendre les transformations du monde contemporain et leur accélération, tout en ouvrant

² Le vélo à assistance électrique (VAE), que j'appelle aussi électro-vélo, devrait s'appeler « vélo à assistance électro-mécanique », terme que j'utiliserai à présent.

³ Dans sa notice d'habilitation, Francis Papon fait cette même remarque : « Il y a quelques années, le sujet aurait été considéré comme peu sérieux, sans véritable enjeu scientifique » (Papon 2012 : 8).

des pistes d'avenir⁴ ». Cela dit, l'ouvrage de David Le Breton, publié en 2020, scelle définitivement le lien entre les sciences sociales et le vélo (Le Breton 2020).

À vrai dire, le vélo est un objet d'étude très complexe, voire compliqué. Pour nous, il n'est pas uniquement un moyen de transport (Papon 2012). Sa place n'est pas seulement dans le champ des mobilités. J'ai consacré quelques pages de mon premier livre à cette question, et sur celles de la collecte des données ethnographiques, du détachement nécessaire et de l'analyse à produire. J'y reviendrai rapidement. En quoi le regard ethnologique permet-il de cerner cet objet différemment de l'abondante littérature, notamment en aménagement du territoire, et de proposer une interprétation des enjeux susceptible d'amorcer un nouveau dialogue ?

0.2 Les méthodes et l'épistémologie

0.2.1 L'observation et l'entretien

Au niveau des méthodes, l'ethnologie urbaine est rompue aux techniques d'observation et d'entretien. À l'observation directe se mêle l'observation participante qui fournit des éléments importants à la connaissance. L'observation directe est parfois couplée à des prises de vue photographique, à plusieurs moments de l'année et sur un temps long. Cela permet de constituer un corpus et de mesurer l'écart dans les attitudes vestimentaires, mais aussi de voir l'évolution dans les pratiques, et même de sous-peser l'augmentation ou la diminution du nombre de cyclistes. Un compteur pourrait nous donner des chiffres précis, mais ma présence sur une heure à un carrefour me permet de prendre en photo un ensemble cohérent, de compter à la suite et de répartir ce comptage en genre, ou selon des critères comme le type de vélo (course, ville, VTT, VTC, autre, vélo de location), l'utilisation d'accessoires de sécurité (casque, brassards, gilet fluo), la position (bon ou mauvais réglage), et globalement, permet de voir l'état au regard de la conduite (débutante, peu assurée, sûre, maîtrisée, etc.). La nuit,

⁴ Philippe Gaboriau, « Le vélo a été tout au long de son histoire le levier de révolutions », *Le Monde* du 12 août 2020.

d'autres éléments viennent s'ajouter, comme le dispositif d'éclairage. Cela me permet par approximation d'évaluer la qualité de l'entretien des vélos, de la prise de risque des cyclistes, des interactions, notamment avec les voitures et les piétons.

Mais il y a des vélos que l'on ne voit pas stationnés, d'autres que l'on voit suspendus aux portiques et autres dispositifs. L'observation directe permet de voir que tout n'est pas visible. Il y a beaucoup d'absences, et beaucoup de vélos sont remisés dans des appartements, des caves ou des garages à vélo. Ceci est croisé avec les observations participantes. J'emploie ce terme pour désigner les observations effectuées à partir du vélo, et d'un de mes vélos. En endossant le rôle de cycliste, je suis à même d'observer des situations où les cyclistes vont entrer en interaction. Il s'agit principalement des cas où un cycliste fait une chute ou a un accident. Évidemment, je ne provoque pas d'accident, et l'opportunité (peut-être malsaine) de voir un accident pour observer ce qui se passe est relativement rare. D'ailleurs, je dois surseoir à ma mauvaise conscience et rester observer ou intervenir à la prochaine occasion afin de récolter quelques éléments supplémentaires à la compréhension des attitudes du cycliste lors de ces moments éphémères de solidarité.

Au sujet des entretiens semi-directifs, j'ai réalisé une série de cinq entretiens — avec l'idée d'en réaliser une vingtaine — après avoir élaboré un questionnaire sérieux et complet (Jouenne 2019). Cependant, je n'ai pas été entièrement satisfait de cette méthode, bien qu'elle m'ait permis de recueillir des informations auxquelles je n'avais pas pensé, et de m'aider à faire resurgir des éléments ancrés en moi. Il y a sûrement quelque chose de rassurant lorsqu'à partir de la collecte on amasse des données en quantité. La transcription d'un entretien comporte toujours une somme conséquente, qui permet de voir le travail avancer. Cela m'a été très utile dans mon enquête de terrain dans les immeubles collectifs, et aujourd'hui même dans mon enquête de terrain sur le mouvement Castor. Cependant, pour ce qui est du vélo, j'ai dans l'idée que les gens ne livrent pas le fond de leur pensée, car celles-ci sont trop profondes, trop enfouies et trop communes à la fois. Dans mon précédent livre, j'ai utilisé le travail de Bernard Lahire (Lahire 2018) pour justifier du faible nombre d'entretiens. Mais c'était aussi pour préciser qu'une partie de la parole reste enfouie derrière un masque ou une idéologie, et que cette parole n'est, *a priori*, pas collectable. Je pense toujours être dans la bonne voie. Bien entendu, l'entretien peut-être utile pour capter un récit de voyage, comme il en sera question

plus bas. Il est aussi utile pour retracer certains éléments historiques de l'enquête. Mais pour cerner le sens de la pratique cycliste, l'observation reste à mon avis un outil essentiel, certes à améliorer, notamment par un travail réflexif, mais central. Et puis comme le souligne Patrick Gaboriau, « l'enquête n'apparaît plus comme la recherche à tout prix de la parole juste et vraie » (Gaboriau 2019 : 249). Cependant ici, nous soulignerons son caractère « libre », c'est-à-dire non contraint par un engagement vis-à-vis d'un quelconque contrat, d'un lien avec une industrie ou une fédération cycliste. Puisque nous voulons dégager l'idéologie présente dans les discours et la pratique cycliste, nous devons prendre nos distances et en assumer les conséquences.

Plus généralement, la ligne de conduite que je souhaite adopter renvoie aux réflexions que développe Tim Ingold à propos de ce qu'il nomme, à la suite de Erin Manning, une « expérimentation patiente ». « Le but de l'expérimentation patiente n'est pas de tester une hypothèse préconçue, mais d'ouvrir une voie et de la suivre où qu'elle nous mène » (Ingold 2018 : 56). C'est pourquoi il faut considérer cette recherche sous la forme d'une recherche exploratoire.

0.2.2 Penser par analogies

Quand on s'intéresse à l'espace urbain et aux interactions qu'on peut observer, en dehors du courant de l'anthropologie urbaine française, développée par le laboratoire d'Anthropologie urbaine (UPR 34) du CNRS, fondé par Jacques Gutwirth et Colette Pétonnet aux débuts des années 1980, et auquel je me sens affilié, il y a les courants de l'école de Chicago et de l'interactionnisme dont l'essentiel de l'histoire et des méthodes est transmis durant la formation universitaire. Parmi les protagonistes les plus en vogue du moment, nous trouvons Howard S. Becker, qui « s'inscrit dans la tradition de la sociologie de Chicago » (Becker 2014 : 274). À côté, de cette sociologie « dominante » — au sens où elle domine le marché du livre scientifique — l'anthropologie italienne apparaît être une quasi-sous-espèce, et la lecture de Leonardo Piasere (Piasere 2010), par exemple, va nous procurer une distance bénéfique.

Dans les deux ouvrages dont il sera question, nous nous attacherons à la question des analogies dans la mise en abîme de la réflexion analytique.

De mon point de vue, ces deux ouvrages offrent une complémentarité, car ils proposent un point de vue différent, et partent d'un corpus bibliographique différent (et donc complémentaire). Seuls, quatre auteurs sont en commun : Pierre Bourdieu, Erving Goffman, Margaret Mead et Talcott Parsons. Voyons le premier. Howard Becker s'étonne de la « quasi-hégémonie de Bourdieu en France » et de l'étonnement en retour des Français à ne pas concevoir d'hégémonie américaine. Par son discours, Becker ce qui le positionne hors de la théorie des champs, de l'habitus et de la théorie des rapports de domination. De son côté, Piasere repense l'habitus, qu'il compare au schéma, pour justifier de l'utilisation de ces deux notions qu'il emprunte à la sociologie bourdieusienne et à la sociologie connexionniste de Clifford Geertz. Piasere ne rejette pas les apports de Pierre Bourdieu, bien au contraire ; il s'en sert pour nous permettre de comprendre comment les formes « d'imprégnation-imbibation-sédimentation-intériorisation » (Piasere 2010 : 186) se cristallisent dans l'habitus.

Erving Goffman, quant à lui, est un « camarade de mes années d'études », écrit Becker, pour le qualifier plus tard de « maître » (Becker 2014 : 54). Il est rallié à sa cause, dirions-nous. Piasere rediscute les concepts, notamment celui de *working consensus* (Piasere 2010 : 167), sans toutefois en faire son maître à penser. L'auteur utilise d'ailleurs l'expression « à la Goffman » (Ibid. : 183) pour qualifier un type de démarche d'enquête de terrain. Quoi qu'il en soit, l'apport que fait Piasere autour de Goffman est beaucoup plus constructif et « objectif ». Se référant à Margaret Mead, Becker souligne l'apport de l'anthropologue qu'il replace dans sa dimension historique autour du débat sur la généralisation des hypothèses en anthropologie. Piasere fait douze fois référence à Mead. L'auteur soumet une réflexion élaborée et dense, en retraçant la filiation entre Margaret Mead, Franz Boas, Merville Herskovits, jusqu'à Robert Cresswell (Piasere 2011 : 14-15). Alors que Becker ne cite qu'à titre anecdotique Mead, Piasere l'utilise dans sa réflexion, dans la construction épistémologique et la méthode d'observation, notamment à travers la notion d' « expérimentations contrôlées sur le terrain » (Piasere 2011 : 23), pour aboutir à ce qu'il nomme une « expérimentation de l'expérience » (Piasere 2011 : 55). L'œuvre de Mead est centrale dans la pensée de Piasere.

Alors qu'il cite Talcott Parsons, Becker avoue son impuissance à se servir des notions théoriques de ce dernier. À propos des variables structurelles, il écrit : « je ne voyais pas comment les relier à ce qui m'entourait » (Becker 2014 : 235). Une seule référence à Parsons également pour Piasere, cependant qu'elle lui sert à positionner Clifford Geertz, qui était comme Becker un élève de Parsons, mais qui a fait un tout autre usage de sa théorie. « Élève de Talcott Parsons, Geertz est passé de la métaphore de la société comme organisme à celle de la culture comme texte » (Piasere 2011 : 124). Notre ambition n'est pas ici de faire une analyse comparée des apports de deux chercheurs, mais de montrer à quelles fins les auteurs sont convoqués et utilisés. Nul doute que Leonardo Piasere n'ignore pas Howard Becker, l'inverse n'est pas démontré. Cependant, nous pouvons affirmer que les deux chercheurs s'ignorent cordialement, qu'ils ne produisent pas la même sociologie/anthropologie, et qu'ils ne développent pas les mêmes concepts ni les mêmes conceptions du monde. D'un point de vue épistémologique, nous pourrions nous demander pourquoi Howard Becker plait tant, et pourquoi Leonardo Piasere a si peu d'écho ?

Pourtant, ces deux chercheurs sont assez proches. En parlant de Hugues, Becker écrit à un moment : « il ne se contentait pas de déduire des résultats logiques qu'il testait ensuite empiriquement. Loin de là. Il créait une structure d'argument d'où découlaient logiquement ces résultats. C'était de l'induction et de la déduction à parts égales, nourries par une connaissance intime du phénomène » (Becker 2014 : 46). Ne pourrions-nous pas souligner que cette « connaissance intime du phénomène » n'est autre que la somme des « connaissances acquises par imprégnation » dont parle Piasere (Piasere 2011 : 185). « La connaissance perductive⁵ est une connaissance éclectique qui cherche à tirer le fruit des interactions de la vie quotidienne, et en particulier des théories instantanées, c'est-à-dire des types les plus courants de raisonnement. « Mais il est clair que le moment inductif et le moment abductif, outre bien sûr le moment analogique, jouent un rôle important. Le moment apagogique, celui de l'induction hypothétique, constitue le moment central autour duquel se structure la perduction, laquelle, si l'on peut dire, joue avec les raisonnements, tirant profit des indices présents et des certitudes antérieures » (Piasere 2011 : 192). Effectivement, Howard Becker ne parle ni d'abduction ni de perduction, ce qui représente une aporie épistémologique,

⁵ Selon Piasere, nous raisonnons par déduction, induction, abduction et perduction.

bien que les éléments permettant de conceptualiser ces outils soient présents. Par exemple, lorsque Becker écrit « tout ce qui est présent dans la situation à comprendre, ou qui lui est lié, doit être pris en compte et utilisé » (Becker 2014 : 11) ou qu'il parle d'incorporer systématiquement d'autres éléments, il se place dans ce que Piasere nomme une situation d'imprégnation.

Les analogies sont convoquées pour permettre un déplacement de la focale (par métaphore), de voir les phénomènes sociaux « sous un autre angle », car dit-il, « je m'efforce de ne pas prendre la focale que j'ai choisie pour une forme irréductible de la réalité » (Becker 2014 : 12). En quelques sortes, il s'agit de croiser des points de vue établis sur la base de déduction et d'induction, tout en tenant compte de la connaissance intime du phénomène étudié. La notion de métaphore est également très présente chez Piasere, puisqu'il y consacre un chapitre entier. Mais revenons à l'analogie. Cette technique de raisonnement peut être très fructueuse, et Becker en fait sa marque de fabrique. Dans les exemples qu'il donne, l'analogie apparaît parfois comme un moment déclencheur qui permet de comprendre un phénomène alors que l'on était bloqué. Ainsi, se forcer à chercher des analogies peut faire avancer l'enquête, et c'est souvent de cette manière que la progression se fait dans la compréhension du terrain et dans l'élaboration des hypothèses.

Cela dit, dans le raisonnement par analogie, Leonardo Piasere met en garde contre ce qu'il appelle « l'analogie malheureuse ». Il ne s'agirait pas que l'analogie puisse produire un contresens ou une erreur d'interprétation. « Le raisonnement analogique, en fait, peut apporter un progrès important dans la connaissance fondamentale ; mais est-ce toujours le cas ? » (Piasere 2011 : 91). Afin de renforcer la méthode, il propose, à la suite d'autres chercheurs, un travail par analogies ajoutées, ou « analogies multiples intégrées », afin de limiter le « danger de la réduction mono-analogique », car dit-il, « les analogies contiennent toujours des décalages entre le domaine-source et le domaine-cible » (Piasere 2011 : 93-94). C'est cette démarche que nous avons adoptée.

0.2.3 Dans le droit fil du précédent livre

Pour l'essentiel, je reste fidèle à la démarche détaillée dans mon précédent livre concernant les méthodes et la construction du terrain d'enquête (Jouenne 2019). Depuis, de nouveaux ouvrages sont apparus, de nouvelles idées sont proposées. La recherche procède par avancées et nous profitons à notre tour des réflexions de nos pairs. Le livre de Bernard Hours et de Monique Sélim sur la moralisation du capitalisme en est un exemple, et par analogie, il nous permet de proposer l'hypothèse de l'existence d'un lien entre le vélo et le néolibéralisme (Hours & Selim 2020).

Si nous voulons comprendre pourquoi la société a mis tellement de temps à concevoir la possibilité de rester en équilibre sur une poutre, n'aurait-il pas été plus simple de ne jamais avoir pratiqué le vélo ? Notre culture est imprégnée par la bicyclette, et le marketing vient renforcer cet état des choses. Du presse-livres en forme de vélo au sweat-shirt en coton bio constellé de bicyclettes, du pyjama aux motifs de bicyclettes aux paires de chaussettes, l'image positive du vélo questionne. En utilisant l'analogie de la vache folle, nous pouvons voir que la société essaie de construire une image positive du vélo à tout propos. En 1990, une crise sanitaire avait démarré en raison de l'atteinte du monde bovin par une maladie potentiellement transmissible à l'homme. L'interdiction d'ingérer de la viande bovine et tous les abats s'est étendue durant plusieurs mois. Il n'était plus possible de manger de cet animal, en revanche, il était possible de l'endosser ou d'en avoir des effigies sous forme de porte-clés, de sac à main, et de dessins en tout genre. Dans les années qui ont suivi, on pouvait voir toute sorte d'objets, d'impressions textiles, de jouets, d'objets de décoration, et autres tasses à café, dont les motifs étaient des vaches. Après la crise sanitaire qui avait vu baisser la consommation de viande bovine, l'idée du marketing était de rendre à nouveau l'image de la vache positive. La société était d'accord avec cette idée, et se complaisait dans cette forme de rite moderne. Le vélo a lui aussi traversé une période négative. Il a été boudé au profit d'autres modes de déplacement comme le cyclomoteur, la voiture ou les transports en commun. La part modale en France

stagne autour de 3%⁶. Cependant, nous assistons bien à une revalorisation de l'image du vélo qui pose question, et au sujet de laquelle nous allons réfléchir.

Dans mon précédent livre, j'ai mené un travail exploratoire et pris des notes en revenant sur mon enfance et les différents aspects de ma pratique du vélo. Je me suis questionné sur cet engouement pour un objet technique né voilà plus de cent ans. J'ai soulevé des hypothèses qui, pour certaines, ne seront pas reprises ici. J'avais fait le constat que l'étude de la bicyclette sous sa forme de fait social total était incomplète. J'ai montré que l'étude de cet objet technique du quotidien nécessitait une mise à distance d'autant plus grande que l'objet est proche, qu'il n'existe pas un vélo, mais des vélos, et des cyclistes, et que toute tentative d'unification revient à réduire l'analyse.

Comme j'ai pu l'écrire, cette recherche contribue à l'observation des villes et des comportements des groupes sociaux à travers la pratique de la bicyclette (Jouenne 2019 : 161). Nous abordons à présent un nouveau chapitre de cette recherche.

⁶ Avant la pandémie la part modale en France était en moyenne de 3%, Fédération française des usagers de la bicyclette, FUB. Le cabinet Deloitte City Mobility Index précise que cette part était de 2% pour Paris en 2018, alors qu'elle atteint 30% à Amsterdam et 13% à Berlin. Cf. <https://www2.deloitte.com/nl/nl/pages/publieke-sector/articles/deloitte-city-mobility-index.html>

1. Aux principes de la « machine à courir » de Karl von Drais

En 1817⁷, la société est-elle prête à accepter un véhicule capable de faire tenir un homme⁸ en équilibre ? En effet, nous pourrions nous demander comment la population percevait ce prodige, ou bien à quel moment de l'histoire la population a-t-elle été capable de percevoir ce prodige autrement que comme un acte démoniaque ? Cette hypothèse, qui pourrait passer pour une provocation, est née d'une analogie avec la musique. Dans l'histoire de la musique, notamment dans la musique de l'Église, nous savons que certaines notes étaient interdites, notamment la quinte bémol. L'emploi du triton Fa Si était réglementé, et cette impossibilité a perduré assez longtemps (Bertrand 2005). Or, la musique est une forme d'expression des sociétés, et également une forme de pensée. En s'interdisant de penser certaines notes ou certains intervalles, la société s'interdisait également certaines tournures de pensée, et de penser certains aspects du monde, dont celui de rester en équilibre sur un système réduit à deux roues en ligne. Au XIX^e siècle, ces éléments sont derrière nous et la pensée musicale a grandement évolué, avec Ludwig van Beethoven (1770-1827), par exemple, qui ouvre vers des voies nouvelles, notamment « le pouvoir qu'a la musique de transcender les limites du temps et de l'espace » (Cook 2006 : 35). Au début du XIX^e siècle, il est possible de dépasser les limites de la pensée et surtout d'entrevoir des idées nouvelles. Le baron Karl von Drais⁹ (1785-1851) a su s'en saisir, et s'en explique lorsqu'il parle de vaincre les « défauts de l'habitude » dans l'explication du maniement de sa « machine à courir¹⁰ ».

La presse curieuse s'interroge sur ce chariot d'un genre nouveau :

⁷ Tout le monde s'accorde à dater l'invention de Drais en 1817, qui correspond à la date de dépôt du brevet en Allemagne. En France, il faut attendre l'année suivante, janvier 1818, d'où parfois une confusion dans les dates. Cependant, le *Journal des débats politiques et littéraires* relate l'existence d'une « voiture inventée par M. Drais, et que l'on fait mouvoir sans le secours des chevaux » au 13 octobre 1817.

⁸ Nous mettons partiellement de côté la question du rapport entre le vélo et la femme qui sera soulevée plus bas.

⁹ Je conserverais la graphie allemande, alors que d'autres francisent son nom, Charles de Drais.

¹⁰ Littéralement *Laufmaschine* signifie « machine à courir ».

« M. le baron de Drais a inventé, dans le grand-duché de Bade, un chariot sans attelage que l'on dit fort ingénieux. C'est un siège, ou plutôt une selle élevée sur deux petites roues placées l'une derrière l'autre. Le voyageur, assis, fait avancer la machine par le seul mouvement de ses pieds. L'inventeur annonce que son chariot sera fort utile aux courriers et à toutes personnes qui ont de longues courses à faire. La machine ne pèse pas cinquante livres, et coûte tout au plus quatre Louis¹¹. »

Du reste l'époque pré-romantique suit les Lumières et son lot de pensées nouvelles, comme l'Utopie et bientôt le socialisme. L'architecture est à ce titre révélatrice d'un monde de pensées nouvelles. Comme le signale H.W. Janson dans son *Histoire de l'art*, à propos d'Etienne-Louis Boullée, qu'il fut « redécouvert au début du XX^e siècle, quand les architectes osèrent de nouveau « penser l'impensable » » (Janson 1993 : 628). Il y a bien quelque part dans ce début du XIX^e siècle l'idée nouvelle qu'il est possible de penser au-delà des traditions et de dépasser le sens commun. Il est désormais possible de penser l'impensable. Cette idée est captée par un homme, baron de son état, qui a déjà à son actif quelques inventions dans des domaines variés, dont les mathématiques, la musique, l'exploitation des forêts et les transports (Kobayashi 1993).

André Leroi-Gourhan explique que « l'inertie technique est souvent commandée par des causes extérieures (Leroi-Gourhan 1971 : 323). Cette inertie pourrait également apparaître comme un blocage psychologique, social, religieux et politique. On le verra avec la bicyclette, les nombreux débats et tentatives de faire passer l'invention au niveau national seront au centre d'une émulation plutôt positive puisqu'elle a permis le développement d'innombrables améliorations techniques pour aboutir à la forme actuelle de la bicyclette. Leroi-Gourhan prend l'exemple du rouet en disant qu'on « invente le rouet ou on ne l'emprunte que si l'on est en état de l'utiliser » (Leroi-Gourhan 1971 : 321). Or, la draisienne fut inventée sans avoir d'usage, et est longtemps restée un jouet pour l'aristocratie. Comme le souligne Mathieu Flonneau, « il est toutefois remarquable de relever les origines aristocratiques de cet objet si

¹¹ *Journal des débats politiques et littéraires*, 23 août 1817

simple, perçu au départ comme un divertissement et désormais tenu pour l'ancêtre du démocratique vélo »¹².

« Il paraît que les *draisiennes*, appelées ainsi du nom de leur inventeur le baron de Drais, à Karlsruhe, seront bientôt en usage en France. Il en a été expédié plusieurs de Strasbourg pour Paris. Cette machine, qui est extrêmement simple, remplace en été les patins. C'est un amusement très agréable pour la jeunesse des deux sexes, et même pour les personnes âgées. On cite un sieur Bertholdi à Dresde, qui va en cinq quarts d'heure de cette ville à Pirna, qui en est éloignée de quatre lieues¹³ ».

La draisienne est un objet technique simple, composée à partir d'éléments existants qui la rendent complexe (la complexité se perçoit dans les détails). Parlons tout d'abord des roues qui existent depuis plus de trois mille ans, et ont servi dans de nombreuses applications comme les moulins, les puits, les chars, etc. Au cœur d'une draisienne, nous avons les roues qui nécessitent un minimum de frottement et qui par l'intermédiaire des moyeux à coussinets permettent un mouvement circulaire libre, sans trop de perte d'énergie. Nous avons également la direction qui est assurée par un timon, et qui n'est pas encore la potence et le cintre de direction d'un vélo moderne. D'autre part, les cahots de la route nécessitent une tenue de la direction qui est assurée par les bras et les repose-bras qui en limitent l'effort. Tel que décrit dans l'ouvrage de Gougaud et Mahistre, le roulement à billes est breveté en 1794 et utilisé pour la locomotion mécanique. En 1802, il est encore inventé par Marcel Cardinet, ingénieur à Paris. D'un point de vue technique, cette solution supprime les frottements occasionnés par les coussinets, et permet à la roue de tourner plus librement. Les voitures à essieux vont en être équipées, et pour la draisienne, c'est une solution indispensable. Cependant, il ne sera pas utilisé sur un vélocipède avant 1869. Pour Karl von Drais ce n'est peut-être pas encore le moment. L'invention consiste à aligner deux roues dont une permet l'orientation, et la direction de l'engin. L'objet technique repose sur le sol par deux points d'appui, le troisième, nécessaire à l'équilibre de l'ensemble homme-machine est réalisé par l'inertie du mouvement obtenu par la vitesse, imprimé à la machine grâce à la poussée des jambes sur le sol. Lorsque celles-ci reposent par terre, le système compte alors quatre points d'appui, ce qui permet de

¹² Mathieu Flonneau, « draisienne », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 13 octobre 2020.
URL : <http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/draisienne/>

¹³ *Journal générale de France*, 21 mars 1818

maintenir l'équilibre à l'arrêt. Trois points d'appui suffiraient, mais dans la réalité, le coureur effectue un mouvement de balancier, ce qui revient à n'utiliser successivement que trois points d'appui. L'équilibre est maintenu par la vitesse.

Dans le brevet français, le mandataire Louis-Joseph Dineur, utilise le terme de vélocipède pour désigner l'engin. Le Petit E. Littré, dans son édition de 1879, définit le vélocipède en ces termes : « Sorte de selle supportée par deux roues, situées dans le même plan, que l'on fait tourner avec les pieds. » Comme nous pouvons le voir, c'est la selle, issue du registre des équidés, qui détermine l'objet technique dans sa compréhension. Aucun élément ne permet vraiment d'en comprendre le principe concret, mais d'une façon générale nous entrevoyons l'idée d'être assis, alors que les pieds portent sur le sol. Les roues tournent grâce à l'action des pieds, et là encore, nous avons besoin d'imaginer le mouvement produit en poussant l'objet technique assis sur la selle.

Keizo Kobayachi, d'abord étudiant dirigé par Bertrand Gille (1920-1980), écrit que « le baron de Drais inventa le vélocipède à deux roues en ligne et découvrit en même temps le principe de l'équilibre de la machine ainsi conçue » (Kobayachi 1993 : 77). Ce principe de l'équilibre est au centre de notre questionnement. En effet, ce principe n'est pas évident, voire même extra-ordinaire ou sur-naturel. Tenir en équilibre sur un objet technique construit à partir de deux roues en ligne relève de la surprise, ou de l'évocation d'une sorte de magie ou pire, de sorcellerie. C'est ce que souligne Philippe Gaboriau lorsqu'il écrit que « le vélo est une étape technique majeure dans la lutte contre la pesanteur » (Gaboriau 1995 : 118).

Keizo Kobayachi, qui a consacré sa vie à l'histoire de la draisienne, raconte que l'idée de Karl von Drais lui serait venue en regardant des patineurs, et en constatant que le déplacement était possible même sans la marche. Les patineurs glissent sur la glace et cette prise de conscience pourrait être à l'origine de l'idée nouvelle, celle de se déplacer autrement qu'en marchant. Lorsque l'on regarde un cheval, le cavalier ne marche pas, et pourtant il se déplace. André Leroi-Gourhan écrit que le milieu apporte une part du déterminisme dans laquelle l'invention va naître. Dans son esprit, il s'agit des éléments naturels comme le cuivre qui vont permettre son utilisation. Mais nous pouvons aussi penser comme lui que les éléments comme la glace ou la chaleur vont offrir des horizons d'attentes différents, et que le problème qu'a pu se poser Karl von Drais revient à se demander comment continuer à avancer sans marcher

lorsqu'il n'y a plus de glace ? Sur la glace il y a les lames, mais sur le sol ferme, la roue apparaît toute trouvée. « Sous toutes ses formes, le milieu naturel offre ainsi le terrain propice : le climat, le relief, la situation maritime ou terrestre, le désert ou le marécage » (Leroi-Gourhan 1945 : 408-409). En quelque sorte, il s'agit d'une « adaptation au milieu » telle que le décrit Leroi-Gourhan. La roue existe sur les canons, les chariots et la brouette. De fait, la brouette est plus proche de la draisienne qu'il n'y paraît, car la roue y est enfourchée. La brouette est attestée en Europe occidentale et dans l'Extrême-Orient à la fin de l'Âge du Bronze, soit plus de mille ans avant notre ère, d'après Leroi-Gourhan (Leroi-Gourhan 1971). Les fouilles les plus récentes repoussent peut-être ces limites. Quoi qu'il en soit, ce système fonctionne depuis maintenant trois mille ans.

L'idée d'avancer en propulsant ses jambes de manière alternative reprend la façon de courir et, en ce début du XIX^e siècle, il n'est pas encore admis de se mouvoir en faisant tourner ses pieds autour d'un axe. Cette idée a dû être perçue comme saugrenue et ridiculiser les premiers opérateurs. Il apparaît légitime d'introduire cette notion de continuité et d'affirmer que si la draisienne a précédé les formes plus modernes de vélocipède, puis de bicyclette, l'inverse n'aurait pas été possible. Et dans les formes d'apprentissage, nous le voyons encore de nos jours, l'enfant commencera son apprentissage de l'équilibre en utilisant une draisienne¹⁴, puis un tricycle avant d'utiliser un vélo (parfois équipé de petites roues stabilisatrices).

En fait, nous devons nous demander où se situe l'invention ? Pour André Leroi-Gourhan, l'inventeur n'existe que dans son milieu, son contexte et son époque. Il se nourrit de l'environnement qui l'entoure, et de l'air du temps qu'il sait capturer et transformer en idée. L'invention pure n'existe pas, et il est toujours consternant de voir à quel point les érudits y sont encore attachés. Prenons l'exemple récent d'un ouvrage portant sur l'histoire de la bicyclette (Gougoud et Mahistre 2020). Se basant exclusivement sur les dépôts des brevets, nos auteurs ne pointent qu'une part de la réalité qui est celle attribuée au mouvement capitaliste qui fait de la propriété un droit d'usage et d'espérance, et qui concentre une partie seulement de l'émulation grandissante autour du procès de la bicyclette. Combien

¹⁴ Cet objet a été remis au goût du jour depuis une vingtaine d'années et a peu à peu remplacé le tricycle à pédale.

d'améliorations n'ont pas été suivies de brevets ? Cependant, la draisienne apparaît comme l'objet technique générique. Il faut par conséquent s'accorder, comme le soulignait déjà Keizo Kobayashi en 1993¹⁵, au fait que le baron Karl von Drais a inventé l'idée de la possibilité de tenir en équilibre sur un objet technique constitué de deux roues en ligne. Le lien avec le patinage et cet « habile coureur en patins » dont il est question dans le brevet pourrait se comprendre dans cette idée que les patineurs fournissent un moindre effort. L'invention consiste par conséquent à permettre de démultiplier la vitesse pour une poussée égale à celle de la marche, tout en restant en équilibre par le mouvement. Cette forme de sustentation est au cœur du principe de l'invention, même si, du point de vue de Karl von Drais, cet effet apparaît comme secondaire et relève plutôt des conséquences du mouvement.

Du reste, et comme nous l'avons montré, l'invention procède par emprunt et idée nouvelle. Sur le volet des emprunts, la draisienne ressemble davantage à une brouette améliorée et cette amélioration tient à la possibilité de gouverner la direction. Plus tard, le principe de la pédale pourrait être rapproché, d'une part, du rouet, qui fut mis en évidence dans les systèmes de propulsion par un courant entier d'inventeurs qui ont longtemps proposé cette solution technique. Et d'autre part, par la manivelle que l'on connaît dans l'utilisation des moulins à farine, ou dans le domaine des textiles, par exemple. Bertrand Gille pense que la manivelle et le vilebrequin étaient connus au Moyen-Âge, et que cette technique de transformation du mouvement avait été transmise par les Anciens. L'exemple du tour à perche, connu par le *Mendel Bruderbuch* est situé vers 1404 (Gille 1978). On peut raisonnablement dire que la transformation du mouvement rectiligne en mouvement rotatif est par conséquent connue depuis le Moyen Âge, tout comme l'utilisation de la manivelle, et les principes techniques que l'on trouvera dans la bicyclette et qui sont déjà présents au moment de l'invention de la draisienne. Du point de vue technique, l'invention de la draisienne aurait pu être possible beaucoup plus tôt. Mais la technique seule ne crée pas l'innovation. Il faut que la société soit prête à l'accepter. Pour André Leroi-Gourhan, « le groupe n'invente que s'il est en possession d'éléments préexistants suffisants pour fonder l'innovation » (Leroi-Gourhan 1945 : 419). Si le

¹⁵ Keizo Kobayashi s'inspire également des travaux de Jacques Seray, historien et amateur d'art qui a consacré une grande partie de son temps à l'étude de l'histoire du vélo. Une page lui est consacrée sur Wikipédia. D'ordinaire, je n'attache pas une grande importance à ce genre d'encyclopédie en ligne, mais au vu des informations qu'elle contient, nous pourrions dire que Jacques Seray est plutôt un historien amateur. Cette remarque n'est pas péjorative, mais illustre bien le fait que la plupart des auteurs à visée « scientifique » sont amateurs, et que très longtemps, le champ universitaire n'investira pas l'objet vélo. J'en parlerai plus bas.

vélocipède n'a pas été inventé plus tôt c'est que la société n'était pas préparée à recevoir cette invention.

Une voie qui pourrait être empruntée pour répondre à cette interrogation relève du procédé de fabrication lui-même. La draisienne est construite par un artisan, ou plutôt un ensemble d'artisans : un ferronnier, un tourneur, un ébéniste, un charretier, et toute compétence dont le savoir-faire renvoie à la maîtrise du fer et du bois. Mais ce processus artisanal n'aboutit qu'à des machines uniques et dispendieuses, destinées à la noblesse, à l'aristocratie et à la bourgeoisie éclairée, et de surcroît longue à fabriquer. De plus l'objet technique ainsi achevé reste relativement lourd et peu commode à utiliser. En 1820, il faut un mois pour avoir livraison d'une draisienne après commande (Kobayashi 1993 : 36). Le baron Karl von Drais possède les codes sociaux et le carnet d'adresses nécessaire pour se rapprocher de l'élite. N'ayant pas eu le succès escompté à Vienne, il se rend à Paris avec la ferme intention de devenir célèbre. Pour cela, il organise différentes manifestations à l'aide d'affiches et de publicité. En janvier 1818, Karl von Drais dépose la demande de brevet en France pour sa machine à courir, dont s'occupe Louis-Joseph Dineur, brevet qu'il obtient en février de la même année. En mars, les premières draisiennes arrivent à Paris, à grand renfort de publicité. La presse en fait l'écho, et pour la première course en draisienne, qui eut lieu en avril au jardin du Luxembourg. Notons qu'à cette époque, le terme de vélocipède était péjoratif, destiné à ridiculiser le Baron de Drais, comme il l'est raconté dans une chronique mondaine¹⁶. L'emploi du terme « draisienne » est adopté très rapidement dans la presse, puis repris dans une pièce de théâtre et un opéra-comique¹⁷. Ce terme est passé à la postérité puisqu'il est employé encore de nos jours pour désigner les vélos sans pédales qu'utilisent les enfants dans leur apprentissage de l'équilibre et de l'indépendance, qui sont réapparus au tournant des années 2000. Une flotte sera louée dans les jardins du Luxembourg de manière à permettre une approche de la machine, et son apprivoisement.

Sa diffusion reste confinée, compte tenu du prix élevé, un Louis d'or, soit 20 francs. En 1820, le salaire moyen d'un ouvrier à Paris est compris entre 1,50 et 3 francs par jour (Paillat 1951), ce qui porte le coût d'une draisienne à une quinzaine de jours de travail d'ouvrier. Par

¹⁶ *Le Réveil, journal des sciences, de la littérature, des mœurs, théâtre et beaux-arts* du 9 décembre 1822.

¹⁷ Notamment l'opéra comique en deux actes d'Emmanuel Dupaty (1775-1861) intitulé *Les voitures versées*, dans lequel il est fait explicitement référence à la draisienne.

extrapolation, nous pouvons approcher de la somme de huit cents à mille euros pour un objet, somme toute, assez rudimentaire. Il ne s'agit certes pas d'un objet d'ouvrier. Cependant, les mots « draisienne » et « vélocipède » vont passer dans le vocabulaire courant, et être adoptés par le dictionnaire. L'édition du *Dictionnaire de l'Académie française* de 1832 propose une définition de vélocipède, alors que l'*Encyclopédie des gens du monde* de 1837 propose une définition de « draisines » (sic) (Gougaud & Mahistre 2020).

L'artisanat n'est donc pas propice au développement de la machine, et il faudra attendre l'évolution vers l'industrialisation et les procédés d'interchangeabilité pour voir se développer l'objet technique qui, entre temps, aura profité des nombreuses améliorations techniques, notamment pour le cadre, mais surtout pour la propulsion. *La Gazette de France* du 24 mai 1818 relate qu'à Vienne, en Autriche, « la draisienne commence à devenir assez commune chez nous ; on s'en sert aux promenades publiques, et il y a déjà des établissements où on peut les louer à bon compte ». L'objet reste et restera un jouet, utilisé lors des promenades dans les jardins. Quelques modèles de petite taille ont été élaborés pour des enfants. La draisienne de Charles X est conservée au musée du château de Bosc, à Domazan, (Reyraud 2018 : 149).

Ce qui est frappant dans le cas de la draisienne, c'est qu'il va s'ensuivre plusieurs décennies avant qu'une amélioration notable soit réalisée. Si la draisienne a donné lieu à des reproductions, notamment en France et en Angleterre, elle n'a pas subi de modification avant 1860. Le modèle Johnson, par exemple, qui selon les travaux de Keizo Kobayashi aurait été construit à plus de 300 exemplaires, est foncièrement identique dans son apparence, si ce n'est dans une modification du gouvernail, et dans la suppression du système de freinage. Seuls quelques éléments esthétiques permettent de faire une différenciation. En France, le tourneur tabletier Bénigne François Lagrange (1792-1846) construit une série de « draisienes », entre 1818 et 1831, dont un exemplaire a peut-être été vendu à Nicéphore Niépce (1765-1833). En août 1818, ce dernier fit lui-même un voyage mémorable que les passionnés de bicyclette ont repris à l'occasion du centenaire de l'événement, entre Beaune et Dijon. À deux véhicules, ils parcoururent la quarantaine de kilomètres en à peu près de deux heures et demie, ce qui nous donne une moyenne de 16 km/h (Lagrange 2018). Keizo Kobayashi et Alain Cuvier

réitéreront cet « exploit » à la manière d'un pèlerinage. En tenues d'époque¹⁸, sur des draisiennes colorées, ils ne sont pas passés inaperçus¹⁹. N'ayant ni la même jeunesse ni la même qualité de route, cet exploit s'inscrit dans le prolongement d'un rite initiatique plutôt que dans la recherche scientifique des conditions d'époque. Cependant, l'usage de la draisienne s'avère délicat et fatigant. Nul doute qu'une certaine forme physique était nécessaire, comme il en sera de même pour les premiers voyages à vélo.

À ce jour, trois « draisiennes » ont été attribuées à cet artisan, et il est surprenant qu'un objet de cette originalité ait disparu²⁰. Remisées un moment, les draisiennes auraient-elles perdu leur valeur marchande, d'objet historique, ou de simple objet d'attrait ? Jusque tard, la draisienne n'a pas acquis de valeur patrimoniale. Peut-on supposer qu'à l'arrivée des vélocipèdes à pédales, puis des bicyclettes, la draisienne a perdu toute valeur et que la plupart des modèles existants ont été détruits. En l'absence de sources, nous ne pouvons établir le nombre de machines produites.

Cependant, la draisienne est restée ancrée dans la mémoire collective, d'autant plus qu'avec le bi-centenaire de sa naissance, de nombreux événements ont permis de réifier une image parfois ternie. Quant au baron Karl von Drais, il est mort dans la misère, n'ayant pas trouvé de débouchés suffisants, tout comme Lagrange d'ailleurs.

¹⁸ Notons que l'utilisation des vélocipèdes se fait également en tenue d'époque, sortes de reconstitutions qu'il serait intéressant de questionner.

¹⁹ Il existe un documentaire vidéo qui relate ce fait : <https://beaunedijonendraisienne2018.wordpress.com/video/>

²⁰ Les établissements Sotheby's ont vendu en 2004 un vélocipède de type Michaux pour 2.000 euros. Un autre modèle américain était proposé pour 8.000 dollars en 2005. La même année, une peinture de Lyonel Feininger dénommée *Draisinenfahrer* (vélocipédistes) fut acquise pour la modique somme de 1,912 mille Livres. En juin 2009, une copie de draisienne était évaluée entre 12.000 et 15.000 euros, et fut achetée pour 11.476 euros, sans la taxe. Ce genre d'objet est assez rare en salles de ventes, et n'est généralement accompagné d'aucune source historique.

2. Avantages et inconvénients sociaux liés à l'innovation

Dans le chapitre qui suit, nous ferons la synthèse des idées que nous avons pu développer autour de la question des inventions et des innovations. Il a pour but de montrer qu'entre une invention et une innovation, un écart important peut se présenter. Ce dernier est dû à l'acceptation et à l'appropriation par la société de ladite invention. La bicyclette n'y échappe pas.

Nous vivons aujourd'hui une période où les applications technologiques dans le domaine de l'innovation technique connaissent une rapidité sans pareil. L'électronique, l'informatique, et maintenant la "télé-communication" (les nouvelles technologies) nous submerge de toute part, laissant le sentiment d'une évolution constante, d'un progrès toujours plus poussé, d'une innovation perpétuelle. La rapidité avec laquelle ont lieu ces transformations nous empêche même d'en poser l'histoire.

L'accélération du temps dans les domaines techniques et sociaux impacte également dans le domaine du rythme de vie (Rosa 2012). Ce que démontre Hartmut Rosa est que « le pouvoir de l'accélération n'est plus perçu comme une force libératrice, mais plutôt comme une pression asservissante » (Rosa 2012 : 109). Si l'on considère les objets techniques comme des prolongements du corps, leur épaisseur historique évolue dans un contexte donné, dans un temps et dans un lieu précis.

Que dire d'une simple calculatrice de poche des années 1970 ? Pour l'époque, c'était un réel progrès, mais aujourd'hui, on fait beaucoup mieux. Cela étant, il existe un véritable engouement pour les objets techniques des années 1970-1990 qui ne peut s'expliquer d'un point de vue rationnel, mais qu'il faut plutôt voir comme l'affirmation d'une forme de nostalgie, ou d'un besoin de ralentissement. Les objets portent en eux une part de l'histoire qui les entoure, et que tout un chacun recherche, dans sa possession, une réponse au vertige d'une technologie dont on ne perçoit pas les limites.

Cette idéologie du « toujours mieux » est socialement construite, socialement valorisée et socialement contrôlée, car l'innovation est socialement préparée. Au terme de ce chapitre, nous nous rendons compte qu'une innovation ne va pas de soi, et qu'elle doit gagner son procès social si elle veut être acceptée par la société.

2.1-Qu'est-ce qu'une innovation ?

2.1.1-L'objet et la culture matérielle

L'objet de ce chapitre est de montrer que rien ne va de soi. La société est constituée d'agents sociaux, qui ont en commun des valeurs, un système de pensée, des représentations du monde et des attentes quant à l'évolution technique.

Nous vivons entourés d'objets techniques qui, assemblés, forment notre culture matérielle. Selon Thompson, ethnologue anglais, cité par Jean-Pierre Warnier, la notion d'objet regroupe trois catégories bien distinctes. Cette idée est aussi commune à la psychanalyse :

- Objet comme chose matérielle ;
- Objet comme personne ;
- Objet comme idée.

Ces trois catégories ont en commun des propriétés qui découlent de leur vie sociale.

- Objet comme chose matérielle : Toute marchandise n'appartient pas à tous... Selon la classe sociale, il existe des séries de biens de consommation propres. Pierre Bourdieu a, par exemple, montré que les pratiques, et par conséquent les goûts, sont en partie déterminées par la catégorie sociale d'appartenance. Par exemple, dans les années 1950, la pratique du vélo chez les ouvriers concerne les déplacements trajet-travail, alors qu'il va investir la classe moyenne au tournant des années 1980 avec les loisirs (Gaboriau 1995). Catherine Bertho-Lavenir²¹ distingue quatre phases dans l'évolution des pratiques de la bicyclette, invention mondaine (1817-1880), loisir bourgeois (1880-1914), trajet quotidien (1918-1980) et sport et

²¹ Cf. Bertho-Lavenir 2011.

loisir (1980-2010)). Ainsi, les choses matérielles répondent à des attentes de classes sociales et sont en retour révélatrices de classe. Nos jugements nous jugent, et nos distinctions nous distinguent, dit Bourdieu.

- Objet comme personne : Ainsi, Bourdieu ajoute que « les divisions sociales deviennent principes de division, qui organisent la vision du monde social » (Bourdieu 1979 : 549). De ce point de vue, la personne comme objet s'observe dans toutes les diversités des classes sociales. Thompson montre que la classe moyenne anglaise se considère comme un objet à travers l'habitat et sa motivation pour l'entretenir. Dans cet exemple, on voit que l'habitat, selon qu'il est habité par la classe moyenne ou la classe ouvrière, n'a pas le même statut. D'un côté, on le réhabilite comme un élément du patrimoine, de l'autre, c'est un taudis. Pour Warnier, « le statut de l'objet se calque sur celui de la classe sociale qui s'y met en objet » (Warnier 1999 : 157).

- Objet comme idée : Les valeurs que nous possédons nous ont été transmises par notre corps social. À notre tour, nous les transmettons, parfois en les faisant évoluer si nous-mêmes avons traversé une évolution. Pourtant ces idées sont le produit de notre socialisation, car nous sommes les produits de la société dans laquelle nous vivons. Ainsi, appartenir à une grande école d'ingénieurs se fait par construction d'une identité à travers laquelle les étudiants vont peu à peu s'identifier et en intégrer l'histoire et les valeurs.

Par rapport aux sociétés dites traditionnelles, où les choses restent à peu près figées un certain temps, où la division en classe sociale est plus nette ou aplanie, la grande différence qui réside dans nos sociétés modernes est que « l'argent, le marché et l'inégale répartition de la richesse et du pouvoir diversifient les modalités de la subjectivation et des revenus » (Warnier 1999 : 160). Il faut bien considérer que ce sont les classes sociales supérieures qui organisent les systèmes d'approvisionnement et entretiennent des rapports privilégiés avec l'objet. Dans notre société de consommation de masse, l'objet en tant que chose matérielle, individu et idée est partiellement contrôlé par les classes dominantes de notre société.

Parfois, une idée vient sans qu'on puisse la rattacher à la société ou à l'histoire immédiate. C'est là tout le problème que nous allons retrouver dans l'invention et l'innovation. De ce qui précède, nous pouvons donc en déduire que tout objet, chose, personne ou idée, est le produit de la société dans laquelle il ou elle appartient.

2.1.2-Rapports entre invention, évolution et innovation

D'après ce que nous avons dit précédemment, trois types d'invention, d'évolution et d'innovation peuvent apparaître. S'agissant d'un objet, il peut prendre la forme d'une chose matérielle, d'une personne ou d'une idée. L'invention d'une personne comme objet peut, par exemple, prendre la forme d'un acteur ou d'un artiste (bon produit commercial). Ce peut être également un homme politique qui va incarner une idée ou des valeurs communes ou partagées par un groupe. De ce point de vue, l'objet peut revêtir la forme d'un symbole. Il n'en sera pas question ici.

Quant à l'idée, celle-ci pourra prendre la forme d'un article ou d'un brevet d'invention.

Enfin, la chose matérielle est ce qui nous concerne le plus.

Commençons par définir les trois termes :

- Invention (1431) du latin *inventio*, action de trouver, de découvrir. Depuis le XVIII^e siècle, le mot invention s'applique aux découvertes scientifiques et techniques. Néanmoins, il ne faut pas perdre de vue qu'une des premières acceptions désigne « l'action d'imaginer une chose que l'on donne pour vraie, un mensonge ». Derrière l'invention, il y a toujours la suspicion. Fondièrement, c'est le gros du travail des ingénieurs de l'INPI que de contrôler la véracité de l'invention et de voir s'il n'y a pas mensonge.

- Évolution (1536) action de dérouler, de parcourir. Le terme d'évolution est marqué par des étapes. Nous y voyons une notion de progression. Cela a été repris par Charles Darwin et sa théorie de l'évolution. Selon cette théorie, chaque être est le fruit d'une évolution biologique établie sur la base d'une sélection naturelle. Les plus forts s'en sortent mieux et transmettent leurs caractéristiques physiques aux générations suivantes. Il n'en est pas de même en technique. Robert Creswell insiste sur ce fait. « L'usage dans notre discipline de concepts tels que la sélection ou la survivance des plus adaptés révèle une pensée encore mal dégrossie en ce domaine. Et peut-être surtout parce qu'il n'est pas certain que les sociétés qui ont effectivement survécu dans la compétition soient les meilleures, voire à long terme les plus aptes » (Creswell 1996 : 97).

- Innovation (1297) empruntée au bas latin *innovatio*, changement, renouvellement. D'abord employé comme un terme juridique, il devient au XVI^e siècle l'action d'innover. On lui attache un sens de nouveau, *novus*, création.

Quel rapport y a-t-il entre ces trois termes ?

Si l'invention comme l'innovation font ressortir quelque chose de nouveau, une création, une découverte, il peut s'agir aussi bien d'une idée que d'une chose : un objet. En revanche, l'innovation découle de l'invention et nous allons voir que si une invention peut être attestée, l'innovation ne va pas de soi. L'histoire de l'interchangeabilité dans le domaine des armes pourra être reprise par analogie avec celle du vélo.

Au début des années 1790, un armurier français invente et met en place une innovation technologique majeure : il fabrique des fusils à partir de pièces détachées interchangeables. Du nom de Honoré Blanc, cet armurier invente le principe d'interchangeabilité des pièces mécaniques. C'est une innovation majeure dans l'histoire de l'industrie. Elle permet de fabriquer des pièces en grande série, sans avoir à les appairer entre elles. Pour l'armée, il s'agit d'un atout décisif qui permet de satisfaire ses besoins en fusils.

En 1795, l'ambassadeur américain Thomas Jefferson lui rend visite. On sait que par lui, cette méthode a été portée à la connaissance des armuriers américains qui l'ont progressivement utilisée à des fins militaires, notamment au cours de la guerre de Sécession (1861-1865). L'histoire américaine omet de préciser cet emprunt en posant ce mode de production comme typiquement américain. Les entrepreneurs ont ainsi réalisé des pièces interchangeables dans les domaines des armes, des machines à coudre et des bicyclettes. Plus tard, Henry Ford a permis de rationaliser davantage ce mode de production avec le travail à la chaîne.

Bien que la Convention autorise Honoré Blanc à lancer sa fabrication de fusils à Roanne, ce principe n'a pas fonctionné. La fabrication des pièces interchangeables demande une main-d'œuvre qualifiée, de sorte que le prix de revient d'un fusil était de 20% plus cher que les produits de la région stéphanoise.

Sur fond de rivalité, le procédé d'Honoré Blanc va être abandonné. Cela aura une répercussion sur les cinquante années suivantes : « les ingénieurs français se souviendront que la fabrication de pièces interchangeables a été un échec » (Alder 1997).

C'est toutefois l'interchangeabilité qui a permis la fabrication en série des fusils comme des bicyclettes, notamment dans le bassin stéphanois, à partir de 1886. On doit à de nombreux ingénieurs centraliens ce développement de l'industrie du cycle (Robin 2009).

« La fabrication des pièces interchangeables a été désavouée en France, non parce que c'était un échec technique, mais parce qu'elle avait cessé de représenter l'idéal d'organisation sociale du régime en place ». Ken Alder joute que « pour éclairer le chemin qui a conduit aux technologies du présent, il faut, à chaque bifurcation du passé, faire l'effort d'exhumer les propositions alternatives et analyser les raisons de leur abandon » (Alder 1997).

De ce qui précède, nous pouvons déduire qu'une innovation n'arrive que si la société est préparée à la recevoir et à l'accepter.

2.1.3-Les conditions d'une innovation

L'évolution de l'homme a traversé de nombreux cycles d'innovations. En plein pléistocène, il y a deux millions d'années, apparaissait *homo habilis*, une des branches possibles, parmi les anthropothèques, qui a donné naissance à *homo sapiens*, voilà 400 mille ans.

Homo habilis maîtrise le feu. C'est le premier à savoir allumer et entretenir un feu. Marquée comme une innovation majeure, la maîtrise du feu n'a sans doute pas été sans poser problème, notamment du point de vue de l'acceptation. C'est ce que raconte avec humour le romancier anglais Roy Lewis, dans un ouvrage intitulé : *Pourquoi j'ai mangé mon père* (Lewis 1990).

Dans le récit, l'auteur raconte l'affrontement entre l'inventeur et son oncle, un vieil anthropothèque réactionnaire. « Je t'ai déjà dit mille fois que, si l'on reste dans les *limites raisonnables*²², les outils, les coups-de-poing *ne transgressent pas la nature*. Les araignées se

²² C'est nous qui soulignons.

servent d'un filet pour capturer leur proie ; les oiseaux font des nids mieux construits que les nôtres ; et j'ai vu, il n'y a pas longtemps, une troupe de gorilles battre comme plâtre une paire d'éléphants — oui, tu m'entends, des éléphants ! — avec des triques. Je suis prêt à admettre, tu vois, qu'il est licite de tailler des cailloux, car c'est rester dans les voies de la nature. Pourvu, toutefois, qu'on *ne se mette pas à en dépendre trop : la pierre taillée pour l'homme, non l'homme pour la pierre taillée !* Et qu'on *ne veuille pas non plus les affiner plus qu'il n'est nécessaire*. Je suis un libéral, Édouard, et j'ai le cœur à gauche. Jusque là, je peux accepter. Mais ça, Édouard, ça ! Cette chose-là ! dit il en montrant le feu, ça, c'est tout différent, et *personne ne sait où ça pourrait finir*. Et ça *ne concerne pas que toi, Édouard, mais tout le monde !* Ça me concerne, moi ! Car tu pourrais brûler toute la forêt avec une chose pareille et qu'est ce que je deviendrais ? »

Ce que Roy Lewis tente de transposer, non sans humour, c'est toute l'analyse actuelle face à l'innovation à la période du pléistocène. Cette forme d'écriture permet de créer un recul intellectuel et, par-là, de montrer les travers, les angoisses et les fantasmes liés à l'innovation.

La nouveauté est source d'insécurité et d'inquiétude. L'innovation n'est pas forcément attendue. Alors que l'idéologie dominante est basée sur des valeurs liées à l'avenir, au progrès, à l'expansion, l'innovation technique et sociale a parfois été confrontée à des résistances. On se souviendra par exemple, lors de l'introduction des métiers à dentelle mécanique en France et en Angleterre du mouvement des luddites, et plus généralement des formes de résistances à l'industrialisation (Biagini et Carnino 2010).

De ce qui précède, nous pouvons dire que durant l'histoire de l'humanité, tous les objets ont été inventés, c'est-à-dire, pensés par et pour le groupe, et que des formes de résistances ont accompagné leur introduction.

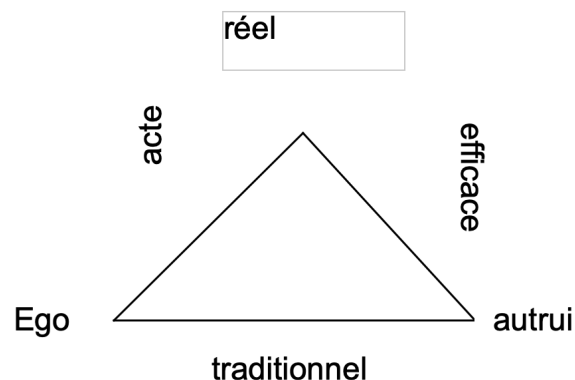
2.2-Innovations et conséquences sociales

À partir de l'instant où la bicyclette s'est répandue dans les classes populaires, entre 1918 et 1950, elle a donné lieu à une innovation sociale qui a permis d'entrevoir les déplacements comme une possibilité et non plus une incertitude. D'abord elle s'est cantonnée au trajet-

travail et a rendu les déplacements quotidiens plus rapides, laissant à l'ouvrier un temps supplémentaire pour des activités de jardinage, de bricolage et d'évasion. Dans les années 1950-1960, les ouvriers ont ainsi pu auto-construire leur maison grâce au mouvement des Castors, tout en se rendant à leur travail à bicyclette. L'achat d'une voiture s'est fait plus tard, lorsque les familles étaient installées, au tournant des années 1970 (Jouenne 2020). Et souvent, le véhicule restait au garage durant la semaine et n'était utilisé que pour les sorties dominicales et les vacances (Jouenne 2019).

Car une « innovation ne peut être acceptée dans une société donnée qu'à condition de satisfaire aux valeurs de cette société et aux nécessités socioéconomiques du moment, qui garantissent sa reproduction », peut-on dire en paraphrasant Bruno Latour et Pierre Lemonnier (Latour et Lemonnier 1994).

À partir des définitions d'ethnologues comme Marcel Mauss (1872-1950) et François Sigaut (1940-2012), nous sommes d'accord pour définir la technique comme un acte traditionnel efficace. Tout acte technique se fait dans un rapport au social, c'est-à-dire à l'autre, par rapport à des valeurs et des croyances communes qui fondent tout groupement humain.



Le triangle de la technique, ci-dessus, montre que les transferts de technologie doivent répondre à trois impératifs :

- Ils doivent être intelligibles pour autrui, c'est-à-dire s'inscrire dans la tradition, en référence aux modèles d'actions et de valeurs qui fondent le groupe ;

- Ils doivent être efficaces, c'est-à-dire répondre en termes de résultats à des attentes ou à un projet précis ;

Cette efficacité peut-être d'ordre technique, pratique, matérielle ou symbolique (pouvoir, puissance, avantage immatériel).

- Le rapport entre Ego et le réel se fait par l'acte technique, et représente ce qui fonde l'existence d'Ego. C'est le rapport au réel qui détermine le succès d'une innovation lorsque l'efficacité et la tradition ont été conservées.

Beaucoup d'exemples montrent toute la difficulté liée à l'introduction d'une innovation, qu'elle soit endogène ou exogène. Par conséquent, nous pouvons dire qu'une innovation n'existe qu'à partir du moment où elle est acceptée par la société. Pour ce qui est du vélo, cette acceptation est passée par les phases qu'on montrés, notamment, Catherine Bertho-Lavenir et Philippe Gaboriau qui a consisté à faire d'abord rêver le prolétariat avant de lui permettre de faire l'acquisition de ce symbole de liberté et d'émancipation. Grâce à l'industrialisation et sa production en série, l'engin de déplacement est devenu abordable et l'objet technique comme prolongement du corps mettait à l'épreuve la psychomotricité, sorte de défi personnel. Ce sont également les épreuves sportives comme le Tour de France qui ont accompagné ces périodes qui s'inscrivent dans un contexte social et politique favorable.

2.3-Conclusion : craintes et angoisses de l'homme moderne

Aucune innovation n'est neutre. Toute nouveauté introduit son lot d'avantages comme son lot d'inconvénients. Cet ensemble doit s'équilibrer pour permettre d'être conservé.

Parfois, pour ne pas dire souvent, la notion d'innovation se conjugue avec celle de progrès. La novation, comme l'écrit Jean Poirier, est « toujours inscrite dans la même logique de la rentabilité de l'effort par une meilleure adéquation de la matière et de la forme à la fonction » (Poirier 1991 : 1556). Il s'agit là d'une novation technique.

Il faut aussi que les valeurs s'accordent. En 1943, à Paris, une sage-femme fut condamnée à mort et exécutée pour avoir pratiqué un avortement. Moins de 40 ans plus tard, ce même acte est remboursé par la Sécurité sociale. On assiste là à une inversion du système de valeurs qui correspond au modèle postmoderne de nos sociétés.

L'inventaire du XIX^e siècle permet de situer un certain nombre d'effets pervers portés au nombre des inconvénients sociaux liés à l'innovation : déséquilibre de la relation de l'être au groupe, misère individuelle, mercantilisation et déshumanisation du travail, prolétarianisation.

Le XX^e siècle a connu une mutation d'une ampleur sans précédent dans l'histoire de l'humanité. Inversion du système de valeurs qui conduit à une transformation de la société dans le domaine de la technique, de l'économie, du social, de l'éthique, de l'esthétique, des modes de pensée, etc.

Trois innovations concomitantes sont à l'origine de cette mutation :

- L'énergie (nucléaire, transport). La consommation a centuplé depuis le début du XIX^e siècle ;
- La vitesse de la transmission du message entre les composants (télécommunication) ;
- Le stockage de l'information (révolution biologique).

La bicyclette, dans tout cela, apparaît comme une innovation depuis son appropriation par les classes populaires. Mais il faut reconnaître que l'objet technique n'est pas un objet unique. À partir d'un principe unique, le vélo est décliné selon ses usages, ses fonctions et ses objectifs. Ainsi, un vélo de course est différent d'un vélo de cyclo-tourisme, ou d'un VTT, d'un Gravel ou d'un vélo de ville. Le trait commun à ces différents vélos renvoie aux techniques du corps, transposées dans ce médiateur entre l'homme et le monde, dont il sera question plus bas. « Mauss, explique Jean-Pierre Warnier, établit une équivalence entre les techniques du corps, leur standardisation, leur dimension sociale, leur transmission par l'éducation, et leur fixité. Il n'intègre pas les unes aux autres la variabilité individuelle et sociale des techniques du corps, leur transmission et l'innovation. Or, c'est bien ce qu'il faudrait faire » (Warnier 1999 : 32). Et l'auteur d'ajouter :

« Prenons un exemple : faire du vélo est à mes yeux une technique du corps, bien que Mauss l'eût rejetée au motif, pour moi fallacieux, qu'elle mobilise un « instrument ». La

société me transmet cette technique, par l'éducation. Mais une fois que j'ai intégré la dynamique du cycle à mes conduites motrices, je singularise la technique par la diversité des choix que je peux opérer : choix d'un vélo de course, demi-course ou tourisme, VTT, choix de parcours, de participation à un club, etc. Il m'est même arrivé d'innover en remplaçant mon guidon de course par un guidon de « vélo de ville » qui convenait mieux à ma morphologie et à l'usage que je faisais de mon vélo. Ainsi en va-t-il de tous les bricolages. Eût-il intégré la culture matérielle au corps, il est probable que Mauss n'aurait pas pu tenir longtemps l'opposition qu'il fait entre le fixisme de la transmission des techniques et l'innovation individuelle » (Warnier 1999 : 32).

Dans le chapitre suivant, nous réfléchirons aux multiples inventions et emprunts qui ont permis, à partir de la draisienne, de transformer définitivement un objet inerte en une machine dynamique beaucoup plus efficace. Le vélocipède va trouver chez les inventeurs une source d'inspiration et d'inventions qu'il faut peut-être rapprocher des innovations individuelles transposées à l'état de pensées partagées, concrétisées par le brevet.

3. Considérations sur l'innovation qu'a représentée l'invention du vélocipède à pédales

Comme nous l'écrivions plus haut, il faudra attendre l'année 1869 pour que la proto-industrie du cycle commence à poindre, en France comme en Angleterre. La guerre de 1870 écornait le processus, mais Keizo Kobayashi a montré que la tendance était déjà à la baisse fin 1869 (Kobayashi 1993). De plus, l'Angleterre n'a pas été confrontée à cette forme de marasme économique ou de baisse d'intérêt pour un objet nouveau. Si l'invention marquait son territoire, l'innovation n'était pas encore au rendez-vous, et cette passade du moment vivait une période charnière.

Dans l'histoire de la bicyclette que rapportent les auteurs, un fait marquant repose sur l'invention de la pédale par la famille Michaux, en 1861, soit 44 ans après l'invention de la draisienne. Cependant, il faudra encore attendre vingt ans avant que sonne l'heure de l'acceptation de l'objet technique. Durant cette période, des dizaines d'idées vont faire l'objet de brevets, et combien d'autres ne seront jamais brevetées ? Cela signifie que le monde, curieux, se penche sur cette machine et qu'il va entreprendre toute sorte d'initiatives en vue de son amélioration et de son acceptation. Le monde ressent un réel besoin d'utiliser cette machine et de l'améliorer pour en obtenir quelque chose d'utile et d'efficace. Mais des reproches sont avancés : « Parmi les principaux défauts du vélocipède, on reprochait au vélocipède la fatigue qu'il causait, son manque d'équilibre en marche ou à l'arrêt, l'inconfort dû aux trépidations » (Kobayashi 1993 : 149). Des solutions techniques vont être proposées dans toutes ses directions.

Pour pallier la fatigue due à la course et aux efforts, certains inventeurs vont chercher à améliorer la transmission de l'énergie, soit en se penchant sur la roue avant (traction), soit en s'intéressant à la roue arrière (propulsion). Un brevet, présenté par Bernard Gougaud et Didier Mahistre, propose une solution basée sur un levier articulé se terminant par une crémaillère de forme semi-circulaire renvoyant à un pignon cranté sur la roue avant. Cette idée de traction

serait présente dès 1821 en Angleterre (Gougoud et Mahistre 2020 ; Seray 1988). À noter qu'il ne s'agit pas d'une manivelle comme le prétendent nos auteurs, mais d'un double levier articulé sur la fourche. Il est facile d'imaginer la difficulté de mouvoir l'engin, lorsqu'il faut à la fois tirer d'avant et arrière et le diriger par rotation. Les vélocipèdes à leviers sont antérieurs aux systèmes à pédales, et reprennent l'idée du mouvement des balanciers ou des soufflets. Du reste, et selon André-Georges Haudricourt, « l'emploi des pédales [...] semble venir de l'Extrême-Orient » (Haudricourt 1987 : 198). Sur le principe de la pédale dite de troisième génération que l'on retrouve sur le métier à tisser ou la noria, Haudricourt attribue cette utilisation vers la fin du XIV^e siècle. L'emprunt d'un système éprouvé est, par conséquent, à disposition des inventeurs depuis longtemps.

Durant toute cette période, et même après l'invention²³ de la pédale, c'est sur la roue avant que les efforts vont se concentrer. Or, la circonférence de la roue impacte sur la distance parcourue pour un effort donné. Lorsqu'il va s'agir de la transmission par pédales, la correspondance sera liée à un tour complet de pédale, donnant le développement de la machine²⁴. Avec l'introduction de la pédale, d'autres fabricants vont proposer des améliorations, via la voie du brevet. C'est le cas pour de nombreux inventeurs à partir de 1868²⁵. Les modèles vont être copiés outre-Atlantique également. C'est cette voie qui conduira les fabricants à augmenter la circonférence de la roue avant, afin d'accroître le développement produit par un tour de roue/pédale. La roue arrière, quant à elle, va diminuer de diamètre peut-être afin d'assurer une meilleure stabilité, mais également, car elle ne sert que d'appui sur le sol. De plus, cela permet au cadre d'épouser une forme plus fonctionnelle pour le *veloceman* et de grimper sur la selle. En 1868, c'est aussi l'année du dépôt de brevet de Clément Ader (INPI, 1BB83112) qui propose plusieurs améliorations, notamment sur la qualité du confort, grâce à des pneus en caoutchouc, sur l'amélioration de la vitesse, et sur l'allègement du cadre. « Pour cela, il va élaborer un cadre en tube de tôle creux quadrangulaire, monter les axes de roues sur galets, et surtout remplacer le bandage de fer par

²³ Le terme n'invention est impropre si l'on considère ce principe présent dans de nombreux domaines. Il faudrait plutôt parler d'emprunt.

²⁴ Dans ce cas, le développement correspond à la circonférence de la roue avant.

²⁵ Pour cette seule année, l'INPI recense pas moins de 36 brevets de « vélocipède », contre deux en 1867, un seul en 1862, et 94 en 1869.

un anneau de caoutchouc vulcanisé qu'il commande à la maison parisienne Casassa²⁶ ». Le récit du *Petit Journal* est repris dans la biographie de Clément Ader, publiée en 1995. Pierre Lissarrague consacre un chapitre au vélocé-caoutchouc (Lissarrague 1995)²⁷.

Clément Ader (1841-1925), qui compte de nombreuses inventions à son actif, et notamment dans le domaine de l'aviation, est un contemporain des frères Olivier et d'Ernest Michaux. Il est né à Muret le 2 avril 1841, et après des études d'ingénieurs à Paris, il se penche sur de nombreuses inventions, comme le téléphone, le chemin de fer, l'aviation et la vélocipédie²⁸. C'est au cours de l'année 1867 qu'il se rend à l'Exposition Universelle de Paris et fait l'acquisition d'un vélocipède Michaux qu'il va améliorer dès son retour. Les améliorations portent sur les moyeux à roulement, sur l'allègement de l'ensemble et sur le bandage en caoutchouc. Tout comme les frères Olivier vont avoir recours à la publicité²⁹ et vont développer cet aspect pour permettre un apprivoisement de la machine, Ader va proposer son vélocipède aux coureurs des nombreuses courses cyclistes de la région. Cela va contribuer à la notoriété et au développement de pratiques nouvelles. Dans les années 1865 à 1880, c'est principalement les courses cyclistes qui attirent du public.

Pour le philosophe Ivan Illich, le roulement à billes marque une réelle étape dans l'invention de la bicyclette qui devient enfin « un outil parfait qui permet à l'homme d'utiliser au mieux son énergie métabolique pour se mouvoir » (Illich 2018 : 88). À ce propos il ajoute que « l'invention du roulement à billes marqua une quatrième révolution³⁰. Elle permit de choisir entre plus de liberté et d'équité d'une part et une vitesse et une exploitation accrues d'autre part (Illich 2018 : 89). Pour conclure de manière définitive que « le vélo élève la mobilité autogène de l'homme jusqu'à un nouveau degré, au-delà duquel il n'y a plus en

²⁶ La *Dépêche du midi* du 22 octobre 2014 qui nous apprend aussi que Clément Ader a participé lui-même à plusieurs courses régionales pour venter son invention.

²⁷ Du reste, la biographie d'Ader publiée par Louis Castex en 1947 comporte l'essentiel des informations (Castex 1947).

²⁸ La ville du Muret, au sud de Toulouse, possède un petit musée dédié à Clément Ader.

²⁹ Notamment un célèbre voyage de Paris à Avignon en 1865 qui sera commémoré en août 2015 à l'occasion du 150ème anniversaire.

³⁰ Après l'invention de la roue, de la domestication du cheval et des bateaux de haute mer (*opere citato*).

théorie de progrès possible » (Illich 2018 : 90). Mais de l'invention à l'innovation, il y a encore un pas à franchir.

Si la guerre de 1870 n'avait pas interrompu le développement prometteur du vélocipède, Ader aurait envisagé de construire une usine et de développer son activité autour du cycle dans la région toulousaine. Mais les événements en ont décidé autrement. Cependant, le chapitre toulousain est riche d'enseignement pour permettre de voir comment de l'invention nous sommes passés à l'innovation. Clément Ader acquiert un vélocipède lors de l'Exposition Universelle de Paris de 1867. À son retour à Muret, il se mit en tête de l'améliorer.

« Ader devine l'avenir qui s'ouvre à cette machine, en même temps qu'il en voit les défauts : le cadre, fait d'une tige de fer pleine, est horriblement lourd ; les roues de bois à barreaux sont cerclées de fer, ce qui est très bruyant sur les pavés de l'époque et terriblement glissants dans les virages ; enfin les axes roulent sur des paliers lisses, ce qui freine beaucoup la vitesse » (Lissarrague 1995 : 38).

L'innovation arrive avec la publicité. Une affichette distribuée lors des courses sportives mentionne toutes ces améliorations valables pour un vélocipède au prix de 200 francs³¹. On y remarque la silhouette d'un vélocipède de type Michaux sur lequel un *veloceman* portant des knickers blancs et munis d'une casquette témoigne d'une attitude sportive. Encore jeune, Clément Ader paye de sa personne en s'inscrivant à des courses régionales qu'il gagne. En janvier 1870, la course Toulouse-Castanet est remportée par un coureur évoluant sur un vélocipède Ader, et atteint une vitesse moyenne de 21 km/h. Ce « record » sera remis en cause par la fédération parisienne, et le secrétaire du Vélo-club de Toulouse lance un défi à la capitale. En mai, Jules Léotard, déjà vainqueur du Toulouse-Villefranche et retour, remporte à nouveau la course Toulouse-Caraman avec une bonne longueur d'avance sur Ader. Le vélocipède caoutchouc est mis à l'honneur et Ader ne cessera de le perfectionner, empruntant les inventions mises à sa disposition. Du reste, Jules Léotard est un célèbre gymnaste et trapéziste qui se produit à travers le monde³². Ses exploits sur le vélocipède caoutchouc offrent une publicité de premier choix pour Ader et renvoient à cette part incontournable dans l'adhésion collective, directement liée à l'innovation, sous la forme de l'appropriation collective — et populaire —

³¹ En prenant la valeur d'une pièce de 1 franc de 1866, pesant 5 gr d'Argent, nous pouvons déduire la somme de 620 euros pour 200 Frs anciens.

³² Jules Léotard a donné son nom à un justaucorps que les américains appellent leotard.

des événements sportifs. Ce recours à l'attachement d'une vedette dans la promotion d'un objet se réalisera vraisemblablement suite à un concours de circonstances, et si le trapéziste n'était pas mort prématurément en août 1870, cela aurait également contribué à rendre célèbre la machine d'Ader. L'inventeur de la voltige et du trapèze mourut en effet d'une crise de petite vérole à Madrid à 32 ans³³.

Du point de vue social, le vélocipède a pu progresser grâce aux événements populaires, lors de démonstrations et autour de la course cycliste. Nous l'avons vu, les premiers moyens utilisés pour faire connaître la machine furent des épreuves entre deux villes, et des démonstrations publiques dans des parcs et jardins. Le but de ces deux types de démonstrations est d'attirer l'attention et de rendre l'événement populaire. Karl von Drais, Lagrange et Clément Ader ne s'y prennent pas autrement, et leur souhait est d'attirer l'attention du peuple, de la bourgeoisie et des journalistes. Comme il en a été question jusqu'à la fin des années 1970, les petites et grandes épreuves sportives cyclistes ont toujours été promues par des marques de cycles, avec Alcyon, Clément, Helyett ou Mercier, par exemple, associées à des partenaires industriels, comme les eaux Perrier ou la lessive. Nous voyons qu'ici avec Ader, ce procédé d'échange social a toujours eu lieu. C'est d'ailleurs grâce aux courses cyclistes, et à la recherche du meilleur rapport énergie-puissance, que le vélocipède a pu évoluer vers la bicyclette moderne. La mise en concurrence des nombreuses marques était intraitable sur l'évolution de l'objet technique, sur les impasses et les réussites. Aussi, les publicités des marques affichent-elles très souvent le nom des gagnants de courses cyclistes.

Comme cette publicité dépend en grande partie du travail des journalistes et du journal, ces derniers vont se spécialiser dans le domaine sportif, et dans le domaine des courses cyclistes — tout comme les courses hippiques — adaptées à une population plus large, et socialement plus basse. L'un d'entre eux mérite notre attention, et servira d'exemple. Louis Baudry de Saunier, de son nom de baptême, Louis Baudry, est un digne représentant de la promotion du cycle en France. Né en 1865, sa naissance coïncide avec l'évolution du vélocipède vers la bicyclette. Dans son enfance, il sera confronté au grand-bicycle (grand-bi), et à toutes sortes d'inventions. En 1891, à l'âge de 26 ans, il publie sa première *Histoire générale de la vélocipédie*, qui sera tirée à quatre éditions. Préfacé par le romancier et poète

³³ *La Culture physique*, revue bi-mensuelle illustrée du 15 août 1910.

Jean Richepin, qui sera plus tard membre de l'Académie française, cet ouvrage de plus de 300 pages va devenir pour plusieurs générations un ouvrage de référence. Il sera suivi en 1893 de *Cyclisme : théorie et pratique*, un livre qui est une refonte du précédent augmenté à 588 pages. Là, il sera préfacé par Pierre Giffard, journaliste cycliste et directeur du journal « Vélo ». En 1900, il publie *L'Art de la bicyclette*, cette fois un condensé de 256 pages non préfacé, mais il a atteint alors une certaine notoriété. Baudry de Saunier va également se spécialiser dans l'automobile, l'art militaire du canon de 75, puis dans des domaines scientifiques très divers comme la T.S.F, et jusque dans la physiologie humaine, avec un ouvrage portant sur la sexualité. Assez progressiste, ce livre ne censure pas l'anatomie féminine, ce qui est remarquable, car les livres de vulgarisation postérieurs vont ignorer le clitoris durant de nombreuses décennies.

En 1925, il publie *Ma petite bicyclette : son anatomie*, un titre peut-être précurseur de l'ouvrage dont il était question précédemment, ainsi que *Ma petite bicyclette : sa pratique*. En 222 et 157 pages, l'auteur revient sur l'histoire de la bicyclette dans deux ouvrages, sans doute une idée de l'éditeur. Nul doute qu'on accorde à Baudry de Saunier une autorité en matière de vulgarisation et que ces connaissances dans les domaines aussi variés ne furent pas remises en question. Cependant, il fut l'auteur d'une mystification qui plongea dans l'erreur le monde des passionnés de bicyclette. En 1908, *L'Encyclopédie universelle* américaine dont la qualité des articles repose sur une valeur scientifique publiée à l'article « *Bicycle* » une somme de canulars et de mystifications effarante sur l'histoire de la machine. On peut y lire que « le « podomoteur » lui-même remonte peut-être aux temps égyptiens et probablement au moins à l'époque classique, des ailes se trouvant dans les fresques de Pompéi. Au 17^e siècle, il apparaît soudain avec une fréquence surprenante; il y a une image d'une bicyclette dans un vitrail à Stoke Pogis, en Angleterre; en août 1665, John Evelyn écrit dans ce journal « une roue pour faire des courses »; en 1690, un Français du nom de De Sivrac a inventé un *célérierifère* à deux roues ayant un corps en bois en forme de cheval avec une selle, et dirigé par les pieds du cavalier; en 1693, Ozanam décrivit devant la Royal Society un véhicule pédalé par un voyageur à pied. [...] Le 27 juillet 1779, le *Journal de Paris* décrit un vélocipède inventé par Messieurs Blanchard et Margurier. » La suite nous conduit encore à quelques légendes, avant d'arriver à Karl von Drais, dont l'invention est datée à 1816.

Sans être à une approximation près, nous ferons remarquer à la suite d'érudits qui, au début des années 1980, déjouèrent certaines légendes, comme celle forgée par Baudry de Saunier au sujet du conte de Sivrac et de son *célérierifère* (Seray 1988). D'une part, les auteurs s'accordent à dire que de Sivrac n'a jamais existé, mais qu'il n'existe pas plus de preuve du *célérierifère*, l'objet ayant été inventé pour placer la France devant l'Allemagne, à un moment clé de l'histoire politique. L'Allemand Richard Deiss dans un livre auto-produit mentionne ce passage.

« En 1891, alors que le nationalisme et la rivalité franco-allemande fleurissent, le Français Baudry de Saunier publie un livre sur l'histoire de la bicyclette. Il n'a pas attribué l'invention du deux-roues à l'allemand Drais, mais au français Mede de Sivrac, qui aurait construit dès 1790 une machine de marche à deux roues et une selle - un *Célérierifère* (dérivé du latin *celer*, rapide et *ferre*, porter). Hormis cette invention, on ne sait rien sur de Sivrac ni sur sa vie. Qu'est devenu cet important inventeur ? Une tombe n'est pas nécessaire, car ce Sivrac n'a jamais vécu³⁴. » (Deiss 2011 : 8).

Comme l'a fait remarquer Keizo Kobayashi, un certain nombre de mythes et de légendes ont vu le jour autour de l'histoire de la bicyclette, parfois par désir patriote, parfois par simple désir de canular (Kobayashi 1993). Quant à la dernière affirmation, la numérisation permet à distance de procéder à une étude du-dit journal et de se rendre compte par la lecture qu'il s'agit d'un « carrosse » mut par la force humaine, et dirigé par le passager. Il est encore question de « voiture », et jamais de deux roues en ligne. De plus la mention de « vélocipède » est une invention pure. Une autre légende rapportée par Richard Deiss est tout à fait intéressante, et montre que les légendes traversent les frontières et s'adaptent au contexte.

« En 1801, au moment du couronnement du tsar Alexandre Ier, les Moscovites et les visiteurs internationaux séjournant dans la ville à l'époque auraient été témoins d'un véhicule en fer à deux roues jamais vu auparavant rouler à travers la ville. Le Russe Efim Artamonov aurait construit ce premier vélo dans la ville de l'Oural d'Ekaterinbourg et parcouru plus de 1000 kilomètres jusqu'à Moscou. Même les historiens russes se méfiaient de cette histoire, et après un examen plus approfondi des faits matériels et historiques, on suppose en Russie aujourd'hui que la roue de fer d'Artamonov devait remonter à l'après 1868. Artamonov n'est certainement pas allé à Moscou en vélo, mais tout au plus dans sa cour à Ekaterinbourg. Dans la zone piétonne de cette ville, il y a encore un monument érigé à l'inventeur supposé. »

³⁴ Traduit de l'allemand par nos soins avec l'aide d'Elisée Jouenne.

« À propos, à la fin des années 1860, non seulement des vélos en fer, mais aussi des vélos à glace circulaient en Russie, qui avait deux patins au lieu de roues³⁵ » (Deiss 2011 : 8-9).

Effectivement, la ville d'Ekaterinbourg commémore davantage le voyageur que l'inventeur. La statue en fonte le représente enfourchant un petit grand-bicycle actionné par des pédales placées sur la roue avant. Ce vélocipède n'est en effet apparu que vers 1868, et c'est certainement sur cette base que les historiens russes ont revu cette histoire. Cependant, l'autre intérêt du récit de Deiss repose sur le fait que les auteurs français ne mentionnent pas cette anecdote. Ainsi, Baudry de Saunier, mais des auteurs plus récents, s'appuient sur des valeurs nationalistes et rejettent les idées ou les faits extérieurs (si jamais ils en ont eu connaissance). L'histoire de la bicyclette est par conséquent une histoire politique, voire géopolitique. L'auteur n'est pas seul. Henri de Graffigny va lui aussi colporter ces légendes, en plaçant tout en haut de l'étendard patriotique l'histoire de la bicyclette. « Le vélocipède est incontestablement une invention française » (Graffigny 1892 : 7). Journalistes dans des revues consacrées au cycle, avec Baudry de Saunier, ils se partagent l'édition autour de manuels de vulgarisation en tout genre. Ils se font mutuellement concurrence, ou peut-être soutiennent-ils l'idéologie patriotique d'un commun accord.

Tout est dans l'à-peu-près. Le récit d'Ozanam, par exemple, place selon les auteurs le médecin à Bordeaux ou à La Rochelle. L'année reste la même. Nous avons ensuite le Célérifère, créé en 1790 par M. de Sivrac, que de Graffigny nomme le Vélocifère, et qui ressemble à la draisienne sans la conception de sa direction. Nos deux auteurs se soutiennent et argumentent de détails. « Dans un essai, nous dit de Graffigny, elle vint se briser contre un mur avec son équipage et ce fut le dénouement de ces premières tentatives » (Graffigny 1892 : 9). S'il y a bien eu un brevet accordé le 15 octobre 1816 à Jean-Henri Siévrac pour un Célérifère, il ne s'agit pas d'un véhicule léger, semblable à une draisienne, mais d'un cabriolet tiré par deux chevaux. Fabriqué en Angleterre et transporté en France en octobre 1818, un rectificatif dans le *Journal des Débats politiques et littéraires*, daté du 20 octobre 1816, permet de corriger la méprise. Cette diligence, « d'un nouveau modèle de voiture publique totalement inconnu en France, perfectionné même sur celles d'Angleterre » se rapproche

³⁵ Idem pour la traduction.

davantage d'un cabriolet ou d'un fiacre rapide pouvant embarquer seize passagers, sur des distances reliant Dieppe à Rouen. Jean-Henri Siévrac est associé-gérant de l'entreprise générale des Célérifères, comme il en est fait mention au bas du rectificatif daté du 23 octobre 1816. En quelques années, ce service de diligence qui a pour particularité de ne pas verser va être déployé sur d'autres parcours, notamment Dijon-Chalon-sur-Saône. D'où peut-être cette autre méprise avec Nièpce que rapporte Aimé de Sanderval en 1894.

Aimé n'est autre que le frère de René Oliver qui ensemble ont été associés aux établissements Michaux, à qui l'on attribue généralement l'invention de la pédale. Dans un ouvrage, l'auteur affirme en introduction se joindre aux auteurs précédents, pour clamer : « nous devons nous associer à ce mouvement pour affirmer la nationalité de l'invention puisqu'elle est française » (Sanderval 1894 : 1). Par la suite, de Sanderval reprend les légendes d'Ozanam, en donnant une référence³⁶, du Célérifère de De Sivrac, en ce référent à Baudry de Saunier pour le reste. C'est alors qu'il convoque Nicéphore Nièpce et lui attribue l'invention d'un bicycle. Or, Nièpce possède une draisienne qu'il a acquise vers 1819, et vraisemblablement de fabrication française. Selon Christophe Lagrange, Nièpce aurait pu acquérir une draisienne construite par François Lagrange qui résidait à Baune et dont le frère vivait à Chalon-sur-Saône (Lagrange 2017). De là à confondre Célérifère, draisienne et Nièpce, le temps faisant son ouvrage, car il est troublant de retrouver les mêmes éléments agencés dans un ordre différent.

Du Célérifère, il est resté des chansons, une musique de fanfare, une pièce de théâtre, et tout un arsenal d'évocations qui montre que l'objet technique a fait du bruit à son époque, et que l'imagination de Baudry de Saunier a fait le reste.

Mises bout à bout, ces légendes ont longtemps accompagné l'histoire du vélocipède, puis de la bicyclette. Baudry de Saunier, dont la particule fut empruntée à un ancêtre, a colporté durant toute sa carrière ce genre de légendes et a contribué à fausser l'histoire, de sorte que les nombreux ouvrages qui ont suivi ont repris mot à mot des passages entiers sans vérification. L'historiographie de la bicyclette a traversé des débuts chancelants, constitués de mythes et de légendes, que nous pourrions à notre tour questionner. Mais remarquons tout d'abord qu'elle ne fut pas écrite par des historiens, mais par des journalistes. Plus tard, des érudits vont à leur

³⁶ *La Nature* du 17 août 1880, information que nous n'avons pas pu vérifier.

tour reprendre le flambeau, et sans méthodes réelles, vont à leur manière construire une histoire agréable.

J'avais noté dans mon précédent livre que la plupart des personnes qui ont écrit sur le vélo sont soit des érudits, soit des lettrés et que la grande majorité a en commun « l'amour » de la bicyclette. C'est cette passion qui est à l'origine de leur désir d'écrire, ou de transmettre, ou de partager. C'est une motivation qui laisse une grande part à la subjectivité. Lorsque nous entrons dans le champ universitaire, il peut s'agir d'autres formes de motivation, comme la promotion sociale, académique, intellectuelle ou politique. Mais bien souvent, les auteurs pratiquent la bicyclette. C'est une particularité que nous ne retrouvons pas dans tous les domaines, loin de là. Lorsque je m'intéresse à l'habitat collectif de Le Corbusier ou aux maisons Castor, je n'habite pas pour autant dans un immeuble de Le Corbusier ni dans une maison Castor. C'est même la base de la discipline de l'ethnologie, qui est de partir sur un terrain inconnu afin de le découvrir et d'en rapporter le fonctionnement. Les premiers anthropologues ne connaissaient pas la langue parlée dans les tribus, et commencèrent par une immersion durant plusieurs mois. Ici, les choses fonctionnent à l'envers. Le vélo offre cette particularité déconcertante lorsque l'on y réfléchit, c'est qu'il appartient déjà à la culture globale. Mon fils de onze ans est capable de dessiner de tête un vélo plus élaboré que celui attribué à un élève de Léonard de Vinci³⁷. Sans s'en rendre compte, il a été imprégné de la culture matérielle dans laquelle il vit, et il en est de même pour nous tous. À partir de là, nous forgeons l'histoire du vélocipède suivant une filiation plus ou moins directe entre la draisiennne et la bicyclette moderne, facilitée par notre connaissance *a posteriori* de cette histoire. Mais était-elle prévisible en 1840 ?

Lorsque Paul Veyne écrit que les raisons qui poussent l'homme à s'intéresser à l'histoire ne relèvent pas que d'un sentiment national ou de la tradition, il s'adresse à l'historien et non à l'érudit. De plus, le souci de laisser une trace et de perdurer dans la mémoire de la nation est toute humaine, et nous avons de nombreux modèles en exemple. « L'histoire serait la conscience que les peuples prennent d'eux-mêmes » (Veyne 1971 : 59) possède certainement

³⁷ Cela dit, depuis 2009, l'artiste italien Gianluca Gimini a montré à travers une collecte de dessins la difficulté à réaliser un vélo viable. Source : <https://www.gianlucagimini.it/portfolio-item/velocipedia-irl/> Rebecca Lawson avait montré en 2006 les différences rencontrées entre les objets du quotidien et leur représentation (Lawson 2006).

quelques vertus à commencer par la notion discutable de peuple ou de nation. Effectivement, Paul Veyne pointe les raisons et les buts qui fondent l'histoire.

Le paléontologue Marc Groenen, à propos des divergences de méthodes entre celles des archéologues soviétiques et celle de Leroi-Gourhan, écrit à un moment que « Leroi-Gourhan ne cherchait pas la même chose que les archéologues soviétiques » (Groenen 1994 : 115). C'est tout à fait cette réflexion que l'on peut reprendre à notre compte au sujet de la construction de l'histoire de la bicyclette. À une échelle individuelle, chacun cherche à tirer profit de ses découvertes pour son propre compte et à une échelle collective, pour celui de la nation. L'analogie avec l'archéologie est assez utile, car l'histoire de l'archéologie préhistorique a vécu des débuts houleux, sur fond de fraude et de canulars³⁸. D'autre part, nous savons également où nous sommes arrivés. C'est aussi comme l'écrit Marc Groenen penser à tout ce dont dépend le chercheur comme, nous l'avons dit, de ce qu'il « cherche et des moyens dont il dispose [...] ; il dépend enfin des présupposés idéologiques et philosophiques propres à l'époque et au chercheur » (Groenen 1994 : 11). De ce point de vue, Baudry de Saunier n'est pas un scientifique, et ce qui frappe finalement c'est ce consensus derrière une figure institutionnelle qui fait autorité et qui n'est pas remise en cause de son vivant³⁹.

L'invention du vélocipède a représenté un certain nombre d'enjeux à différentes échelles, mais surtout au niveau de la nation. Les « présupposés idéologiques et philosophiques » ont fortement contribué à construire une histoire singulière focalisée sur la nation française (nous parlons du point de vue français), soit en minimisant, soit en évacuant, et/ou soit en majorant les faits. Quarante ans ont été nécessaires pour que l'objet et les idées coïncident, pour que le vélocipède trouve un usage et s'imprègne doucement dans la société.

³⁸ Leonardo Piasere rappelle quant à lui la fraude de Psalmanazar à propos de la *Description de l'île de Formose en Asie*, dont il était acquis que les indigènes pratiquaient le sacrifice humain (Piasere, 2010 : 30-32).

³⁹ Il n'en est pas de même de nos jours, où Peter Cox critique d'une manière raisonnée et scientifique le travail de Catherine Bertho-Lavenir que nous avons nous-même pointé dans notre précédent livre. A propos de son corpus, Peter Cox écrit : « cet appareil constitue une base maladroite pour écrire de longues perspectives sur l'histoire du cyclisme », et il ajoute que « dans ce dernier rôle, il sert à confondre et à simplifier à outrance : tantôt trompeur, tantôt effaçant dangereusement des éléments signifiants, notamment ceux de la géographie, de l'espace et du pouvoir », avant de conclure : « Étant donné que la recherche sur le cyclisme a aujourd'hui des liens si étroits avec la politique du vélo, ces suppressions sont profondément troublantes », (Männistö-Funk 2019 : 32-33) traduit par nos soins.

Dans sa conception même, deux éléments sont essentiels : la pédale et la selle. Dans le chapitre suivant, nous allons voir qui des deux est prédominant. *A priori*, l'action prévaut sur l'oisiveté, et l'action de pédaler va acquérir une plus grande valeur que celle de s'asseoir. Cependant, sans la selle, le vélo n'aurait pu exister.

4. La pédale et la selle

4.1 Considérations autour de la pédale et de la selle

Le texte d'Aimé Olivier de Sanderval, écrit en 1894 pour rendre hommage à son frère René Olivier, peut être étudié comme un texte de première main, lorsqu'il est question de l'invention de la pédale. René Olivier est ingénieur des Arts et Manufactures. Né à Lyon, en 1843, il est le frère cadet de Aimé, né en 1840, et de Marius, né en 1837. Il a aussi trois sœurs qui naissent après lui : Marguerite, Claudine et Adèle. Il meurt des suites d'une chute de voiture le 6 juillet 1875, à l'âge de 31 ans. René Michel Olivier laisse cinq enfants en deuil⁴⁰. C'est donc pour lui rendre hommage qu'Aimé écrit sous le pseudonyme de de Sanderval, ce petit texte avec l'idée de réhabiliter son frère dans la grande histoire de l'invention de la bicyclette. Il me paraît intéressant de revenir sur ce texte de seize pages, pour plusieurs raisons que nous découvrirons à mesure de l'avancée de l'exposé.

Ici, il s'agit du vélocipède, et pour ce faire, de Sanderval va articuler son récit à celui de Baudry de Saunier, dont nous avons déjà montré qu'il était imprégné de légendes. Mais il est un point sur lequel j'aimerais revenir, et qui concerne l'invention de la pédale. D'une part, car de Sanderval a travaillé aux côtés de son frère dans les établissements Pierre Michaux. D'autre part, car il a été le témoin assez proche des événements relatés et qu'il serait intéressant de les confronter au récit qu'utilise Keizo Kobayashi dans la mesure où ce document fait partie de sa bibliographie, mais n'est pas utilisé comme nous pensons qu'il aurait pu l'être. Et si j'espère apporter quelques nouveautés dans la lecture ou l'interprétation des textes anciens sur l'histoire de la vélocipédie, il n'en revient pas moins tout l'honneur aux précurseurs d'avoir cherché une logique qui dépendait aussi de l'air du temps et des enjeux de l'époque. Peut-être que Keizo Kobayashi n'a pas perçu ce que je m'apprête à expliquer, car il y avait plus important alors. De plus, en lisant les premières lignes, on se rend compte rapidement du

⁴⁰ Pour le travail généalogique, on peut se rendre sur Geneanet point com et chercher la famille Olivier de Sanderval. <https://gw.geneanet.org/philippev1145?lang=fr&n=olivier&oc=0&p=michel+rene&type=tree>

degré d'approximation dans les prémices de l'invention du vélocipède, notamment avec Ozanam et de Sivrac, et l'on peut conclure assez vite à un jeu d'écriture sans valeur.

Cependant, en revenant sur le texte de Keizo Kobayashi, je suis reparti sur les sources, et ai découvert, à mon tour, un ensemble de données qui s'avèrent correspondre à celles que l'on trouve dans *L'histoire du vélocipède*, ce qui représente un travail assez considérable compte tenu des moyens de l'époque. Voyons la version de Keizo Kobayashi⁴¹. Pierre Michaux est serrurier, né près de Bar-le-Duc, à Rancourt-sur-Ornain le 25 juin 1813. Ayant effectué son Tour de France comme serrurier, il va se spécialiser dans la réparation des voitures et des vélocipèdes lorsqu'il arrive à Paris, après une faillite en Bretagne. D'un seul lit avec Marie-Louise Cauret vont naître six garçons et trois filles. Ernest, dont il sera bientôt question, est le deuxième de la fratrie, né le 29 août 1842 à Saint-Brieuc. Il décèdera le 19 janvier 1882 à Paris 7^e, à 40 ans. En 1861, date de l'invention de la pédale, il a par conséquent 19 ans.

L'histoire rapportée par Keizo Kobayashi commence en 1861. Un chapelier de la rue de Verneuil, Monsieur Brunel, apporta son vélocifère (*dixit*) à réparer à Michaux. Ernest Michaux qui travaillait avec son père alla essayer l'engin et au retour se plaignit de la fatigue engendrée par l'absence de repose-pied. Une discussion entre le père et le fils aboutit à l'idée de souder sur la roue avant deux manivelles de sorte qu'elles puissent servir de repose-pied et permettre de faire tourner la roue avant. La pédale est inventée, voilà l'origine du mythe !

Si, le crédit que l'on peut accorder à Aimé Olivier, dit de Sanderval, reste limité lorsqu'il s'agit de raconter les prémices de la vélocipédie, en revanche, pour le chapitre concernant l'invention de la pédale et des rapports entre la famille Michaux et les frères Olivier, nous pouvons penser qu'il sera plus précieux, et élément d'autant plus important qu'il diffère du récit dont s'est servi Keizo Kobayashi. Avant d'arriver à une discussion sur cette polémique, nous nous rapporterons à un article paru dans *Le Petit Journal* du 19 novembre 1867. L'article relate le procès au tribunal correctionnel d'un « cheval de bois des plus fougues ».

« Ce maigre cheval mécanique, qui remplace par deux simples roues les jambes de derrière et les jambes de devant, et qu'on appelle le *vélocipède* [en italiques dans le texte], n'est pas d'invention nouvelle ; les gens qui sont maintenant d'une génération à cheveux blancs ont vu marcher cette

⁴¹ Nous ajouterons des précisions, notamment relatives à la généalogie en fonction de l'état actuel des recherches.

étrange mécanique qui exige de la part de son cavalier des prodiges d'équilibre ; la monture est à peu près aussi confortable que le manche à balai des sorcières. »

« On nous assure que cette machine un peu oubliée vient de reparaître avec un éclat tout nouveau ; elle a ses amateurs, ses partisans, ses fanatiques et enfin son *club*. Malheureusement, elle vient d'avoir son accident et ses victimes ; une septuagénaire qui a eu l'épaule cassée, et un gamin qui comparait devant la police correctionnelle pour avoir voulu se faire l'Alexandre de ce Bucéphale. Jamais cheval en chair et en os, jeune, ardent, ne sera aussi difficile à conduire. »

Deux remarques s'imposent particulièrement dans ce récit. D'une part, si la génération des gens « à cheveux blancs » se souvient de l'existence de la machine, c'est qu'elle est relativement peu fréquente et peu présente dans le quotidien des hommes de 1867. De plus, cette « machine un peu oubliée » montre bien l'objet technique à l'orée d'une nouvelle aventure. Cependant, le fait qu'elle possède « ses amateurs, ses partisans, ses fanatiques et son club » montre qu'il existe des gens tournés vers l'objet technique et qui en font la promotion, comme une sorte de foyer de résistance. Nous devons par conséquent relativiser les propos du journaliste, mais supposer que la machine n'est pas d'utilisation courante. C'est d'ailleurs ce fait qui est relaté puisque le jeune *veloceman* a récupéré le vélocipède dans le fatras du matériel que possédait le patron du jeune homme, lequel tient un manège qu'il nomme « chemin de fer circulaire dans les foires⁴² ». Cela appelle donc une deuxième remarque qu'il s'agit là d'un objet technique en voie d'effacement. Reconnu coupable, le jeune homme sera condamné à deux mois de prison et à 500 francs d'amende pour le préjudice causé, le père étant renvoyé à sa responsabilité civile. Ce qui permet de douter de la francise du journaliste, c'est cette expression lue dans le même journal quelque semaines plus tard.

« Tout le monde connaît les vélocipèdes, ce mécanisme à deux roues sur lesquels on voit parfois des personnes se mouvoir avec une grande rapidité dans les rues ». Dans *Le Petit Journal* du 20 novembre 1867, la question est ouvertement posée de savoir si le vélocipède est un véhicule ou bien s'il n'est que le prolongement du piéton ? « Un homme placé sur un vélocipède est-il à pied ou en voiture ? » Un homme qui traversait un pont soumis au péage fut surpris de la demande du préposé qui concernait le tarif d'une voiture. De cinq centimes, on lui demandait vingt centimes. Le *veloceman* eut soudain la présence d'esprit de descendre de sa machine, et en la portant sur son dos, ne dû payer que les cinq centimes du piéton.

⁴² Nous faisons remarquer que ce « chemin de fer circulaire » pourrait être celui du brevet de Clément Ader.

L'article ne conclut sur aucune décision, mais laisse entrevoir un nouvel aspect des choses concernant un véhicule dont la pratique est encore naissante. Le terme de « parfois » indique qu'il n'est pas courant.

C'est pourquoi l'origine de l'invention de la pédale doit être abordée avec précaution, et il apparaît probable qu'elle n'ait pas eu lieu à un seul moment dans l'histoire, mais s'est répétée sur plusieurs années. Ainsi, ne mettons pas en doute l'anecdote rapportée par Keizo Kobayashi, et poursuivons notre route. Dans sa thèse⁴³, Kobayashi parle d'une polémique née à l'occasion de la publication dans le journal *L'Éclair* du 7 mars 1893, d'un texte se rapportant à l'édification d'une statue à la gloire d'Henry Michaux à Bar-le-Duc. Pierre, un des fils Michaux fait publier en date du 28 mars 1893 un droit de réponse. Mais quels sont les propos de cette polémique, et qui la rédige ?

Dans son numéro du 7 mars 1893, le journal *L'Éclair* titre « Les cyclistes à la recherche de leur grand homme », en majuscule, et sur une colonne. L'article dévoile les arguments en défaveur de la famille Michaux. « Pour les vélocipédistes, l'inventeur du vélocipède n'est point le baron de Drais, mais Michaux, celui qui eut l'excellente et féconde idée de la pédale. Sans la pédale, la vélocipédie si florissante serait dans le plus noir marasme ». En effet, la ville de Bar-le-Duc qui a vu naître Pierre Michaux veut lui consacrer une statue à la gloire du vélocipède. Cela permettrait de refermer définitivement la porte du baron de Drais, lequel inventa tout de même le nom vélocipède, par le biais du traducteur et dépositaire du brevet français.

Dans l'article, on apprend que « le fameux père Michaux, qui était serrurier rue Godot-de-Mauroy, n'était pas le moins du monde partisan ni amateur du vélocipède. Son fils Ernest, qui avait cette passion, le mettait dans des états abominables. » En résumé, c'est au fils Ernest Michaux que l'on doit la reconnaissance éternelle de l'invention de la pédale, et non au père. Nous remarquons que l'informateur anonyme est bien éclairé sur la question, et qu'il a même dû faire partie du premier cercle à un moment de l'histoire pour connaître autant d'anecdotes. L'histoire se poursuit en racontant comment, en 1855, une draisienne en panne fut réparée et améliorée. En remontant la rue de Montaigne, il eut l'idée d'installer une manivelle pour

⁴³ Précisons qu'il s'agit d'une thèse présentée pour l'obtention du diplôme de l'École pratique des Hautes Etudes, IV^{ème} section, sous la direction de Jean Tulard, et non d'une thèse de doctorat.

l'aider. L'article nous dit qu'Ernest avait alors 14 ans, ce qui se vérifie puisqu'il est né en 1842 (décédé en 1882). Parmi les détracteurs, nous trouvons M. de Sanderval, qui n'est autre qu'Aimé Olivier, frère de René Olivier, tous deux associés à Michaux et qui l'aidèrent à créer une industrie du cycle. On trouve aussi un ami d'Ernest, Félix-Gaston Biot, MM. Truffaut et Clément, fabricants eux aussi de cycles, et qui ont connu Ernest pour l'avoir employé dans leurs ateliers. Tous s'accordent à dire que c'est Ernest qui est à l'origine de l'invention de la pédale, ou du moins, de l'emprunt et du bricolage qui aboutit à cette invention. La conclusion de l'article décerne au baron de Drais la véritable invention au sens où, sans la draisienne, la pédale n'aurait pas pu être utilisée. Nous avons traversé la guerre de 1870 et la France cherche à glorifier quelque chose. Mais la pédale est-elle à l'origine d'une révolution ?

Aimé Olivier de Sanderval publie en 1894 sous le pseudonyme de Sanderval, un petit recueil à l'occasion d'un hommage qu'il rend à son frère René Olivier, né en 1843, décédé en 1875 à Montredon près de Marseille des suites d'une chute de voiture. C'est aussi l'occasion de faire le point sur l'histoire du vélocipède et de revenir sur l'invention de la pédale. Laissons de côté l'aspect patriotique et les références à Baudry de Saunier pour nous attacher davantage aux anecdotes que l'auteur rapporte. Lorsqu'il aborde l'anecdote d'Ernest Michaux, il raconte que « le tout jeune enfant, très intelligent, qui s'amusait à l'ordinaire à descendre de la pente des Champs-Élysées sur son petit vélocipède, avait un jour, en rentrant de son jeu, demandé qu'on lui ajustât, au lieu des pédales fixes sur lesquelles il reposait inutilement ses pieds, des pédales à manivelle. » Au demeurant, et aux dires d'Aimé Olivier, les Michaux « ne parlaient jamais de la pédale comme d'une invention de la famille ». Le principe de la pédale existait déjà. Cependant, pour pouvoir actionner correctement les manivelles, il fallait se tenir dans une position plus confortable que lorsque l'on était assis sur une draisienne.

« Pour pouvoir abaisser la jambe, dans la manœuvre de la pédale il fallait s'asseoir en avant sur le bord du siège, on était fort mal ; c'est alors que Michaux imagina sa selle en tôle emboutie, évasée et relevée à l'arrière, pointue en avant, recouverte de cuir ; c'est la forme qui a été partout adoptée et qui permet au cavalier, tout en étant bien assis, d'atteindre, sans gêne, les pédales et de les manœuvrer librement. »

Selon de Sanderval, l'invention relève de la réalisation d'une selle adaptée aux contraintes du pédalage dans un souci de confort. Il s'agit de l'application fonctionnelle du système selle/pédales qui permet d'optimiser les mouvements du corps. En conclusion, lorsque nous

déclarons que Michaux a inventé la selle, il ne faut pas en réduire le vélocipède à un siège ; ce qu'il a inventé fait système et doit se comprendre dans le but, la forme, les matériaux et les accessoires. De son côté, René Olivier (plus souvent, on peut lire les frères Olivier) améliora considérablement le cycle en y ajoutant des roulements à billes, qui réduisaient l'effort. L'histoire des frères Olivier est bien connue, notamment lors de l'association, puis la séparation d'avec Pierre Michaux. Incontestablement, ils ont contribué ensemble à développer le vélocipède dans sa complexité. De plus, les ateliers des frères Olivier produisirent sous la marque Michaux des vélocipèdes, ce qui rend encore plus troublants les liens entre les hommes. Nous terminons ce chapitre, renvoyant le lecteur éventuel aux travaux déjà réalisés, pour nous consacrer à un exemple toulousain. Retenons que c'est la selle qui est au cœur de l'invention de la bicyclette et non la pédale⁴⁴.

4.2. Sources et ressources de la bicyclette : l'éternel retour

Les sources autour de la bicyclette ne sont pas stables. À l'occasion d'une nouvelle parution, certaines mises à jour veulent révolutionner son histoire. C'est l'ambition d'un livre publié en 2020 aux éditions *Terre des Bourbons*. Nous avons assisté à une querelle d'historiens amateurs, de spécialistes de l'histoire du cycle, sur fond de jalousie, ce qui en dit long sur les enjeux à l'intérieur de ce champ. Lorsqu'Isabelle Lesens évoque ses contacts et sa demande d'expertise, elle obtient un retour plutôt mitigé et dubitatif. Sur son blog⁴⁵, elle en donne un aperçu qui témoigne d'un travail impressionnant :

« Un livre issu de 4 années de recherches documentaires et d'analyse commune, et un an d'écriture et de mise en forme. Plutôt que d'être expliqués, beaucoup de documents anciens sont montrés. C'est un long cheminement, dans des domaines divers, qui a permis d'arriver un jour à une machine que l'on peut appeler une bicyclette, même si le mot n'existait pas à

⁴⁴ Dans une recherche à venir, nous discuterons des raisons qui ont relégué la selle au second rang, en nous appuyant sur Mary Douglas et la notion de souillure, d'un point de vue symbolique, mais aussi réelle, par les contaminations bactériennes comme l'ont montré Chaonan Sun et al. « Occurrence of potentially pathogenic bacteria on shared bicycles », *International Journal of Hygiene and Environmental Health*, vol. 224, March 2020, 113442

⁴⁵ <http://www.isabelleetlevelo.fr>, Isabelle Lesens a consacré sa vie au vélo. Elue du XV^{ème} arrondissement de Paris, elle reste active grâce à son blog et un réseau social large.

l'époque. Il est aussi question en annexe de « l'épineux » cas Michaux ainsi que des recherches en vélocipédique de Thimonnier. »

Le livre paraît en janvier 2020, et un autre billet est rédigé pour en faire la promotion.

« Le livre qui bouleverse tout ce que nous tenions pour sûr quant à l'histoire de la bicyclette. Nos héros n'auraient été que des imposteurs et certaines de nos célébrations n'auraient reposé sur rien... »

À en croire ces affirmations, voilà un siècle que les chercheurs de tout horizon et de toute nation se sont confondus en erreur en reprenant toujours les mêmes arguments et les mêmes preuves. Comme je l'ai déjà exprimé, l'histoire de la bicyclette repose sur des recherches empiriques effectuées par des journalistes, des hommes de lettres, et des amateurs passionnés, mais très rarement écrite par des scientifiques⁴⁶. La thèse de Philippe Gaboriau repose sur une histoire sociale de la bicyclette, et fait référence aux premiers travaux de Keizo Kobayashi, initié en 1984, intitulé *Pour une bibliographie du cyclisme. Répertoire des livres en langue française édités entre 1818 et 1983*. Il s'agit d'un travail édité par la Fédération Française de Cyclotourisme et la Fédération Française de Cyclisme qui recense l'ensemble des publications disponible à l'époque. Aujourd'hui, des sites spécialisés sur le voyage font la recension complète des ouvrages portant sur le voyage à bicyclette⁴⁷. Les moteurs de recherche permettent également d'augmenter la portée des recherches et des réponses. Le moteur d'inférences Gallica de la Bibliothèque Nationale de France permet de chez soi d'effectuer des recherches qui étaient impossibles à réaliser il y a à peine dix ans. Le temps n'est pas seulement mieux utilisé, il est optimisé, ce qui permet par sérendipité de chercher ailleurs, et parfois de trouver, par extraordinaire, de nouvelles données.

Cependant, en reprenant les travaux de Keizo Kobayashi, qui travaille lui-même à partir des sources de Jacques Seray (et réciproquement), il faut reconnaître que la plupart des documents importants, ou jugés importants, ont été mis à jour dans les années 1980. Nous avons le brevet du baron Karl von Drais, et tous les brevets consultés autour du vélocipède sont référencés par l'INPI⁴⁸. Comment pourrait-on trouver un nouveau brevet ? D'autre part, et

⁴⁶ Il faut entendre par « scientifique » l'élaboration d'une méthode et d'une démarche rigoureuse.

⁴⁷ Voir le huitième chapitre.

⁴⁸ Institut National de la Propriété Industrielle.

comme nous allons le voir, il ne s'agit pas de mettre à jour un nouveau brevet, mais de réagencer l'histoire de la bicyclette à partir d'une construction logique différente, laquelle repose sur le choix d'écarter tel ou tel document, et de conserver tel ou tel autre, sans jamais en expliquer la raison scientifique.

Quel point de vue retenons-nous de cet ouvrage ? Dans les machines que nous avons vues de type Michaux ou Olivier, le mouvement se fait par traction à partir de la roue avant. C'est ce principe que l'on retrouve dans le grand-bi, lorsque la roue avant va devenir beaucoup plus grande de manière à augmenter la distance parcourue en un tour de pédale et par conséquent la vitesse du cycle pour une même cadence. Clément Ader part d'un modèle existant qu'il va améliorer, le rendant plus véloce. Dans la branche de l'évolution technique, d'autres options vont voir le jour, et en l'occurrence des recherches vont porter sur la transmission du mouvement par la roue arrière, avec la propulsion.

À l'ère du machinisme, les mouvements donnés par les moteurs à vapeur dans les usines sont transmis par des systèmes de poulies et de courroies en cuir. C'est cette idée que va adapter Charles Desnos-Gardissal dans une série de brevets déposés à partir de mai 1868, jusqu'en 1869. Trois brevets qui l'occupèrent un temps, entre deux inventions. Cet ingénieur civil possède des traits communs avec Clément Ader, et bien d'autres inventeurs. Le 24 novembre 1868, ce dernier dépose le brevet pour une amélioration du vélocipède, ce qui laisse penser que tous deux ont dû se rendre à l'Exposition Universelle de 1867 et qu'ils en sont revenus rêveurs et enthousiastes. Alors que les dispositifs de Clément Ader sont validés et qu'il a procédé à la mise en fabrication de ses véloces-caoutchouc, Desnos-Gardissal n'en est resté qu'à l'état de projet. Dans le livre dont il est question, nos auteurs se sont livrés à la réalisation d'une maquette numérique en précisant que l'on peut voir « fonctionner » ce modèle numérique sur le site Internet⁴⁹. Du reste, voir tourner un modèle numérique ne permet pas d'appréhender l'objet dans sa réalité tangible. Quel sentiment d'équilibre peut-on expérimenter ? Le volant d'inertie paraît énorme, comment met-on la machine en route, comment s'arrête-t-elle ? Le système de « vitesse » dépend de la hauteur de la manivelle de la pédale, ce qui doit rendre complexe le pédalage. La direction se transmet par un parallélogramme qui interdit un angle trop prononcé, ce qui rend délicat les manœuvres.

⁴⁹ Consulté au 30 septembre 2020. <https://www.velocyclo.fr/forum/documentation/>

Aucun dispositif de freinage n'est prévu, et la selle est dessinée de manière anecdotique, suspendue à une lame de ressort, alors que nous venons d'en comprendre son importance. De plus, la transmission par un système de bielle sur la roue avant semble d'une fluidité difficile à imaginer. De son côté, Keizo Kobayashi indique que près de 500 brevets ont été déposés entre 1868 et 1870 entre la France, la Grande-Bretagne et les États-Unis (Kobayashi 1993 : 149). Et comme il le fait remarquer lui-même, « ne nous leurrions pas sur la valeur de ces « inventions », qui n'allèrent, pour la plupart, pas plus loin que la planche à dessin ». Il semblerait que l'exemple de Gougoud et Mahistre se situe dans ce registre (Gougoud et Mahistre 2020).

Quoi qu'il en soit, et pour me rapprocher de Tim Ingold, la pensée génère d'autres pensées, et leurs diffusions permettent d'élargir encore le champ des possibles. À propos de l'habitat, et se référant à Martin Heidegger, Ingold émet l'idée que l'habiter est préexistant dans la pensée, et que c'est justement parce que l'homme a déjà pensé son habiter qu'il peut se permettre de concevoir son habitat. « C'est seulement parce qu'ils habitent déjà en lui qu'ils peuvent penser les pensées qu'ils produisent » (Ingold 2013 : 235). En en faisant une analogie, nous pouvons avancer la même chose à propos du vélo, et de ses prolongements ? C'est à partir du moment où l'homme a pu se penser en équilibre sur une machine à deux roues en ligne qu'il a pu penser cette machine. Pouvoir tenir en équilibre, sans être acrobate, relève d'une perception du monde inconnu jusqu'à l'arrivée de la draisienne. Il a fallu attendre encore quarante ans pour que cette idée s'imprègne dans les esprits, les représentations et la pensée commune des inventeurs. Et cette prise de conscience est forcément passée par l'expérience : soit l'expérience visuelle du déplacement en équilibre d'une machine, soit par l'expérience réalisée soi-même. C'est cette expérience que connaissent les enfants de nos jours, que les hommes ont vécue, et qui les a transportés vers l'envie d'améliorer le vélo. Avec l'arrivée du vélo, la perception d'un nouveau champ des possibles a eu lieu, et a forcément eu des répercussions à travers le monde, dans ses formes d'appréhension comme dans ses limites. Dès lors, nous ne pouvons plus repartir en arrière.

4.3. Pédaler

C'est un lent processus qui a permis de comprendre ces principes et leurs implications. Le verbe *pédaler*, par exemple, apparaît dans l'édition de *Véloce-Sport* du 5 novembre 1885 à l'occasion d'une lettre d'un certain Willim, datée du 1^{er} novembre 1885, où il est question d'un *veloceman* du nom de Robert Lebaudy qui fut « obliger de pédaler dans les descentes les plus fortes ». Ce fait est rapporté par Gougaud et Mahistre dans leur ouvrage *Aux sources de la bicyclette* (Gourgaud & Mahistre 2020 : 209), qui ont quand même le mérite d'avoir mis à jour certains documents.

Le verbe d'action est ainsi constitué pour la première fois, mais ne sera repris dans le même journal qu'en décembre 1886, soit un an plus tard (16 décembre 1886). Les potins de la rubrique « Par-ci par-là » relatent que « le Véloce-Club du Var continue à faire quelques sorties et promenades. Nos camarades du Midi sont privilégiés en cette saison et peuvent *pédaler* tout à leur aise ». Nous noterons que *pédaler* est écrit en italique, car il s'agit d'un mot nouveau. Mais le verbe n'est encore employé qu'à l'infinitif. Il faut attendre le numéro du 13 janvier 1887 pour le voir conjuguer dans une poésie promotionnelle.

« Quand sur le chemin blanc, ensoleillé, poudreux,

Vous pédalez, brûlants, au soleil radieux.

Si Phoebus sans vergogne a bruni votre peau.

Servez-vous du Savon des Princes du Congo. »

Le 27 janvier 1887, toujours dans la même rubrique « Par-ci par-là », notre rédacteur anonyme utilise à nouveau le verbe conjugué à propos de la France militaire. « Constatons avec satisfaction que le nombre des adeptes du véloce grandit chaque jour parmi les officiers de nos garnisons. Quelques-uns commencent déjà à pédaler avec une vigueur qui permet de leur prédire de belles performances. » Notons à ce propos que le lien entre cyclisme et

militaire est très ténue et qu'il a souvent donné lieu à des brevets militaires, des courses, etc. Et que très tôt, l'armée s'intéresse à cet engin (Jouenne 2019).

La même année, signé *Casque-Blanc*, voici le récit d'un voyage en Angleterre, à travers les « Lettres du Casque-Blanc à mon ami Maurice ». Datée du 1^{er} février 1887, le texte est marqué par l'utilisation du verbe pédaler, une seule fois. « Enfin, je vais pouvoir pédaler ; je vais essayer les routes anglaises ».

Le rédacteur en chef Jean de l'Arieste est-il celui à qui l'on doit l'invention et l'utilisation du verbe ? Sous des pseudonymes se cachent d'humbles rédacteurs, sans doute connus dans d'autres domaines, et qui ne cherchent pas de publicité. Ou bien s'agit-il simplement de Jean de l'Arieste qui compose l'essentiel des textes du journal. D'autant plus que les pseudonymes sont parfois truculents, comme ce Marchapié, auteur de ce qui pourrait être un aphorisme, dans l'édition du 10 mars 1887 :

« Et, ma foi, dussé-je descendre dans la considération de M. Adrien Marx au niveau du dernier des *gnafs* et des *bouifs*, je vais de ce pas enfourcher mon tri et aller pédaler un peu au soleil. » Sorte de Diogène, où abondent les références philosophiques communes de l'époque.

Dans l'édition du 14 avril 1887, un dénommé Istorié – encore un pseudonyme – relate une anecdote dans la région de Grenoble. « Les coureurs, touristes et novices de la région grenobloise, persistant dans le principe de la cohésion dans la division, s'égrènent sans se disjoindre et, chaque dimanche ensoleillé, l'on voit de joyeux groupes de vélocipédistes pédaler sur la route poudreuse, le long des prés déjà reverdis. »

C. Nicard, négociant en bois, relate un voyage de Gray à Paris et retour, dans un long récit daté du 4 septembre 1887. Nous en reparlerons plus en détail plus bas. Il s'agit d'un voyage en tandem, modèle Quadrant n°15, entre un père et son fils. Partis au 16 août, le voyage sera de 390 kilomètres à l'aller, et autant pour le retour, pour une durée de cinq jours et demi. « Nous repartons à huit heures et demie et nous descendons, mais pas de frein, le vent de bout nous en tenait lieu. À 4 kil., il a fallu pédaler jusqu'à Vitteaux (15 kil.). » L'emploi du verbe s'utilise lorsqu'il n'y a pas d'autre moyen de s'exprimer, et a lieu de raccourci de langage. Mais il exprime aussi une idée de surpassement dans l'énergie consacrée à la motricité.

C'est encore dans la rubrique « Par-ci Par-là » du 6 octobre 1887 que l'on peut lire : « Un bon point à la vélocipédie bayonnaise ; on ne s'endort pas là-bas. Toute une jeune phalange de coureurs se présentera, l'année prochaine, sur les vélodromes des environs. Bravo ! Jeunes gens, pédalez ferme ; préparez-nous une vaste pépinière de vélocipédistes militaires. »

L'emploi du verbe se précise, et s'utilise à des fréquences plus courtes. Ainsi, Luc Bévol, encore un pseudonyme ?, écrit quant à lui dans le numéro du 10 novembre 1887 : « L'appétit apaisé et les jambes refaites, on remonte en selle et on pédale vigoureusement. » Nandy, dans le numéro du 17 novembre 1887 écrit : « Mais les cyclistes se remettent à pédaler ferme. » Sur la même page, on peut encore lire : « Bravo ! Jeunes gens ! Pédalez sans vous laisser engourdir par les rigueurs de l'hiver ! »

Dans le numéro du 24 novembre 1887, le rédacteur en chef aborde à travers une causerie les difficultés dues à l'hiver.

« Voici l'hiver ! C'est un fait. Et ce qui est encore plus un fait, c'est qu'il n'est guère possible de vélocer par la saison que nous avons depuis plus d'un mois. [...] Nous autres publicistes, appelés à rouler sur les pistes battues des informations, à vélocer sur les grandes routes de l'imagination, à pédaler dans les sentiers de la discussion, donnons un peu de repos, mérité et forcé, aux roues voilées de la chronique et, regardant autour de nous, causons de sujets familiers, de simples remarques valent souvent mieux que de longues théories. » Il s'agit de Jean de l'Arieste, le rédacteur en chef d'une feuille de chou qu'il compose peut-être sans le soutien d'autres rédacteurs. Notons que deux verbes sont en concurrence : vélocer et pédaler. A posteriori, nous savons lequel a vaincu l'autre. Vélocer pourrait correspondre à « rouler à vélocipède ». Sans doute parce que le second est plus précis et renvoie à la pédale, c'est l'action d'avancer, qui donna son nom à une revue cycliste quelques années plus tard⁵⁰.

Nous terminerons par une dernière phrase qui clôt l'année 1887, avec cette expression de Marchapié : « Mais voilà qu'à force de pédaler, il se prit d'un si grand amour pour cet exercice qu'il ne fit plus rien autre chose que de courir les routes en véloce. »

Nous le voyons, l'utilisation du verbe pédaler est connu, mais d'usage discret. Le journal *Véloce-Sport et le Veloceman* qui s'adresse aux vécolipédistes de France et d'ailleurs reste

⁵⁰ La revue *La Pédale* démarre au 1^{er} janvier 1923. La revue *Le Véloce* quant à elle paraît de 1885 à 1897. Sources Gallica.

avare sur l'utilisation du verbe qui, en l'espace de deux ans n'a été employé que douze fois. Autre verbe que nous avons cueilli au passage, celui de *vélocer*, qui sera oublié dans les usages alors que celui de *pédaler* sera de plus en plus employé. Sa diffusion dans les journaux à grand tirage prendra plus de temps. À l'occasion d'une course cycliste de cinquante kilomètres, la *Dépêche du Midi* du 6 mai 1890 écrira ainsi : « les coureurs ont vaillamment « pédalé » ». Les guillemets s'imposent, mais seulement pour quelques mois encore. Le verbe sera progressivement adopté, et il serait difficile de s'en séparer aujourd'hui.

Ainsi, les *Trésors de la Langue Française* donnent-ils cette étymologie officielle, datée de six ans après l'apparition de son premier emploi.

Pédaler :

Étymol. et Hist. 1. 1892 «actionner les pédales d'une bicyclette; circuler à bicyclette» (*La Libre Parole*, 10 oct., p.1 c: la piste [...] sur laquelle, hier, **ont pédalé** frénétiquement [...] les célébrités de la bicyclette); 2. 1911 «courir» (d'apr. G. Esnault, *Notes compl. Poilu*); 1922 (Proust, *loc. cit.*). Dér. de *pédale*^{1*}; dés. -er.

Dans *Véloce-Sport* du 8 mars 1894 Eugène Quiquet parle de « pédalage » à propos d'une machine à quatre roues devant servir aux pompiers de Gant. « Elle possède une grande vélocité que lui donne aisément le pédalage simultanément de ses trois « cavaliers ».

Dans la même revue, datée du 5 août 1897, il est question de « mouvement de pédalage ». Le mot a pris sens dans la société et se décline suivant les besoins. Le processus reste long et sans le recourt des technologies modernes comme la radio et la télévision, il n'y a que l'écrit pour transmettre et diffuser de nouvelles idées sûrement⁵¹. Le meilleur moyen d'y parvenir est encore d'écrire une pièce de théâtre ou une chanson, comme nous l'avons vu pour la draisienne et le vélocipède. Les mots se diffusent alors sous la forme de la bonne humeur et sont, comme c'est le cas des jurons, mémorisés et utilisés plus rapidement.

Nous allons à présent nous pencher sur l'invention de la bicyclette moderne, car son évolution *a posteriori* montre que sa forme « définitive » et actuelle est passée par des choix,

⁵¹ La tradition orale aurait-elle laissée quelques traces, notamment chez les conteurs, les colporteurs et les voyageurs de grands chemins ?

lesquels sont les reflets d'une société. Il est par conséquent intéressant de reprendre le cours du temps et de suivre cette évolution.

5. Deux éléments complémentaires à l'histoire sociale et technique de la bicyclette

À cette étape, il nous paraît important d'ajouter deux chapitres de transition entre l'aspect social de la bicyclette et son aspect technique. Dans un premier temps, nous nous pencherons sur l'origine de « la petite reine » en parcourant l'histoire sociale de son utilisation à travers la presse écrite. Ensuite, et dans l'esprit de ce « chantier à ciel ouvert », nous poserons quelques avancées au sujet de la bicyclette pliante, telle que nous sommes en mesure de le faire.

5.1. Naissance de « la petite reine »

L'expression « la petite reine », qui définit plutôt le vélo de course, est attribuée, selon les nombreuses pages Internet, à la reine de Hollande, Wilhelmine (1880-1962) que l'on peut voir enfourchant une bicyclette hollandaise sur de vieilles photographies en noir et blanc. À propos de l'histoire de la bicyclette, chaque nation essaye de construire une part de vérité pour son compte personnel, et cette expression arrive à point nommé. Cependant, une recherche active sur les sources numériques de la presse écrite indique que l'expression existe bien avant la naissance royale. *La petite reine* est en effet un roman de mœurs écrit par René Maizeroy en 1888. Il est question d'une jeune fille fragile prénommée Renée, qu'une certaine Madame de Lavorède élève seule depuis la mort de son mari, et qu'elle considère comme « sa petite reine ». Mais avant cela, *La petite reine* est un opéra-comique en trois actes de Léon Vasseur, sur un texte de Jules Noriac et Jaime, créé en 1873. Grâce à la complicité d'un autre personnage, Roger de Steinberg va gagner le cœur de la jeune reine, etc. Le thème en est la découverte de l'amour. C'est également une fable de Paul Segonzac, publiée en 1884 dans la revue *La vie moderne*. Bref ! Cette expression existe bel et bien dans la vie courante pour désigner soit une jeune Altesse Royale, soit une jeune fille attachante jamais très éloignée d'une intrigue amoureuse.

La revue *Le Vélo*, utilise l'expression « la petite reine » à plusieurs reprises, dès octobre 1893. Le 3 et le 5 octobre, l'expression est utilisée « ah bicyclette, petite reine ». La

revue *Le Vélo* reprend cette expression le 28 janvier 1894, lorsqu'il est question de proposer un spectacle en vue de participer au financement de la statue érigée aux Michaux. À cette occasion, Gaëtan de Milhau présente différents modèles de vélocipèdes Michaux, dont un de 1864, de 1867 et de 1869, pour ensuite laisser la place à « notre petite reine », cette bicyclette moderne. Il s'agit certainement d'un hypocoristique empreint d'un objet choyé.

Lorsque *Le Vélo* utilise cette expression, la reine Wilhelmine de Hollande n'a alors que treize ans. La presse fait largement l'écho de ses heures et malheurs, notamment lorsqu'elle perd son père, en 1890, alors qu'elle n'a que dix ans. Sur l'ensemble de son règne, nous pouvons suivre ses voyages, ses maladies, et les grands événements qui ont marqué sa vie et celle de son pays. Il ressort de ces articles qu'elle véhicule une réelle bonté d'âme, et que globalement, les sujets hollandais l'apprécient, pour ne pas dire qu'ils l'aiment. Plus tard, lors de son décès, en 1962, il sera écrit « celle qui fut pendant cinquante ans la reine la plus admirée et la plus aimée des Pays-Bas ». Le journaliste rapporte aussi que « pour tous les Hollandais, Wilhelmine était non seulement une reine, mais aussi une mère, et une compatriote, la Hollandaise type, une bourgeoise moyenne, qui allait faire ses courses à bicyclette "comme tout le monde". »

C'est en 1897, au cours d'un voyage à Vienne, que Wilhelmine découvre la pratique du vélocipède, et qu'elle en acheta un à son retour en Hollande. Elle a alors dix-sept ans. Un débat s'ensuit pour déterminer si Son Altesse Royale peut faire de la bicyclette devant ses sujets. Le Conseil de régence décide que cette pratique n'est pas compatible avec les fonctions, et déconseille l'utilisation de la bicyclette à Sa Majesté. Dans *La Presse* du 26 novembre 1897, une brève relate l'opinion du peuple hollandais à l'égard de cette décision. « L'interdiction de faire de la bicyclette, adressée à la petite reine Wilhelmine de Hollande, à mécontenter les cyclistes hollandais, qui louaient tous le bon goût de leur gracieuse souveraine, qui avait choisi une bicyclette Gladiator. » Le journal, *La patrie* du 6 avril 1898, rappelle la décision, comme d'autres journaux, et cela sur plusieurs années. L'événement fut marquant au point qu'il arrive même que certains journalistes se fendent de quelques boutades à ce sujet. « On se souvient, à ce propos, du penchant qu'elle [Wilhelmine] avait témoigné pour la bicyclette, qui fut jugé indigne de servir à ses promenades royales. » Cela a marqué les esprits et l'opinion.

Cependant, plusieurs éléments permettent de penser qu'elle n'a pas abdicé aussi facilement, et si la presse ne parle plus de sa pratique de la bicyclette durant de nombreuses années, nous pensons que Wilhelmine a continué à faire du vélo dans les parcs des résidences royales, hors de la vue de ses sujets, et surtout des journalistes. Plus tard, au moment de la Seconde Guerre mondiale, alors que la Hollande est neutre, et qu'il y a pénurie d'essence, Wilhelmine circule à bicyclette pour inciter ses sujets à en faire autant. Mais cette pratique a dû être entretenue pour être efficace. Par exemple, le journal *L'Excelcior*, du 13 septembre 1933, récapitule les activités sportives de la reine. « La reine est sportive. Il ne se passe guère de jours qu'elle ne fasse une promenade à bicyclette dans son parc. Elle a beaucoup pratiqué l'équitation et le tennis, elle est excellente marcheuse, et elle connaît tous les secrets du patinage. » On y apprend incidemment qu'elle pratique la bicyclette, et qu'elle n'a peut-être jamais cessé de la pratiquer. Cette hypothèse est confortée par une note précisée dans un entrefilet du journal *L'excelcior*, du 9 août 1936, où il est à nouveau question des activités sportives. « Ainsi qu'il sied à une reine des Pays-Bas, elle patine à la perfection. Dans le grand parc du zoo, près d'Apeldorn, elle est beaucoup montée à cheval. À bicyclette, aussi, bien qu'à l'aube de ses seize ans, alors qu'elle se livrait avec ivresse à ce sport tout nouveau, un avis du Conseil des ministres le lui « déconseilla », comme peu compatible avec Sa Majesté Royale. » Son tempérament aura certainement eu raison des conseils de la régence.

Et puis les choses se distendent un peu, puisque *L'Écho de Paris*, du 12 janvier 1938, publie une photographie où l'on peut voir la reine circulant à bicyclette. La légende sous la photographie est explicite : « La reine Wilhelmine de Hollande sortant à bicyclette du Palais de Soesdvijsak où elle attend la naissance de l'enfant royal. » Sa fille Juliana va accoucher, et Wilhelmine se déplace à bicyclette. Nous pouvons même supposer que lorsqu'elle change de demeure, elle n'emporte pas avec elle sa monture, mais qu'elle en trouve une tout adaptée. Ainsi, dans *Paris-Soir*, du 27 août 1938, est-il précisé cette confidence qui prouve que le peuple hollandais connaissait l'histoire, mais la gardait pour lui. « Familière avec son peuple (on la voit parfois à bicyclette dans les rues de La Haye et d'Amsterdam), elle a mérité le nom de « petite mère de la Hollande » et elle reçoit un abondant courrier de ces sujets, qu'elle examine elle-même, et auquel elle répond souvent de sa main. » La « petite mère de la Hollande » entretient ainsi la confiance de son peuple. Quels président, roi ou ministre

oseraient sortir à vélo dans les rues de sa ville, sans craindre de représailles de la part de quelques malintentionnés sujets ? De nos jours, si Boris Johnson a pu s'afficher à Londres au guidon de son vélo pliant, il reste l'un des rares hommes politiques à travailler son image de la sorte. Mais la reine va plus loin. Elle utilise son image et son autorité royale pour montrer la voie à son peuple. Dans le journal *Paris-Soir*, du 21 septembre 1939, elle remise sa voiture pour contrecarrer la pénurie d'essence. « Pour économiser l'essence, la reine Wilhelmine ne circule plus qu'à bicyclette. Le gouvernement hollandais ayant ordonné des restrictions pour l'usage de l'essence, la reine Wilhelmine, afin de donner un exemple à ces sujets, n'emploie plus l'automobile pour ses déplacements quotidiens. Elle enfourche, le plus démocratiquement du monde, une bicyclette et on la voit ainsi rouler tous les jours à travers les places et les rues de La Haye. » S'agissant d'une aristocratie, il est amusant de voir employer le terme de démocratie, mais nous nous rapprochons vraisemblablement d'une telle fusion des genres dans un petit pays où les gens se côtoient dans la rue, quel que soit leur rang. Cette exemplarité est reprise dans le journal *L'œuvre*, du 21 septembre 1939 : « La reine Wilhelmine de Hollande vient, pour donner l'exemple de l'économie en matière d'essence, de renoncer à son auto et d'adopter la bicyclette. C'est à bicyclette que cette respectable dame circule maintenant dans les rues de sa capitale, respectueusement saluée par les piétons et les autres cyclistes qui la croisent. À Paris, cet exemple sera de plus en plus suivi, mais un certain nombre de notabilités parisiennes n'ont pas attendu qu'il soit donné pour renoncer à l'auto. C'est ainsi que, tous les soirs, vers six heures, Monsieur Édouard Bourdet quitte la Comédie-Française à bécane ; sous les regards admiratifs de ses acteurs et actrices réunis au café voisin. » Le journaliste a trouvé une exemplarité française, comme contrepoint, mais la comparaison s'arrête assez vite. Même l'administrateur de la Comédie-Française ne peut être comparé à une reine. De plus, l'usage des vélos en France sera bientôt réglementé par l'administration de l'Allemagne nazie. Le journal *France*, du 9 mai 1942, informe ses lecteurs des nouvelles dispositions visant à combattre le terrorisme (la résistance). « Les nazis interdisent l'usage de la bicyclette la nuit. La presse de Paris, signale l'agence Reuters, publie un avis officiel par lequel le public est informé que la plupart des attentats contre les soldats allemands ayant été commis par des individus à bicyclette, il est interdit, à partir de ce jour, d'utiliser ce mode de locomotion, entre 21h30 et 5h du matin dans les départements de la Marne, du Calvados, de l'Orne, de la Seine Inférieure, de L'Eure, de la Somme, de L'Oise, de

L'Aisne, des Ardennes, du Loiret, de L'Eure et Loire, du Loir-et-Cher, et du Cher. » Durant la guerre, la reine se réfugie en Angleterre d'où elle gère les affaires du pays. À son retour, elle retrouve cette image d'une reine admirée. Le journal *Ce Soir*, du 1^{er} septembre 1948, dresse ce portrait en comparaison de notre bon roi de France. « Nous nous représentons le dernier roi de France Louis Philippe sous les traits d'un monsieur à un gros ventre, à toupet et à parapluie. La postérité verra la reine Wilhelmine des Pays-Bas sous les traits d'une bourgeoise corpulente, coiffée d'un chapeau démodé, le coup enveloppé d'une fourrure de renard usagé, et enfourchant une bicyclette. » Nous ne sommes pas dans l'ostentation et le pouvoir peut s'affirmer autrement que par le clinquant et les frasques. Enfin, la reine cède le trône à sa fille Juliana qui reprendra à son compte la pratique de la bicyclette. Il y a quelques reportages où l'on peut voir les deux femmes côte à côte roulant à bicyclette sur les plaines Hollandaises. Juliana a du reste pratiqué le tandem avec son époux. Le journal *Paris-Presse, l'Intransigeant*, du 28 décembre 1952, a définitivement réglé la question de la pratique du vélo royal. Alors que la reine a atteint l'âge respectable de soixante-douze ans, elle envisage la pose d'une assistance motorisée sur sa bicyclette. « Pas de vélo moteur pour la reine Wilhelmine. Malgré les recommandations de ses médecins, la reine mère Wilhelmine de Hollande s'est remise à faire de la bicyclette. Elle souhaiterait même faire adapter à sa machine un petit moteur, mais jusqu'ici la Faculté a eu le dernier mot et fait ajourner cette motorisation au moins jusqu'au printemps prochain. » Comme elle meurt en novembre 1962, il lui reste encore dix ans de plaisir à pédaler dans les landes. Wilhelmine ouvre la voie que Frédéric Héran nomme « la monarchie à vélo » (Héran 2014). En effet, Juliana, puis Béatrix se produiront à leur tour, devant les médias, juchées sur leur bicyclette hollandaise. S'agissant de ce qu'on appelle aujourd'hui la culture hollandaise, quelle meilleure image produire que celle des souverains à vélo pour inciter et pour donner l'exemple ?

L'expression « la petite reine » est parfois attribuée à la reine Wilhelmine comme le souligne le documentaire *Why We Cycle*, de Arne Gielen & Gertjan Hulster, de 2017. Une certaine forme de société égalitariste est entretenue avec l'image d'une consommation non ostentatoire de la bicyclette. Ainsi, la famille royale est fréquemment vue sur ce moyen de déplacement, comme un « symbole de la normalité ». Pour conserver cette image, et peut-être se rapprocher de la famille royale, « se mettre sur un vélo bringuebalant peut être un certain

facteur de prestige » est-il déclaré. Quoi qu'il en soit, il semble que cette invention fut reconstruite après coup, et bien des années après l'usage du terme de « petite reine ».

5.2. Quelques éléments nouveaux à propos du vélo pliant

Notre « chantier à ciel ouvert » nous conduit à ajouter quelques éléments nouveaux à l'histoire du vélo pliant (Jouenne 2019). Dans notre précédent livre, nous avons reconstruit l'histoire de la bicyclette pliante à partir des idées de la fin du XIX^e siècle et nous avons montré cette volonté de vouloir concevoir un véhicule capable de rivaliser avec le cheval et d'être complètement autonome et transportable. Il s'agissait pour les armées de doter l'infanterie d'un moyen rapide et sûr, à une époque où les télécommunications n'étaient pas encore sur le point de remplacer la transmission de messages. Du reste, ce que nous n'avions pas précisé, c'est que toutes les armées vont procéder de la sorte et développer un vélo pliant adapté à chacune d'elle. Ainsi, l'Angleterre et ses vélos pliants BSA, l'Italie et ses Bianchi, les Russes et leur Rochet, etc. Tous les pays étaient capables au même moment de produire un objet technique similaire. Ainsi, la fameuse bicyclette pliante du Capitaine Gérard servira de point d'appui que nous avons suivi jusqu'à nos jours.

Nous nous sommes arrêtés en 1906 lorsque Léopold Besson, à Toulouse, déposa une demande pour un brevet d'invention d'un vélo pliant, et un brevet additif⁵². Son histoire est assez singulière même si pour le moment il manque encore quelques pièces au puzzle de sa vie. Léopold Besson est né à Crest, dans la Drôme, le 14 octobre 1850. Il est le frère de Marie Anne Justine Léonie Besson, née le 10 juillet 1846. Son père se prénomme Joseph Besson dit Blache en raison d'un mariage tardif entre ses parents, bien longtemps après la naissance de ce dernier. Ébéniste de profession, il meurt à Londres le 15 décembre 1866. Sa mère, Marie Favot est née le 14 mai 1825 à Crest (Drôme) et meurt à l'âge de quarante-et-un ans le 3 février 1855 à Paris. Durant toute son enfance, Léopold vit avec sa sœur et ses grands-parents paternels et devient serrurier. Léopold perd sa mère alors qu'il n'a que cinq ans, et son père six ans plus tard. Issu de la classe 1870, il est recensé à Montélimar et effectue son service militaire à Marseille dans les chasseurs à pied. En 1872, il repart vivre chez sa sœur, elle-

⁵² Brevets n° FR 373.590 déposé le 29 décembre 1906 et l'additif n° 7.409 déposé le 15 février 1907.

même mariée à Eugène Soulier, mais au recensement de 1876, il est marié à Louise Guaymard et réside dans le quartier des Vieilles prisons à Crest. De ce mariage, il aura deux filles, dont une décédée en bas âge. Sa femme meurt en 1888, et nous perdons la trace de Léopold jusqu'à la publication de son brevet.

Toutefois, les deux brevets délivrés en 1906, alors qu'il a 56 ans, nous indiquent son adresse à Toulouse. Cela est confirmé dans les tables de recensement, puisque nous le trouvons en 1906 et 1907, habitant au 1 puis 3 rue Mondran, dans la partie sud de la ville, tout près du Boulaingrin. Il vit avec Clémence Lustrou, née le 23 mai 1866 à Venerque, dans le département. Ses parents sont originaires de la Haute-Garonne, son père François est propriétaire à Venerque, et sa mère, Jeanne Caillau est née à Montesquieu-Villefranche, en juin 1836, et résident dans le quartier de Sainte Agnes à Toulouse. Lors du mariage de sa fille à Paris, en 1909, la même adresse est portée sur l'acte officiel. Nous notons également que son gendre est ingénieur chimiste. Au recensement de 1911, Léopold n'habite plus rue Mondran, et nous perdons sa trace dans les tables de recensement comme dans les tables décennales.

En 1906, Léopold Besson a cinquante-six ans, et il est peut-être mécanicien chez un fabricant de pièces d'avion. Nous n'avons pas trouvé d'acte de mariage ni d'enfant. Mais il a peut-être beaucoup voyagé. Du reste, le dépôt de brevet reste un acte intrigant, car il nécessite du temps, des essais et un objectif. L'additif au brevet, déposé en février 1907, nous indique avec certitude que Léopold Besson a effectué des essais sur des modèles prototypes. En effet, il écrit : « Ayant remarqué que la direction à l'arrière est vicieuse à cause des vibrations engendrées par la commande d'avant, on a placé le mouvement moteur à l'arrière avec les modifications suivantes; il n'y a rien à la roue d'avant qui est directrice ».

Dans le brevet d'origine, le moteur est assuré par le mouvement oscillant des jambes sur des reposeirs de sorte que la roue avant est motrice. Dans l'additif, Léopold Besson fait passer le système moteur à l'arrière suivant un principe moteur équivalent aux leviers. Le brevet est délivré le 24 mai 1907, et nous ne pouvons pour le moment qu'ébaucher des hypothèses sur son devenir. Néanmoins, le bon sens indique que l'inventeur va chercher à développer son invention. N'ayant pas laissé de traces sur Toulouse, nous supposons qu'il a pu se rapprocher de grandes marques de la vélocipédie comme Mercier à Saint-Étienne,

Clément à Paris ou Terrot à Dijon. Au catalogue 1905, la marque Terrot lance sous le nom de « Levocyclette⁵³ » un modèle à leviers fonctionnant sur un principe similaire, mais sans pliage. Cette bicyclette sera commercialisée jusqu'en 1924, et Terrot en fait la promotion en s'appuyant sur un principe suédois. Très récemment, en 2017, un brevet similaire fut accordé à Rodger D. Parker pour un système semblable⁵⁴. Ce vélo qualifié de « révolutionnaire⁵⁵ » connaîtra-t-il un autre destin ?

Par ailleurs, nous avons suivi le déroulé des brevets, en nous focalisant sur les intentions des inventeurs. Quelles étaient les raisons de ces inventions ? C'est ce qui nous a permis de poursuivre en précisant que lorsque le vélo pliant est passé du domaine militaire au domaine public, une des principales motivations était de pouvoir le stocker dans un coffre de voiture et de s'en servir en cas de panne. Lorsqu'il a été question d'en faire un objet utile pour la vie courante, cela a fait émerger un faisceau d'inventions concomitant avec un esprit de miniaturisation ambiante. Mais revenons à 1935 qui marque d'une première pierre le travail de André Jules Marcelin.

Né le 14 décembre à Alençon, André Jules est le fils de Marie Jacques Marcelin et de Clémentine Delabre. Son père est alors directeur des services des enfants assistés de la Seine, et deviendra au moment de son mariage, en novembre 1920, directeur honoraire des hôpitaux de Paris. André Jules Marcelin est docteur ès sciences et va servir durant la Première Guerre mondiale dans le Génie. Il sera déplacé au SOT du 8e Génie où il sera chargé de travailler sur un système d'écoute des sous-marins. Il sera ensuite affecté dans un service d'écoute des avions. Il est promu lieutenant de réserve et restera dans l'armée jusqu'en 1930. Il passera dans l'artillerie métropolitaine, dans la section n°38. Outre ses informations, nous apprenons qu'il est plutôt grand, 1,79 mètre, yeux marrons, cheveux châtons, un visage long et un front haut. Ces données anthropologiques apportent un peu de consistance à ses états de service. Il vit avec sa femme au 6 rue des Wallons dans le 13e arrondissement parisien. Ses premiers brevets concernent l'écoute et le positionnement des avions. Il travaille conjointement avec l'armée, dans les établissements Barbier, Benard & Turenne, fabriquant de phares qui

⁵³ Jacques Seray mentionne cette bicyclette à leviers fonctionnant sur le principe du mouvement alternatif « cher à Dalzell dès 1847 » (Seray 1998 : 185).

⁵⁴ Brevet WO 2017/079635 A1 du 11 mai 2017 développé sous la marque NuBike.

⁵⁵ *Cyclo Mag* du 25 juin 2020, <https://cyclotourisme-mag.com/2020/06/25/nubike-un-velo-revolutionnaire/>

appartiennent à sa femme, née Perrin, fille de Jules Laurent Perrin, vice-président de la société des gens de lettres, chevalier de la Légion d'honneur et secrétaire de la Manufacture de Sèvres. À son mariage, son témoin n'est autre que Jean Baptiste Perrin, professeur à la faculté des sciences, officier de la Légion d'honneur, qui sera prix Nobel en 1926. C'est avec ce dernier qu'il dépose huit brevets portant sur le positionnement des avions.

Entre-temps, il se passionne pour des réalisations du monde des jouets. Ainsi, il dépose en 1927 un brevet pour un système de voiture téléguidée, puis celui d'un train électrique sur un monorail. Son plus jeune fils a alors sept ans, et nous pouvons penser, comme Jean de Brunhoff l'a fait pour ses enfants, qu'il va l'accompagner dans son éveil d'enfant. Ainsi, quand il va déposer un brevet pour un vélo pliant en août 1935, son premier fils a quinze ans. Nous savons également qu'il participe au concours Lépine de la Foire de Paris. S'agit-il d'un simple passe-temps ? Ce brevet⁵⁶ propose la création d'un vélo surbaissé pourvu de petites roues, l'ensemble étant plus petit qu'un vélo ordinaire. Il n'est ni précisé le pourquoi ni l'intérêt d'une bicyclette pliante, et ce sont ces raisons qui nous avaient fait écarter ce brevet. Cependant, il est suivi par d'autres améliorations, notamment une addition au précédent brevet en mai 1936, dans lequel il explique les avantages du pliage. Cela permet un encombrement faible en vue du stockage ou du transport en voiture, autocar, camion, bateau. D'une longueur d'environ 1,50 mètre, cette bicyclette se replie en deux autour de l'axe du pédalier.

En août 1944, il dépose un nouveau brevet⁵⁷ qui consiste en une synthèse des perfectionnements apportés à ces machines. Il s'agit de proposer une bicyclette pliante, un tandem pliant et une motocyclette pliante. Ces trois objets techniques sont conçus autour d'une même base, et l'on peut reconnaître facilement le guidon élancé que nous retrouvons plus tard sur le modèle Stella Poketby. Cependant, notre dilettante va proposer un article qui sera publié dans la revue *La Nature*, en 1938. Plus intéressant que la lecture des brevets, l'article fait la description du « Petit Bi » qui, d'après l'auteur, « marquera une date dans l'histoire du cycle en raison des avantages certains qu'il présente ». Quels sont ses avantages ? « Le « Petit Bi » se caractérise essentiellement par une tige de selle verticale et

⁵⁶ Brevet FR 805.321

⁵⁷ Brevet FR 992.681

télescopique, par un guidon repliable comme une paire de ciseaux, par une petite roue de 40 cm de diamètre, et enfin, par une plate-forme, solidaire de son porte-bagages, formant une base sur laquelle on peut le dresser. » En le redressant sur le porte-bagages, et en repliant le guidon, ce vélo encombre moins l'espace. Il est facilement transportable, et convient à tous les membres de la famille. Il existe en version tandem, et nous pouvons d'ailleurs voir André Jules Marcelin et sa fille posant pour la photographie. Le développement est donné pour une couronne de 52 dents sur le pédalier et un pignon arrière de 16 dents offrant un développement de 4,45 mètres; mais un pignon de 12 dents donnera un développement de 5,95 mètres. De plus, il peut être proposé muni d'un moyeu Torpédo (équivalent à Sturmey-Archer ou BSA) de trois vitesses, et peut ainsi atteindre un développement de 6,80 mètres avec un pignon de 14 dents, assez équivalent aux vélos modernes de type Brompton, par exemple. En bon physicien, il est expliqué pourquoi il est plus facile de démarrer sur un vélo muni de petites roues, car, est-il écrit :

« Il est plus facile de lancer un petit volant qu'un grand volant. On calcule que l'énergie de rotation est proportionnelle dans le cas des roues de bicyclettes, au rayon de la roue; elle est donc plus de deux fois moins élevée dans le cas des roues de 40 [que dans celui des roues de 70]. C'est ce qui explique que le cycliste qui pour la première fois monte sur un « Petit Bi » soit frappé de l'aisance avec laquelle ils démarrent et accélèrent la vitesse de la marche. À cet avantage correspond une économie énorme de fatigue, car la marche du cycliste, en ville surtout, est essentiellement discontinue. »

Les raisons sont fondées, et notre inventeur a dû expérimenter sa machine. Ce qui fait qu'aujourd'hui cette histoire est largement partagée sur les réseaux Internet tient à la publicité faite au moment du lancement de la bicyclette. Elle est associée à deux photographies, l'une montrant Francis Picabia et l'autre attribuée à Jean-Paul Sartre, tous deux chevauchant un « Petit Bi ». Les vélos ont quelques différences, notamment dans la position du phare avant et le système de porte-bagages, mais la qualité des images interdit de scruter d'autres détails. Ces images ont-elles été prises par un photographe professionnel dans un but publicitaire ? La petite fille de André Jules Marcellin se souvient d'avoir vu ces images dans le bureau de son grand-père⁵⁸. Il ne s'agit donc pas de photographies prises à la sauvette, ou sur le vif. D'autre part, le format carré (pour la photo de Sartre) laisse penser à un appareil 6 x 6, de type

⁵⁸ Correspondance personnelle.

Rolleiflex, courant à l'époque. L'on trouve également une photographie prise le 2 juin 1939 au Jardin d'Acclimatation, à l'occasion de la journée mondiale de la bicyclette (et de l'élégance), qui représente trois modèles de Petit Bi, dont un tandem, sur lequel nous pouvons reconnaître les enfants d'André Jules Marcelin.

Malgré quelques modèles trouvés sur le réseau Internet, il est difficile d'évaluer le nombre de vélos produits et vendus. Plusieurs numéros portés sur des cadres recensés sur des forums d'amateurs laissent penser qu'il a pu être produit un millier de vélos⁵⁹. La promotion ayant eu lieu à partir de 1938, la Seconde Guerre mondiale a sans doute interrompu sa commercialisation. Dans l'optique de lancer une première production, une trentaine ou une cinquantaine de vélos ont-ils été produits, stockés, et vendus sur plusieurs années ? Nous avons vu que le marché n'était pas encore prêt pour ce genre d'objet technique, ce qui laisse penser qu'il n'a pas dû se vendre à plus de quelques centaines d'exemplaires. Pour appuyer nos dires, nous pouvons évaluer par extrapolation le nombre de Poketby trouvé sur le marché de l'occasion et du vintage, pour constater qu'aucun « Petit Bi » n'est proposé à la vente. Cet objet est donc rare, et ce n'est que le recoupement des sources disponibles qui lui donne une médiatisation peut-être excessive. Nous pouvons également nous baser sur l'expérience d'Andrew Ritchie qui mit plusieurs années pour passer du prototype à un modèle commercialisable sous la marque Brompton, et qui les premières années n'a pas été vendu à plus d'une cinquantaine exemplaires (Henshaw 2017). D'autre part, cela nécessite un capital suffisant pour lancer la production et la commercialisation. Ce que sait faire Stella.

Les vélos pliants de la marque Stella et du modèle Poketby ont été mieux vendus. Pour preuve, un site comme *Le Bon Coin* propose dix-huit modèles sur 257 résultats à partir du mot-clé « Stella vélo ». Les prix vont de 110 à 800 euros selon l'état, ce qui donne une moyenne de 325 euros, et s'inscrit dans une progression des prix du marché vintage, car ces modèles restent en deçà des vélos modernes, en termes d'efficacité et de performances. D'autre part, le prix moyen des vélos pliants reste élevé compte tenu d'une demande toujours croissante. Le Poketby reste, comme pour tous les objets *vintage*, une mode du moment.

Les bicyclettes pliantes ont toujours été plus chères, à cause du système de pliage et de la fragilité du cadre qui nécessite un renfort, et aussi parce qu'ils sont produits en plus petites

⁵⁹ Sauf preuve du contraire, il n'est pas de numéro supérieur à 906. Source : www.tontonvelo.com

quantités. La *Bourgogne Républicaine* annonce en novembre 1956, à l'occasion du 3e salon international de la bicyclette, l'arrivée d'une bicyclette pliante allemande, de la marque *Victoria*, de Nuremberg, qui sera proposée pour 20.000 francs⁶⁰. Cela correspond à un modèle Superluxe dans la gamme des cycles stéphanois. L'image nous montre une jeune femme aux jambes dénudées portant dans ses bras le vélo replié munie de deux tubes à charnière. Les roues semblent être de 50 centimètres. Il faudra encore une décennie pour percer. C'est à partir de janvier 1966, en plein essor de la minijupe, que le vélo pliant va devenir à la mode. Les médias en font le relais. *France Soir* du 19 janvier 1966 titre « Miss France roule dans la gloire » dans un encadré où l'on peut voir Michèle Boulé au guidon de sa bicyclette. Toujours en janvier 1966, c'est Geneviève Page, artiste comédienne parisienne, qui se rend de son domicile à son lieu de travail à vélo pliant, de marque italienne, soit 4,2 kilomètres en passant par la rue de Lisbonne. Les avantages sur la voiture et les embouteillages sont avancés, tout comme les avantages physiques et l'entraînement sportif. C'est encore *France Soir* du 19 octobre 1966 qui titre : « Une solution aux embarras de Paris : la minibicyclette ». L'article annonce qu'il s'est vendu un million de vélos en 1965, et que la part des bicyclettes pliantes représente 250.000 vélos. Cette mode, liée au poste à transistor, à la mini-jupe et à la mini-voiture, bref, à la miniaturisation, pousse le marché vers cette nouvelle tendance. En France, on compte huit millions de vélos, et il est exporté 100.000 vélos. Au dernier Salon de l'Automobile, le vélo pliant Motoconfort est vendu pour 337 francs⁶¹. Le Cady, cyclomoteur démontable, est vendu, quant à lui pour 563,50 francs⁶². C'est enfin *France Soir* du 1 et 2 juin 1969 qui titre : « La nouvelle « petite reine » est pliante ». Le marché est en progression. Le chiffre d'affaires a augmenté de 20% cette année sur ce secteur. Les accessoires sont au rendez-vous, mais c'est également une gamme de vêtements plus sportifs qui est proposée pour accompagner cette tendance.

Aux côtés des vélos produits par Peugeot D22, Motobécane, Victoria ou autres, le vélo Stella Pocketby ressemble davantage au Petit Bi, notamment grâce à son guidon élancé. Les établissements Fonteneau commercialisent sous la marque Stella différentes bicyclettes

⁶⁰ Ce qui correspond à 448 euros 2019.

⁶¹ Ce qui correspond à 462 euros 2019.

⁶² Ce qui correspond à 773 euros 2019.

depuis le début du siècle. C'est le père de Pierre Fonteneau⁶³, Pierre Joseph qui rachète au début du siècle une fabrique de machines à coudre, vendues plus tard sous la marque *Stella la Nantaise*, basée à Vallet près de Nantes. Au moment de la naissance de son fils, en 1914, il est marchand de cycle. Pierre est comme ses comparses, ingénieur, formé pour ce qui le concerne à l'Institut Catholique des Arts et Métiers de Lille. En 1934, il rejoint son père à la fabrique des machines à coudre et des bicyclettes⁶⁴. Des erreurs de gestions et le non-paiement d'une grosse commande à l'exportation achèveront l'entreprise⁶⁵ en 1976. Comme beaucoup d'ingénieurs et fabricants, les trouvailles sont légion et l'émulation entre fabricants doit y être pour quelque chose, notamment lorsque les marchands de cycles sont impliqués dans les courses cyclistes. Par exemple, en 1928, les vélos Stella sont proposés en version « triklée », supposée supérieure au nickelage⁶⁶. Dans le même temps, Pierre Fonteneau va déposer plusieurs brevets concernant un bloc-frein pour cycle⁶⁷, un porte-bagages⁶⁸, et la bicyclette pliante⁶⁹ en 1965. À partir de 1953, Stella va investir dans les courses professionnelles en soutenant Louison Bobet et son équipe. Ce dernier gagnera les Tours de France de 1953 et 1954 au guidon d'un Stella, ce qui relancera l'entreprise⁷⁰. Quant au Poketby, apparu au milieu des années 1960, son succès relatif en fait aujourd'hui un objet convoité chez les collectionneurs de vélos, souvent proposés sur les sites de vente d'occasion. En 1970, le dépôt d'un brevet pour une selle allongée pliable, comme celles que l'on voit sur les vélos américains des adolescents, Schwinn modèle Sting-Ray de 1968, permet de penser que l'entreprise a souhaité s'orienter vers un public jeune, captif de l'imaginaire américain. De plus, la tentative d'atteindre le marché américain coïncide avec ledit brevet, et nous pouvons

⁶³ Pierre Joseph Marie Jean Baptiste Fonteneau est né le 7 décembre 1914, décédé le 26 septembre 1995. Fils de Pierre Jean Baptiste Marie Fonteneau (1887-1967) et de Jeanne Joséphine Marie Cussonneau (1889-1964). Il se marie avec Jeanne Marie Renée Allais le 25 avril 1938 à Saint-Etienne de Montluc. Elle-même née à Saint Etienne de Montluc le 28 mai 1915, elle décède à Nantes le 3 août 2001.

⁶⁴ Gwennaëll Lyvinec, « Une petite reine orange, étoile de Nantes », *Nantes-Métropoles*, hors-série, juin 2015, p. 18

⁶⁵ *Ouest-France* du 26 septembre 2016.

⁶⁶ *Le Phare de la Loire* du 30 mai 1928.

⁶⁷ Brevet FR 943.589 du 26 mars 1947.

⁶⁸ Brevet FR 1.008.904 du 20 janvier 1950.

⁶⁹ Brevet FR 1.451.426 du 16 juillet 1965.

⁷⁰ A noter le livre d'un érudit local, Jean-Luc Ricordeau, *La saga des cycles Stella*, auto-édition, 2015

penser que Stella avait dans l'idée de concevoir un vélo pliant muni d'une selle « banane⁷¹ » pour faire concurrence à la marque américaine Schwinn. Du reste, Pierre Fonteneau atteint la soixantaine, ce qui n'est pas propice aux développements de nouveaux projets. Abordons maintenant une dernière réalisation.

Camille Hautier (1875-1956) est ingénieur API, lors de son second mariage, en janvier 1932. Le journal *La Charente* dresse le portrait d'un homme accompli. Il est suffisamment illustre pour que l'information soit diffusée. « Ancien constructeur d'automobiles à Paris, ancien conseiller technique de Schneider & Cie (Le Creusot), de la compagnie industrielle de matériel de transport, de Berliet, président du Syndicat des arts ménagers, directeur et président des "Ateliers de Boulogne", ingénieur-expert et vice-président de la Société des savants et inventeurs de la France⁷² », il se remarie avec la générale Hirtzman, née Reigner, à Paris 7^e arrondissement. Il divorcera le 20 mai 1946, après quatorze années de vie commune, et comme pour son premier ménage, cela ne durera pas. Il s'était marié une première fois à une Bayonnaise le 10 décembre 1898, pour en divorcer dix ans plus tard. À trente-trois ans, il s'était retrouvé seul jusqu'à cinquante-sept ans. Il meurt le 8 septembre 1956 dans un accident près d'Évreux et laisse ses biens à l'État, la succession va prendre plusieurs années. Il n'a vraisemblablement pas d'enfant à qui laisser sa fortune. Entre-temps, il a été l'inventeur d'un auto-cuiseur, et de différents objets, dont un procédé de roulements à billes pour cycle⁷³, brevet déposé en décembre 1904. Mais pour ce qui nous intéresse, c'est le « passe partout », vélo pliant pour lequel il dépose un brevet⁷⁴ en juin 1945. J'ai déjà publié le dessin très détaillé de ce vélo, mais des fouilles dans le fonds Roger-Violet nous congratulent de deux photographies complémentaires qui attestent de la réalité de l'objet technique. D'une part, il s'agit d'un cliché pris en octobre 1945, d'où on le voit sortir d'une station de métro et commencer le montage de son vélo. On trouve aussi une affiche sur laquelle nous voyons Camille Hautier debout portant son « vélo télescopique passe-partout » qu'il a nommé ainsi. Ce vélo est produit par la Société des Ateliers de Boulogne, l'entreprise dans laquelle Camille

⁷¹ La marque Schwinn propos le terme de « banana seat ».

⁷² La Charente du 13 janvier 1932. Camille Hautier se marie le 9 janvier 1932 à Paris.

⁷³ Brevet FR 348.714

⁷⁴ Brevet FR 916.833

Hautier réalise ses inventions. Il porte un complet-veston, une chemise blanche et une cravate. Sur sa fiche militaire, nous voyons qu'il est plutôt de petite taille, avec 1,62 mètre. Il porte un chapeau de feutre, des lunettes, une moustache et une barbe sans collier. À 70 ans, il a l'air plutôt fier de son invention. Mais arrivera-t-il à la commercialiser ? Seules les deux images citées circulent entre amateurs de vieux vélos et de collectionneurs, mais à ma connaissance, aucun « passe-partout » n'est ressorti pour le moment. Au lendemain de sa mort, *Le Monde* fait la chronique de l'accident :

« Un de ces accidents a coûté la vie à M. Camille Hautier, directeur des Ateliers de Boulogne et président de la Société des inventeurs. Il était occupé avec son chauffeur à examiner sa voiture, tombée en panne à la sortie d'Évreux, quand survint une autre voiture conduite par un ingénieur de la base américaine d'Évreux, qui faucha les deux hommes, tuant M. Hautier et blessant grièvement le chauffeur⁷⁵. »

L'ironie du sort s'acharne sur les inventeurs de vélos pliants, qui dans ce cas présent, est tué par une voiture.

Il était nécessaire d'ajouter ces trois points qui montrent que cette histoire sociale et technique se construit à mesure de la mise à jour d'archives, et d'éléments qu'il faut également croiser avec d'autres sources. Heureusement, la généalogie permet de situer les hommes qui sont à l'origine de ces inventions, mais aussi de prendre contact avec la descendance. Sur un autre plan, quelques érudits isolés se prennent de passion pour un élément de cette histoire du cycle et proposent à leur tour leur interprétation de la réalité.

⁷⁵ *Le Monde* du 11 septembre 1956.

6. L'invention de la bicyclette moderne au prisme, entre autres, de Gilbert Simondon

Pourquoi s'appuyer sur les travaux de Gilbert Simondon (1924-1989) alors qu'il n'a jamais mentionné la bicyclette ? Son attention, dans les années 1950, est captivée par la technicité des éléments électroniques, des premiers calculateurs, ou des moteurs thermodynamiques. Voilà une question de départ qui va nous conduire à travers la philosophie *simondonnienne*, et le processus d'individuation de l'objet technique. Son ouvrage, *du mode d'existence des objets techniques*, publié en 1958, 1969 et 1989, va nous accompagner durant ce chapitre. Nous considérons qu'il peut offrir un éclairage heuristique qu'il nous appartient de démontrer. Par exemple, lorsqu'il est question de « l'imagination technique » dont parle Gilbert Simondon, nous pouvons nous poser cette question au regard de l'évolution de la bicyclette. Cette « sensibilité particulière à la technicité des éléments » (Simondon 1989 : 74) va concourir par apports et assemblages, à perfectionner l'objet technique pour des usages, des emplois, brefs, une pratique qui se veut à la fois commune et singulière. Chacun possède sa bicyclette pour un usage singulier : déplacement, transport de marchandises, voyage d'agrément, etc. L'objet technique doit répondre à toutes ces contraintes ou s'adapter selon les contraintes imposées. C'est l'inventeur qui procède par essai et élimination.

6.1. De l'invention à l'individu technique

Robert Creswell écrit que « les techniques sont des éléments médiateurs qui transforment la nature en culture » (Creswell 1996 : 97). Cela nous conduit à suivre cette voie à travers les écrits de Simondon. Pour lui, « l'inventeur ne procède pas *ex nihilo*, à partir de la matière à laquelle il donne une forme, mais à partir d'éléments déjà techniques, auxquels on découvre un être individuel susceptible de les incorporer » (Simondon 1989 : 74). Cet « être individuel » qui peut être le vélo répond à des attentes ou à des besoins, jusqu'à se figer dans un état stable. « L'individu est un système stable des technicités des éléments organisés en

ensemble », écrit-il. Il est par conséquent intéressant de se pencher sur la somme des brevets disponibles pour mesurer les écarts entre les attentes et les propositions, de voir les solutions temporaires avorter, et de suivre le fil qui nous a conduits à l'individu stable que nous connaissons. Il est illusoire de chercher l'origine à tout prix et de considérer tel ou tel brevet comme le parangon de la bicyclette. Rétrospectivement, il est même peut-être plus simple de revenir en arrière et de constater les nombreuses impasses qu'a connues le développement technique de la bicyclette. D'une part, parce que la complexité de la machine n'est pas si extraordinaire, et peut être maîtrisée sous-ensemble par sous-ensemble. D'autre part, car « la place de certains éléments est choisie plus en vertu de considérations extrinsèques que de considérations intrinsèques concernant le seul objet technique relativement aux divers processus de son fonctionnement » (Ibidem). C'est ce principe qui est à la base de l'universalité de la bicyclette et qui correspond à ce que Gilbert Simondon nomme le milieu associé. En écrivant que « l'objet technique élémentaire se concrétise lorsque sa technicité augmente » (Ibidem), nous avons à l'esprit la draisienne qui n'est encore qu'un objet technique simple et un individu non stable, mais qui va tendre vers une complexification ou une technicité élevée qui va le rendre stable. Ainsi, « généralement, plus la technicité d'un élément technique est élevée, plus les conditions d'emploi de cet élément sont larges, en raison de la haute stabilité de l'élément » (Simondon 1989 : 75). À partir des exemples que donne Gilbert Simondon, nous pouvons extrapoler depuis le vélocipède vers la bicyclette, et percevoir les différents éléments techniques constitutifs et juger de leur technicité.

Par exemple la roue, élément circulaire bâti à partir du bois cerclé de fer, équipée de rayons en compression, assemblée par un moyeu constitué de coussinets graissés, pose un certain nombre de problèmes à résoudre : le coefficient de frottement du moyeu va donner lieu à l'assemblage par roulement à billes, les rayons en compression vont évoluer vers le rayonnage en tension, grâce à des fils métalliques, et alléger l'ensemble. Le fer du cadre de la roue va être remplacé par du caoutchouc, puis par un pneu plein, et enfin par un pneu muni d'une chambre à air. L'élément « roue » n'a plus rien à voir avec la roue d'une draisienne, sinon, dans l'idée ou la pensée d'une roue permettant de déplacer une machine.

Prenons maintenant la transmission, qui permet de transmettre le mouvement via la force des jambes, des bras ou des deux à la fois. Dans l'histoire de l'évolution du vélocipède, la

transmission du mouvement a d'abord été pensée sur la roue avant, par traction. Le système de manivelles semble plus simple puisqu'il est installé directement sur l'axe de la roue. Dans un premier temps, c'est lui qui permit de faire évoluer le vélocipède, car il était désormais possible d'avancer sans poser les pieds sur le sol. Avec l'acquisition de l'équilibre, les inventeurs sont partis de ce choix et ont amélioré le rendement des pièces en contact, au niveau des moyeux et de la direction. Cependant, le développement engendré par un tour de pédale devenait plus facile, et l'on entreprit d'augmenter ce développement en augmentant le diamètre de la roue avant. Comme il n'était pas nécessaire d'augmenter le diamètre des deux roues, la roue arrière devient plus petite. Nous voyons ici l'interdépendance qui fait système. Dans les plus grands modèles, comme le grand-bi, le diamètre de la roue avant a pu atteindre 2 mètres, soit offrir un développement de 6,28 mètres. Des roues de 3 mètres offraient un développement de 9,42 mètres, ce qui correspond à un braquet de 53/12 sur un vélo moderne, donc un tirage assez long. Cependant que juché à 3 mètres de hauteur, il était difficile de monter sur la machine sans aide, d'y descendre, et les chutes dues aux arrêts brutaux étaient dangereuses. Cette voie fut donc abandonnée, vers la fin des années 1890, lorsque la Safety Bicycle, bicyclette de sécurité, fut découverte.

6.2. Du grand-bi à la bicyclette

Cependant, le grand-bi nécessitait une technicité particulière due à la conception de la grande roue qui ne pouvait être en bois. L'invention des rayons et du rayonnage en tension permit à partir de 1870 de réaliser ces roues, mais la technique du rayonnage fut appliquée sur toutes les roues. Plus légère, plus souple et plus solide, la technique des rayons tangents existe à partir de 1896, et renvoie au brevet anglais (Wilson 2004). Les avantages du grand-bi que les Anglais appellent « ordinary » résidaient dans le faible poids dû à un cadre plus simple, monotubulaire, et une selle fixée par un ressort sur le cadre. Le « gouvernail » était lui-même un simple tube cintré, muni d'un frein sur la roue avant. Ces modèles ont donné lieu à des courses cyclistes, dès les années 1885, et servaient davantage à l'amusement qu'au transport ou au déplacement quotidien.

Dans le même temps, les inventeurs partis sur l'autre voie, celle de la propulsion, réalisèrent quelques améliorations du vélocipède. Ils n'avaient pas besoin de grandes roues, et le système de transmission nécessitait une chaîne sans fin, une courroie, un levier ou une transmission Acatène⁷⁶, par arbre et pignons coniques. D'autres inventeurs eurent l'idée d'un système à crémaillère, et il faut reconnaître que la transmission par propulsion arrière a donné davantage de grain à moulin aux inventeurs. Associés à des moyeux à roulement à billes et des roues à rayonnage, nous avançons vers la bicyclette. L'avantage de la transmission par chaîne est qu'il est possible d'agir sur le développement uniquement à partir du rapport entre le plateau du pédalier et le pignon de la roue arrière. Ce principe nommé braquet offre des possibilités qu'aucun autre système ne peut remplacer. Aussi, le modèle de la Safety Bicycle correspond d'assez près à la bicyclette moderne que l'on connaît. Elle est née vers 1896 (Wilson 2004). Ce modèle était conçu autour d'une fourche avant très inclinée de manière à éviter le « soleil », très facilement réalisable sur un grand-bi, et qui consiste à passer par-dessus le vélocipède.

À l'usage, les avantages de la bicyclette de sécurité lui donnèrent raison, et avant la fin du siècle, la forme quasi-définitive de la bicyclette était posée. Cependant, il ne faut pas croire que tous les efforts entrepris n'eurent aucun impact. « Chaque étape de développement est légataire des époques précédentes, et le progrès est d'autant plus sûr qu'elle tend davantage et plus parfaitement vers l'état de légataire universelle » (Simondon 1989 : 76). Si l'on considère que la bicyclette de 1900 est légataire universelle, elle porte en elle l'histoire d'une civilisation, et la raison de son acceptation dans quasiment tous les groupes humains en fait un objet technique universel. Par exemple, le grand-bi n'a résisté nulle part. Seuls, quelques peuples inuit, ou tibétains⁷⁷ ou encore chez les Aborigènes d'Australie ou les peuples de Mélanésie, que l'on pourrait classer dans ce que Claude Lévi-Strauss nomme les peuples « primitifs », sans écriture, n'ont pas adopté la bicyclette. Celle-ci n'avait aucune raison d'être et ne pouvait interagir avec le milieu, que ce soit sur la neige, sur la glace et dans les régions montagneuses dépourvues de routes. Et du point de vue religieux, il y a certainement d'autres

⁷⁶ http://cnum.cnam.fr/expo_virtuelle/velo/bicyclette_acatene.html

⁷⁷ Il faut attendre le milieu des années 1950 pour voir apparaître l'utilisation du vélo au Tibet.

formes d'interdits qui ont participé à ce dédain⁷⁸. Mais nous avançons trop rapidement. Seuls, finalement, les pays industrialisés et les pays colonisés ont adopté la bicyclette⁷⁹. Nous l'avons déjà dit en nous référant à André Leroi-Gourhan, et nous prolongeons cette réflexion à partir du travail de Gilbert Simondon. L'état des connaissances techniques à la fin du XVIII^e siècle est disponible dans *l'Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert, publiée à partir de 1751. Cette somme de connaissances se trouve à portée de main, et va pouvoir impulser l'idée d'aller puiser d'un domaine à l'autre et de concevoir ou d'inventer des objets techniques nouveaux. Cette possibilité est offerte parce que les cadres de pensée vont se libérer d'interdits moraux et sociaux. La liberté de déplacement, par exemple, n'est accessible qu'aux plus riches. L'idée de mobilité est au XVIII^e siècle une idée encore abstraite. « Jusqu'au 17^e siècle, MOBILITÉ est totalement absente des textes. Au 18^e siècle, la notion désigne aussi bien un mouvement d'éléments physiques (chez Bossuet par exemple : la bouche, les lèvres) puis, au fil du siècle, permet de rendre compte d'une propriété de l'esprit humain » (Ploog 2020 : 108-109). L'auteur ajoute que « ces réflexions philosophiques portées par Rousseau, Locke ou Condillac, s'accompagnent de changements sociaux dont les indices sont, par exemple, la création de l'enfance, le début des mariages d'amour ou la publication des premiers romans autobiographiques » (Ibidem). Un changement s'opère dans les cadres de pensée, et la prise en compte de la possibilité de bouger, de se rendre mobile, va naître dans les esprits, car acceptée dans la morale.

« La fin du 18^e siècle est marquée par la Révolution française, qui entraîne des modifications irréversibles sur l'organisation des masses, dont la découverte de l'opinion publique comme force politique » (Ibidem). Cette prise de conscience générale suggère que le baron de Drais ait eu une formation philosophique et mathématique lui permettant de concevoir la mobilité comme une possibilité d'ouverture sur le monde et sur l'individu. N'est-il pas ingénieur ! Pour se déplacer avant cette époque, la personne riche est dépendante d'une voiture conduite par un cocher et tirée par des chevaux. Au niveau individuel, le cheval reste un animal dépendant, mais entretenant une interdépendance homme/animal qui va être

⁷⁸ Sans parler de la question économique.

⁷⁹ A ce niveau d'analyse, nous laissons de côté cet aspect qui mérite une attention particulière, à commencer par reprendre l'ensemble des pays afin de pointer de leur intérêt ou non pour la bicyclette et de dater son introduction, et les raisons de cette introduction dans chaque pays.

supprimée par l'invention de la machine. À ce titre, il n'est pas surprenant de constater que l'analogie avec le cheval est souvent faite lorsqu'il est question de la draisienne, et même plus tard avec le vélocipède ou la bicyclette. Il y a par conséquent un rapport étroit entretenu entre l'animal et son substitut mécanique, et cette volonté/possibilité de mobilité offerte par de nouveaux cadres de pensée postérieurs à la Révolution française. « Le concept de *mobilité* apparaît comme un concept incontournable, en ce sens qu'il désigne principalement un ensemble de qualités propres à l'« entrepreneur de soi » que Michel Foucault décrivait dès la fin des années 1970 comme le type même d'homme néolibéral » (Ploog 2020 : 139). Les propos de Jean-François Dupeyron, rapportés de cet ouvrage collectif, résonnent avec intensité aux propos de François Rachline, dans son article sur *le vélo du baron*, lorsqu'il écrit que « Drais constitue un résumé de la civilisation économique et de son archétype, le capitalisme » (Rachline 2008 : 103). En effet, la thèse de Rachline repose sur les notions de mobilité et d'équilibre. « Le vélo encourage la circulation des individus » est avec ce que nous venons de montrer, une découverte issue du XVIII^e siècle, tout du moins dans la mise en place d'un cadre de pensée qui va se développer durant tout le siècle. Mais c'est avec l'équilibre que l'analogie paraît plus proche : « dès qu'un ralentissement se profile, nous parlons de crise » (Rachline 2008 : 106). Pour faire du vélo, il faut pédaler sans s'arrêter, tel un mouvement continu, tout comme l'énoncent les règles du capitalisme. « Le vélocipède et le capitalisme participent de la même logique : avancer pour parvenir à demeurer » (Ibidem). Ce que suggère François Rachline est que l'invention du vélocipède a été imaginée dans le même esprit qui a rendu possible le capitalisme. On y perçoit l'individualisme et ce besoin de mobilité qui sont au cœur des principes néolibéraux que l'on aperçoit aujourd'hui sous la forme d'injonction à la mobilité, cette dernière étant « une composante de l'idéologie néolibérale dominante » (Ploog 2020 : 157). Il n'est pas non plus neutre que les premières formes liées aux pratiques du vélocipède, puis de la bicyclette, soient basées sur des formes de compétition. La compétition étant par essence, dans le modèle néolibéral capitaliste, une exacerbation de l'individu et une valorisation de l'individualisme.

6.3. L'être au monde

Il y a forcément un lien entre l'objet technique et sa relation au monde et à l'homme. L'invention du vélo correspond à un moment particulier dans l'histoire humaine, dans son économie, sa politique et sa morale. Ce qui a permis cette innovation, c'est une prise de conscience de l'individualité, mais aussi une certaine volonté du dépassement de soi. Une émancipation intellectuelle qui commence par ce dépassement de soi lorsque l'on prend conscience de l'équilibre, et que cet équilibre dépend uniquement et entièrement de soi. « Le fait qu'il existe un caractère organique de la pensée et du mode d'être au monde oblige à supposer que la genèse des objets techniques a un retentissement sur les autres productions humaines, sur l'attitude de l'homme en face du monde » (Simondon 1989 : 154). Les objets techniques, à travers la technicité, sont inventés pour répondre à des questions que l'homme se pose dans son rapport au monde à un moment donné. La bicyclette n'y échappe pas. Si le rapport à la technique est d'expliquer le comment, le rapport à la religion est d'expliquer le pourquoi.

« La technicité apparaît comme l'un des deux aspects d'une solution donnée au problème de la relation de l'homme au monde, l'autre aspect simultané et corrélatif étant l'institution des religions définies » (Simondon 1989 : 157). Reprenant la métaphore, sans doute, des courants électriques, Gilbert Simondon en vient à qualifier les deux aspects en deux phases, ce qui lui laisse l'opportunité de développer son discours dans un système de phases établies dans « un rapport d'équilibre et de tension réciproques » entre technique et religion (Simondon 1989 : 159). L'équilibre des phases se situe dans un « point neutre » qui correspond, « au moment du dédoublement de l'unité magique⁸⁰ primitive » (Simondon 1989 : 160) à la pensée esthétique. De sorte que « la distance entre technique et religion fait naître la pensée esthétique » (Ibidem). Il serait illusoire de paraphraser Simondon, tant la densité du texte oblige à coller à son discours. Mais retenons que la pensée esthétique correspond à une sorte de médiation entre technique et religion, et qu'elle est bien présente dans l'aspect de la bicyclette, dès son origine. En outre, le registre de la morale appartient lui aussi à la religion. Gilbert Simondon

⁸⁰ La magie est « la manière primitive d'être au monde de l'homme » (p. 161).

nous dit qu'il existe d'autres médiations, notamment celle du savoir scientifique qui est elle aussi une médiation entre la technique et la religion, mais qui a pour base la distance entre les modes théoriques. Cela pour dire en résumé que l'objet technique est un médiateur entre l'homme et le monde.

Cependant, cette médiation opère à partir d'un cadre moral et esthétique propre, et peut être différente d'un autre médiateur. La bicyclette est un objet technique abouti au sens où elle a trouvé son équilibre entre technique et religion, et qu'elle assume un rôle de médiation entre l'homme et le monde. « Le vélo nous permet de faire l'expérience d'être porté » écrit le père Barnérias (Barnérias 2019: 417). Par de multiples tâtonnements, la bicyclette a abouti à cet objet que nous connaissons. Nous pouvons partir de ce présupposé pour reprendre son histoire et essayer de comprendre ce qui la distingue d'autres véhicules, comme l'automobile, par exemple. Pour cela, l'ouvrage édité sous la direction de Tiina Männistö-Funk et de Timo Myllyntaus nous viendra en aide. Dans son article d'introduction sur la notion de « bicyclette invisible » (Invisible Bicycle), l'auteure écrit que ce qui ressort des études sur les impacts (conflits) entre la voiture et la bicyclette peut se résumer par : « Sorry mate, I didn't see you » qui forme l'acronyme SMIDSY, tel que le rapporte l'auteure (Männistö-Funk 2019 : 1). « Désolé, mais je ne vous ai pas vu ». Cette absence de vision ou de visibilité, qui se traduit par une invisibilité dans l'espace urbain, et qui semble ressortir des consciences des automobilistes, pose évidemment problème. Mais cela laisse penser que cette invisibilité pourrait être due au fait que les cyclistes et les automobilistes ne naviguent pas dans le même monde. Ils ne sont pas dans le même « système d'équilibre métastable » pour reprendre la formule de Simondon (Simondon 1989 : 163). Et chacun de penser son rapport au monde à partir de la médiation via l'objet technique.

Ainsi, si « Tom Stafford soutient que les automobilistes ne détestent pas les cyclistes uniquement parce qu'ils sont ennuyeux, mais parce qu'ils portent atteinte à l'ordre moral de la route en étant simplement présents » (Männistö-Funk 2019 : 1), cela montre bien qu'il existe un équilibre différencié entre l'automobiliste et le cycliste, parce que les « points clés » des deux systèmes sont différents, parce que de réseaux différents, et que tous les deux vivent des degrés moraux différents à des lieux et moments pourtant identiques. C'est pourquoi l'auteure écrit que « par conséquent, même l'idée d'un effondrement sociétal, économique et

environnemental majeur ne suffirait probablement pas à rendre le « vélo invisible » visible dans la vision populaire » (Männistö-Funk 2019 : 6). Cela coïncide avec ce que dit Simondon lorsqu'il prétend que les objets techniques contiennent de l'humain en eux, qu'ils ont, d'une certaine manière, incorporés par le geste technique, mais aussi l'histoire, l'économie, le social et la religion. L'objet technique renferme une partie de nous-mêmes, ou plutôt qu'« il y a de la nature humaine dans l'être technique » (Simondon 1989 : 248). Par conséquent, la bicyclette véhicule des valeurs, une morale, une éthique qui sont différentes de la voiture. Puisqu'elle-même est prise dans des rapports de domination et que depuis la création des routes, c'est la voiture (et les transports routiers) qui domine, il n'est pas étonnant que de tels comportements aient lieu. « La domination de la voiture et la marginalisation de la bicyclette en Europe ne sont pas le résultat d'une motorisation généralisée, mais d'un phénomène qui l'a précédée, comme l'ont montré les récentes tendances » (Männistö-Funk 2019 : 13). Voilà peut-être et d'une manière assez concrète ce que Gilbert Simondon nous permet de penser.

6.4. La bicyclette moderne face au capitalisme

La bicyclette est par conséquent un être technique stable, dont l'équilibre s'est adapté à la plupart des civilisations industrielles, un objet technique lié au développement des villes comme des campagnes. À travers l'histoire, elle a su s'adapter au milieu et à son environnement. D'un point de vue moral, elle opère depuis les années 1970 un retournement vers une image positive, et accompagne une idéologie écologique. Son pouvoir de médiation libère une partie de la « réalité humaine cristallisée » qu'elle contient et qui en fait un objet digne d'une morale que le capitalisme souhaiterait pouvoir utiliser.

Si l'on reprend les travaux de Gilbert Simondon, en réactualisant ce qui est réactualisable, c'est-à-dire, en tenant compte de l'évolution des pensées depuis les années 1950, nous pouvons concevoir la bicyclette en nous posant la question de savoir ce qui a changé dans ce domaine. J'emploie volontairement le terme de bicyclette, et le préfère à celui de vélo, car il me semble que les connotations diffèrent. Le vélo serait plus proche d'un objet technique familier destiné aux enfants, d'un objet rabaissé dans ses valeurs tout comme pourrait l'être cette fameuse allégorie métro-boulot-dodo, qui imprime une monotonie. Le vélo incorpore lui

aussi cette dimension rabaisante, sorte d'euphémisme de la bicyclette, plus noble, même s'il s'agit d'un petit bicycle⁸¹. La question du genre doit également être notée, car nous passons du féminin au masculin. Et d'abord, disons que la bicyclette est un objet ouvert, au sens où Gilbert Simondon l'entend, c'est-à-dire au sens où toute intervention reste possible, que sa conception en fait un objet technique réparable, maîtrisable, performable.

La notion de performance est discutée dans la postface de l'édition de 1989. Yves Déforge réactualise la pensée simondonienne au regard des évolutions récentes. La tendance va vers le jetable, le prêt à être utilisé, que l'on classe dans les objets fermés. La bicyclette offre cet aspect singulier d'être un objet technique ouvert, capable d'amélioration, d'entretien, soit par des professionnels, que l'on nomme par le rétro-néologisme vélociste, qui correspond à un mécanicien en bicyclette, soit par l'utilisateur lui-même. Évidemment, la tendance commerciale consisterait à réduire les possibilités d'intervention des utilisateurs, en complexifiant les dispositifs, les mécanismes, et en adaptant ces derniers à un outillage « professionnel » spécifique. Dans le domaine des vélos de sport haut de gamme, un appareillage électronique vient remplacer les câbles et les manettes, et une connexion *blue-tooth* permet d'organiser les paramétrages via une tablette numérique ou depuis son *smart phone*. Cependant, à l'opposé, il existe un courant d'utilisateurs préférant les vélos à pignon fixe, ou *fixie*, qui reprennent globalement les caractéristiques des vélos de pistes des années 1900. Dépouillés de tout accessoire superflu, ces vélos offrent des atouts face à la ville, en termes de conduite et de vol. Aussi, la bicyclette présente un paradoxe face à l'industrialisation des objets techniques, et des formes d'obsolescence programmée que conçoivent les ingénieurs. Mais elle n'y échappe pas.

Afin de réduire les possibilités d'intervention des utilisateurs, des éléments électroniques, sous-objets techniques fermés, vont être incorporés dans les modèles haut de gamme, et nous voyons depuis une dizaine d'années maintenant l'arrivée des assistances motorisées qui ne sont ni plus ni moins que l'ajout d'un moteur électrique qui transforme l'être technique dans son essence même. Cette possibilité est offerte grâce au design industriel, qui fait entrer certains modèles dans une mode dont l'incidence serait l'incitation à la consommation. Si ce

⁸¹ De ce point de vue, le remplacement du terme de « bicyclette » par celui de « vélo » dans la Loi d'orientation des mobilités, L2019-1428 du 24 décembre 2019, n'est pas neutre. Senat, n°730, 18 septembre 2019, projet de loi p. 24

n'est que le vélo porte en lui une réalité du monde, et qu'une forme d'attachement (Jouenne 2019) empêche cette surconsommation. Les quelques entretiens que nous avons menés, mais également les nombreuses interactions, montrent qu'un attachement se crée autour de l'objet, soit par transfert affectif, soit par complicité dans les déplacements, et rendent l'objet unique et singulier. Chaque utilisateur reconnaît son vélo dans une foule, un peu comme l'on reconnaît sa voiture dans un parking d'hypermarché. Un détail est suffisant pour identifier la machine, ce qui a pour résultat que les gens s'attachent à leur vélo et ne souhaitent pas en changer, car il ne s'agit pas d'un vulgaire produit de consommation. Tout au plus, certains envisagent l'achat d'une autre bicyclette, d'une deuxième ou d'une troisième monture.

Décidément, la bicyclette n'est pas un objet de consommation ordinaire. Dans ce rapport de médiation au monde, la bicyclette apparaît comme un objet empreint de la mémoire de son utilisateur. Aussi, « l'analyse de la valeur lors de sa conception » (Simondon 1989 : 327) peut être une donnée qui n'entre pas directement dans la prise en compte de l'objet. Peut-être faut-il aller chercher dans la culture japonaise ce rapport à la patine laissée par le temps qui fait toute la valeur de l'objet. C'est l'empreinte de son histoire, de son usure, de sa patine⁸² et de son rapport à l'ombre qu'il reflète (Tanizaki 2011). Nous empruntons cette conception japonaise pour nous aider à réfléchir sur ces éléments qui rendent l'objet singulier, personnel, unique, et qui contribuent à contrecarrer cette idée que « la première panne est le signe d'une perte de fiabilité de l'ensemble » (Simondon 1989 : 327), comme il en est pour la plupart des objets de consommation. En fait, le point commun entre la conception japonaise de l'objet et celle des Occidentaux pourrait se trouver dans cette dimension spirituelle que contiennent les objets. C'est peut-être là qu'il « se produit une libération de la réalité humaine cristallisée en objet technique » (Simondon 1989 : 246). C'est peut-être qu'une part de la nature humaine s'installe dans l'objet et lui donne un air familier, parce qu'il reflète une part d'humanité. « Ce n'est pas l'individu qui invente, c'est le sujet, plus vaste que l'individu, plus riche que lui, et comportant, outre l'individuation de l'être individué, une certaine charge de nature, d'être non individué » (Simondon 1989 : 248). L'attachement à sa bicyclette est par conséquent une tentative de rapprochement de la part humaine qu'il contient. Pour cette raison, l'objet est conservé longtemps, même lorsqu'il n'est plus en usage. Il peut être remisé, laissé à l'abandon, ou bien

⁸² Tanizaki parle aussi « du lustre d'un objet souillé par la crasse » (Tanizaki 2011 : 33).

conservé et entretenu, mais plus utilisé⁸³. Évidemment, il en sera tout autrement pour les vélos à assistance électro-mécanique, qui n'ont de vélo que le nom, et qui s'inspirent de l'idéologie capitaliste en termes de performance, de design industriel et d'obsolescence de la valeur d'usage. Ces vélos-là sont soumis aux règles de la consommation et de la mode.

6.5. L'empire de la morale

Les objets techniques sont produits sous forme de marchandise en vue de leur consommation. Si la consommation est la destruction d'un bien, le bien étant en économie la marchandise, la bicyclette comme marchandise n'est pas conçue ni prévue pour durer. L'obsolescence programmée ou le phénomène saisonnier de la mode et des tendances vont pousser l'agent économique à consommer, voire à surconsommer. Nous progressons actuellement sur le modèle que Gilbert Simondon nomme la « doctrine démocratique Américaine [qui] comporte une certaine définition du progrès technique et de son incorporation à la civilisation ; la notion de niveau de vie, qui est sociale, et constitue une réalité culturelle, possède un contenu dont des termes importants sont technologiques (non seulement la possession de tel ou tel instrument ou ustensile, mais le fait de savoir se servir de tel ou tel réseau, d'y être fonctionnellement raccordé) » (Simondon 1989 : 223). Cette idéologie se trouve être au centre d'une entreprise de moralisation généralisée qui s'insinue dans toutes les strates de l'économie capitaliste. Bernard Hours et Monique Sélim en perçoivent des signes, tant dans les ONG, que dans le droit à la nature, que dans les formes de solidarité (Hours & Selim 2020). Le capitalisme américain, dont il était question plus haut, qui « se présente aujourd'hui comme modèle civilisateur, a toujours entretenu un rapport étroit avec la morale » (Hours & Selim 2020 : 65).

Si pour nos auteurs l'action humanitaire est davantage perçue comme un des mécanismes du « blanchiment du capitalisme », nous pouvons imaginer que dans d'autres domaines, il en sera de même. Lorsque nous questionnons la bicyclette, et cherchons ses vertus, immédiatement s'offre à nous un panel d'adjectifs : bon pour l'environnement, bon pour la

⁸³ Un point qui n'est pas abordé dans cette enquête relève de la question du devenir des vélos lors des déménagements. A plusieurs reprises, j'ai pu observer que parfois les vélos restaient dans les locaux, après la mort ou le départ des habitants. Ce point pourrait faire l'objet d'une investigation plus poussée.

santé, écologique, bon pour la ville, etc. La bicyclette n'a aucun défaut, c'est tout du moins ce que prétendent les annonces. Le remplacement d'un bien par un autre n'est pas immédiatement possible, car l'usage, l'utilisation, la pratique et l'attachement qui lui sont liés en font un objet à part. Cependant, le vol opère comme un palliatif à la mécanique économique et vient se substituer aux fonctions « naturelles » liées à la marchandise et à l'obligation de renouvellement. C'est peut-être pour cette raison que les pouvoirs publics agissent de manière nonchalante, avec des mesures inadaptées, comme la gravure des vélos⁸⁴. Le demi-million de vélos volés chaque année représente un marché, du renouvellement ou de la substitution. Sa régularité en fait une donnée économique qui permet l'anticipation, et offre des opportunités aux fabricants de systèmes antivols, cadenas, appareils électroniques, marquage. D'autre part, il faut également considérer que les agents économiques achètent des vélos volés, ce qui, d'un point de vue ethnologique, et donc de l'agent social, questionne sur le rapport souillure/effacement de la mauvaise conscience. L'agent économique rationalise son achat, alors que l'agent social dénie une mauvaise action, ou se rachète une morale.

Avec le marché de la bicyclette, le capitalisme s'offre une « éthique verte », une morale retrouvée. Il s'assure du renouvellement des biens de consommation en « permettant » le vol. Le produit intérieur brut augmente par le rachat des biens ou l'achat de bien et de services destinés à lutter contre le vol (antivol, traqueur électronique). Parfois, il s'agit simplement de dégradations, de profanation de l'objet technique, comme le vol de la selle. Lorsqu'ils sont pris, les dépôts de plainte sont assortis d'une impuissance à régler le problème, soit par manque de moyens (techniques et humains), soit par absence de priorité et par minimisation de l'acte. Même si le recel est passible de prison et d'une forte amende, combien de personnes sont concernées chaque année ? Le vélo⁸⁵ est un objet technique social qui, dans l'échelle des valeurs, reste sous un certain seuil, compte tenu de sa faible valeur monétaire,

⁸⁴ Il existe plusieurs systèmes de gravure « anti-vol » comme le Bicycode, mais aucune données statistiques ne permet d'évaluer l'impact. La presse annonce sans vérification 500.000 vols par an, 150.000 vélos retrouvés, et 2 à 3 % de vélos restitués. Source : <https://www.francevelotourisme.com/conseils/velo-et-materiel-de-cyclotourisme/bicycode-marquer-votre-velo-retrouver-en-cas-de-vol>. D'autres sources sont précisées comme dans un article du *Dauphiné*, publié en août 2019, source : <https://www.ledauphine.com/france-monde/2019/08/16/l-ete-la-saison-pour-faire-du-velo-et-se-le-faire-voler>, mais sans grande valeur scientifique. La FUB estime, quant à elle, à 350.000 le nombre de vélos volés en France source : <https://www.fub.fr/fub/actualites/trafic-recel-velos-demantele-grace-tracker-bicycoder>, consulté le 9 octobre 2020.

⁸⁵ Rappelons que le législateur a entériné le terme de vélo et l'a remplacé à celui de bicyclette dans la loi LOM du 24 décembre 2019.

mais aussi de sa valeur sociale et culturelle. Son atout réside dans sa capacité à suggérer une moralisation des déplacements, et plus largement une éthique de vie.

D'autres valeurs sont rattachées à la bicyclette, notamment celles de l'effort, de l'endurance, de la souffrance et du patriotisme. Dans le chapitre suivant, j'ai choisi de m'intéresser à un coureur cycliste des années 1930, d'une part parce que je n'avais quasiment aucune information sur ce champion, d'autre part, parce qu'immanquablement, lorsque l'on s'intéresse au vélo, on finit par se rapprocher des courses cyclistes. Je ne suis pas un fan du Tour de France, malgré tout, je reconnais que l'événement a marqué mon enfance, et que le sport cycliste est interdépendant, d'une certaine manière, du passé, du présent et du devenir du vélo.

7. Brève histoire d'un champion du monde où comment la souffrance a été synonyme de valeur et d'exemple : Maurice Archambaud

L'étude de l'histoire du vélo côtoie celle de l'histoire du sport cycliste, tout du moins en France, car cette épreuve sportive est profondément ancrée dans la culture nationale, comme le rappelle Harry Oosterhuis (Oosterhuis 2019), à la suite de Georges Vigarello (Vigarello 2004) et bien d'autres. Il n'est pas dans mes intentions de dresser une étude complète sur le sport cycliste ni d'avancer quelques pistes autour de l'environnement social et culturel tel qu'a pu le montrer Christophe S. Thompson (Thompson 2006). Immanquablement cependant, je devais m'en rapprocher, ne serait-ce que pour évaluer la part de cette culture en contact avec la pratique « civile » et quotidienne de la bicyclette. De plus, comme nous allons le voir, Maurice Archambaud a su construire des liens entre l'épreuve sportive et le domaine ordinaire du cyclisme. Cela nous permet de voir que ce lien est relativement étroit et que des aller-retour sont possibles.

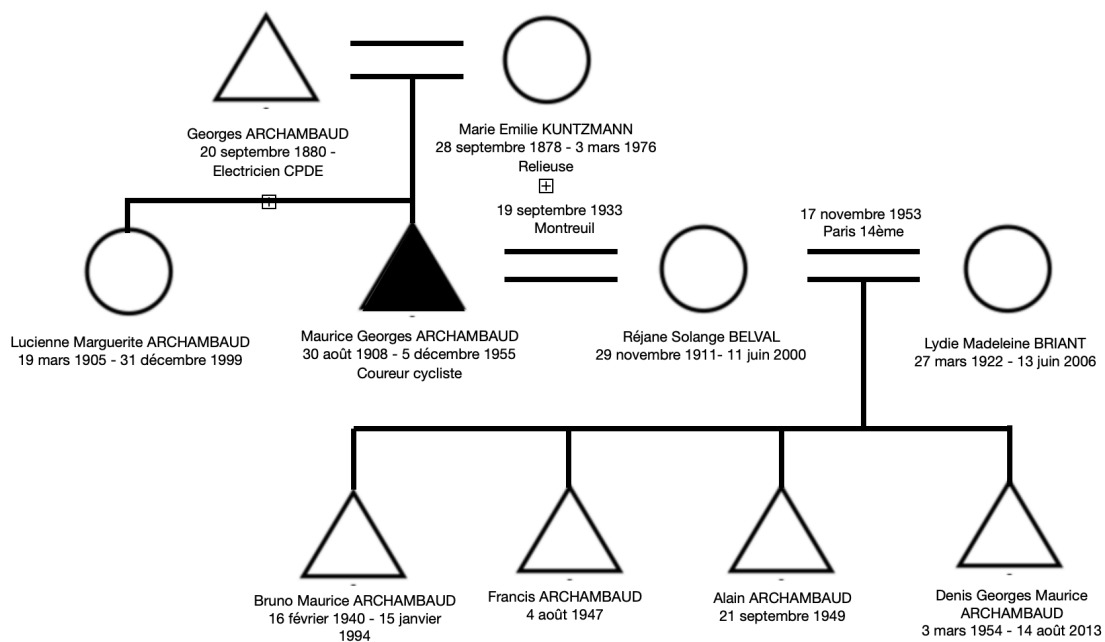
Le sport de compétition incarne des valeurs propres à l'individu, au dépassement de soi et au dépassement des autres, le tout dans l'esprit de la nation. Dans l'entre-deux-guerres, ces valeurs vont se cristalliser autour des idées de nation. Comme le souligne la préfète honoraire à l'occasion de l'inauguration du musée national du sport, à Nice, « le sport est dépassement de soi, il est école de vie, le lieu par excellence de tous les apprentissages : de l'effort et de la persévérance pour aller « plus vite, plus haut, plus fort », du courage pour surmonter les échecs, de la découverte de la solidarité et de l'altérité » (Lhéritier 2014). Nous retrouverons ces valeurs dans l'histoire et la trajectoire de Maurice Archambaud. David Le Breton écrit la même chose lorsqu'il annonce que « le cyclisme de compétition a toujours été un lieu de promotion sociale et de fabrique de héros. Il alimente la légende démocratique du champion qui ne doit rien au privilège d'une naissance, mais qui s'invente par lui-même grâce à sa ténacité, à ses efforts » (Le Breton 2020 : 121). Voyons cela de plus près.

7.1. Que sait-on sur Maurice Archambaud ?

Je ne savais rien de Maurice Archambaud avant de lire quelques notes au sujet d'une boutique parisienne, dans le 15^e arrondissement. Et puis quelques éléments glanés sur Wikipédia, cette encyclopédie sélective qui montre certaines choses et en cache d'autres. Que sait-on sur Maurice Archambaud ? Qu'il a été champion du monde de vitesse avec 45, 840 km/h en novembre 1937, et qu'il était petit. Jacques Augendre, dans son *Abécédaire insolite, Le Tour*, synthétise en une page la vie sportive d'Archambaud, mais l'histoire, cette hypocrite, ne conserve que quelques traces sommaires, au regard de l'étendue de l'histoire d'un homme. En outre, elle subit la double tentation d'une idéologie liée au contexte de son époque et au nôtre. Peut-on résumer une existence en si peu de mots ? D'abord, les chroniqueurs se trompent souvent sur son année de naissance, et sur sa taille. Il était petit, certes, mais faut-il le rappeler à chaque nouvelle occasion. Et puis d'autres coureurs étaient plus petits encore. Que signifie cet entêtement à nous montrer Maurice Archambaud plus petit qu'il ne l'était en réalité ? Pourquoi ce champion du monde a-t-il perdu sa notoriété au fil des ans ? Avait-il plusieurs enfants et a-t-il laissé une entreprise florissante après sa mort ? Voilà quelques questions qui ont animé l'envie d'en apprendre davantage.

7.2. L'enfance et les débuts d'Archambaud

Maurice Archambaud est né le 30 août 1908, dans le 14^e arrondissement de Paris, au 61 rue de Gergovie, à mi-chemin entre Plaisance et Pernety. Il vit dans un immeuble neuf, construit en 1904, qui est l'œuvre de l'architecte E. Reposeur et S. Legrand, entrepreneur. Sa sœur Lucienne est née trois ans plus tôt au même endroit. Elle décède à Conches-en-Ouche, dans l'Eure, le 31 décembre 1999. Un travail de dépouillement des tables de recensement et quelques fouilles en archives numérisées nous permettent de nous assurer de ces premiers éléments. La famille quitte Paris pour Châtillon.



Structure nucléaire de la parenté de Maurice Archambaud⁸⁶

Les recensements de 1921 nous indiquent que la famille Archambaud vit à Châtillon, au 4 rue Jean Dupuis, dans un petit pavillon en pierre meulière, caractéristique des pavillons de banlieue parisienne. Le père, Georges, est électricien à la Compagnie Parisienne de Distribution de l'Électricité, sa mère ne travaille pas. Cependant, elle reprendra une activité de relieuse chez Chevolut au moment de la retraite de son mari. Nous ne savons pas quand Georges décède, cependant, le couple restera à Châtillon puisque Marie y décède en 1976. Georges est retraité au recensement de 1936, et vit désormais seul avec sa femme. Les enfants sont partis : Lucienne qui s'est mariée en 1931 n'habite plus avec la famille. En 1926, il reste Maurice qui est mécanicien chez Sabin. En 1931, il est ajusteur chez Caudron. Les tables de recensement n'en disent pas plus, mais suffisamment pour montrer l'évolution sociale à l'œuvre. C'est chez ce fabricant d'avions qu'il va rencontrer Julien Prunier qui va le lancer dans la voie du cyclisme professionnel.

Son père, Georges, est né en 1880 à Saintes (Vendée). Il est le second d'une fratrie de trois enfants. Gaston, plus âgé, et Marguerite. Il arrive à Paris au début du siècle nouveau et se

⁸⁶ La parenté élargie est disponible sur le lien https://gw.geneanet.org/noel31_w?lang=fr&n=archambaud&nz=jouenne&oc=0&p=maurice+georges&pz=zélie&type=tree

marie à une Parisienne Marie Emilie Kuntzmann, le 18 avril 1903, dans le 14^e arrondissement. Ses parents habitent au 15 rue Pernety, non loin de l'immeuble où ils vont vivre les premières années. Son père à lui est charretier, puis cocher, sans doute une promotion sociale, ou suite à un accident. Il est le second de huit enfants. Dans les premières photographies prises à l'occasion de ses premières grandes victoires, nous pouvons voir les parents de Maurice Archambaud aux côtés de ses neveux et nièces. Ils n'habitent pas loin.

On ne sait rien pour le moment sur la scolarité de Maurice. Il a sans doute fréquenté l'école publique de son quartier, sans forcément faire des étincelles, car nous savons qu'il entre en apprentissage assez jeune dans une entreprise de mécanique dénommée Sabin. Mais en 1918, il a dix ans. Probablement que ses parents sont allés s'installer à Châtillon, dans ce petit pavillon de banlieue. Sa scolarité suit un parcours assez classique dans le milieu ouvrier, et après le certificat d'études, il part en apprentissage. Il passe par au moins deux entreprises, Sabin et Caudron. C'est dans cette dernière qu'il y rencontre son chef d'atelier, Julien Prunier, un partenaire et un entraîneur qui le suivra jusque dans sa boutique. Notons au passage qu'il existe une famille Prunier dans la rue Jean Dupuis à Châtillon, et si aucun Julien n'est présent, peut-être s'agit-il d'un cousin. Même dans le domaine ouvrier, les réseaux sociaux permettent l'ouverture de portes des entreprises, qui plus est à une époque de plein emploi. Des coupures de presse retraceront la jeunesse de Maurice, attaché à la pratique de la bicyclette au point d'aller s'entraîner durant ses heures de travail. Lorsqu'il devient célèbre, les journalistes reviennent sur son parcours. Nous y glanons des éléments qui, mis bout à bout, commencent à prendre forme.

L'Intransigeant du 23 juillet 1939 consacre un encart « histoire vraie » dédié à Maurice Archambaud à l'occasion de la onzième étape du Tour de France Montpellier-Marseille. Cette année, le dérailleur a été accepté ce qui permet aux coureurs de disposer de braquets qu'ils adaptent au profil du terrain. Archambaud est 6^e au classement général et n'apparaît plus comme un vainqueur. Il a quarante-et-un ans. Le journaliste revient sur sa jeunesse et nous livre un récit parsemé de dialogues entre un jeune apprenti et son chef d'atelier, Julien Prunier, qui nous révèle une bienveillance et un attachement certains. Le jeune Maurice est alors apprenti ajusteur à l'usine d'aviation Caudron d'Issy-les-Moulineaux. Son chef d'atelier, appartenant par ailleurs au club cycliste de la région, lui permet de s'entraîner durant son

temps de travail. « Je l'ai fait embaucher dans mon équipe et je m'arrange pour lui permettre de s'entraîner plusieurs fois la semaine » est-il écrit. C'est là que germe l'idée de devenir un champion, et d'ouvrir une boutique de cycles. Julien Prunier est licencié, peut-être parce qu'il a permis trop de sorties à son jeune protégé. Qu'importe, il y aura une revanche. Dans ce journal, le mystérieux Géo Tyzor, sans doute un pseudonyme, apparaît bien renseigné.

Juste après la Première Guerre mondiale, le vélo va permettre de renouer avec un climat patriotique, et d'asseoir les valeurs du travail, de la pénibilité et de la sueur. Le jeune Archambaud se fait remarquer dans de petites courses, et trouve sa place petit à petit. Par exemple, *Le Miroir des Sports* du 23 avril 1929 évoque Archambaud dans la course amateur Paris-Rouen, alors qu'il fait partie des quatre coureurs échappés après la côte de Bonnières. Les 150 kilomètres qui séparent les deux villes sont avalés en 3 heures 50. Toujours dans *Le Miroir des Sports*, le 22 mars 1932, Archambaud se fait remarquer en terminant troisième du Critérium National Cycliste. Cette première grande épreuve qui commence la saison permet de se classer pour le Tour de France. Il s'agit de parcourir une distance de 207 kilomètres, qui le fut en 6 heures pour Archambaud dont le prénom, du reste, n'apparaît pas encore. La boucle parisienne se termine au vélodrome Buffalo, à Neuilly sur Seine, et descend jusqu'à Dourdan. Une seule photographie nous montre Archambaud, classé dans les « nouveaux », à l'arrivée dans la dernière poussée. Il a 24 ans. Huit jours avant Paris-Roubaix — cette course qui existe toujours – le Critérium est une épreuve qui permet « d'étudier la forme de nos représentants et d'établir une sorte de classement » nous dit Raymond Huttier. Du reste, en ce début de saison 1932, soit sept ans avant la grande boucle, le vélo se voit doté d'une nouveauté technique en l'occurrence du dérailleur qui permet l'usage de plusieurs vitesses. Raymond Huttier en est contrarié, et s'exprime librement en écrivant que « nous ne sommes nullement d'avis qu'il faille favoriser l'emploi des changements de vitesse dans les courses sur route, lesquelles devraient toujours demeurer strictement athlétiques ». La culture de l'effort est bien présente.

7.3. Les premiers exploits du champion

Dans son numéro du 1^{er} novembre 1932, *Le Miroir des Sports* met à l'honneur Maurice Archambaud en lui attribuant la couverture : il vient de franchir le record du monde de l'heure avec 44,564 km au vélodrome d'Alger (le jeudi 27 octobre). Cependant l'absence d'un chronométreur officiel n'a pas permis son homologation. Le coureur devra attendre encore quelques années pour voir son rêve se réaliser. Cependant, ce record place notre homme dans la liste des futurs vainqueurs, ou des « cracks » comme il est écrit en février 1933, alors qu'un reporter du nom de Lucien Avocat relate les journées d'entraînement pour la nouvelle saison. On y apprend qu'Archambaud et son ami Speicher se sont installés chez des parents du premier dans une maison de maraîchers depuis le 15 janvier à Cannes, et parcourt 50 kilomètres chaque matin avant de satisfaire quelques distractions l'après-midi, toujours dans le respect de l'entraînement. Comme le relate le journaliste, ils « ont leur fortune à établir », alors que Leducq s'est installé dans un grand hôtel et parade en smoking le soir au casino. Les écarts économiques sont grands et chacun se débrouille pour se préparer dans les meilleures conditions possibles.

Le Miroir des Sports du 18 avril 1933 rapporte le Paris-Roubaix, où « l'excellent » Archambaud, de l'équipe d'Alcyon finit classé cinquième. À chaque nouvelle course, Maurice Archambaud va être mis à l'honneur, scruté ou épié par les journalistes qui semblent voir en lui un grand champion. L'année 1933 va d'ailleurs le confirmer. C'est une grande année pour notre coureur, puisqu'il commence par gagner la première étape du Tour de France, et termine par son mariage avec Réjane Belval, toujours sous le feu de la presse.

Dans le *Grand écho du Nord de la France* du 28 juin 1933, quatre colonnes à la une sont réservées à l'exploit du jour : Maurice Archambaud vient de gagner la première étape du Tour de France, de Paris à Lille. « Hier, nous vîmes le petit Archambaud, le nabot, comme l'ont surnommé ses camarades, parce que petit Poucet, il tiendrait confortablement installé dans la botte de sept lieues de l'ogre... » écrit le journaliste. Son arrivée est relatée avec force détails, puisque la presse écrite monopolise l'information. Au départ, Joséphine Baker offrit des fleurs à chacun des concurrents, aux côtés d'Henri Desgrange, directeur du journal *L'Auto*. Suite au décès de Jean Cugnot, le dimanche 25 juin 1933 dans la course du Grand Prix Cycliste de

Paris, le port du casque sur piste va devenir obligatoire à partir du 1er août 1933⁸⁷. Sur la route, il faudra attendre 2003 en France.

À son mariage, en 1933, le couple va s'installer à Montreuil. À 25 ans, Maurice se marie avec Réjane Solange Paule Belval le 19 septembre 1933. Elle a trois ans de moins que lui. À cette époque, son nom est déjà dans toutes les mémoires, car le champion s'est distingué dans plusieurs courses, dont le Critérium des Nations et le Tour de France. Archambaud ne sera pas toujours finaliste, mais son nom va devenir de plus en plus souvent prononcé.

7.4. Son premier mariage et la réussite sportive

Revenons un instant sur sa femme qui semble très appréciée des journalistes. Réjane est née le 29 novembre 1911 à Lille, fille de Robert et Denise Belval, dont on remonte la généalogie vers le Nord-Pas-de-Calais. La famille s'est installée en région parisienne où le père possède une entreprise de transport. Ce mariage fait l'objet d'un engouement de la part des médias au point que la presse écrite, et pas seulement la presse sportive, en fait l'écho. Ainsi, le journal *Le Grand Écho du Nord de la France*, quotidien vendu 25 centimes, consacre en première page de son édition du mercredi 2 août 1933, une colonne portant pour titre : « Une Lilloise Mlle Réjane Belval va épouser Maurice Archambaud ». À l'occasion du mariage d'une cousine, le reporter A. Charlet va détourner l'événement pour se concentrer sur « cette jolie brunette » sur qui les projecteurs sont braqués. Une photo de la demoiselle d'honneur en robe blanche et chapeau blanc sert d'illustration. Quelques questions lui sont posées. « Nous avons tous nos parents dans cette région (Nord), dit-elle. Mais nous habitons à Montreuil-sous-Bois, où mon père est entrepreneur de transport. » Puis, Réjane Belval évoque la rencontre avec Maurice Archambaud, au Grand Prix des Nations de 1932, dont il ressort vainqueur.

« Je suis sportive et le Tour de France a toujours retenu mon attention, dit-elle. En 1932, j'écrivis une lettre de félicitations à « Monsieur Archambaud » ; une lettre qui contenait les encouragements les plus fervents. La jeunesse, vous le savez, fait de ces gestes enthousiastes. Pourquoi Maurice, qui recevait tant de lettres pareilles à la mienne, me répondit-il, à moi seule ?...

⁸⁷ Il faut préciser que les coureurs chutent à plus de 80 km/h comme ce fut le cas pour Gustave Ganay au Parc des Princes dans la course du 23 août 1926. Sur route, il faudra attendre 2003.

C'est en secret qu'il me l'a révélé ; mais que vous me permettez de garder précieusement. Ce qu'il vous importe de savoir n'est-ce pas, c'est que le sport est à l'origine de nos fiançailles ».

On y apprend aussi que « *ce cher petit a tellement de travail. On le réclame pour tous les vélodromes de France et de l'étranger. Depuis le Tour, il n'a pu se reposer, allant de Paris à Marseille, à Rouen, à Bordeaux, à Montpellier, à Alger. Bientôt, le 7 août, il sera à Lille, où il courra au vélodrome du Croisé-Laroche. Naturellement j'y serais également dit la future madame Archambaud* ». On y apprend tant de choses sur les conditions du cyclisme sportif et de la souffrance sans doute nécessaire des coureurs⁸⁸.

« Après plusieurs étapes, c'est la chaleur qui l'a le plus handicapé, car il la craint terriblement. Et rappelez-vous, cette chaleur a fait des siennes après Évian. C'est vraisemblablement à cette insupportable chaleur que fut due la défaillance de Maurice avant Digne ; ce que j'ai souffert ce jour-là, c'est inimaginable, commente Réjane. Notre peine a été atténuée par le succès de Georges Speicher, qui est un ami de ma famille. »

Ce lien est important, car Speicher sera le garçon d'honneur du mariage, et sur la piste, le compagnon de route d'Archambaud. Est également présent, Louis Dutrion, « ancien coureur qui, établi à Dijon, fut le principal éducateur sportif d'Archambaud lorsqu'il faisait son service militaire ».

Nous y apprenons également que Réjane conduit depuis plusieurs années et qu'elle possède une voiture. Assurément, elle fait partie de la bourgeoisie, et ce mariage apporte au couple un capital économique et un capital symbolique. Pour le Tour de France de 1934, elle envisage de suivre les étapes les plus dures et de rejoindre son mari. Le mariage ne tiendra pas. Après son divorce, en 1951, Réjane poursuit sa vie et décède à Vallauris le 11 juin 2000. Nous ne savons pas si elle s'est remariée ni si elle a eu des enfants. Ce chapitre appartient à une autre histoire.

La naissance du champion a une origine. Dans *La fabuleuse histoire du Tour de France*, Thierry Cazeneuve fait apparaître Archambaud dès 1933. Aux côtés de coéquipiers comme Georges Speicher et Roger Lapébie, cette « « tête de bois » de l'admirable Maurice Archambaud » qui concourait à créer « une ère d'euphorie pour le cyclisme dans l'hexagone »

⁸⁸ Christopher S. Thompson évoque également deux passages au cours desquels Madame Archambaud va s'exprimer sur les conditions de femme de coureur cycliste qui voit son mari partir « pour le Tour comme on part pour la guerre » (Thompson 2006 : 126; 309).

(Cazeneuve 2011 : 22). Les déboires du Tour de 1933 ont été relatés dans la presse cycliste, et nous reviendrons sur les difficultés vécues et la mise en avant des valeurs.

Dans la rubrique sportive de *L'intransigeant* du 9 juin 1933, Roger Coulbois consacre quelques paragraphes à la préparation d'Archambaud avant le Tour de France. Le journaliste le retrouve dans sa maison de Châtillon-sous-Bagneux, où il est accueilli par un coureur reposé, qui revient d'une partie de pêche avec son père. Au bord d'un étang situé à Vayre-le-Petit, c'est là qu'il se prépare et qu'il se « forge un moral ». En ce début juin, il lui reste quatre courses à affronter avant le Tour : « samedi à Saintes, dimanche à Angoulême, puis j'irai pour trois jours chez mes cousins à Chinon, avec Speicher, avant d'aller à Tours jeudi. Enfin, Paris-Vichy le 18 juin ». La vie de coureur cycliste n'est pas de tout repos, mais Maurice Archambaud prend le temps de se marier à la fin de la saison.

Le mariage a lieu à Montreuil, dans la ville de la mariée, comme le veut la coutume. *Le Miroir des sports* du 26 septembre 1933 montre en pleine page intérieure la sortie de l'église Saint-Pierre Saint-Paul de Montreuil où l'on peut voir une foule accueillant les nouveaux mariés sur le pas de l'église. De nombreux enfants se pressent devant pour voir l'événement. Nous passerons sur les multiples courses du coureur, comme les critériums qui sont une des principales sources de revenus. Nous nous concentrerons sur le Tour de France, qui reste l'épreuve la plus dure, car la plus longue, comme si l'on avait mis bout à bout vingt-cinq épreuves, dont plusieurs qui constituent les étapes de montagne.

Au Tour de France de 1934, Maurice Archambaud chute à Belfort. « À Belfort, Maurice Archambaud tomba en traversant les rails du tramway. Le nabet qui, depuis le début, collectionnait les bûches se cassa la clavicule » écrit Pierre Portier dans *Ce Soir* du 28 juin 1949, à l'occasion d'un retour sur la légende héroïque du Tour de France. La souffrance est au centre des turpitudes des coureurs. Et certains sont plus malchanceux que d'autres. Comme le relate notre champion, chaque étape porte son lot de désolation et d'épreuves que l'on mesure par le récit, même s'il est difficile d'apprécier la difficulté réelle de la course. Pour le moment il gagne. Au Tour de France de 1936, « où l'histoire du cadre jaune » nous dit Marcel Sauvage dans *L'intransigeant* du 10 juillet, Maurice Archambaud porte le maillot jaune dans la troisième étape au départ de Charleville-Mézières. « Archambaud est de petite taille avec un visage rond qui durcit sous l'effort, car ce diable de petit homme serre terriblement les dents

quand il veut et il ne fait pas bon le gêner alors » écrit le journaliste. Pour que les choses se corsent, il faut atteindre la montagne et les fameux cols.

David Le Breton citant Roland Barthes exprime cette difficulté ultime avec l'ascension des cols, et notamment du Ventoux. « Le Ventoux, [écrit Roland Barthes,] est un véritable Moloch, despote des cyclistes, il ne pardonne jamais aux faibles, se fait payer un tribut injuste de souffrances » (Le Breton 2020 : 130). Dans l'ascension du col de l'Izoard, lors de la quinzième étape du Tour de France de 1939, Maurice Archambaud témoigne : « C'était un véritable calvaire » dira-t-il au journaliste de *L'Auto* du 27 juillet 1939 que nous reproduisons ici :

« Briançon, 26 juillet [1939]. — « Ah ! je m'en souviendrai de l'étape Digne-Briançon ! », nous dit Archambaud, « je croyais, poursuit-il, qu'elle ne finirait jamais avec ses trois cols... Et tout cela pour nous mettre en jambe en vue du Galibier et de l'Iseran. Pour une sale blague, je vous assure que c'était une sale blague. Pour arranger les choses, je suis tombé deux fois dans la montée de Vars – ça c'est un comble – et vous pensez bien qu'ensuite je ne me suis pas offert des descentes à tombeau ouvert. C'est surtout dans l'escalade de l'Izoard que j'ai souffert. Là, vraiment, j'ai peiné et, pourtant, j'ai remonté quelques coureurs. »

Dans le numéro suivant du 29 juillet, Henri Desgrange rédige un long article pour exprimer ses sentiments à l'égard des valeurs qui font le sportif dans un éloge de la souffrance. En relatant les exploits d'un coureur dont le doigt est cassé et qui pourtant poursuit invariablement sa route, Henri Desgrange s'émeut de tant de souffrance. Et il poursuit :

« Hier encore, à Bonneval, le petit Archambaud est assis sur une caisse, absorbé et muet. Il s'écarte de moi, qui me suis assis à côté de lui. Je comprends, hélas ! Pourquoi... Son bras gauche est, du haut en bas, sanguinolent de la chute qu'il a faite avant-hier dans le col de Vars. » Plus loin, il ajoute : « c'est le même Archambaud, avant-hier, qui grelotte de fièvre. Ce sont tous ceux qui ont attrapé un rhume au cours des étapes si froides que nous avons dû courir. Chacun a payé son tribut. Chacun a payé sa dette sportive de courage, de rude volonté. Chacun a souffert sans qu'il vienne à aucun l'idée d'abandonner et, si l'on s'extasie sur les coureurs du Tour, ce ne doit pas être parce qu'ils sont capables de couvrir plus de quatre mille kilomètres en moins de trois semaines, mais bien parce qu'ils sont d'une volonté à toute épreuve et que, comme le jeune Spartiate, dont le renard déchiré la poitrine sans lui tirer une plainte, ils demeurent stoïques devant les rudes souffrances de la route. »

Il s'ensuit une longue tirade qu'il est intéressant de livrer ici, car elle explique tout en exprimant les difficultés innombrables auxquelles les coureurs doivent faire face, que le public doit savoir pour évaluer à sa juste mesure, les efforts consentis et les souffrances endurées.

« Et ils auront subi, cette année, très probablement, le plus dur de tous les Tours de France. Ils auront connu, à nouveau, les très longues étapes. Ils auront eu moins de journées de repos que les années précédentes. Ils auront eu des départs à des quatre heures du matin. Enfin, la température aura été particulièrement clémente. Ils auront fait les premières étapes sous un déluge, puis les froids sont venus impitoyables autant qu'inattendus. Hier, en haut du Galibier, quatre degrés sous zéro ; cinq en haut de l'Iseran, où, l'avant-veille, vingt centimètres de neige s'étaient accumulés qu'il avait fallu balayer avec les chasse-neige. Vous rendez-vous bien compte de la situation de nos hommes, parvenant au sommet, couvert de sueur, et qui doivent ensuite, en roue libre, donc immobiles, se laisser râler sur des distances, comme hier, de plus de soixante kilomètres ! Quelle belle santé n'est pas la leur, et qu'elle n'est pas leur courage, et qu'elle ne doit pas être notre admiration ! »

Dans un encadré, on peut voir une photographie montrant Maurice Archambaud en train de se faire coiffer, car dit-il au journaliste, « il faut être impeccable pour l'arrivée au Parc ! » Cependant, il reste encore mille kilomètres à parcourir. Au classement général, Maurice Archambaud est dix-septième au sortir des Alpes, loin derrière Sylvère Maes et René Vietto, les deux premiers de ce trente-troisième Tour de l'année 1939. Maurice Archambaud sera tout de même classé quatorzième après avoir remporté les 10^e, 12^e et 17^e étapes.

Comme le souligne Christian Pociello, « dans les sports d'endurance, comme le cyclisme, les journalistes insistent sur la souffrance des coureurs » (Pociello 1999 : 170). Nous le verrons à plusieurs reprises, cette insistance à écrire la souffrance et à décrire l'homme dans son dénuement relève, à mon avis, d'une forme de rachat. Écrire cette souffrance sans intervenir, puisque la règle l'interdit, serait peut-être de l'ordre de l'épreuve spirituelle, comme le souligne David Le Breton, à propos de la douleur. « La Passion de Jésus érige la douleur en sacrifice consenti pour la providence de l'humanité pécheresse » (Le Breton 1995 : 174). Non seulement la douleur sert à exister, mais encore elle doit être partagée pour que l'épreuve ait un sens, pas seulement pour le coureur cycliste, celui qui souffre, mais également pour celui qui observe, le spectateur qui est témoin de ce sacrifice. La presse a par conséquent une fonction de médiation importante. Dans cette relation, le public accepte cette

douleur et donne en retour son adhésion au sport cycliste en général, et aux grands sportifs en particulier. « La douleur a valeur de don irrecevable qui oblige l'autre à une dette infinie » (Le Breton 1995 : 189). Voilà pourquoi les coureurs sont acclamés le long des routes, et voilà pourquoi ils attendent des heures pour être présents durant un instant fugitif, car, à la manière des rites de passage, la durée a son importance et participe de cette dette infinie dont parle David Le Breton. Le sociologue dira encore que « la douleur est le sacrifice que l'athlète consent dans un échange symbolique visant à le faire figurer en bonne place lors de l'épreuve ou dans l'établissement d'un record » (Le Breton 1995 : 205). Nous sommes d'accord.

En dehors des critériums, des courses sur pistes, et des petites courses organisées localement et qui parfois, pour drainer un public nombreux, vont afficher le nom d'un champion — qui lui sera rémunéré — il existe une multitude de courses à différentes échelles. Mais les plus importantes sont les courses officielles comptant pour le palmarès national ou international. Le reporter, Lucien Avocat, dresse le bilan de la saison qui commence avec le Paris-Nice, et s'étend sur une quinzaine de courses nationales et internationales avant d'entamer le fameux Tour de France. Au départ de Paris, c'est vers tous les axes que les courses se disputent : Paris-Nice, Paris-Roubaix, Paris-Saint-Etienne, Paris-Bordeaux, Paris-Tours, Paris-Rennes, Paris-Belfort, Paris-Poitiers, et le Milan San Remo, le Tour d'Italie, le Critérium national français, puis Paris-Bruxelles, autant d'épreuves dont la plupart ont disparu. Dans les années 1930, les coureurs ont encore le temps de s'entraîner, mais il viendra un moment, après-guerre, où les courses se succéderont à un rythme effréné (Marchand 1963).

7.5. Une union hors mariage et une boutique de cycles

En 1937, la famille Archambaud vit à Clamart, dans une maison dont Francis, le deuxième fils, se rappelle. Les feuilles de recensement de 1936 indiquent que le couple Archambaud vit au 72 rue Condorcet à Clamart, que monsieur exerce la profession de coureur cycliste et que madame est sans profession. C'est un petit pavillon en meulière jumelé caractéristique des habitations parisiennes. Les apparences sont parfois trompeuses, et le couple Archambaud n'a pas eu d'enfant. L'amour va tirer le champion de son lit conjugal et le conduire en Sologne. À

cette époque, Maurice vit avec Réjane et n'est pas encore séparé. Cependant, il semble qu'après 1940, Maurice va vivre avec sa future femme, Lydie, née Briant. Pour sa part, Lydie est née le 27 mars 1922 à Nançay. Elle a quatorze ans de moins que Maurice et lui survivra de cinquante-et-un ans, puisqu'elle décède dans sa ville de naissance le 13 juin 2006. Mais cela est une autre histoire. Son père est garde au château de Nançay, dont le propriétaire est M. Hubert Barbellion, maire de Nançay. Elle vit avec ses trois frères, Gilbert, Gérard et André, plus jeunes qu'elle.

Archambaud doit penser à son avenir, comme tous les grands coureurs. À 31 ans, il sait qu'il ne pourra pas gagner éternellement des épreuves, et le record de l'heure est encore à battre. En 1936, Maurice a déjà l'idée de faire fabriquer des vélos sous sa marque. C'est un « potin » divulgué dans *Lyon Républicain* du 14 septembre 1936, dans lequel il est dit que « Maurice Archambaud avait demandé à son constructeur (Mercier) de faire pour lui comme il le fit pour les autres, une bicyclette à sa marque. Celui-ci ne put lui donner satisfaction. Archambaud, dépité, a décidé de ne pas renouveler son contrat et de passer à une autre firme. Mais voilà que cette dernière se « dégonfle » et ne peut pas davantage créer une marque Archambaud. Celui-ci est donc revenu repentant trouver son directeur sportif qui lui fait un peu tirer la langue. » Cette anecdote rapportée par la presse écrite montre l'état d'esprit et d'ambition dont fait preuve notre coureur cycliste. Nous entrevoyons un besoin de reconnaissance immense et la volonté de laisser une trace dans les grandes pages de l'histoire. C'est aussi un moyen de valoriser son nom et de récupérer une plus-value au passage. Il faudra attendre encore quelques années pour voir se concrétiser cette idée.

Le journal *Ce Soir* du 15 septembre 1937 nous apprend que Maurice Archambaud s'apprête à partir pour l'Italie pour battre le record de vitesse, et surpasser Maurice Richard qui détient la performance de 45 km 398 de l'heure. Nous apprenons qu'il passera le week-end à Genève, et se rendra ensuite à Nice, avant de remonter sur Paris. L'emploi du temps du champion cycliste est bien rempli.

Le journal *Ce soir* du 27 janvier 1938 informe des projets d'Archambaud pour la saison nouvelle. Résident à Clamart, il présente ses différents contrats après être revenu de la Côte d'Azur où il s'est entraîné, comme les années passées.

Au premier janvier 1938, le journal *Ce Soir* nous apprend que Maurice Archambaud va devenir marchand de vélos ! En page intérieure dans la rubrique sportive, le journaliste Raymond Huttier s'étonne de l'emploi du temps du champion du Monde, car « Archambaud quel que soit le temps va s'entraîner tous les jours sur la route ». Du reste, il démarre une année déjà bien remplie avec une course prévue le week-end au Vel'd'Hiv', lieu où il se rend chaque jour pour se faire masser et pour réparer son matériel. Mais il prépare déjà son avenir et souhaite se rendre à Saint-Étienne afin de rencontrer Monsieur Mercier pour régler quelques affaires. Il projette en effet d'ouvrir un magasin de cycles dans la rue Vaugirard, où « mon fidèle soigneur Julien Prunier s'occupera de l'atelier ; ma femme sera à la caisse... et moi je continuerai à être coureur cycliste, mais pas sur ma propre marque » dit-il.

Vraisemblablement, c'est la course cycliste qui le conduit à Nançay, près de Vierzon. Mais nous savons également que Maurice adore la chasse et part en Sologne pour des parties de chasse. Du reste l'auberge qu'il acquiert sera un lieu de rendez-vous des chasseurs, comme nous pourrons le lire plus tard. Sa notoriété lui offre de nouvelles perspectives, et la chasse plutôt réservée à l'aristocratie et à la bourgeoisie lui est désormais accessible⁸⁹.

À partir du moment où Maurice se lance dans la vente de bicyclettes, il se produit un tournant dans sa carrière. Peut-être l'avait-il anticipé. Le sport sera toujours présent, mais à distance. Les conditions physiques du coureur ont été très sollicitées, il a été souvent malade, et ce détachement témoigne d'une stratégie de carrière appuyée par des relations sociales au sein des fabricants comme Mercier, et de la possibilité de donner un avantage absolu à des vélos promus par la marque Archambaud.

Dans son ouvrage, Christian Laborde ne réserve qu'une petite place à notre champion au sujet d'une tornade éprouvée dans la course Paris-Lille, qui a eu lieu le 7 juillet 1935. D'autres auteurs sont plus volubiles. Ainsi dans son *Histoire du cyclisme professionnel*, Roland Cotty aborde Archambaud à travers l'épreuve de Milan du 3 novembre 1937 au vélodrome de Vigorelli. Le record du monde de vitesse sur piste apparaît comme un Graal, comme tout record mondial. Alors qu'il venait d'être battu en septembre 1937 par le néerlandais Slaats, le « Français Maurice Archambaud dit « le Nabot » décide en cette fin

⁸⁹ Cette partie est pour le moment suspendue à cause de la crise sanitaire et de l'impossibilité de déplacement. Nous envisageons dès que possible rejoindre Nançay pour une visite du cimetière et de la famille d'Archambaud.

d'année de tenter sa chance » (Cotty 2014 : 144). La course a été largement commentée dans la presse, et reprise dans les ouvrages sur le cyclisme sportif. Avec 45,840 km/h, Archambaud devient champion du monde. On y apprend que le journaliste Jean Leulliot serait son « mentor ».

En 1937, être champion du monde, ce n'est pas rien, à l'aube des bouleversements internationaux et des tensions qui conduiront vers la Seconde Guerre mondiale. La montée de la jeunesse hitlérienne progresse et avec elle nous assistons à une concurrence entre les nations.

L'autobiographie d'André Leducq apporte quelques précisions en consacrant quelques pages à notre coureur cycliste. Même si comme dans la plupart des ouvrages sur le cyclisme sportif il n'y a pas de sources, la proximité apporte ce supplément d'âme souvent absent des récits de synthèse. « Je m'entraînais assez souvent avec Archambaud, de Clamart, nous dit-il, et Speicher de Pantin » (Leducq 1988, np). « Archambaud, on l'appelait « le Nabot » et vous voyez tout de suite la hauteur qu'il atteignait sous la toise. C'était un formidable rouleur, et on se demandait où il pouvait aller chercher autant d'énergie dans une enveloppe aussi réduite » (Leducq 1988, np). Archambaud n'est pas grand, et ce sobriquet est tantôt utilisé comme un terme affectueux lorsqu'il gagne des courses, tantôt utilisé pour dénigrer l'homme. Dans un portrait dressé le 26 octobre 1937, il est écrit que le coureur mesure « mettons 1,60m ». Alors qu'en 1962, Georges Briquet écrira que « ce « petit » bonhomme mesurait quand même un mètre soixante-trois (Briquet 1962 : 42).

« Il est de taille plutôt petite — mettons 1m. 60 — taillé tout en boule et il a un visage très doux aux rondeurs enfantines. C'est pour cela que ses amis l'appellent affectueusement le « poupard » ou encore le « nabot ». Maurice Archambaud, qui est né à Paris le 30 août 1908, ne paie guère de mine à la ville et on a peine à penser, quand on le rencontre en « civil », qu'il compte parmi les meilleurs champions cyclistes du moment. Mais, dès qu'il est sur son vélo, en tenue de coureur, le gentil Maurice apparaît transformé comme par enchantement. Harmonieusement posé sur sa selle, pédalant avec une rare souplesse, Archambaud semble vraiment faire corps avec sa machine et son allure est un régal pour les connaisseurs. Son visage s'affine sous l'effort, ses belles joues rebondies paraissent se dégonfler et son front se plisse de rides volontaires. Car Archambaud est surtout un « courageux » ; très puissant et très résistant malgré son faible gabarit, il s'est toujours distingué, sur la route comme sur la piste, par son ardeur à la lutte et sa farouche énergie. Ayant débuté en 1927 sous les couleurs du C.V. 15e, Archambaud commença à faire parler de lui en 1931,

après son entrée au V.C.L. Il gagna Paris-Verneuil 1931, puis en 1932 le Grand Prix Wolber des jeunes. Passé professionnel pour courir le Tour de France, Maurice confirma brillamment, en fin de saison, ses exceptionnelles qualités de rouleur en remportant le Grand Prix des Nations et en battant officieusement, à Alger, le record du monde de l'heure, couvrant 44 km. 564. Depuis, Archambaud a gagné Paris-Caen 1935, Paris-Nice 1936 et a porté plusieurs fois le maillot jaune dans le Tour de France. Cette année, il a été deuxième du Grand Prix des Nations contre la montre et, le mois dernier, a bien failli battre, à Milan, le record de l'heure. Notre « nabot » n'a d'ailleurs pas renoncé à son beau projet, et il vient de repartir pour Milan dans le dessein de faire de nouvelles tentatives. Réussira-t-il ? Il est permis de le penser, car Maurice Archambaud le « rouleur », Maurice Archambaud le « volontaire » est vraiment fait pour les longs efforts en solitaire⁹⁰. »

Les coureurs passent par une « épreuve » qui, au sens étymologique, signifie « faire subir quelque chose à quelqu'un » (TLF). De leur classement dépendra leur réussite et surtout la prime octroyée par telle ou telle marque. Des petites courses amateurs ont lieu un peu partout chaque dimanche, soit organisées par le vélo-club local, soit initiées par une marque. Une prime est annoncée et distribuée entre les principaux gagnants. Dans les épreuves professionnelles, sont annoncés par affichage les noms des principaux concurrents, faisant publicité dans le but d'attirer un maximum de spectateurs. En effet, il n'y a pas d'épreuve sans témoin ou spectateur.

À la veille du second conflit mondial, le sport cycliste est partout. De nombreuses courses amateurs ont lieu autour de Paris, comme ce prix Maurice Archambaud du 15 août 1938 où pas moins de 243 participants s'étaient inscrits pour courir au départ de la cote de Saint-Cloud, en espérant être remarqués pour participer à la course Paris-Tours. Le dirigeant du cercle sportif du 15^e, proche de la rue Vaugirard, n'est autre qu'Archambaud, organisateur de l'épreuve. La renommée attire, ce qui permet également d'entretenir le nom dans les mémoires. Cela offre également l'opportunité d'une publicité gratuite.

Maurice Archambaud ouvre sa boutique de vente et de réparation de vélos le 1^{er} mars 1938. Il en fait l'annonce dans la presse à l'occasion d'interviews. Située au 227 rue Vaugirard, à l'angle du 27 rue des Volontaires, dans le quartier de Montparnasse, cette boutique va offrir une nouvelle carrière au coureur cycliste comme à son mécanicien, Julien Prunier. Aujourd'hui reconvertie en café parisien, l'établissement était suffisamment vaste

⁹⁰ *Le Miroir des Sports*, du 26 octobre 1937

pour accueillir la boutique et les fournitures et accessoires cyclistes, ainsi qu'un atelier de réparation. La boutique représente l'entreprise Mercier qui diffuse, entre autres, les marques Leducq et Archambaud. Longtemps dans la boutique, le vélo du recordman du monde de vitesse trônait sur un mur, jusqu'au jour où Francis s'est rendu compte que ce n'était pas le bon vélo. Où était-il passé ? Un autre vélo serait exposé au musée du sport de Nice. Bruno et Denis étant décédés aujourd'hui, une autre partie de l'histoire de ce célèbre coureur a disparu.

Lors du Tour de France de 1939, dont nous avons déjà parlé, Archambaud se fit remarquer à plusieurs reprises, notamment sur l'épreuve contre la montre Narbonne-Beziers, ce qui lui permit de prétendre à la prime de 5.000 francs des établissements Radio-Peugeot offerte au coureur le plus rapide. Avec une moyenne horaire de 43,200 km/h, cette remarquable performance place notre coureur en bonne position pour le record mondial. D'autres primes s'accumulent par étape et ainsi confortent les gains de ces coureurs professionnels.

Le 22 septembre 1938, Georges Grosjean dresse le bilan de l'année cycliste et fait le décompte des récompenses attribuées à Maurice Archambaud : En 1937, il terminait deuxième du prix des Nations. Six semaines plus tard, il remportait le titre de champion du monde de vitesse, avec son exploit des 45 km 840 en une heure. Aux Six jours de Paris, il termine seizième, ce qui fait dire au journaliste qu'il n'a peut-être pas encore récupéré de ses exploits passés. Le 20 mars 1939, alors que se termine le Paris-Nice sous la neige, Archambaud est classé premier. À 31 ans, le voilà vainqueur une fois de plus. Cette course en quatre étapes est menée dès le deuxième jour par Archambaud, qui s'élance en prenant toujours de l'avance. Il termine après 23 heures 26 minutes et 48 secondes pour avoir parcouru les 903 kilomètres dans des conditions météorologiques très difficiles. Pendant de temps, les relations sont de plus en plus tendues entre les pays et le Reich. Alors que l'Allemagne a envahi la Tchécoslovaquie, l'Angleterre, les États-Unis, la France et l'URSS réprouvent ce « coup de force » et condamnent « l'agression allemande ». Les Américains promettent une intensification du réarmement aérien et naval.

L'épreuve sportive porte bien son nom, particulièrement lorsqu'il s'agit d'affronter les éléments comme ce fut le cas pour le Paris-Nice de 1939. Dans ce cas, il s'agit même d'une « épopée » comme le titre *L'Auto* du 18 mars 1939. « Les coureurs se sont évanouis en cours d'étape, pas moins de 70 abandons en 25 kilomètres » est-il proclamé pour entretenir le

suspens et l'attention du lecteur. L'envoyé spécial Jean Leulliot relate les circonstances de cette étape particulièrement pénible entre Lapalisse et Roanne où la neige vint en bourrasque déferler sur les coureurs qui abandonnèrent les uns après les autres. « Surtout, ne me parlez pas de courage, de résistance, de volonté... Il faut avoir vécu ces instants pour comprendre que, pour résister, il ne s'agissait pas de vouloir, mais qu'il fallait pouvoir... » Et le journaliste de poursuivre le récit de cet « effroyable calvaire ».

« Aveuglé par la neige, les ongles des mains et des pieds comme arrachés par des tenailles, les jambes dures comme du bois, le ventre glacé, la bouche tordue et dégoulinante de salive, la figure violette et les traits creusés au couteau semblait-il... Combien en avons-nous vu ? »

Exceptionnellement, le temps s'était déchainé sur le peloton et la course, alors que la saison cycliste venait de commencer. Quelqu'un a dit que la presse était incontournable dans le système de la course cycliste. D'abord parce que les coureurs ne font que passer à vive allure et passent furtivement devant les spectateurs, ensuite parce que la presse est la mémoire de la course et de multiples petits événements relatés, comme Albert Londres a pu le faire en son temps (Serres 2007). Une fois replié dans son fauteuil, le récit devient encore plus incroyable. « Il faut avoir vu un Tanneveau s'évanouir, un Braeckeveldt et un Fréchaut ne retrouver la parole qu'après dix minutes de soins, un Deltour se mordre les doigts et crier de douleur, pour comprendre ce qu'avait d'horrible cette épreuve sous la neige ».

Mais nous ne sommes plus en 1924, et même si Albert Londres a forcé un peu le trait sur l'épouvante de l'épreuve cycliste vue à travers les frères Pélissier, nous n'en sommes pas très loin. « Le vent glacé soufflait violemment de côté, frappant les survivants de grosses plaques de neige, qui se glaçaient sur les maillots et les culottes. » Le terme de « calvaire » revient plusieurs fois, celui de souffrance aussi, il est clair que l'épreuve n'est pas commune, mais que seuls les cyclistes hors du commun vont pouvoir l'affronter.

« La neige s'abat en tornade. Alors, c'est la déroute et la débandade dans le gros peloton. Excités par ce temps épouvantable, Masson, Diggelmann, Bonduel, Chocque, Archambaud, au lieu de ralentir, ne cessent d'attaquer... Bientôt leurs adversaires ne résistent même plus. À bout de forces, des hommes tombent, d'autres rentrent dans les fermes... Certains supplient les suiveurs et pleurent... »

Ces scènes de déroute se rapprochent de scènes sacrificielles, de combat pour la patrie, ou toute autre épreuve du même genre. Pourquoi continuer sinon pour une gloire éternelle, le

sacrifice en vaut-il la chandelle ? À la sortie de Roanne, ils sont une quinzaine de coureurs encore en piste sur 91 au départ. Ce n'est que le « splendide effort » du couple Archambaud-Masson qui va permettre à la course de garder son nom.

« Je vous ai conté, tout à l'heure, la souffrance de ceux qui abandonnèrent. Parlons maintenant de ceux qui résistèrent. Ils ont conquis à jamais notre admiration et celle de leurs camarades, qui les considèrent comme des phénomènes. »

Alors que le journaliste semble ne pas s'étonner des efforts de l'homme du Nord, puisque Masson est Belge, il s'attache à l'exploit d'Archambaud.

« Maurice Archambaud, coureur enveloppé et volontaire, a non seulement résisté, mais il a encore fourni un bel effort, puisqu'il a repris seul plus de 2 minutes au groupe de tête. Maurice, que le soleil rend malade, a, comme Émile, été admirable aujourd'hui. »

Cette « hécatombe » restera dans les mémoires, mais n'empêchera pas de poursuivre l'épreuve au début du printemps. Dans un encart, Maurice Archambaud relate les difficultés qu'il a dû dépasser. Le journaliste L. Cazalis découvre Archambaud au sortir de sa douche, en train de se recoiffer et déclare :

« J'ai, nous dit Maurice, encore le bout des doigts mort... Mais tout va bien et je meurs de faim. Je suis invité à dîner par M. Mercier au Majestic. Je vais faire honneur au repas. »

Le Majestic est un restaurant réputé Stéphanois à l'époque. Archambaud ne saurait décevoir son patron. Et il ajoute :

« J'ai disputé dans ma carrière de nombreuses étapes dures, comme celle du Tour de France, — l'année où Leducq a gagné, — dans le Galibier, où la neige et le froid nous saisirent. Une deuxième étape du Wolber que j'ai gagné a été aussi très dure : mais... comme aujourd'hui, je n'ai jamais vu ça ! À Roanne, je voulais manger pour récupérer, car je sentais mes forces me trahir... Je n'avais pas la force de fouiller dans les poches de mon maillot... Je m'arrêtais près d'un gendarme de service et je lui demandai de fouiller dans mes poches et de me donner à manger, ce qu'il fit d'ailleurs avec une grande amabilité... »

Cette anecdote apporte un éclairage supplémentaire sur le dépassement des limites imposées aux coureurs. Ne plus être capable de s'alimenter soi-même et recevoir le secours d'un gendarme, voilà une belle image d'Épinal.

« Avant de partir, j'avais dit à ma femme : « Je crois que je n'aurai plus le cran de m'accrocher », et j'ai vu aujourd'hui que je me trompais et que je savais encore souffrir... Oui, j'ai

souffert toute l'étape et j'ai voulu souffrir... Il y avait trop longtemps que je n'en avais pas gagné une belle... et c'est pourquoi je me suis accroché désespérément. »

La souffrance est au centre de l'épreuve que le cycliste s'inflige. Elle fait partie du jeu. Et comme le souligne Jacques Marchand « on lui pardonnera de se faire payer (même cher) s'il sait lui-même payer de sa personne » (Marchand 1963 : 60). Le journaliste ne sait pas si bien dire. Il y a de la souffrance et de l'expiation dans tout cela, tout comme il y a de l'idolâtrie et un sens certain du sacré. C'est peut-être une des raisons d'être de la chapelle de Notre-Dame des Cyclistes, à Labastide d'Armagnac⁹¹, tout près d'Armagnac dans les Landes. On peut y voir exposés sur les murs de la chapelle des maillots tels des ex-voto. Certains cyclistes amateurs réclament de voir leur maillot mis à côté de celui de leur idole, le temps du selfie. Celui d'Archambaud n'y figure pas, mais on trouve les maillots de Bartalli, Copi, Robic, Lapébie, Bobet, Anquetil, Poulidor et ceux de la plupart des champions, y compris d'aujourd'hui⁹².

Le journal est criblé d'annonces publicitaires, et l'on peut lire en quatre lignes « Après la 2e étape de Paris-Nice, Archambaud est 1^{er} du classement général sur bicyclette A. Leducq, munie de cale-pédale. ARCHAMBAUD, 227 rue Vaugirard à Paris ». L'exploit est instantanément récupéré par le monde publicitaire et lorsque l'architecte de ce monde est également le champion, on comprend que la boucle est bouclée, et que les liens sont inséparables. La prouesse de la journée était également liée à une obligation de résultat. Publicité pour celui qui a gagné ! Cela résonne étrangement avec l'anecdote qui sera rapportée plus bas.

Dans son numéro du 21 mars 1939, le journal *Ce Soir*, dirigé par Louis Aragon, dresse la liste des composants qui ont participé à la victoire : Cycle André Leducq, fabriqué par les établissements Mercier, boyaux Hutchinson, dérailleur super champion Simplex, établi à Dijon, guidon A.V.A, jantes Mavic en Dural, chaîne Yerollex, moyeux et roues libres Préférence, freins L.A.M, selle Brown, ruban de guidon Tressolux, cale-pieds Lapize, courroie Lapize, pompe Bluemels, équipement « au grand air sport », lunette O.T.O. On y

⁹¹ Il s'agit d'une des trois chapelles en Europe (Barnérias 2019).

⁹² D'après la brochure, plus de 700 maillots sont présentés, certains sont stockés dans des conditions de conservation sommaires. Chaque année, de nombreux cyclistes professionnels et amateurs viennent déposer leur maillot. Lors de notre visite, en juillet 2020, la moyenne d'âge des visiteurs se rapprochait de la soixantaine. La plaquette annonce quelque 20.000 visiteurs les bonnes années.

apprend encore que les bicyclettes d'entraînement des coureurs sont équipées de garde-boue Précis. Mais ce n'est pas terminé. Le Paris-Nice a été suivi de près par Holo-Electron qui a contribué au massage des coureurs après chaque étape. « À chaque étape on se retape grâce à Holo-Electron », mais également avec Byrrh, la boisson qui est le grand vainqueur de la « Course au Soleil ». « Byrrh est apprécié des sportifs tant pour ses qualités toniques que pour l'intérêt qu'il témoigne à tous les sports... Une année Byrrh a dépensé plus de deux millions pour le développement des sports en France ». Comment ne pas apprécier cette boisson ? C'est aussi à cette occasion que la coupe Waterman, des stylos et des encres, a été remise à Maurice Archambaud. Nous ne savons pas si cette coupe était assortie d'un chèque, cependant, les contrats publicitaires que l'on nomme aujourd'hui de « l'endorsement », semblent convenir à tout un chacun. Deux mois plus tard, dans la course Paris-Roubaix, il terminera en trio quatrième, avec une minute trente seulement derrière le premier, le Belge Emile Masson Junior, sur Alcyon.

Enfin, Maurice Archambaud va vendre des bicyclettes sous sa marque, fabriquée par les établissements Mercier. Il existe quatre plaques de vélo (lesquelles sont posées sur le tube de la potence) où il est inscrit le nom ainsi que 45 km 840 avec une horloge sur trois d'entre-elles. Cela évoque le record du monde de vitesse sur piste et par conséquent indique que ces plaques ont été produites après novembre 1937. D'autre part, la boutique n'ouvre pas avant mars 1938, ce qui nous laisse un peu de marge. Durant la Seconde Guerre, il ouvrit également une auberge à Nançay, qui lui permit de vivre en province, non loin de la zone libre.

7.6. Durand la guerre

Dans l'édition du lendemain, de mars 1939, Maurice Archambaud et Roger Lapébie se disent prêts à courir le Paris-Brest de 1941, si jamais il a lieu. Ce sont moins les événements politiques que la maladie qui vont tirer un trait sur la carrière d'Archambaud. Durant cette période, le champion va s'installer à Nançay, dans le Loiret, où il devient restaurateur. Cela ne l'empêche pas de continuer à courir et à gagner quelques épreuves, notamment celle du début de la saison hivernale d'octobre 1941, qui reprend au Vél' d'Hiv', avec une course à l'américaine de 100 kilomètres (course sur piste de relais à deux) qu'il gagne avec le pistard

Adolphe Prat comme coéquipier. (Le journal ne donne pas son prénom, que tout le monde connaît du reste à l'époque.) Durant cette première course, le couple Archambaud-Prat bat le record de la demi-heure, avec 24, 755 kilomètres. Adolphe Prat sera cette année-là consacré par la voix populaire le « Roi du Vél' d'Hiv' » selon *Le Matin* du 8 avril 1941. En août 1945, il organisera à Nançay une course cycliste en deux étapes.

Sa dernière course a lieu le 8 août 1942, alors qu'il gagne un Omnium à Besançon. Durant l'automne, Fausto Coppi s'apprête à battre le record du monde de vitesse dans l'heure, et à dépasser du même coup Archambaud. Compte tenu du fait que ce record est, selon l'expression de Jacques Marchand, « le rêve de sa vie » (Marchand 1963), on ne peut nier que cette préparation méticuleuse et médiatisée ait eu un impact sur le moral d'Archambaud. Ce dernier a dû suivre de près la préparation et l'exploit. À la veille de l'exploit de Coppi, Albert Baker d'Isy revient sur cet événement, et dans un entretien avec Julien Prunier, évoque ce record⁹³. Lorsqu'il est question de savoir si Archambaud pourrait tenter un nouvel exploit, Julien Prunier répond que « pour lui l'heure est passée... À 34 ans, Maurice qui a relâché son entraînement depuis la guerre, ne peut pas songer à renouveler son exploit de 1937. Sa carrière en prend un sérieux coup le 7 novembre 1942 lorsque Fausto Coppi bat son record de l'heure de seulement 31 mètres. Maurice Archambaud ne laissera pas cet exploit sans suite, et va aller jusqu'au procès pour tenter d'annuler ce nouveau record.

Une page semble tournée, et le *Miroir des sports* du 5 avril 1943 fête la rentrée du « populaire tourier » Maurice Archambaud. À l'occasion d'un Omnium au Vél' d'Hiv', nous apprenons que le célèbre cycliste « n'avait pas couru depuis de longs mois (on pensait même que suivant l'exemple de ses anciens camarades du Tour de France : André Leducq, Antonin Magne et Charles Pélissier, il avait décidé de prendre sa retraite ». Arrivé dernier d'un groupe de six, le cycliste se trouvait pourtant satisfait de sa forme physique et de ses performances.

Pris par la maladie durant les mois précédents, il revient guéri en avril 1943. « Mais la maladie tenace qui a interrompu mon activité est vaincue » dira-t-il au journaliste François Terbeen de *L'Auto* du 1^{er} avril 1943. De quelle maladie s'agit-il ? Nous n'en savons rien, mais nous pouvons émettre d'hypothèse qu'il s'agit d'une dépression suite au record de Coppi. Les événements coïncident. « Écarté depuis un an de l'actualité sportive par une longue maladie,

⁹³ *L'Auto* du 10 novembre 1942.

Maurice Archambaud, enfin rétabli, n'aspire qu'à redevenir le coureur « plein de feu et de vaillance » qui émerveilla si souvent les foules » écrit François Berteen. Le terme « nabot » n'est employé qu'une seule fois et entre guillemets.

Jacques Godet, directeur technique de l'équipe de France ne mâche pas ses mots. Alors qu'il prépare la sélection des coureurs au prochain Tour de France, il s'autorise à présenter ses critères.

« Il est des tares de constitution qui ne pardonne pas, écrit-il. L'état des colons, petits et grands, de Maurice Archambaud ne contrariait point ses performances lors des efforts dominicaux. Mais, ils l'empêchaient irrémédiablement de passer plus de sept aux huit étapes du Tour. L'effort continu conduisait ce grand champion à une intoxication certaine. Quand, en 1933, il fallut, à Digne, remonter le « nabot » évanoui dans sa chambre et le dépouiller de son maillot jaune en coupant la précieuse tunique de haut en bas, nous complimentons qu'il existait des lois physiologiques que le Tour de France ne pouvait pas braver⁹⁴ ».

Le Tour n'aura pas lieu en 1943 et en novembre, Baker d'Isy écrivit un encart intitulé « Les quatre vélos d'Archambaud » dans lequel il relatait avoir rencontré quatre fois le « nabot » enfourchant des vélos différents : un vélo de piste, un vélo de suivi, un vélo de course et un vélo à guidon droit muni d'un éclairage lorsqu'il s'est agi de retourner à son magasin. L'anecdote sera publiée les 5 et 15 novembre (n°15.559 et 15.569). Les entraînements vont s'étioler et Maurice Archambaud va regagner son hôtel de Nançay.

Le journal *Combat* du 5 juillet 1946 annonce la reprise de l'entraînement de Guy Lapébie et de Maurice Archambaud. À cette occasion, Archambaud annonce qu'il va mettre son hôtel de Nançay en gérance et qu'il va revenir à Paris dans le courant du mois de juillet. « Je me suis fait monter un vélo de course à mon magasin et j'ai repris l'entraînement » explique-t-il au journaliste. « Il me reste encore à perdre deux kilos » ajoute-t-il, ce qui montre que la vie d'hôtelier n'a pas que de mauvais côtés. On y apprend aussi que le grand projet d'Archambaud en 1939 était de partir en Amérique, projet qu'il ne réalisera pas. *L'intransigeant* du 7 novembre 1946 nous apprend pourtant qu'Archambaud est toujours à Nançay, dans son hôtel, et que sa femme qui a subi une grave opération se repose à Clamart. Le couple vit séparément. L'ex-champion a dû abandonner la reprise de l'entraînement et son projet de faire sa rentrée « à cause de la maladie de ma femme » dit-il. Mais il envisage de s'occuper d'un

⁹⁴ *L'Auto*, du 2 septembre 1943.

club parisien, et est visiblement en pleine tractation. Concernant sa femme, il s'agit de Réjane puisque son divorce n'a pas encore été prononcé. Cependant, il faut croire qu'il vit à Nançay avec sa future femme Lydie. Le journaliste reste flou sur cette question qu'il connaît forcément.

7.7. La descente vers l'oubli

Concernant les enfants Archambaud, son premier mariage reste infructueux. Le deuxième le sera davantage. De sources officieuses, Bruno, le premier fils de Lydie Briant ne serait pas l'enfant légitime de Maurice, mais issu d'un premier lit⁹⁵. Cependant, il sera reconnu et légitimé lors de leur mariage. Né le 16 février 1940, c'est l'aîné des quatre garçons, celui qui tiendra la boutique du 227 rue Vaugirard. Il est décédé le 15 janvier 1994 à Saint-Germain-en-Laye. Viendront ensuite Francis en août 1947, Alain en septembre 1949, toujours vivants, et Denis en mars 1954. Bien que dernier de la fratrie, il décède le 14 août 2013 à Vierzon. Selon Francis, c'est vraisemblablement l'arrivée d'Alain qui entraînera l'officialisation de la relation. Le couple vivait séparément depuis quelques années déjà. Le divorce du premier mariage est prononcé le 23 juillet 1951. Deux ans plus tard, Maurice et Lydie se marient. Plus jeune de quatorze ans, elle ne sait pas encore qu'elle devra assumer seule cette progéniture ni la gestion de la boutique.

Fausto Coppi et Maurice Archambaud ont plusieurs points communs. Ils sont recordmans du titre de champion de monde de l'heure, vivent tous les deux des vies adultères, et sont morts précocement. Coppi ravit le titre de champion du monde de vitesse en novembre 1942, cinq ans après Archambaud, avec un record battu de 31 mètres. Celui-ci portera l'affaire en justice après la guerre. En effet, le record du 7 novembre 1942 sur la piste de Vigorelli à Milan a été réalisé en pleine guerre, sans pouvoir être homologué. Celle-ci fut demandée le 7 novembre 1946, quatre ans plus tard jour pour jour. Annoncé dans *L'Aurore* du 9 novembre 1946, Maurice Archambaud conteste la précision du chronométrage. *L'Aurore* du 30 janvier 1947 informe qu'Archambaud vient de porter l'affaire devant un tribunal au motif d'un défaut

⁹⁵ Cette information nous a été communiquée par Francis.

de procédure dans l'enregistrement de la performance de Coppi. « Nous avons dit alors que nous trouvions la démarche ridicule et antisportive : ridicule parce que c'est la première fois dans l'histoire du cyclisme qu'un champion du monde requiert l'assistance d'avocats pour demander qu'on casse le jugement d'une Fédération internationale consacrant le succès d'un de ses concurrents. Antisportive parce que les records sont faits pour être battus » est-il écrit. Une démarche qui risquait de ternir la réputation du champion. Le record de Fausto Coppi sera définitivement homologué au cours du congrès du 8 février 1947. Il sera battu en 1956 par Jacques Anquetil.

René Mellix, dans *L'intransigeant* du 8 mai 1947, nous apprend qu'Archambaud est devenu l'entraîneur d'Adolphe Prat, et qu'il n'a qu'une idée en tête : reconquérir le record du monde que Coppi lui a ravi. Adolphe Prat est un « pistard » avec qui il a gagné le prix du Vel' d'Hiv' 1944. Cependant, il n'arrivera pas à la hauteur de ses ambitions. On y apprend que Prat a passé trois semaines dans l'hôtel de Nançay, et que Maurice reviendra définitivement à Paris fin mai. Décidément, ce retour se fait attendre ! En 1950, Prat ouvrira un commerce de cycles à Saint-Nazaire, place Laborde, tout près du vélodrome. Mais il ne parviendra jamais à battre le record du monde.

En 1948, pour la deuxième édition du Tour de France d'après-guerre, Archambaud est nommé directeur technique de l'équipe de France. Un titre plutôt honorifique qu'il perd l'année suivante. C'est une décision qui ne fit pas l'unanimité et que l'on peut suivre dans la presse. Il était reproché à Archambaud sa proximité avec l'industrie du cycle, et certainement son magasin qui, selon les écrits, ne désemplissait pas. Cependant, d'autres ex-coureurs ne commettaient-ils pas ce genre de rapprochements ? Nous l'avons vu dans le cas des courses, « l'endorsement » participe aux avantages absolus des marques lorsqu'elles sont portées par des champions. Le fabricant Mercier commercialisa de nombreux modèles sous des noms de champions, comme André Leduc, Archambaud, Lapébie, Magne, René le Grevès et plus tard Poulidor. La marque Archambaud n'est pas exclusivement constituée de vélos de course ; on trouve également des randonneuses et des vélos avec des « cadres femmes ».

Durant ce Tour de France, un cambriolage eut lieu dans le magasin parisien, et « les jeunes malfaiteurs avaient pris deux vélos dans la boutique, et la selle sur laquelle Archambaud avait gagné le record de l'heure » est-il rapporté dans *Combat* du 25 septembre 1948. Nous ne

savons pas s'il a pu récupérer sa selle, mais l'objet en dit long sur son importance et renvoie à une discussion que nous avons pu avoir avec un jeune cycliste qui conservait précieusement la selle de son grand-père (Jouenne 2019). Jacques Marchand écrit à ce propos « qu'il n'est pas rare qu'un coureur conserve la même selle durant toute sa carrière » (Marchand 1963). En dehors des fétichistes, la selle est l'objet technique indispensable qui assure la médiation entre le coureur et son vélo. Elle doit donc être parfaitement adaptée à la morphologie, ce qui demande des heures de travail du cuir et des kilomètres de route. Mais c'est aussi un objet sur lequel repose littéralement le coureur.

Si dans les années 1930, les médias avaient largement relayé la vie privée des Archambaud, et demandaient régulièrement le point de vue de madame, la situation allait nettement s'atténuer et se faire discrète lorsque Maurice divorce, en juillet 1951, pour se remarier en novembre 1953. Au moment du divorce, Maurice a déjà deux enfants illégitimes. D'après Francis⁹⁶, Maurice ne vivait déjà plus avec Réjane depuis plusieurs années. Une idylle basée sur le fantasme du champion sportif ne peut durer très longtemps, et l'absence d'enfant incite à penser que les liens se sont distendus rapidement. En 1948, nous retrouvons quelques brèves autour de son engagement comme directeur du Tour de France, qui fait polémique autour d'un désaccord sur cette fonction. Fin avril 1948, alors que Maurice Archambaud était désigné comme le nouveau directeur du « Tour », une polémique naissait autour de cette décision. Les marques ne semblaient pas convaincues par ce choix au motif « non pas qu'elles [les grandes marques] doutent de la compétence de l'ex-recordman de l'heure, mais parce qu'il appartient à la grande corporation du cycle⁹⁷. », ayant des attaches avec les établissements Mercier. Le Tour de France fut gagné cette année par Gino Bartali, et les reproches faits au directeur de l'équipe de France ne se faisaient pas sans réponse de sa part. Archambaud était tenace et avait du répondant. « Longtemps encore on entendit des phrases désobligeantes lancées contre le « Nabot », écrit Jean-Guy Modin dans sa biographie sur Jean Robic, surnommé « tête de cuir » parce qu'il s'était mis à porter un casque de cycliste après sa deuxième fracture du crâne.

⁹⁶ Conversation téléphonique du 19 mars 2020.

⁹⁷ *Combat* du 29 avril 1948.

Les journalistes ne sont pas tous tendres envers Archambaud. André Costes, journaliste à *France-Soir* affiche une animosité à peine masquée lorsqu'il titre « Nabot-le-boudeur, directeur technique de l'équipe de France du Tour » dans l'édition du 8 avril 1948. « Cet Archambaud, dit le Nabot, est un petit bonhomme triste. Il aurait fait un excellent grognard sous le Premier Empire ; mais rien ne prouve qu'il fera un bon général ». Nous apprenons au détour d'une formule qu'à bientôt quarante ans, « il vient d'abandonner la direction d'une auberge qu'il tenait en Sologne, à Nançay, et qui était un fameux rendez-vous de chasse. Mais depuis quelque temps la vie était intenable chez lui ». Que veut-il dire par là ? Que lui reproche-t-on ? Le journaliste relate deux anecdotes qui confortent cette idée d'un petit homme dur et hargneux, ayant « liquidé » son ami et mentor Julien Prunier durant la dernière guerre pour de « mauvaises raisons ». Et le journaliste d'ajouter « le brave Julien lui a tout de même conservé son amitié ». Julien Prunier qui, de son côté, va ouvrir une boutique de vente de cycles n'a pas été rancunier. Puis, le journaliste renchérit en écrivant que « le Nabot a un peu la manie de la persécution ». Ce dernier aurait accusé lors du Tour de France d'avoir été renversé par Henri Desgrange lui-même lors de l'ascension d'un col pour l'empêcher de gagner l'épreuve. S'agissant d'une rancune, et Henri Desgrange étant mort en 1940, il sera difficile de vérifier cette information.

Cette accusation est grave, mais pas surprenante. Jacques Marchand, journaliste à *l'Équipe*, écrit qu'il existe des arrangements entre coureurs et entre organisateurs lors des courses, et que cela se passe sous contrat occulte. En parlant des managers, par exemple, il écrit que « leur rivalité peut cependant se manifester au moment le plus inattendu, et parfois influencer le dénouement d'une course » (Marchand 1963 : 59). D'autres arrangements concernent directement les coureurs, leur place et leurs gains. Car les coureurs gagnent leur vie même s'ils ne sont jamais premiers. Cependant cette accusation qui met en cause le créateur du Tour de France est grave. Cela nous renvoie aux années 1930, et il est facile de retrouver les chutes ou les défaillances dans le col lors de la « grande boucle ». L'étape dont parle Maurice Archambaud est peut-être celle où il perdit le maillot jaune, dans l'ascension du col de Vars, en juillet 1933. Victime d'une « grosse défaillance dans le col de Vars », peut-être due à la chaleur, il terminera cinquième au classement général pour cette vingt-septième « grande boucle ».

Comme nous l'avons dit, c'est l'Italien Gino Bartali qui remporte le Tour de France en 1948. André Costes publiera un ouvrage sur Gino Bartali en 1949 (S.E.P.E). Triste sort de l'histoire alors que le journaliste meurt à 38 ans, en février 1956. Cependant, André Costes a pris son parti, cela ne fait aucun doute. Une anecdote rapportée au moment du décès d'Archambaud montre à quel point le fait de gagner était important pour lui.

« Archambaud, coureur de grande valeur, n'aimait pas la publicité. Un jour, dans le Tour de France, alors qu'il venait d'être victime d'une chute sérieuse dans un col pyrénéen, il se cacha dans une ferme pour laisser fuir toute la caravane et lorsque la meute des journalistes, inquiets de sa disparition, finit par le découvrir, il leur déclara : à quoi bon parler de moi. Un coureur qui ne gagne pas ne mérite pas de publicité⁹⁸ ». C'était tout Archambaud. »

Cependant, nous voyons que le coureur sait se faire attendre, et renvoie cette ambivalence narcissique entre récompense et punition, qu'il s'inflige lui-même.

Des accidents, Maurice Archambaud en a eu, et de sérieux, comme dans la quatrième étape du Tour de France de 1934, où il fit une chute après avoir touché la roue de Léon Level en « pleine chasse » selon le rectificatif d'Archambaud lors de la visite d'un journaliste à l'Hôpital de Belfort⁹⁹. Il était écrit dans la presse que la roue d'Archambaud s'était coincée dans un rail de tramway. Blessé à l'épaule, il fut admis à la clinique Braun et nous apprenions à cette occasion que sa femme était venue le rejoindre. Aucune mention du « Nabot » ne fut faite dans les lignes du journal. Pour la Grande Boucle de 1935, Maurice Archambaud, 1,65 m et 65 kilos, gagna deux étapes et sera classé septième au classement général. Henri Desgrange qui relate le tour utilise le terme « notre petit champion » en parlant de lui. Du reste, on trouve beaucoup plus petit chez les coureurs, comme Francesco Cepeda, le premier coureur mort lors du Tour de France en 1935, après une chute dans la descente du Galibier. Il mesurait, selon le pointage officiel, 1,62 m. Plus petit encore était cet autre coureur individuel, Demetrio Vicente, avec 1,60 m. En fait, en comptabilisant le nombre de coureurs plus petits ou aussi grands qu'Archambaud, nous arrivons à quatorze, et constatons que René Vietto, de cinq ans son cadet, et René Le Greves, sont de la même taille. C'est donc d'un

⁹⁸ *La Bourgogne Républicaine* du 7 décembre 1955.

⁹⁹ *L'auto* du 10 juillet 1934.

acharnement particulier que nous qualifierions aujourd'hui de « harcèlement » que Maurice Archambaud fut victime.

À repenser le sport dans le contexte des années 1930, et de l'absence d'ascenseur social à cette époque, en transposant les propos de Stéphane Proia, le sport représente « un « objet de perspectives » apte à séduire les sujets les plus narcissiquement démunis, par la promesse qu'il offre en cas de réussite d'une identité affirmée et reconnue » (Proia 2007 : 19). Quelle personne ne serait pas narcissiquement blessée d'être publiquement nommée d'un sobriquet aussi dévalorisant que méprisant ? Le terme de « nabot » qui signifie « personne de très petite taille et mal conformé » est employé tout au long de la carrière d'Archambaud, comme s'il lui était reproché quelque chose. Il n'a pas la taille de Toulouse-Lautrec qui, de ses 1,52 mètre, était surnommé le « génial nabot ».

Il revient notamment à Albert Baker d'Isy et François Terbeen l'utilisation de cette épithète dans le journal *L'Auto*. Pour l'année 1943, il sera utilisé dix-sept fois. Ce terme hypocoristique qui attribue une attention tendre lorsqu'il est prononcé par ses camarades d'équipe prend un tout autre sens lorsqu'il sort du stylo du journaliste, surtout lorsqu'il est accompagné d'autres termes à connotation négative. Dans l'édition du 5 juin 1943, Albert Baker d'Isy n'utilise plus les guillemets et parle du nabot malchanceux dans la course à la Citadelle de Namur. Archambaud est classé trente-troisième. Le 8 juin 1943, Georges Février, rapporte que le coureur belge Vlaemynck « n'est guère plus gros que le « nabot » ». Alors leader du Circuit de Belgique, avec une victoire contre la montre, Archambaud devait endosser un maillot zébré, taillé trop grand pour lui, de sorte qu'il « nageait dedans ».

Considérant le sport comme « une pratique de compétition, réglementée par une institution » (Vigarello 1991), Stéphane Proia propose lui une définition plus large, en y ajoutant la notion d'effort. « Le sport peut être perçu comme un effort physique codifié et étayé par des techniques et une gestuelle caractéristique d'une activité donnée et faisant appel aux ressources profondes d'un sujet » (Proia 2007 : 43). La question de la restauration narcissique apparaît clairement à travers le besoin de reconnaissance, celui d'un affichage permanent dans la presse sportive, de la diffusion de photographies jusqu'à l'affichage du record du monde inscrit sur les plaques de vélo Archambaud. On comprend l'importance de cette reconnaissance et de l'impact de la perte du titre. Archambaud s'est fait un nom comme

le dit la formule consacrée. Nous rapprochant de Stéphane Proia lorsqu'il écrit que « nous soutenons en effet qu'une part de la force d'attraction du corps en mouvement à finalité sportive n'est pas à chercher du côté négatif (compulsion de répétition) et d'un abandon de soi aux figures du vertige (alcool, jeu, substances psychoactives, fièvre des achats), mais plutôt dans les coulisses d'un besoin impérieux de restauration narcissique » (Proia 2007 : 201), nous pouvons dire que l'image a été au centre d'enjeux personnels.

7.8. La réhabilitation

Maurice Archambaud meurt seul dans sa maison du Raincy le 5 décembre 1955, des conséquences d'une pneumopathie. Sa nouvelle femme va reprendre les rênes jusqu'à ses 68 ans, et assurer la prospérité de l'entreprise, aidée par ses quatre garçons.

« À Paris, où Maurice Archambaud tenait un magasin de cycles, des proches de l'ancien champion déclarent que celui-ci, depuis quelque temps, semblait très fatigué. Il aurait notamment souffert de fréquents saignements de nez » est-il raconté dans *La Bourgogne Républicaine* du 7 décembre 1955. S'agissant d'une mort aussi prématurée, et concernant le sport cycliste, trois hypothèses s'offrent à nous : celle du suicide, celle de l'épuisement et celle du doping¹⁰⁰. Pour ce qui est du suicide, Jacques Marchand dans son ouvrage rapporte que le coureur « s'est suicidé dans son magasin de cycles » (Marchand 1963 : 185). Nous savons que ce fait est inexact puisqu'Archambaud est mort dans son appartement du Raincy. Cependant, cette rumeur court dans les années 1960, huit ans seulement après l'événement, et l'auteur aurait pu entendre une version éloignée de la version officielle. Quant au doping, nous n'en savons rien, mais l'hypothèse reste ouverte. Georges Vigarello indique que « les cyclistes vainqueurs de grands Tours avant la Seconde Guerre mondiale avaient une durée de vie supérieure à la moyenne (autour de 77 ans), tandis qu'aujourd'hui c'est l'inverse » (Vigarello 2010 : 23). Pour ce qui est de l'épuisement, nous avons retracé à travers quelques courses les difficultés physiques qu'il a dû surmonter. Et les années d'efforts consécutifs ont été vécues comme autant de « dépassements de soi » (Queval 2004), qui ont pu avoir ce genre de conséquences. « La gloire sportive est cernée d'abîmes » (Queval 2004 : 53).

¹⁰⁰ Terme utilisé dans les années 1960, et qui a été remplacé par celui de « dopage » (Vigarello 2004).

Maurice Archambaud est seul dans son appartement du 2 rue de la Fontaine au Raincy lorsqu'il est retrouvé mort par le concierge de son immeuble qui s'inquiétait de ne pas le voir. *Le Monde*, daté du 8 décembre 1955, rapporte les faits, et précise que « l'un des grands champions du cyclisme français, est mort subitement, frappé d'une embolie à l'âge de quarante-sept ans ». Deux articles livrés dans *La Bourgogne Républicaine*, respectivement du 7 et 11 décembre 1955, nous informent du décès de l'ex-recordman du monde. « Très connu dans la région », cette phrase sert d'accroche à un article signé J.M. qui nous apprend que Maurice Archambaud avait fait son service militaire à Dijon, et qu'à cette occasion à avait rencontré Louis Maurice Dutrion, champion cycliste, chevalier de la Légion d'Honneur en 1952, qui fut « plus qu'un directeur sportif, un véritable père ». Après la guerre, il sera, entre autres, président de la Chambre Syndicale des Vélocistes et Motocistes de la Côte-d'Or. Dutrion est aussi depuis 1923 un constructeur de cycles qui tient une boutique à Dijon¹⁰¹. Ce « mentor » le conduit droit à la réussite, avec plusieurs courses gagnées à partir de 1930 autour de Dijon, alors qu'il y effectue son service militaire. Maurice Archambaud appartient au MVCD (Moto Vélo Club Dijonnais) qui est présidé par Louis Dutrion. Il gagne six courses cette même année, et est classé second dans cinq courses, dont Dijon-Auxonne-Dijon qui le dirige vers le niveau professionnel qu'il atteindra l'année suivante. C'est peut-être Dutrion qui a donné l'idée de faire du commerce de cycles. L'entreprise Archambaud va se développer au point où chaque enfant y trouvera son refuge ou sa raison d'être.

Louis Dutrion est présent dans l'église du Raincy lors des obsèques d'Archambaud. L'article de *La Bourgogne Républicaine* du 10 décembre dresse la liste des nombreuses personnalités du sport cycliste présent. L'institution est présente : le président de la Fédération Française de Cyclisme, Achille Joinard, entouré de trois condisciples, le directeur du vélodrome d'hiver André Mouton, Paul Ruinart qui « dirigeait la carrière d'amateur d'Archambaud », Julien Prunier, son conseiller et associé, ses « anciens compagnons de lutte, notamment Georges Speicher, Antonin Magne dit « le fermier de Livry-Gargan », Marcel et Jean Bidot, Louviot, Thiétard, Maréchal, Choury, Di Paco, Fournier, Mithouard, Ignat, Catudal, des champions en activité : Anquetil, Carrara, Robic, Garardin, ainsi que le manager

¹⁰¹ *La Bourgogne Républicaine* du 10 novembre 1955 fait l'écho des 25 ans de la marque des bicyclettes Dutrion, créée le 9 décembre 1923, qui a pour slogan « ni jouet ni moteur ».

Daniel Dousset et Léo Véron ». Manque-t-il quelqu'un ? Le journaliste sportif Jacques Goddet.

« À l'issue de la cérémonie, avant le départ du corps pour Nançay, dans le Cher, où a eu lieu l'inhumation, M. Joinard a adressé un dernier adieu à Maurice Archambaud, « une des gloires du cyclisme français, membre pendant plusieurs années d'une équipe qui, dans le Tour de France, accomplit les plus grands exploits » ».

Il n'est plus question de « nabot », la réhabilitation a eu lieu.

En décembre 1980, Lydie cède la société à Alain Archambaud pour la somme de 250.000 francs¹⁰². Entre-temps, Bruno avait ouvert une boutique en 1971, à Saint-Germain-en-Laye, où il vendait la marque Ganolo. Cependant, Denis continuera son activité dans sa boutique de la rue Edgard Quinet. L'activité cycliste de la famille Archambaud a perduré bien après la mort de Maurice et s'est transformée de la course vers la vente de bicyclettes et d'accessoires. Son image est restée liée à cette activité, et Francis se souvient qu'une bicyclette trônait dans la boutique de la rue Vaugirard, comme symbole entre la performance et les produits.

En janvier 1982, Denis Archambaud ouvre un magasin de cycles dans le 14^e arrondissement de Paris. Situé au 18 rue Jolivet, et au 4 rue Poinsot, pour l'atelier, la vente et peut-être le stockage des bicyclettes. Sur un des vélos de course est portée la mention du 23 boulevard Edgard Quinet dans le 14^e arrondissement, qui correspond à l'angle de la rue Jolivet. Il est fait mention également de « design n°91 » pour un vélo de course Lapierre équipé en Campagnolo.

Cette histoire n'est pas terminée. J'entreprends d'aller rendre visite à Francis à Nançay. J'entreprends d'aller voir la tombe où repose Maurice Archambaud, et de faire le tour du village, à la recherche de son auberge et des traces qu'il a peut-être laissées dans la mémoire collective. À travers ce récit, j'ai essayé de reconstituer une partie de la vie du coureur cycliste et de montrer la part de sacrifice nécessaire qu'il a dû concéder pour accéder à un statut social valorisé et valorisant. La plupart des coureurs de cette époque viennent des classes populaires, et l'image du champion offrait une issue respectable et fortunée. Mais la compétition sportive était à ce prix. D'autres formes de dépassement de soi ont été l'objet de récits. Nous pensons aux voyages et aux excursions à bicyclette que nous allons à présent

¹⁰² BODACC, Journal Officiel, 1981

approcher. Dans notre quête destinée à comprendre ce qu'est un vélo, nous allons rechercher à travers les premiers récits de voyage à vélo, comment cet objet technique est perçu. Car de la course au tourisme, il s'agit toujours de voyage.

8. Le voyage à vélo

N'étant pas spécialiste du voyage, je me suis posé la question de savoir quel pouvait être le lien entre la pratique de la bicyclette et le récit de voyage ? Pour le géographe allemand Tristan Thielmann, la bicyclette fut au cours du XIX^e siècle un médiateur entre la route et l'homme, et contribua à faire découvrir le territoire, notamment chez le cartographe (Thielmann 2019). Il s'agissait alors plus d'un travail que d'un loisir. Dans les forums dédiés au vélo, on trouve toujours plusieurs rubriques consacrées à la randonnée ou à la « balade », cette dernière qui peut se rapprocher des « concentrations » que font les motards et qui consiste à se réunir une ou plusieurs fois par an à des endroits choisis dans le but de se retrouver et de « communier » durant un week-end.

J'ai participé un moment à ce genre de retrouvailles. Étant adepte de la marque Moto Guzzi, j'ai adhéré au Moto Guzzi Club de France, et chaque année, le MGCF proposait plusieurs « concentrations » en France, dans des villes différentes. À Calais, par exemple, nous nous étions retrouvés à plus de soixante motards, essentiellement de la marque du Club – mais pas exclusivement – et avions campé dans un pré. L'arrivée avait lieu le samedi dans l'après-midi. Les premiers arrivaient vers 15 ou 16 heures, alors que les plus éloignés n'arrivaient pas avant 20 ou 21 heures. Un prix était d'ailleurs décerné à celui qui avait fait la plus longue distance. Je crois me souvenir qu'il venait de Marseille sur sa *Le Mans 3*. Le soir, nous échangeons depuis notre dernière entrevue. Les plus anciens racontaient la route, et quelques anecdotes autour du monde de la moto. Il y avait bien entendu les accidents, et les morts. On ne peut pas y couper quand on pratique la moto, et ce sont ces formes de regroupement qui permettent de faire corps et cohésion, et participent à la construction de l'identité de motard. Le soir se terminait souvent autour d'une bouteille d'alcool que certains avaient emportée avec eux, et qui provenait d'une distillerie plus ou moins clandestine. Le lendemain, nous parcourions la campagne en file indienne à une allure plutôt modérée, et traversions les bourgs non sans donner des coups d'accélérateur de manière à bien faire

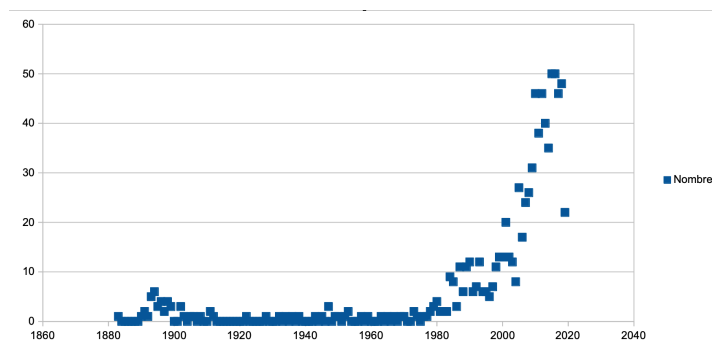
entendre le bruit des bi-cylindres¹⁰³. À midi, nous nous arrêtons dans un restaurant pour déguster la cuisine de la région, et repartions en début d'après-midi en fonction du trajet et du temps du retour.

Cela pouvait se rapprocher d'une sorte de rite profane avec ses codes, ses valeurs, comme le kilométrage parcouru, l'ancienneté, ou le palmarès des concentrations effectuées. Il existe des « rendez-vous » très célèbres en Europe où viennent se retrouver les motards du monde entier, comme la concentration des Éléphants en forêt noire allemande. Sans trop nous éloigner du vélo, nous voyons que l'engin véhicule tout un système de reconnaissances et de représentations. Cependant, il existe des rassemblements cyclistes auxquels je n'ai pas participé, mais que l'on peut suivre à travers les forums et les reportages vidéos. Ces événements ne sont pas forcément très médiatisés ; cela dépend des enjeux et de l'intérêt à être montrés. Après tout, ceux qui en profitent le plus sont ceux qui ont participé à l'événement. Mais cela peut aussi donner envie d'être raconté.

8.1 Les premiers récits de voyage à vélo

C'est peut-être ce besoin de partager ou de faire partager que l'on retrouve dans les récits de voyages à vélo. Le Centre de Recherche sur la Littérature de Voyage a recensé et a classé les ouvrages portant sur la bicyclette et le voyage. Le plus ancien date de 1883, et s'intitule *Au Saint-Bernard en tricycle*. Antoine Hornung et Alfred Graz sont les deux cyclistes qui vont relater leur expédition. Il faut attendre 1890 pour voir publier un second livre sur le *Voyage de Bordeaux à Paris par trois vélocipédistes*. Son auteur est Maurice Martin. N'ayant pas encore eu accès à ces ouvrages, je me suis rapproché d'autres textes publiés à la même époque et disponibles à la lecture. Mais avant cela, j'ai dressé un tableau de la production et de la répartition des 830 livres publiés entre 1883 et 2019, à partir des données disponibles au CRLV.

¹⁰³ Les Moto Guzzi sont toutes fabriquées à partir d'un moteur à deux cylindres dont l'angle est de 90°. Il en ressort un couple puissant et un son plutôt chargé de graves, un peu comme une Harley Davidson, mais dans l'autre sens. De plus, l'angle étant de 45°, le bruit n'est pas rythmé de la même manière.



Répartition du nombre de publications par année de 1883 à 2019 d'après la base de données du CRLV.

<http://www.crlv.org/content/toutes-les-fiches-bicyclettes>

Ce tableau montre une très nette progression du nombre de publications à partir des années 1980. Entre 1893 et 1899, il a été publié vingt-sept livres. Seuls, cinq livres avaient été publiés précédemment, et le nombre de livres publiés est retombé avec une moyenne inférieure à une publication annuelle jusqu'à la fin des années soixante-dix. Vers 1978, s'amorce un léger décollage totalisant une dizaine d'ouvrages au début des années 1980. En 1984, neuf livres paraissent cette année, suivie de huit, et onze deux ans plus tard. En l'espace de dix ans, quatre-vingt-onze livres vont être publiés. Sur la décennie suivante, les publications vont se succéder comme jamais. Mais c'est surtout à partir de 2005, avec vingt-sept publications, que l'envol va avoir lieu. Le nombre d'ouvrages sur le voyage à vélo va progresser d'année en année, pour atteindre un sommet (temporaire?), en 2015 et 2016, avec cinquante livres parus chaque année.

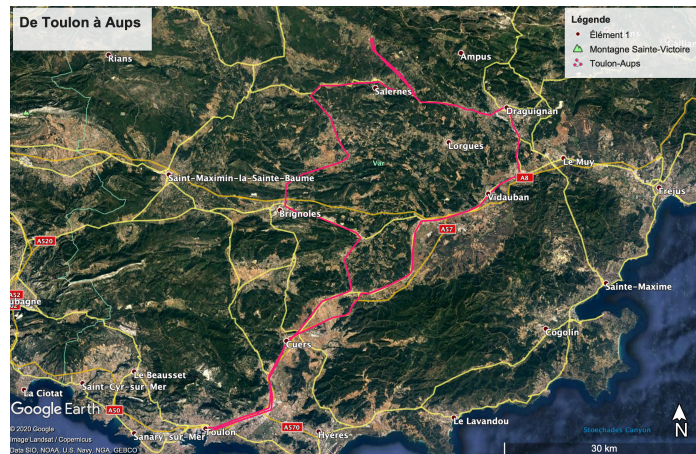
En dehors des chiffres, qui ne disent rien sur la qualité et le style en jeu, nous pouvons cependant voir que le thème du voyage à vélo débute dès l'arrivée du vélocipède à pédale, et qu'il se maintient modestement sur toute la première moitié du XX^e siècle. Il faudra attendre les années 1970 pour que cette thématique fasse l'objet d'un engouement, car nous croyons que l'offre est en adéquation avec la demande, et que l'augmentation du nombre de publications répond à un besoin ou à un appel. À regarder de près les éditeurs, il faut noter qu'une grande partie des livres sont publiées à compte d'auteur, ou via des petites maisons d'édition, parfois même créée pour l'occasion ou dans le cadre d'un cercle cycliste. Aussi, une partie du réseau de diffusion passe probablement par le réseau associatif, et aujourd'hui par les forums Internet, quand ce n'est pas par le bouche-à-oreille.

Par exemple, sur les cinquante publications de l'année 2016, seules douze sont le fait d'éditeurs, le reste répond à l'auto-édition. Quel est ce besoin impérieux de raconter et de faire partager le récit de son voyage ? Évidemment, ce n'est qu'en se rapprochant des textes, et en analysant les récits que nous espérons trouver des réponses. Parmi les exemples proposés, je commencerai par les courts récits publiés dans le journal *Véloce-Sport*, n°31 du 15 septembre 1887.

J'ai retenu ce numéro, car dans un des récits de voyage se trouve le verbe « pédaler » à l'infinitif, et apparaît comme une invention. Mais avant cela, un premier voyage est raconté par un vélocipédiste, accompagné de deux amis, dont un se déplace en tricycle et un autre en vélocipède. Leur voyage se déroule sur deux jours, et part de Toulon pour rejoindre Aups, à 102 kilomètres dans les terres. Partis à cinq heures du matin, les voilà en chemin se retrouvant, et se dirigeant vers leur lieu de restauration, à Château-Vert. Ils ont fait la moitié de la route, et la description du menu montre un réel appétit. « Hors d'œuvre maison, un lapin de champ (civet), une grillade, une truite saumonée de l'Argens, un perdreau par tête ; vin du pays ». Ils repartent pour arriver à cinq heures du soir, mais se sont arrêtés plusieurs fois pour visiter des lieux et des villages, tout cela pour compenser la déclivité qui est tout de même de 502 m. L'équipe repart le lendemain pour effectuer une boucle. Grâce aux indications fournies, j'ai pu reconstituer le trajet, et apprécier les distances qui correspondent. L'équipée arrive à sept heures du soir, en étant partie à cinq. Ce sont deux longues journées assises sur les vélocipèdes, et le récit n'en dit pas vraiment plus. Aucune exclamation sur la beauté du paysage ni sur un point particulier du voyage. Cependant, « nous nous promettons, aux premiers jours, un voyage dans les Basses-Alpes, où il y a de fort belles choses à voir » conclut le récit.

Voilà une histoire ponctuée des villes d'étapes, et de quelques détails, surtout du menu. Mais on ne sait pas où l'équipe se repose ni quel sera le menu du soir. On ne sait rien non plus des montures, de la préparation et des efforts que certains cols nécessitent, des montées ou de certaines descentes. Cependant, le directeur de publication a jugé bon d'imprimer ce récit, on le sent, dans l'idée d'inciter d'autres vélocipédistes à suivre l'exemple. On apprend que l'un des coéquipiers pèse aux alentours de 108 kilogrammes et qu'il a réussi à faire le voyage sans désagrément. On apprend aussi que les 230 kilomètres ont pu être avalés en deux jours, ce qui

représente une moyenne de 110 kilomètres, distance que l'homme perçoit mal si l'on pense à l'échelle pédestre. Assurément, le vélocipède permet de franchir des limites.



Carte du parcours Toulon-Aups effectué par nos trois équipiers en 1887, d'après Véloce-Sport, n°31, du 15 septembre 1887

« Excursion vélocipédique » est un second texte, beaucoup plus court, qui relate la journée du dimanche 11 septembre 1887 au cours duquel une caravane constituée de treize vélocipédistes se sont rendus de Fabrègues à Montpellier pour une sorte de démonstration à la gloire de la vélocipédie. Une première halte fut faite à Villeneuve, de sorte que les *velocemen* ont pu écumer « plusieurs rangées de bocks » accompagnés de « toasts portés au succès toujours croissant de la vélocipédie ». Place de la Comédie, à Montpellier, les *velocemen* se sont prêtés à une démonstration de ces « nouveaux chevaux aux muscles d'acier ». L'accent est mis sur ces messieurs faisant leurs « exercices hygiéniques », « préférant respirer le bon air de la campagne [à] l'air vicié des tavernes et des cafés ». Cette morale signée Denis Krycz-Kowsky, épouse l'ère hygiéniste et un antialcoolisme à peine voilé, puisqu'il n'est pas mis en opposition campagne et ville, mais campagne et taverne.

Faut-il remarquer cependant l'attrait pour les vins de pays qui sont toujours mis à l'honneur lorsqu'il est question de décrire les menus. Autre remarque, celle du genre, qui inaugure le voyage masculin avant tout. Le premier ouvrage écrit par une femme est publié en 1943. Il s'agit d'un livre de Lily Sergueiew intitulé *Routes, risques, rencontres, Paris-Alep, 6000 kilomètres à bicyclette* (éditions Susse Paris) qui fait suite à un précédent livre publié en

1934 se rapportant à un *Voyage à pied de Paris à Varsovie*. J'en fais juste mention ici pour le moment, mais j'y reviendrais. Comme le remarque David Le Breton, « nombre de voyageurs écrivent sur leurs randonnées cyclistes, leur tour du monde » (Le Breton 2020 : 103).

Pour ce qui nous concerne, voilà le récit d'un voyage de Gray à Paris et retour, soit 780 kilomètres effectués en cinq jours et demi. Le voyage a lieu sur un tandem « Quadrant n°15 » qui à l'époque semble être le *nec plus ultra* de la vélocipédie. Le départ est prévu le 16 août et a lieu très tôt. Les cyclistes se lèvent vers quatre heures, et partent aux premières lueurs. Nous avons retracé le circuit emprunté, ce qui nous a permis de confirmer les distances parcourues, à une allure d'une quinzaine de kilomètres à l'heure. Les cols sont plus difficiles à gravir, et présentent une difficulté. Cependant, ce qui est le plus redouté reste les orages, et les intempéries. Pour se protéger, les cyclistes portent des « caoutchoucs » qu'ils nomment également « Waterproff » sans doute d'origine anglaise. Le paysage n'est pas décrit. Seuls les arrêts sont marqués par la prise des repas, toujours accompagnés du vin local. On peut suivre les grandes étapes, à travers le nom des villes, les heures de passage ou le temps mis pour rejoindre telle ou telle ville. « Nous repartons à huit heures et demie et nous descendons, mais pas de frein, le vent de bout nous en tenait lieu. À 4 kil., il a fallu pédaler jusqu'à Vitteaux (15 kil.). » La seule fois où le verbe d'action « pédaler » est employé sert à montrer l'effort indispensable pour affronter le vent. Plus haut dans le texte, l'auteur utilise l'expression « j'accusais presque mon fils de ne pas fouler assez sur les pédales ». Il s'agissait alors de grimper une pente assez raide, et le vent étant de la partie, les deux cyclistes avaient l'impression de ne pas avancer. Chose qui n'a pas changé depuis. Lorsque l'équipée quitte Montereau à quatre heures du matin, sur le chemin du retour, elle rencontre un « facteur rural monté sur une machine « de son invention », moitié bi, moitié tri, avec laquelle il nous dit faire chaque jour deux fois le trajet de Montereau à Valence (9 kil.) avec 50 kilos de bagages, paquets, lettres, etc. et souvent plus ». Ce cycliste fut le seul comparse rencontré, ce qui sur la distance parcourue montre que la pratique du vélocipède est encore peu répandue, tout du moins sur les longs trajets. Cela donne à ce récit un air exemplaire, entre le voyage initiatique et celui du pionnier. Il y a une première fois, et elle mérite le récit. Même si au final, nous n'apprenons pas grand-chose : quel est l'âge du père et du fils, quelles sont leurs conditions physiques, comment se sont-ils préparés, quels étaient leurs effets, avaient-ils pris des

vêtements de rechange, quel était le poids de leur bagage, à combien se chiffre le voyage, etc. ?

La conclusion nous permet de cerner les grands traits visés par le récit : il est question de recommandations ou de remarques : « les chiens ne courent pas après nous, chose inexplicable, tandis que dans nos parages on en est très incommodés », « beaucoup de chevaux ont peur. Il faut faire attention », assorti d'une considération personnelle : « Ces voyages en tandem sont très agréables, bien plus agréables que si chacun montait sa machine ». Notre négociant en bois ne s'est pas étendu sur les relations père/fils lors d'un tel voyage, mais comme chaque épreuve, nous pouvons penser que ces cinq jours à vélocipède ont permis, sinon un rapprochement, du moins de conforter ou de re-souder des liens familiaux. Le lecteur parcourant ces récits peut se projeter à son tour et envisager ces sortes d'exploits. À l'échelle familiale, il y a effectivement un enjeu, que l'on retrouve de nos jours et qui pourrait commencer avec l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge. Mais voyons à présent le récit que nous donne la première femme à vélo.

8.2 Une femme à vélo : Lily Sergueiew

Comme le note David Le Breton, « la bicyclette ouvre largement aux femmes émancipées des activités auxquelles elles n'auraient jamais pu avoir accès quelques décennies auparavant » (Le Breton 2020 : 69). À notre connaissance, le premier ouvrage publié par une femme faisant état de sa pratique de la bicyclette le fut en 1943. Lily Sergueiew, née selon les sources entre 1905, 1912 et 1915 en Russie¹⁰⁴, fut une aventurière, et espionne durant la Seconde Guerre mondiale. Après un premier voyage à pied de Paris à Varsovie¹⁰⁵, qu'elle relate dans un premier livre à 22 ans, elle entreprend un périple beaucoup plus long à partir de 1938. Un livre tiré de ses carnets de notes sera publié en 1943, puis réédité en 1944. Avant de

¹⁰⁴ Parmi les sources disponibles sur Internet, le site Le Petit Braquet, consacré au vélo, est assez bien documenté sur cette personne singulière. Cependant, aucune source ne permet de mesurer la validité des informations, vraisemblablement inspirées du livre de l'avocat José António Barreiros, *Nathalie Sergueiew, uma agente dupla em Lisboa*, O Mundo em Gavetas, 2006. https://www.lepetitbraquet.fr/chron55_nathalie_sergueiew.html

¹⁰⁵ *Mon voyage à pied, Paris-Varsovie*, Editions des Portiques, 1934

parler du contenu de cet ouvrage, abordons le personnage et son environnement peu ordinaire. Lily Sergueiew, de son nom de baptême francisé, Nathalie, est née le 25 janvier 1912 à Saint-Pétersbourg (Russie), de Serge Sergueiew, né le 18 mai 1876 dans la même ville, et de Marie De Miller, née le 16 juillet 1892, au même endroit. Elle a une sœur plus jeune, Marie, née le 30 mars 1914, également à Petrograd¹⁰⁶. Ces renseignements me sont donnés par le décret de naturalisation datant du 25 février 1930¹⁰⁷. Avant que cette ville ne prenne le nom de Leningrad, la famille quitte la Russie pour venir s'installer en France. Du reste, la famille est née à Saint-Pétersbourg, c'est ce qui sera officiellement raconté plus tard, ce qui n'est pas faux. Nous savons peu de choses sur Nathalie, sur son éducation et sa formation. Au recensement de 1936, elle vit avec sa sœur et ses parents dans le 17^e arrondissement parisien, au 19 rue Sauffroy. Nathalie est alors déclarée « peintre et journaliste ». En mai 1934, elle vient de réaliser un voyage à pied de Paris à Varsovie, « à travers l'Allemagne hitlérienne » et a produit une exposition de ses dessins dans une galerie parisienne. « Peintre de talent déjà connue à Paris », elle est aussi « l'arrière-petite-fille du grand ministre russe des Finances Wychnegradsky¹⁰⁸ ». Nous y apprenons également qu' « elle a séjourné neuf semaines à Berlin, obtenu par ruse une audience avec M. von Peppen » et qu'elle a goûté à la prison et aux camps de travail. Ces exploits sont connus dans la bonne société parisienne. Sur la forme du reportage, un peu à la manière de *Tintin au pays des Soviets*, paru en 1929, nous assistons à des récits sur les conditions de vie, et sur les rapports politiques entretenus entre les pays, dans ce monde en plein mouvement. Mais c'est également, comme le souligne David Le Breton pour d'autres, « la permanente mise en valeur narcissique de l'aventurier » (Le Breton 2020 : 100). Début janvier 1935, elle revient d'un autre voyage, cette fois à bicyclette qui l'a conduit à travers l'Europe de l'Est, sur un périple de 7.378 kilomètres 900¹⁰⁹. Cette précision rapporte sur un ton humoristique l'exploit d'une « polyglotte, sportive, peintre ». Cette jeune athlète de 23 ans mérite le respect, d'autant plus qu'elle est partie sans accompagnement. Elle

¹⁰⁶ Sur la fiche de demande de naturalisation, il est inscrit Pétrograd.

¹⁰⁷ Archives Nationale BB/34/470 document 97.

¹⁰⁸ *Journal des débats politiques et littéraires* du 9 mai 1934.

¹⁰⁹ *L'Auto* du 9 janvier 1935.

arrive devant les établissements Mestre et Blatgé, qui lui ont fourni sa bicyclette, une Génial-Lucifer rouge équipée en randonneuse et baptisée Pomédor 1er.

La presse est relativement bavarde. On apprend à cette occasion que Lily Sergueiew pratique différents sports, dont le cyclisme, l'équitation « qu'elle adore », la marche, le tennis et le ski. C'est une sportive accomplie. Sur le plan intellectuel, il ne sera jamais mention d'un diplôme ou d'une école, mais nous apprenons « qu'elle parle plusieurs langues, collabore à de nombreux journaux, peint et écrit. » Et qu'elle vient de faire publier son premier récit de son voyage à pied, qu'elle avait effectué l'année passée. Nous pouvons déduire des différents éléments portés à notre connaissance que Lily Sergueiew appartient à la bonne société, elle qui est issue de l'aristocratie russe. La facilité avec laquelle elle expose et publie indique qu'elle possède un certain entregent, qui lui a permis d'obtenir une bicyclette équipée, ainsi que l'équipement nécessaire au voyage (matériel de camping, de couchage, etc.). Du reste, c'est sur ce même principe qu'elle va organiser un nouveau raid vers Saïgon trois ans plus tard. Elle part à 26 ans pour ce troisième voyage, toujours vers l'Est.

Au début de son ouvrage, *Routes, Risques, Rencontres*¹¹⁰, elle raconte cette anecdote qui correspond à son retour de Rome vers Paris lors de son premier voyage à bicyclette, au alentour du 3 janvier 1935. Alors qu'elle peine à remonter sur Lyon, deux routiers lui proposent de l'avancer un peu, et accrochent le vélo sur le camion. Dans la cabine, elle comprend rapidement qu'ils vont tenter de profiter de la situation pour essayer de la séduire. Mettant la main dans la poche de sa veste, elle fait mine de tenir un revolver, et bluffe ainsi ce qui se révéla être une bonne stratégie qui lui permit de se sortir de cette situation scabreuse. C'est quasiment le seul moment inquiétant de son aventure. Mais cela pose le décor plus ou moins scénarisé et rappelle l'esprit des films d'espionnage. *Le Figaro* du 27 janvier 1937 nous apprend que Nathalie Sergueiew, née « Wichnégradsky (dixit) veuve du ministre de Russie à Stockholm et à Belgrade, a succombé subitement à Belgrade le 22 janvier dernier ». Il s'agit de la tante de Lily, dont on peut supposer qu'elle a hérité du prénom.

Pour ce second grand voyage à bicyclette, elle s'équipe d'un vélo en duralumin Caminargent qui lui est fourni par la marque. Pierre Caminade¹¹¹ est d'ailleurs présent ce 24

¹¹⁰ Editions J. Susse, 2ème édition 1944.

¹¹¹ Pierre Caminade dépose en novembre 1920 le brevet d'un système d'amélioration pour guidon, FR 527.171.

septembre 1938 aux Champs-Élysées pour fêter son départ. Sa marraine, l'aviatrice Maryse Hilsz baptise au parfum Tott'38, son nouveau vélo qui porte le surnom de sa sœur. M. Wattiaux, des établissements du Campeur, est également présent ; il a fourni l'équipement de randonnée. C'est encore une fois le journaliste Roger Lapeyre qui signe le billet, et qui va suivre les péripéties du parcours. Une quinzaine de cyclistes lui font une haie d'honneur que l'on peut voir sur la photographie du journal, et dans l'ouvrage.

Dans ce livre, le récit n'est pas daté et mélange les deux voyages. Parfois il est question de Pomédor 1^{er}, parfois de Tott'38. L'ouvrage est illustré de photographies (qui prend les photographies ?), et d'illustrations réalisées par l'auteur. Des cartes présentent les trajets, agrémentées de petits dessins amusants représentant les grandes étapes. Les photographies qui montrent Lily Sergueiew posent question : qui a pris ces images ? On peut la voir sur sa bicyclette, en train de porter son vélo, et il est peu probable qu'elle ait installé un appareil photographique sur un trépied et déclenché le retardateur avant de se repositionner. Cela n'est pas sans nous rappeler l'ouvrage de Gisèle Freund lorsqu'elle relate les missions de propagande chinoise. Personne ne se pose la question de savoir comment la photo a été prise ? (Freund 1974). Dans les années 1930, la photographie joue un rôle de propagande par l'objectivation de son support. On croit ce que l'on voit, sans remettre en question l'image. C'est assez surprenant de voir certains clichés, comme celui de la page 96 où l'on voit Lily traverser un cours d'eau. L'image est prise au téléobjectif, donc impossible depuis un trépied avec un retardateur. C'est forcément une autre personne qui a pris ces clichés. Pourtant, il n'est jamais fait mention d'un accompagnateur. Ce n'est pas dans l'ouvrage que l'on peut comprendre les subtilités du voyage. C'est à l'occasion d'un récit livré dans la presse, lors de son séjour à Ankara, en mai 1939.

A cette occasion, Lily Sergueiew va rédiger un article pour le journal *L'intransigeant*. En première page, on peut voir une photographie là montrant en compagnie du ministre des Affaires étrangères de Turquie, tous deux assis à une table, sans mention de l'auteur de la photographie. Lily est habillée pour l'occasion d'une robe fleurie et porte un col en fourrure. Datée du 2 mai 1939, une interview du ministre Saraçoglu – qui sera Premier ministre en 1942 – se poursuit dans les salons de l'ambassade. Lily reprend goût à la vie mondaine, et pour l'occasion elle s'est habillée en conséquence. En fin d'article, elle écrit : « je vais ranger

mes robes, toilettes de bal, les expédier plus loin. Changer un pneu à ma bicyclette, rechausser mes grosses bottes, enfiler ma jupe-culotte et : Adieu, Europe, pour longtemps !¹¹² ». Dans l'article, elle aborde des questions de géopolitique, pose des questions embarrassantes au ministre sur la situation des Balkans. Au détour d'une phrase élégante, nous apprenons que ses bagages transitent entre ses étapes, et qu'ils sont acheminés par voie terrestre. Cela explique le côté léger du chargement de sa bicyclette. La tonalité du livre est différente, plus légère, sans point de vue politique, voire écrit avec une certaine insouciance. Dans son récit, il est souvent question d'une mise en difficulté par inadvertance. Par exemple, elle finit par se retrouver dans un quartier interdit, et sa condition de femme dans le monde musulman de l'époque ajoute à ses difficultés, qu'elle règle par un retournement de situation *in extremis*. Ce livre fut probablement destiné à la jeunesse.

Ainsi, il y aurait propagande, mais dans quel but ? Cela afin de montrer l'émancipation d'une jeune femme, ou bien ce voyage n'est-il qu'une couverture destinée à masquer les véritables objectifs de notre héroïne ? Nous n'en savons rien, mais *a posteriori*, nous pouvons tout de même nous poser la question. Nous saurons, comme la presse le relatera plus tard, que Lily Sergueiew fut employée par les services secrets anglais (Intelligence Service) durant la Seconde Guerre. Du reste, elle le relate elle-même dans un ouvrage publié post-mortem, en 1966. Dans ce dernier, édité par Marie Sergueiew, vraisemblablement la nièce de Lily, il est écrit : « Mariée à un officier américain, elle le suit aux États-Unis où, après une longue maladie, elle s'éteint en 1950 » (Sergueiew 1966). Elle fut recrutée par les services secrets anglais entre 1940 et 1943, mais peut-être l'était-elle déjà en 1938. Elle deviendra agente double en entrant dans l'Abwehr...

Ce portrait original et singulier pourrait passer pour la lubie d'une jeune aristocrate s'il n'y avait pas eu en septembre 1945, l'assassinat de sa sœur Marie, dite la comtesse Marroussia Sauty de Chalon¹¹³, du côté de Masnières, dans le Nord. À l'occasion de son retour de Hollande, où la comtesse était partie visiter, dans l'urgence, des amis. Après trois jours, elle décida de rentrer en auto-stop, et fit la connaissance d'un médecin militaire qui lui proposa de l'emmener sur Paris. En fait, il s'agissait d'un usurpateur qui profita de la situation pour

¹¹² *L'Intransigeant* du 3 mai 1939.

¹¹³ Mariée le 17 août 1940 à Guillaume Sauty de Chalon (1909-1994).

l'étrangler en route. Le corps de la jeune femme fut découvert en novembre et l'assassin arrêté. Cependant, le procès allait se compliquer lorsque le condamné raconta qu'il était agent russe et qu'il avait agi sur ordre d'un gradé mongol. Le lien avec les activités de la sœur de Marroussia, qui lui avait au demeurant fourni les faux papiers, devient évident, d'autant plus que la famille avait déjà connu de sombres histoires d'enlèvement. D'autre part, le tribunal se questionnait sur les raisons aussi impérieuses d'un voyage en auto-stop¹¹⁴ et sur une éventuelle vie secrète¹¹⁵. Le dossier du procès se trouve aux Archives Nationales¹¹⁶, et peut être consulté sur rendez-vous. Peut-être y découvrira-t-on la vérité ? Cela montre le contexte familial et la situation quasi-rocambolique qui l'ont amenée à voyager et à faire profiter de ses voyages. Devenue Lily Collings¹¹⁷ en 1946, elle meurt à Solon, Leelanau County (Michigan) le 17 mai 1950¹¹⁸ des suites d'une insuffisance rénale. Le fait qu'elle se savait condamnée a vraisemblablement contribué à lui faire franchir des limites et à prendre des risques que d'autres n'auraient pas pris.

On le voit, le vélo est un moyen de transport et un prétexte pour toucher un public en capacité de s'acheter et de pratiquer la bicyclette. C'est un passe-temps pour une jeune aristocrate et un moyen de vivre une vie trépidante. Si les premiers ouvrages et récits rendent compte d'excursion à bicyclette, d'autres, comme celui de notre héroïne, prennent le chemin du détournement pour faire découvrir des peuples, des traditions et construire des récits de voyage initiatiques. Nous sommes quand même face à du non conventionnel, de l'extraordinaire, à travers ces livres qui d'un côté servent à initier ou suggérer de nouvelles envies, à solliciter une émancipation possible, et de l'autre, à montrer la difficulté et la prise de risque liées à ces passions qui font des amateurs, comme l'écrit Marc Augé, des cœurs purs (Augé 2020). Combien d'ouvrage ont été imprimés, vendus, nous n'en savons rien, et le fait qu'aujourd'hui la plupart sont produits et commercialisés à compte d'auteur indique que cela

¹¹⁴ *L'Intransigeant* du 26 octobre 1951.

¹¹⁵ *France Soir* du 20 novembre 1945.

¹¹⁶ AN Meurtre à Masnières (Nord) dossier n°15205/5349 cote 19870802/23/2

¹¹⁷ Elle se marie en 1946 à Paris avec John Barton Collings. <https://www.reynolds-jonkhoff.com/obituaries/John-Collings/#!/Obituary> consulté le 5 octobre 2020.

¹¹⁸ <https://fr.findagrave.com/memorial/19409453/nathalie-collings> consulté le 5 octobre 2020.

relève de petits tirages. Ces récits ne servent-ils pas également à transformer le voyage quotidien en un événement ?

8.3 Transformer le voyage quotidien en un micro-événement

« Vendredi 19 juillet 1912.

[...] André nous a acheté hier une carte de géographie du pays. J'en ai profité hier après-midi pour me faire un beau plan de promenade à bicyclette, plan que j'ai mis à exécution. J'ai pris mon costume de bicyclette; ma pèlerine, ma carte et ma clé anglaise dans le petit panier rond; mon portemonnaie en poche et à l'aide des écriteaux qu'il y a près des routes et des points de repère que j'avais remarqué sur ma carte j'ai gagné Champrosay (près de la Seine) en traversant la forêt. Puis après une grande descente, j'ai longé la Seine dans un tout petit chemin jusqu'à un pont que j'ai traversé comme je l'avais décidé chez moi. Après j'ai longé la Seine sur le bord opposé dans un petit chemin abominable jusqu'à Juvisy. Là j'ai trouvé une route très convenable, toujours tout au bord de l'eau et je suis arrivée en face de Villeneuve St Georges. J'ai traversé un pont suspendu pour revenir du bon côté de la Seine, j'ai traversé un bout de la ville, j'ai pris la grrrande (sic) route de Paris à Genève dans la direction de Montgeron, j'ai monté une grande côte, j'ai traversé Montgeron, j'ai atteint la pyramide de Brunoy et la maison. Je crois que j'ai fait à peu près 25 km. La Seine est magnifique et relativement propre à Champrosay¹¹⁹. »

Extrait d'une correspondance entre Irène et Marie Curie, ce récit de voyage destiné à l'intimité familiale révèle les liens ténus au sein de la famille Curie. La jeune fille a quinze ans, et elle correspond très régulièrement avec sa mère qui part souvent en voyage pour donner des conférences, ou en cure de soins. Ce récit permet aisément de retracer le parcours et reprend globalement ce que l'on peut lire dans les récits de voyages. Les lieux sont des repères et la qualité de la route nous donne des indications précieuses. De même que sa préparation dans son « costume de bicyclette » et ses équipements. Comme sa mère (Deiss 2011), elle aime faire de la bicyclette, et les nombreux courriers et cartes postales sont illustrés d'anecdotes cyclistes. Il en est de même lorsqu'elle séjourne chez son oncle Jacques Curie à Montpellier. On y décèle une indépendance et une autonomie qui la font repousser ses propres limites. Cet exemple illustre bien le récit d'un voyage quotidien transformé en un événement, d'autant plus intéressant qu'il fut réalisé par la future Prix Nobel !

¹¹⁹ Fonds Marie Curie, correspondance familiale, 1905-1914, Irène Curie à Marie Curie, NAF 28138.

« La nature d'expérimentation de l'expérience de la recherche ethnographique, écrit Piasere, est souvent mise en avant sous l'enseigne du « voyage » » (Piasere 2010 : 55). Cette affirmation résonne doublement dans notre recherche, car il s'agit bien d'établir des relations avec une expérimentation d'une expérience au sens d'une collecte empirique d'éléments liés à la pratique du vélo en ville, tout en effectuant une sorte de voyage initiatique alors même que nous nous penchons sur la question du voyage. Jusqu'à présent, nous n'avons pas recueilli d'information semblable à une ethnographie, et les exemples de nos pionniers ont montré une absence de rigueur et un intérêt volage assortis de jugements de valeur s'inscrivant dans un débat qui nous a rapprochés des méthodes de l'ethnographie moderne.

Certes, d'autres récits de voyages à vélo seront peut être différents, mais la machine n'est pas un but en soi, elle ne sert qu'au transport et au déplacement, ou à l'évasion. Aussi, si nous pouvons considérer le déplacement quotidien sous l'angle du voyage, nous pouvons envisager retrouver cette « courbure de l'expérience » dont parle Piasere. Il écrit à ce propos que « le voyage dans l'espace peut n'être qu'un moment de la courbure de l'expérience » (Piasere 2010 : 57). Transposer chez le cycliste, cette expérience quotidienne du voyage peut être appréhendée par l'ethnographe lorsque lui-même se place dans une posture de « voyageur ». Cette courbure de l'expérience représente la mise à distance ou plutôt la conformation d'avec l'expérience à observer, ce que Leonardo Piasere nomme une « co-construction des expériences ». Mais cet effort réalisé par l'ethnographe est peut-être identique chez la plupart des cyclistes, chez qui le voyage quotidien représente un dépaysement et une expérience nouvelle et renouvelée.

Pour Nadine¹²⁰, le trajet de son domicile à son travail représente un moment à soi. Mais c'est aussi une expérience où parfois la surprise est au rendez-vous.

« C'est un temps pendant lequel je suis toute seule. Je fais donc une demi-heure de sport le matin, une demi-heure de sport le soir tous les jours, sans que ça nécessite de ma part de m'auto-flagéler en me disant aller va faire du sport, c'est bon pour ta santé. Là je le fais puisque ça rentre dans une espèce de routine. Donc moi, j'y vois aussi des avantages en termes de santé parce que j'ai des soucis de santé par ailleurs et que cette pratique quotidienne rentre dans une politique de prévention, on va dire ça comme ça. Et puis c'est un temps tranquille, il faut être attentif à son environnement, mais quelque part le cerveau, il continue à — comme quand on marche, quand on

¹²⁰ Les noms ont été changés. L'entretien de Nadine date du 20 octobre 2017, celui d'Audrey du 4 février 2019.

fait de la randonnée — le cerveau, il continue à fonctionner. Et il y a plein d'idées qui me viennent en vélo. Il y a plein de trucs qui se débloquent sur le vélo... Et puis des fois, des fois, c'est beau. Des fois, il y a une belle lumière, je traverse la Garonne, on voit les bateaux, on voit les Cormorans, et là, clac ! Quelques secondes de magie dans une journée, c'est pas mal. Donc ça fait pas mal de motifs en fait (rire). Des motifs, quantitatifs, sérieux, rationnels et des motifs plus irrationnels. »

J'ai déjà utilisé une fraction de cette citation (Jouenne 2019 : 151), mais je ne peux expliquer pourquoi j'ai tronqué ce texte, et pourquoi j'ai supprimé le passage avec les bateaux et les cormorans, ainsi que la notion de magie. Parce que cette coupure supprime le côté poétique de la citation et la réduit à un aspect « utilitaire ». J'avais simplement besoin de montrer le rapport au paysage, pas de développer. À l'époque de la reprise de ce passage, j'avais certainement perçu que cette citation dans son ensemble était plus riche, et apportait d'autres éléments. Mais je n'ai pas cru bon m'en servir. Alors que l'utilisation de l'entretien d'Audrey, une deuxième informatrice, pose la question de l'intérêt du paysage urbain comme rural. Sa pratique cycliste s'accommode même d'une forme de contemplation. Je reprends la citation en complétant la partie du récit.

« Quand je traverse le pont Saint-Pierre, dit Audrey, quand il fait très beau, je vois les Pyrénées. Enfin, moi je vois du paysage partout où je vais, la traversée de Saint-Pierre peut être aussi belle que la traversée de Bagatelle la nuit. Donc, au final, je suis comblée par tout paysage. Alors c'est plus un moment que je recherche dans la journée. C'est un moment pour moi, pour la contemplation, euh, ressentir ma ville. Parce que j'étais loin pendant longtemps et du coup tous les petits interstices, tous les petits trucs, toutes les petites porosités, rugosités... Voir les gens dans les différents quartiers, traverser, voilà, d'un tissu historique bourgeois jusqu'à un quartier plus populaire et voir les gens, les architectures, changer. Tout ça, j'y suis hyper attentive. La végétation aussi, les saisons. J'observe beaucoup, mais je n'attends pas forcément tel paysage à tel moment, c'est un ensemble plus... Alors après, je pense qu'il n'y aura pas cette question et je sais que c'est pas bien, mais j'ai quand même envie de le dire parce que c'est important dans ma pratique : j'écoute de la musique parfois et je sais que ce n'est pas bien. Parce que c'est dangereux, je ne la mets pas à fond. Donc, j'entends toujours les voitures par derrière, mais ça change énormément de choses pour moi. J'ai plus d'énergie. Je regarde d'un autre œil. Ça m'inspire beaucoup plus, ça transforme mon voyage en une sorte d'expérience « cinéma » presque. C'est incroyable. »

La question du voyage est ici explicite. Le trajet à vélo, quel qu'il soit, procure l'idée d'un voyage, et par conséquent, d'une découverte opportune. Notre première informatrice parlait de

« magie », notre seconde de « cinéma », ce qui est assez proche. Cela renvoie à cette idée qu'une expérience impromptue procure un émerveillement et une jouissance, même si elle ne dure qu'une fraction de seconde. Le « clac ! » de l'appareil photographique. Cet instant est également très personnel, et d'un cycliste à l'autre, il se passe des choses qui restent du domaine de l'intime.

En août 1999, Jean-René Carré terminait son étude et mettait un point final à son rapport *Resbi*, acronyme qui signifie « Recherche et expérimentation sur les stratégies des cyclistes au cours de leurs déplacements », dans le cadre de son travail à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, du ministère de l'Équipement (INRTS). L'idée était de « mieux cerner ce qu'est le déplacement d'un cycliste » (Carré 2001 : 14). Du rapport, nous pouvons noter que la distance parcourue est en moyenne de 5,4 kilomètres, et que le chercheur fait remarquer qu'elle est plus longue que la moyenne des déplacements cyclistes pour un trajet-travail qui est, en 1994, de 2,2 kilomètres. Cela coïncide avec le fait qu'au début des années 1990, la distance entre le domicile et le lieu de travail est encore peu éloignée. Le déménagement des PMI-PME sera progressif. Réalisé à partir des logiques de zonage¹²¹ des années 1960, le transfert des entreprises dans les zones d'activités économiques se fera au détriment des distances entre le lieu de travail et le domicile, rendant inadéquate l'utilisation du vélo. C'est, du reste, une question hors de propos dans l'article d'économie qui montre que d'un point de vue épistémologique, nous sommes tous pris dans l'air du temps. Revenons à l'étude de Jean-René Carré qui à l'époque, est bien le seul avec Francis Papon à s'intéresser à la bicyclette.

La méthodologie est particulièrement intéressante puisqu'il s'agit d'équiper une bicyclette de caméras, braquées sur la route, sur les côtés et sur le visage du cycliste. Les moyens matériels de l'époque permettent de genre de dispositif, qui, aujourd'hui, serait encore plus facile à envisager. La bicyclette est prêtée pour des trajets qui sont analysés et décortiqués. En quelques sortes, il s'agit d'observer la vigilance et le comportement du cycliste. Il en ressort que « les cyclistes passent plus des trois quarts du temps de leurs trajets à rouler tout droit, en regardant devant eux, en utilisant essentiellement la partie droite de la chaussée banalisée et

¹²¹ Eric Glon, Didier Paris, Jean-Pierre Renard, « Zones d'activités, développement local et territoire », *Hommes et terres du Nord*, n°4, 1996, pp. 212-222.

en maintenant leur vitesse la plus constante possible ». Cette tendance est perturbée par des obstacles et des événements imprévus qui rendent la circulation « particulièrement délicate ». L'anticipation reste la qualité nécessaire au cycliste dans les conditions de déplacement urbain. L'étude montre que « le cycliste doit compenser son infériorité en vitesse, par une anticipation plus grande de son positionnement sur la chaussée et de ses manœuvres ». La force de cette étude est de pouvoir observer les comportements et de déduire que « les cyclistes observés prennent des informations visuelles très avant des points délicats et ne déplacent leurs regards sur le côté ou sur l'arrière que pendant des périodes extrêmement brèves ». Il n'est pas question ici de poésie ni de poétique, mais d'illustrer avec quelle rationalité le cycliste se déplace. Nous ne saurons pas à quoi il pense, ni s'il pense. Cependant, à l'approche d'un feu rouge, il anticipe de manière à avoir un temps d'avance sur l'automobile. D'une façon générale, « ce qu'ils recherchent avant tout quand ils circulent en ville, c'est la continuité de leur déplacement et le maintien de leur allure ».

Sur les vingt-et-un sujets de l'étude, il relève que deux stratégies sont mises en place dans les déplacements urbains. D'une part, nous trouvons la stratégie de l'écart qui « consiste à utiliser toutes les opportunités de l'espace urbain pour se mettre à l'écart du trafic motorisé », comme notamment l'utilisation des trottoirs, qui est différent de la stratégie d'intégration qui elle, « se caractérise par une vitesse plus grande de parcours et par l'emprunt dominant de la voirie banalisée, l'absence de séquences — même brèves — de marche. » Dans leur typologie, ces deux formes de stratégies renvoient à des profils différents. Dans le premier cas, nous trouvons des cyclistes un peu plus âgés et aussi les enfants, plus lents, effectuant des trajets plus courts. Dans le second, les cyclistes anticipent davantage le passage des feux au vert, ils sont plus rapides, et capables de s'intégrer au trafic routier. Il s'ensuit quelques recommandations devant permettre une meilleure compréhension du cycliste et de ses besoins.

Sous l'angle de la poétique de l'espace, on peut considérer ces déplacements comme de « petits voyages ». Ils se renouvellent chaque jour, et sont porteurs d'un imaginaire, face à de micro-événements et d'imprévus, mais aussi des événements joyeux et poétiques comme une atmosphère éveillant l'étonnement. Ces petits voyages forment une routine rassurante, génératrice de lien social à travers des croisements de regards : le petit chien blanc qui

accompagne une dame âgée, la même joggeuse revue plusieurs fois, ce joueur de saxophone qui s'entraîne au bord de la Garonne, cet autre de trompette qui vient parfois, cet homme qui lit un livre sur un banc, etc. Les petits parcours sont parsemés d'éléments routiniers que l'on retrouve et que l'on cherche, ou que l'on s'attend à trouver, et qui rendent le trajet moins long, plus sécurisant, plus familier. Et des éléments qui surviennent de manière imprévue, comme cet arbre couché en travers de la piste cyclable qui était debout avant la tempête. Cela fera quelque chose à raconter. Ces petits voyages sont personnels, presque de l'ordre du privé parce qu'ils dépendent de l'effort, de l'énergie que l'on concède à procurer à son vélo pour avancer, comme si chaque voyage était initiatique et que son dénouement restait, dans une certaine mesure, imprévisible.

Après ce passage par le voyage, nous souhaiterions aborder des questions plus actuelles, en lien avec la ville d'un point de vue écologique, politique et activiste. L'accélération du temps dont il sera question coïncide avec l'arrivée d'une « nouvelle » mobilité qu'il nous faut questionner.

9. L'accélération des pratiques, la transition écologique et la pandémie

Depuis une trentaine d'années, l'écologie est au centre des préoccupations des pays industrialisés qui nous amène à prendre conscience de la finitude de notre espèce animale, comme l'ont montré Albert Jacquard (Jacquard, 1991) et plus récemment Jean Malaurie, lorsqu'il déclare : « Notre Terre Mère ne souffre que trop » (Malaurie 2008 : 13). Jean Malaurie explique sa trajectoire, ses motivations et les constats qu'il a pu faire lui-même en regardant fondre les glaces des pôles. Depuis les années 1970, chaque grand savant alerte à son tour sur une économie capitaliste aveugle et sourde, sauf lorsqu'elle trouve le moyen de moraliser son action (Hours & Selim 2020). Dans ce contexte, « le vélo devient un des principaux symboles du mouvement écologique contemporain » (Gaboriau 1995 : 179). De manière intuitive, nous pensons que la bicyclette est une métaphore des problèmes que rencontre l'homme en ce début de millénaire. À bien réfléchir, il suffira finalement que quelques laboratoires trouvent une source d'énergie écologique pour voir le vélo passer de mode. Aujourd'hui, les batteries au lithium (qui contiennent également du cobalt, de l'aluminium et du cuivre) posent le problème de leur fabrication et de leur recyclage. Gourmandes en eau, polluante, et constituant un « drame écologique » selon un article du *Point* du 25 août 2019, elles n'offriront pas à long terme une suffisance en énergie pour permettre une circulation sereine de tous¹²².

¹²² Une batterie de vélo électro-mécanique contient environ 300 grammes de lithium, plus de l'aluminium, du cuivre et du cobalt. Le recyclage imposé par la loi tarde à se mettre en place. De plus, « ce processus reste compliqué, coûteux et gourmand en énergie » est-il rapporté dans *l'Auto-Journal* du 5 avril 2019. Face au développement du marché des vélos à assistance électro-mécanique, un équilibre entre les enjeux écologiques et les enjeux économiques sera-t-il atteint ?

9.1 L'arrivée des « vélos-cargos » comme marqueur d'une esthétique sociale

Le terme de « vélo-cargo » regroupe un ensemble de bicycles et de tricycles construits de manière à pouvoir transporter des marchandises et/ou des personnes. Ils sont robustes, lourds¹²³, imposants en largeur comme en longueur, de telle sorte qu'on les remarque inmanquablement dans l'espace urbain. Aux abords des écoles maternelles, quelques parents conduisent leur progéniture dans les nacelles équipées pour trois ou quatre enfants. D'abord importés de Hollande, ils sont désormais produits en petites séries en France. Ces triporteurs ou biporteurs sillonnent les rues des villes sans bruit, sans pollution et de manière plus fluide qu'une camionnette. Depuis quelques années, des entreprises artisanales ont basé leur stratégie marketing autour de l'utilisation de ces engins. Au premier rang des artisans, nous trouvons les réparateurs de cycle ambulants. Le bassin toulousain compte plusieurs entreprises de ce type. L'une d'elles, créée en 2013, par une seule personne, est maintenant une entreprise de quatre personnes toutes titulaires d'une certification de qualification professionnelle (CQP) comme il est indiqué sur la page Internet de l'entreprise. J'avais abordé cet exemple (Jouenne 2019 : 75) pour montrer qu'une nouvelle tendance se dessinait avec la disparition des « savoir réparer son vélo », depuis le retour de la bicyclette. Ces opportunités sont conjointement liées à l'augmentation du nombre de vélocistes, que l'on peut comptabiliser en dépouillant les pages jaunes et en parcourant les rues. Du reste cette formule ne permet pas d'apprécier à sa juste mesure l'étendue du phénomène, car quelques « artisans » effectuent ce travail, semble-t-il, de manière informelle.

Lorsque j'ai rencontré pour la première fois Camille, il officiait sur les brocantes pour proposer ses services de réparation de cycle et diffusait sa communication via un *flyer* sur lequel figuraient son téléphone et son adresse mail. Son activité était vantée par le bouche-à-oreille. Le principe qui est resté le même consiste à venir sur place réparer ou entretenir les vélos. Pour cela, le client téléphone sur le portable du réparateur, qui fixe une heure de passage et un lieu de rendez-vous. Soit le vélo se trouve sur le trottoir, et le réparateur se charge du travail, soit il faut récupérer les clés pour accéder à un garage où est entreposé

¹²³ De 50 à 80 kilogrammes pour les modèles équipés d'un moteur électrique. Leur prix varie de 1.500 à 10.000 euros, ce qui en fait un équivalent monétaire à la voiture.

l'engin. Le triporteur de Camille est peint en vert printemps, reconnaissable à distance. Dans le compartiment en bois, il stocke son matériel de mécanicien, des pièces détachées en conséquence, et un pied d'atelier qui permet de travailler à hauteur d'homme tout en le rendant visible dans la rue. De loin, on peut apercevoir le vélo fixé au pied, et savoir qu'il existe un artisan officiant dans ce secteur. Son activité fonctionne si bien qu'il s'est associé à d'autres techniciens pour agrandir l'entreprise.

Un soir de septembre, j'aperçois un vélo ainsi fixé, et je découvre qu'il s'agit de l'associée de Camille, une femme, qui est en train de réparer trois vélos. L'un d'eux est un Brompton, et deux des rayons de la roue arrière sont à remplacer. Ils ont été coupés, peut-être suite à une tentative de vol. Laurence, ouvre un sac dans lequel se trouve toute une série de rayons de taille différente. Il faut trouver les bons, parmi les poignées qu'elle scrute. Les roues de seize pouces ne sont pas légion, et ce modèle un peu particulier sera réparé en une demi-heure. Les autres vélos présentent plus des problèmes d'entretien quotidien. Le client en a profité pour assembler l'ensemble des vélos familiaux. La facturation sera envoyée plus tard, et le client paiera en ligne. Globalement, un tarif permet de prendre conscience du coût d'une réparation. Il existe des forfaits, comme le déplacement et la réparation d'une roue, mais parfois il est nécessaire de faire un devis. La réparation à domicile d'un pneu coûte 22 euros. Elle comprend le déplacement, le changement de la chambre à air et la main-d'œuvre. Situé à proximité de la Patte d'Oie, au Sud du quartier de Saint-Cyprien, l'atelier offre un centre logistique, et permet de faire réparer sa bicyclette sans supplément de déplacement.

Le fait est que l'artisan travaille en pleine rue, dépendant des intempéries et à la merci des passants. Ce nouveau rapport à la rue et à l'entreprise attire la curiosité plus que la méfiance. Leur rayon d'action se limite à la première couronne du centre-ville, et les secteurs plus populaires ne sont pas desservis. Il ressort de notre conversation une certaine appréhension de quartiers inconnus ou l'incertitude est présente. Le risque de se faire voler du matériel est toujours à craindre.

Le site Internet est pensé selon des critères marketing, et l'intérêt pour le vélo y est exposé à travers une rubrique « biblio vélo » qui propose un résumé des best-sellers du moment. L'ouvrage *Vélogistique* de Marcel Robert y est ainsi décrit : « La bicyclette n'est pas seulement un mode de déplacement efficace et pertinent. C'est aussi probablement l'outil le

plus adapté pour le transport de marchandises en ville, que ce soit par les particuliers ou les professionnels » qui correspondent aux deux premières phrases du résumé que l'on trouve en quatrième de couverture. S'agit-il d'un assemblage, d'une vitrine ou d'une mise en scène destinée à donner de la consistance à la démarche ? Les ouvrages sont bel et bien présentés dans le coin « café » juste devant la vitrine. Cette mise en scène participe des « concepts stores » que l'on voit fleurir dans les grandes villes. L'ouvrage du fondateur du site *Carfree* est vendu en auto-édition à l'exemplaire au prix de 57 euros hors taxe, en couverture cartonnée, pour 166 pages. Il est indiqué que l'ouvrage contient 400 photographies attestant de l'utilité des vélos-cargo à travers le monde. Avec plus de deux images par pages, quelle sera la densité du texte ? *Carfree* est un mouvement activiste anti-voiture¹²⁴. Cette mise en scène donne la tonalité idéologique même s'il est difficile de faire la part des choses entre marketing et engagement.

Dans la symbolique comme dans l'image, utiliser un vélo pour aller réparer un autre vélo apparaît comme s'il y avait un lien entre les deux. Curieusement, venir réparer un vélo en voiture serait perçu comme étrange, voire contre nature. Ce mode est une forme d'auto-légitimation d'une activité qui autrefois incombait à l'utilisateur. Qu'aujourd'hui, un service soit né autour de la réparation et de l'entretien du vélo témoigne d'un changement dans le rapport à la bicyclette et à la maîtrise de son système technique. Cela pourrait également être dû à l'augmentation du pouvoir d'achat d'une classe moyenne supérieure¹²⁵, lesquels s'entourent de services et de prestations qui font de la ville un lieu où tout est possible (accessible à une certaine population). C'est probablement cette dernière solution qui rend la ville moderne et dans le coup.

Lorsqu'en août 2016, l'entreprise anglaise de livraison *Take Eat Easy* met la clé sous la porte¹²⁶, quelques coursiers, alors en auto-entrepreneurs, se rassemblent pour développer un

¹²⁴ *Carfree* propose un *Guide des aménagements cyclables merdiques* qui reprend une collection de hiatus urbains, tels que j'ai pu les définir (Jouenne 2919), source : http://carfree.fr/img/2020/06/Guide-des-aménagements-cyclables-merdiques---carfree.fr_.pdf, consulté le 21 octobre 2020.

¹²⁵ Une étude de l'Insee montre que les cadres sont plus nombreux à pratiquer le vélo que les autres groupes sociaux, cf. *Insee Première*, n° 1629, janvier 2017.

¹²⁶ Après avoir démarré son activité en février 2016. Vincent Romain, « A bordeaux, Take Eat Easy laisse livreurs et restaurateurs sur le carreau », *Sud Ouest* du 28 juillet 2016; Anthony Assemat, « A Toulouse, la fermeture de Take Eat Easy laisse une centaine de coursiers sur le carreau », *ActuToulouse* du 28 juillet 2016.

système coopératif de livraison à domicile. Sur Toulouse, d'abord constitué en association loi 1901 dénommée *Applicolis*, cette plateforme logistique collaborative va donner naissance à un réseau national sur ce même principe. Au cœur de la plateforme, un logiciel permet d'organiser une livraison à domicile en mettant en relation un livreur et un consommateur, en élargissant la livraison à tout ce qui peut être livrable. La communication met l'accent sur le mode de transport utilisé : le vélo-cargo, et également le vélo pour les petites livraisons. Pour des petits trajets impliquant la notion « du dernier kilomètre », le recours à l'association se veut 100% écologique, rapide et non polluant. Ce qui est évidemment un argument marketing dans la mesure où les vélos à assistance électro-mécanique consomment de l'énergie électrique produite en grande partie par le nucléaire.

Cependant, ces modes de livraison découlent d'une prise de conscience écologique, esthétique, associée au constat d'une saturation des villes, d'une pollution accrue due aux transports conventionnels et à cette idée de service de proximité. Ce qui caractérise ce type d'entreprise c'est la fulgurance avec laquelle elles apparaissent et disparaissent parfois dans le paysage urbain, et qui montre l'accélération du mouvement de la ville et cette volonté de mise en scène. Colette Pétonnet l'avait déjà perçue, lorsqu'elle écrivait que « la ville est un mouvement perpétuel : mouvement des gens, qui possèdent tous divers lieux d'élection et d'activités ou qui dérivent ensemble à la même heure, évoquant un flot parce qu'on ne peut rattacher personne à son territoire, mouvements pendulaires et orbites individuelles des gens; mouvement des choses, vitrines qui se renouvellent à chaque saison, commerces qui changent de destination, qui changent la rue, et ceux qui assurent la continuité des générations; vieillissement, mort, et re-naissance des maisons » (Pétonnet 1983 : 135). Il est donc un peu tôt pour tirer des conclusions sur ce phénomène, et considérer qu'il puisse être à l'origine d'une transformation des relations humaines durables. Cependant, l'État semble attentif à ces questions¹²⁷.

¹²⁷ Avec la crise du Covid-19, et au sortir du confinement, en mai 2020, l'État a mis en place une opération « coup de pouce » qui permettait de déduire 50 euros sur la facturation d'une réparation ou d'un entretien de son vélo, à raison d'un coup de pouce par vélo. Cette mesure d'incitation à la remise en selle a porté ses fruits au niveau national, conjointement avec l'augmentation du nombre de cyclistes en ville, et de l'accroissement des ventes. Évidemment, cela ne concerne pas les entreprises, mais les particuliers. Cependant, ces mesures s'inscrivent dans une volonté de revoir l'image du vélo et de l'associer à des expériences ou à des initiatives positives.

Parmi les avantages mis en avant, nous trouvons la facilité de circulation à travers la ville, le stationnement à proximité du lieu de livraison ou de travail, la rapidité du déplacement en ville, la durée des déplacements prévisibles et réguliers, quel que soit l'état de la circulation. Bien souvent les vélos-cargos sont munis d'une assistance électro-mécanique. Le coût moyen d'un vélo-cargo est d'environ 5.000 euros, pour une gamme allant de 2.700 à 8.000 euros¹²⁸. Bien évidemment les modèles les plus performants sont les plus chers, mais ils offrent une image positive, car au même titre qu'une voiture de luxe, le vélo-cargo reste un objet fonctionnel pouvant servir d'objet d'ostentation. Un article de Pascale Kremer publié en octobre 2020 dans *Le Monde* reprend les grands avantages du vélo-cargo, et dresse le portrait de trois entreprises. Dans l'une d'elles, les associés d'une entreprise de paysagistes parcourent la ville à vélo, circulant dans les rues piétonnes (*dixit*), stationnant facilement, et répondant à une demande urbaine pour l'entretien des jardins. Le vélo est un cousin du piéton.

Dans une autre, il est question de l'entreprise de plomberie, Zeplombier, créée en 2010 par un artisan qui se déplace à vélo sur la région nantaise. C'est aujourd'hui une équipe de six personnes, dont trois femmes « cantonnées » aux tâches administratives et de management. Trois plombiers assurent, quant à eux, l'engrangement des ressources. Cette division genrée ne détonne pas des formes classiques de l'entreprise. Aussi je me permets cette remarque. Une réelle avancée sociale aurait eu lieu si l'une des femmes assurait la partie plomberie. Le site Internet est conçu de manière à montrer un plombier en situation, non pas de réparer un évier, mais de se déplacer dans la ville. Le vélo-cargo est à l'honneur. D'ailleurs, l'écurie est présentée, et les vélos sont nommés comme il se doit : Tornado est partie à la retraite, Arion, Mustang et Pégaz assurent le quotidien pour ces triporteurs. En 2014, nous dit-on, trois biporteurs ont rejoint l'écurie : Pynta, Galopa et Bufala. Qu'ils soient biporteurs ou triporteurs, les vélos-cargos offrent une image positive qui renvoie aux activités du siècle passé, comme le glacier, ou le livreur de pain, illustré par le film *Le triporteur*, de Jacques Pinoteau, de 1957.

Un autre paysagiste est présenté, lui-même président de la fédération des Boîtes à vélo (BAV). L'homme possède l'entreprise *Fludis* qui est constituée d'un « bateau-entrepôt qui

¹²⁸ Sur ces dix vélos sélectionnés dans toute la gamme du vélociste Cyclable 2020, le prix moyen est de 4.985 euros, écartype 1.375 euros. Le prix d'un vélo-Cargo (équipé avec une nacelle) est plus proche de 5.000 euros que de 2.500 euros.

charge au port de Gennevilliers avant d'effectuer quatre escales dans Paris, libérant à chaque fois une flottille de tricycles-cargos chargés de colis ». Mis en place en septembre 2019, cette entreprise achemine des colis pour Ikéa et Lyreco en aller et Paprec (entreprise de recyclage des déchets) au retour. La livraison en vélo-cargo se fait au dernier kilomètre. Mis en place par un conseiller en gestion et paysagiste, ce mode « innovant » et « décarboné », pour reprendre les arguments de La Banque des Territoires¹²⁹, affiche une image positive tout en ré-appropriant le fleuve. Cette solution de « cyclofret » portée par la société Amme propose une logistique adaptée aux besoins de la *Smart City*. Elle est encore en phase de déploiement et de commercialisation selon la fiche du ministère de la Transition écologique¹³⁰.

Nous trouvons encore un brasseur lillois qui officie dans un entrepôt situé à 18 kilomètres de chez lui, mais qui livre ensuite la bière en ville à l'aide de son vélo-cargo. Parmi ses fidèles clients qui ont déposé un message sur sa page Facebook, on trouve essentiellement des cadres, un chargé d'édition, une cadre au Conseil général, une orthophoniste, qui ont en commun l'écologie, le goût du voyage, et celui de la bière locale. Occasionnellement, l'artisan livre ses produits directement chez le particulier, ce qui confère une proximité, en sympathie, et donne à cette bière un accent agréable. Le côté marketing a été travaillé autour du cycle, puisque le nom de la bière reprend l'idée à double sens du vélo et de l'excès d'alcool (la *Dérailleuse*¹³¹). L'étiquette est ajustée au concept, mais reprend un code couleur que l'on peut voir par ailleurs chez d'autres brasseurs locaux, notamment à Toulouse. La distinction s'opère par la communauté d'esprit reliée au réseau Internet, par la mise en commun des goûts et des valeurs, et par la capacité d'acheter les produits, les biens et les services concernés. Ces petites niches économiques offrent des opportunités, délaissées par les multinationales. Du réparateur de vélo, au domaine de l'espace domestique qui va de l'électricien au jardinier, en passant par le plombier, le maçon, et tous les corps de métier, les possibilités s'étendent aux métiers de services officiants à domicile comme les infirmiers, les kinésithérapeutes, les coiffeurs, etc.

Ces micro-entreprises sont parfois adhérentes à un réseau d'entrepreneurs à vélo. Relayé par les médias, dont la radio nationale *France Inter* en septembre 2020, le groupement des

¹²⁹ <https://www.banquedesterritoires.fr/fludis-un-service-de-logistique-urbaine-innovant-et-decarbone-paris>

¹³⁰ <https://www.francemobilites.fr/solutions/fludis>, consultée le 21 octobre 2020.

¹³¹ Les dérailleuses sont également un groupe d'activistes cyclo-féministes québécois fondé en 2009.

Boîtes à Vélo propose de fédérer l'ensemble des artisans à vélo en créant des antennes locales. Sous la formule rhétorique, « ils sont de plus en plus à utiliser le vélo », une campagne de communication est lancée¹³². Dans la foulée, l'association de promotion et de défense du vélo urbain dans la métropole bordelaise, Vélo-cité, diffuse un Guide ou comment « *devenir entrepreneur à vélo* » par Vélo-cité¹³³, qui propose en trente-six pages un survol des possibilités et des avantages. Par exemple, la « visibilité commerciale » lors des déplacements en ville est plus grande à vélo, et l'image devient positive. Le bouche-à-oreille est censé faire le reste.

Il est trop tôt pour tenter une analyse critique de ce phénomène, en accélération depuis la crise sanitaire du coronavirus, en mars 2020. Dans l'éditorial du guide de Vélo-cité, une somme d'adjectifs accompagne la pratique du cycliste au travail. Le vélo est censé remplacer la voiture ou les véhicules utilitaires, sous-entendus consommateurs de pétrole. Dans la ville, il est plus maniable qu'une voiture, plus rapide, plus souple, plus économe, et plus écologique. « En faire son outil de travail au quotidien peut dès lors représenter le « *nec plus ultra* » d'un projet d'entreprise complet sur tous les aspects stratégiques : visibilité commerciale, proximité, réactivité, souplesse, adaptabilité, compétitivité, engagement écologique, démarche innovante ». Ces arguments placent le vélo au centre d'enjeux économiques et politiques pour un nouveau modèle de ville. « Une ville moderne, c'est-à-dire apaisée, conviviale, plus respirable et *in fine*, plus attractive ». Pour reprendre les propos de Bernard Hours et de Monique Sélim, nous dirions « une ville plus morale ». Il est en effet surprenant d'associer des valeurs proches de l'écologie comme « respirable », dont la faute incombe au capitalisme, et proche du capitalisme comme « compétitive ». Quant à la ville apaisée, cela renvoie aux crises des banlieues et à cette injonction de maintenir une « distanciation sociale » depuis la crise sanitaire de mars 2020.

Dans ces « villes réservées maintenant aux classes moyennes supérieures et supérieures » (Hours & Sélim 2020 : 190) la visibilité d'un moyen de livraison et des entreprises de services au service d'une population aisée — petite bourgeoise — et apaisée, l'entreprise de moralisation du capitalisme s'étend aux démarches innovantes, attractives, compétitives et

¹³² <https://www.franceinter.fr/emissions/social-lab/social-lab-09-fevrier-2020>

¹³³ <https://velo-cite.org/2020/09/09/guide-devenir-entrepreneur-a-velo/>, consulté le 22 octobre 2020.

réactives, pour reprendre les mots du président de Vélo-Cité. La ville serait appelée à se transformer, répandant sa flotte de vélos-cargos dans les ruelles, supprimant les camionnettes et la pollution. C'est aussi une volonté de créer un nouveau paysage visuel, et cela s'inscrit dans une esthétique sociale. Telle que le définit Julia Bee, l'esthétique sociale concerne cette « mise en scène du vélo » dans la ville autour de pratiques qui « orientent le corps et tissent des liens affectifs¹³⁴ » (Bee 2022). « Le vélo, par exemple, peut être considéré comme une manière d'être au monde, avec des vitesses et des intensités propres à chacun¹³⁵ » (Bee 2022). Cette dimension d'esthétique sociale est présente à chaque coin de rue.

Sur Toulouse, il existe d'autres entrepreneurs utilisant le vélo-cargo. L'entreprise Chronopost fait livrer ses colis de centre-ville de cette manière. Ces triporteurs bleu et blanc sont identifiables. Le « pilote » arbore lui aussi les couleurs de l'entreprise, comme le font les coureurs cyclistes. Les livraisons à domicile des courses alimentaires se font sur ce principe. Devant l'établissement toulousain Midica, un vélo-cargo publicitaire a été installé sur le parvis. Aux couleurs de l'enseigne du nouveau salon de thé *Gigi Land* installé au 4e étage de l'établissement, ce triporteur vert, noir et blanc invite à un moment de détente et d'apaisement. Du green marketing au green power, tout est pensé dans un climat apaisé et bienveillant. Pourtant, ce vélo-cargo ne circule pas. C'est seulement l'image qui est convoquée. Il ressemble à un *food bike* que l'on peut voir du côté de la rue Alsace-Lorraine, comme *Julie Cookie's Bike*, un triporteur à dominante rose, ou bien *Vélo Végé* qui propose des sandwichs végans, ou encore *Florian's Coffe*, qui a installé un percolateur sur son triporteur. Chaque véhicule est généralement mono-service : presseur de jus d'orange, crêpes, et chacun s'adapte à une demande touristique ou journalière. Il y a toujours un plus à l'activité de ces micro-entreprises, orientées vers une tendance écologiste ou vegan — mais pas forcément — dans la recherche d'un avantage absolu. Par conséquent, il y a une sorte de distribution des aires commerciales dans l'espace urbain lorsque ces micro-entreprises stationnent.

En effet, quelques commentaires laissés sous l'article du *Monde* nous permettent de relativiser. Certains voient dans cette mode un retour vers le passé. D'autres se posent la

¹³⁴ Traduit par nos soins.

¹³⁵ Plus précisément, « la mobilité ne commence pas dans ou sur un véhicule, ou sur le trottoir, mais englobe le lieu social, la motivation, la perception physique de soi, la perception des dangers, l'affectivité, l'environnement, la profession et la vie sociale. » (Bee 2022), traduit par nos soins.

question du stationnement du vélo-cargo le soir. Sans un garage ou un local, il est difficile de laisser un vélo-cargo en pleine rue la nuit. D'autres se questionnent à propos de l'impact sur les passants lorsqu'il est stationné sur le trottoir. Certains se moquent de l'objet et prétendent que bientôt sera ré-inventer le pousse-pousse. L'accent est mis sur la ville, voire l'hypercentre. Ainsi, la zone de chalandise se réduit autour d'une activité impossible à réaliser en périurbain et à la campagne. Si le vélo-cargo a quelques avantages par rapport à la voiture, en revanche, il a aussi quelques inconvénients. Ces points ne sont jamais soulevés.

Sur le principe de la démarche de l'ethnologue Catherine Reginensi au sujet des vendeurs à la sauvette de Rio, une étude plus poussée serait envisageable afin de déterminer les logiques et les mécanismes à l'œuvre dans cet équilibre économique, bien qu'il ne s'agisse pas ici d'une économie informelle (Reginensi 2008). Un point reste aussi à éclaircir, celui de la pérennité des entreprises. Un certain engouement pour le vélo-cargo ne masque-t-il pas, à plus ou moins long terme, un retour vers le constat d'une réalité plus contrastée des bénéficiaires de la vie au grand air. Qu'en est-il des conditions de travail des salariés l'été lorsque le thermomètre dépasse les 39°C, ou lorsque l'hiver se prolonge par des froids intenses et des semaines sous la pluie ?

Maxence vient de se lancer depuis peu (février 2020) avec son triporteur sur lequel est inscrit *La Bicy' Crêpe*. C'est un cargo-bike de la marque Amsterdam Air, modèle Smiley, qu'il a acheté d'occasion et qu'il a fait électrifier. Un ami carrossier lui a fabriqué l'essentiel de son installation où repose une crêpière Krampouz¹³⁶, à gaz. Trois batteries alimentent son assistance électro-mécanique, la pompe à eau et la glacière qui se trouve sur le porte-bagage arrière. Il faut maintenir la liaison froide pour la pâte à crêpe et les autres produits. Au menu, des galettes de sarrasin bio, avec œuf, comté AOC et jambon ou dinde pour 6,50 euros. Au dessert, une crêpe à la farine de froment assortie de chocolat maison, de caramel au beurre salé, beurre & sucre, ou encore jus de citron maison, la crêpe étant vendue 3 euros. En boisson, de l'eau pour 1 euro. Son installation comprend aussi un auvent sur lequel figure sa marque. Il est vêtu d'un jean et d'un tee-shirt vert amande, d'un tablier bleu et d'une casquette de toile grise. Aujourd'hui, il va être bientôt 16 heures, et il vient de s'installer à l'angle de la place de la Daurade, juste avant la descente vers la Garonne.

¹³⁶ Modèle Fest Noz à 300 euros.

Il commence à faire chauffer sa plaque et rate les deux premières crêpes. J'engage la conversation. Il est titulaire d'un BTS de comptabilité, et a toujours voulu tenir un restaurant de crêpes. Pour lui, c'est l'occasion de tester ce métier à peu de frais, car il n'a pas besoin d'un local, et ne paie pas d'emplacement. Par contre, il doit changer de place toutes les vingt à trente minutes, s'il ne veut pas se faire expulser par la police municipale. Au centre, derrière le Capitole, les places sont payantes, et réservées. D'ailleurs, en prenant une place payante, les commerçants s'engagent à venir un certain nombre de fois par semaine. Là, finalement, c'est moins contraignant, parce que les jours de pluie, ou de froid, il n'est pas obligé de venir travailler. Originaire de Normandie, sa mère est bretonne, et donc les crêpes il connaît. Une sorte de tradition familiale qu'il perpétue. Quand il aura assez d'expérience, il pourra ouvrir un restaurant. Il envisage aussi d'aller à l'étranger, où les crêpes se vendent bien. Nous lui en prenons une pour notre fils, c'est l'heure du goûter. Un couple s'approche et lui commande une crêpe. Il me donne les deux crêpes ratées, mais délicieuses en guise de remerciement pour avoir parlé un peu avec lui, dit-il.

Il tient une page Facebook qu'il illustre régulièrement de ses produits, et des événements auquel il participe. Les clients satisfaits peuvent laisser un message : « Bon accueil. Des crêpes avec des produits frais. Un moment de gourmandise », écrit Anna. Ou encore Rayon de Soleil qui écrit : « excellentes crêpes, avec des ingrédients sains et faits maison qui font toute la différence, le tout avec un accueil chaleureux : je recommande vivement ! » ou encore Clara qui écrit : « Les meilleures galettes et crêpes de Toulouse ! Tous les produits utilisés sont bio et parfaitement dosés, ce qui fait que les galettes sont excellentes et généreuses à un prix imbattable. Côté sucré, les crêpes au caramel beurre salé maison sont délicieuses ! Je recommande fortement. » Voilà le genre d'échanges scripturaux que l'on peut lire. Le client devient évaluateur, expert et dominant. Occasionnellement, il travaille pour des mariages, ou des événements professionnels, en proposant ses produits. Il n'est pas adhérent à une fédération ni à un collectif d'artisans à bicyclette. Le marketing est pensé : les crêpes sont délivrées dans des emballages en carton « bio » et les couverts sont en matière recyclable. Il porte toujours une casquette, ce qui me fait penser qu'elle participe à la mise en scène. On peut le voir devant la basilique Saint-Sernin à peu près dans la même tenue. Son cargo pèse environ 180 à 200 kilogrammes, et depuis les quelques mois d'exercice, il a cassé quelques

rayons qu'il répare lui-même. Comme nous le voyons, cet exemple montre cette possibilité de démarrer une activité et de tester des idées commerciales. Le risque reste faible, et l'investissement de quelques centaines d'euros¹³⁷ ne met pas l'entreprise en péril. Sur ce modèle, nous pouvons penser qu'il intéressera de jeunes entrepreneurs, souhaitant réussir sans trop de risques, et partageant l'idée de l'innovation entrepreneuriale telle qu'elle est décrite dans le guide bordelais.

Comme dans beaucoup de grandes villes, la livraison à vélo-cargo devient un atout et un incontournable. Revenons sur Appli-colis qui est une jeune entreprise toulousaine créée en 2017 par d'anciens coursiers à vélo. Ils sont trois étudiants à payer leurs études en travaillant pour des entreprises de livraison. L'un d'entre eux termine son Master à la Toulouse Business School et sera rejoint par un informaticien. Ensemble ils conçoivent le logiciel qui permet de gérer les commandes, d'assurer la liaison avec les coursiers et de facturer les services : la logistique. Pour cette raison, le code NAF de l'entreprise reste celui de l'informatique, car le logiciel en est le cœur. Le cycle a été pensé comme une accroche marketing. L'essentiel des clients est constitué par des entreprises, comme des commerces de grande distribution ou des fleuristes qui recourent à la livraison à domicile. Quelques particuliers font également appel à la société, mais de manière marginale. L'image du vélo est poussée jusque dans le logo et la publicité.

Les vélos-cargos sont pour la plupart équipés d'une assistance électro-mécanique, mais le principal problème reste celui du transport des courses au quatrième étage à la main. C'est épuisant, et cela nécessite un échauffement physique. Le service à domicile apporte ce que les livraisons de type Uber Eats ou Deliveroo ne proposaient pas, jusqu'à une certaine date. De plus, le service s'étend aux courses et autres marchandises. Sur une vingtaine de salariés, une seule femme a intégré l'équipe, et c'est dommage, nous dit le directeur, car cela renforce l'image de l'entreprise. Le salaire est basé sur le Smic avec les avantages d'avoir une sécurité sociale, une mutuelle et l'équipement fourni. Cette nouvelle forme de transport de marchandises devrait, selon le directeur, se développer dans les années à venir. D'ailleurs, le

¹³⁷ Le vélo-cargo a coûté 1.500 euros dans une version d'occasion, auquel il faut ajouter la crêpière, la glacière et le reste des accessoires. Le coût total peut être évalué à 3.000 euros.

Covid a été une opportunité, car beaucoup plus de gens se sont fait livrer à domicile durant les confinements.

Circulant dans la rue de la Colombette, je m'arrête à hauteur d'un coursier essayant de faire entrer son vélo-cargo par une porte très étroite. Il est équipé de la tête aux pieds, d'un casque, d'un masque, de vêtements bien appropriés, d'un antivol accroché à sa ceinture et de chaussures de cyclistes. Le vélo doit être aligné perpendiculairement au trottoir pour pouvoir se glisser dans le couloir. C'est vrai que ces vélos sont nettement plus larges et longs qu'un vélo traditionnel. Je lui demande s'il travaille chez Appli-colis. Il me répond : « pas du tout, nous sommes les concurrents : les Coursiers toulousains ! ».

Le vélo-cargo est également utilisé par les familles comme moyen de transport pour acheminer les enfants vers l'école. Certains sont équipés d'un fauteuil adapté aux handicapés. J'en croise régulièrement un sur Toulouse. Mais c'est encore du domaine de l'exception. Pour les modèles familiaux, ils sont généralement équipés d'une « baignoire » capable d'emporter quatre enfants. Ce moyen de transport très commun en Hollande et en Allemagne indique généralement que le propriétaire vit dans une maison, ou possède un garage. En tout cas, qu'il ne vit pas en immeuble collectif. Il y a par conséquent une forme d'ostentation à se montrer de la sorte, même si l'intention n'est pas, *a priori*, de créer une distance sociale avec l'entourage. Frédéric Héran, dans sa prospective, annonce dans le futur l'apparition de ces engins qui renoueront avec les premiers vélocipèdes à trois roues destinés au transport des femmes bourgeoises (Héran 2014). Il s'agit moins d'innovation que de remettre au goût du jour des pratiques anciennes. Bref, il n'a pas fallu attendre 2050 pour voir se développer ces modes de transport et de déplacement. La rapidité avec laquelle cette tendance se développe, accélérée par l'opportunité sanitaire, ne peut être appréhendée qu'après une période de mise à distance d'avec l'objet de recherche. Il serait prématuré d'anticiper sur des perspectives qui n'ont rien à voir avec un modèle culturel.

9.2 De l'intérêt d'une étude des pratiques cyclistes en ville

9.2.1 La ville en mouvement

Nous l'avons vu, la ville est en perpétuel mouvement (Pétonnet 1983). Elle se transforme lorsque son modèle économique se transforme. L'arrivée des bicyclettes dans l'espace urbain, après avoir été délaissée sur plusieurs décennies, ne peut rendre la ville identique à celle des années 1970. Jusqu'à présent, les infrastructures, les places et les aménagements n'ont pas tenu compte du vélo et ont cheminé vers un tout-voiture qu'il est difficile de reconsidérer sans devoir faire table rase. Aujourd'hui, par exemple, le centre-ville toulousain n'est toujours pas piétonnier, et la voiture semble encore avoir de beaux jours devant elle. Il y va donc de l'intelligence de l'architecte et de l'urbaniste de prévoir les nouveaux aménagements en conséquence. Le législateur a prévu depuis le milieu des années 1990, avec la Loi sur l'Air¹³⁸, des « espaces » de respiration pour permettre à la bicyclette d'évoluer dans la ville. Cependant, certains aménageurs n'en ont cure et peu d'aménagements sont réalisés avec le souci du détail. Par ailleurs, les nœuds de la circulation où les *hiatus urbains* s'entrecroisent et font état d'un impensé pensé (Jouenne 2019). Il faut par conséquent arriver à transformer les mentalités autour de l'usage de la bicyclette.

Dans les années 1970, Ivan Illich a montré comment la domination de l'automobile a influé sur la conformation de la ville (Illich 2018). La largeur des rues, les espaces de stationnement et les parkings, l'éloignement entre les immeubles, et la vitesse des automobiles en ville sont des données issues du monopole de la voiture. Dans le même temps, disait-il, « la voiture est devenue le symbole d'une carrière réussie » (Illich 2018 : 54). L'auteur critique certains architectes qu'il qualifie d'« apprentis sorciers » et leur reproche de penser la ville sans se soucier des déplacements : « ces architectes futuristes voudraient que les gens vivent et travaillent dans des chapelets de tours autarciques, reliées entre elles par des cabines très

¹³⁸ Loi Laure n°96-1236 du 30 décembre 1996, Art. 20. - « A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

rapides » (Illich 2018 : 75). À l'époque de ces écrits, nous sommes en pleine crise pétrolière et cette forme de dystopie évoque beaucoup d'auteurs de science-fiction comme le montre Tiina Männisto-Funk. En effet, dans l'introduction de l'ouvrage collectif qu'elle dirige avec Timo Myllyntaus, l'auteure fait remarquer que dans la plupart des films dystopiques, le vélo n'est jamais présent (Männisto-Funk 2019). Dans l'imaginaire collectif, le vélo est comme devenu invisible. Les personnages utilisent des motocyclettes, ou des voitures blindées, mais pas de vélos. Paradoxalement, il faut remarquer qu'en cas de crise majeure planétaire, le vélo resterait le seul moyen de déplacement ne nécessitant ni carburant ni entretien du moteur. Tiina Männisto-Funk appuie sa remarque par cette conclusion que nous avons déjà citée : « par conséquent, même l'idée d'un effondrement sociétal, économique et environnemental majeur ne suffit probablement pas à rendre le vélo invisible visible dans la vision populaire » (Männistö-Funk 2019 : 6). Cette dimension d'invisibilité doit être prise en compte par les aménageurs pour inverser la tendance du tout-voiture, et passer au tout-vélo.

Ainsi, la question des franchissements des ronds-points ou de ce que j'ai appelé la problématique des *hiatus urbains* sont des obstacles à la progression du vélo en ville (Jouenne 2019). Malgré cela, des efforts sont concédés dans certaines villes plutôt « vertes » et entre le *green washing* et l'écologie, il n'y a parfois pas de différence notable. L'augmentation du nombre de vélos façonne la ville, car en même temps, elle s'accompagne de la diminution du nombre de voitures, et de l'aménagement des rues et des places. Les zones 30 fleurissent et en ralentissant la circulation, la ville offre un attrait nouveau, moins bruyant, plus paisible, plus apaisé. Ses espaces publics s'inscrivent dès lors dans ce que Manuel Delgado nomme un « horizon d'apaisement des villes » porté par l'idéologie néolibérale (Delgado 2016). Pour Colette Pétonnet, cette nouvelle tendance de voir la ville d'une autre manière est peut-être le résultat d'un besoin irrépressible de l'humanité. L'ethnologue nous offre une clé de lecture et de méthode qu'elle livre ainsi : « sans doute ce qu'on appelle archaïsme correspond-il en profondeur à des besoins irrépressibles de l'être ». Vouloir revenir à des modes de transport plus lents, plus mécaniques, archaïques, c'est aussi appréhender l'espace urbain d'une autre manière. Par cette présente recherche, « l'ethnographie redonne du sens aux choses que les multinationales uniformisent » (Pétonnet 2012 : 230).

L'intérêt et l'importance d'une recherche ethnologique sur les pratiques cyclables en ville ne sont donc pas mineurs. Comme le soulignent Gilles Teissonnières et Daniel Terrolle, « on peut donc se demander si l' « anthropologie urbaine » n'a pas été une étape épistémologique transitoire pour faire reconnaître sa juste légitimité à échapper à sa captivité initiale dans l'étude des sociétés « exotiques » et pour s'emparer de celle des sociétés industrielles et urbaines » (Terrolle & Teissonnières 2012 : 25). Et puis par sa pratique et parce que c'est un instrument d'émancipation, « la bicyclette est alors une ouverture au monde, un observatoire des manières de penser, de sentir et d'agir, une première expérimentation de la liberté » (Le Breton 2020 : 43).

9.2.2 A bonne distance les uns des autres

Le journaliste Olivier Razemon explique la progression des ventes du nombre de vélos — surtout à assistance électro-mécanique — à Paris par la peur de se retrouver dans les transports en commun. À propos d'une entreprise de mise en relation vélo-employé-entreprise, il explique : « Après le déconfinement, alors que les salariés évitaient autant que possible les transports publics bondés et que les grandes villes dessinaient des pistes cyclables temporaires, *« le dossier est devenu urgent. Il a fallu rapidement proposer des solutions concrètes à nos clients »*, dit l'entrepreneur¹³⁹ ». Les salariés qui prenaient autrefois (jusqu'en mars 2020) les transports en commun se rabattent sur les vélos à assistance électro-mécanique afin d'éviter la promiscuité des transports en commun. Avec la naissance de ce sentiment d'insécurité, de cette peur politiquement entretenue (Agier 2020), un écart va se creuser entre les populations les plus captives et celles qui vont trouver un échappatoire dans l'alternative du vélo. « Le sentiment d'insécurité signifierait qu'il y a des risques. Or le risque est une réalité complexe, évolutive, produit à la fois de pratiques et de représentations qui créent les peurs » écrit Laurence Roulleau-Berger (Roulleau-Berger 2005 : 93). Mais que cherche-t-on à éviter ? Symboliquement, le port du masque — que la plupart conservent en vélo électro-mécanique — peut s'apparenter à un bâillon. Certaines personnes en ont pris conscience et

¹³⁹ Olivier Razemon, « Le vélo de fonction fait son chemin », *Le Monde* du 24 octobre 2020.

affichent cette idée en portant des masques en coton barré d'une croix, alors que d'autres portent des masques imprimés d'une fermeture à glissière zippée. Incapable de communiquer entre nous, nous sommes devenus des étrangers les uns envers les autres.

« Le principe de l'étanchéité des genres et des groupes séparés » qui mène au communautarisme, et qui « se construit à partir d'une pensée catégorielle et classificatoire qui oppose dans un premier temps les élus et les damnés » (Laplantine 1999 : 46) a été dépassé par l'individualisme, en dehors du cercle familial — et encore pas toujours — le repli sur soi devient la norme imposée, normalisée, et standardisée depuis le confinement du printemps 2020. Le mauvais, le dangereux, est potentiellement devenu l'autre. Nous ne naviguons plus dans la posture de la figure de l'étranger, de « celui qui vient un jour et reste le lendemain » (Simmel 1999 : 663), car les injonctions des gestes barrières condamnent tous les individus à se tenir à bonne distance les uns des autres. Ainsi, l'étranger devient simplement l'autre, son voisin, voire un élément du groupe familial. « L'étranger est un élément du groupe même, tout comme les pauvres et les divers « ennemis de l'intérieur » — un élément dont l'articulation immanente au groupe implique à la fois une extériorité et un face-à-face » (Ibidem). Parmi les « gestes barrières », le vélo est placé en haut de la liste. « Le vélo est mon geste barrière » est-il indiqué sur les affichettes incitant à utiliser une bicyclette¹⁴⁰. La rhétorique est équivoque : « pour se protéger et protéger les autres », souligne que chacun peut être « porteur sain » du virus et le transmettre à son insu, mais ne serait-ce pas aussi « se protéger des autres » ? Ce raccourci est implicite et les comportements de notre société montrent que massivement, les Franciliens cherchent à se protéger. « « *Nous avons déjà mis en service près de 45 kilomètres de coronapistes sur les 50 prévus, et cette politique volontariste est un succès* » se félicite l'écologiste David Belliard, nouvel adjoint aux transports d'Anne Hidalgo » est-il écrit dans un article du *Monde* daté du 4 septembre, alors que le bilan semble montrer une nette augmentation du trafic cycliste dans les grandes villes¹⁴¹. L'article indique une progression de plus 67 % à Paris, et plus 26 % à Lille. Bien évidemment, cette part modale est calculée à partir de certains réseaux routiers, et doit être prise avec précaution, notamment au regard de

¹⁴⁰ Véloroutes et Voix Vertes, <https://www.af3v.org/le-velo-mon-geste-barriere/> consulté le 29 octobre 2020.

¹⁴¹ Denis Cosnard, « L'usage du vélo en forte expansion dans les grandes villes », *Le Monde*, du 4 septembre 2020.

la part modale nationale de 3 %¹⁴². D'autre part, car ces chiffres sont donnés en valeur absolue, et une progression de 67 % n'indique en fait rien de précis. Tels des vases communicants, l'augmentation de la part des cyclistes a pour corolaire une diminution de la fréquentation des transports en commun, éléments très peu exprimés dans la presse écrite. Cette mesure de « distanciation sociale » que les Anglais appellent « distanciation physique » renvoie à une mise à distance de soi par rapport à l'autre, dans son altérité, sa sociologie et son être.

Cette « distance sociale » établie dans l'espace urbain contraint les agents sociaux à éviter tout contact, notamment les termes d'adresse, dans la mesure où il n'est pas envisageable d'entrevoir les rapports de hiérarchie ni de déceler des indices qui pourraient permettre de situer socialement les interactants. De ce fait, les cyclistes parlent très peu entre eux. La valeur pécuniaire approchée des vélos ne permet pas — à moins d'être expert — d'évaluer le capital économique, et d'imaginer par une interpolation et une sociologie spontanée, le statut de son propriétaire. Dans le documentaire *Why We Cycle*, de Arne Gielen & Gertjan Hulster, réalisé en 2017, dont il a déjà été question, on peut comprendre que certains Néerlandais préfèrent utiliser un vieux vélo hollandais, qui se révélera être un signe ostentatoire, plutôt qu'un modèle neuf et rutilant. En France, le comportement des cyclistes est très différent, et il n'existe pas de modèle de vélo comparable au vélo hollandais aussi répandu. Chacun essaie de montrer sa singularité à travers une expression mécanique qui se définit par un modèle (vélo de ville, VTC, VTT, Gravel, vélo de course, vélo pliant, cadre homme, cadre femme, cadre mixte), mais aussi une marque (grande enseigne, marque étrangère, marque française, etc.). Ce qui est vécu aux Pays-Bas et en Allemagne, par exemple, ne peut être vécu en France ni reproduit d'ailleurs.

Il est bien trop tôt pour établir une analyse définitive de cette tendance et de cette conjoncture. Une fois cette crise passée¹⁴³, pouvons-nous croire à un retour à la normale et au rétablissement des relations sociales ? Dans le même temps, la presse annonce une perte record des entreprises de transport public, suite à la désaffection depuis la crise sanitaire. À

¹⁴² Epomm, source <http://www.epomm.eu/index.php?id=2618>, consulté le 29 octobre 2020.

¹⁴³ Ce n'est toutefois pas ce qu'en pense Myriam Revault d'Allonnes lorsqu'elle écrit que « la crise n'est donc pas un accident contingent, encore moins une maladie : elle est constitutive de l'expérience moderne du temps et de l'histoire » (Revault d'Allonnes 2012 : 111).

elle seule, l'Île-de-France aurait perdu 2,6 milliards d'euros sur l'année 2020¹⁴⁴. « L'hémorragie financière » n'était-elle pas prévisible, lorsque par ailleurs, l'injonction à utiliser une bicyclette suggère qu'elle se fasse au détriment d'un autre mode de transport.

9.2.3 L'urbanisme tactique, le déconfinement et l'anonymat

Au moment du premier déconfinement en France¹⁴⁵, un plan de mobilité permit de développer les axes cyclables de manière temporaire pour favoriser l'utilisation du vélo en ville. Début mai, le Cerema¹⁴⁶ proposait une visioconférence pour dresser un premier bilan des mesures d'aménagement mises en place en France. Plusieurs interventions étaient titrées « urbanisme tactique » ce qui nous a fait sursauter, car ce terme se situe historiquement loin des instances gouvernementales. Faisons-en un bref historique de manière à replacer cette notion dans son véritable contexte, et cherchons à expliquer la raison de cet emprunt.

L'urbanisme tactique se définit comme la mise en place par des groupes activistes, en opposition aux politiques publiques, d'une tactique destinée à améliorer les conditions de vie des habitants d'un secteur ou d'un quartier. Elle prend naissance à San Francisco au début des années 2000. Il peut s'agir de collectifs d'artistes et/ou d'architectes et/ou de sociologues en lien avec les populations locales qui unissent leurs compétences afin de détourner les stratégies urbaines classiques mises en place par les collectivités. Ce sont des petits détournements de codes et d'usages que l'on peut voir au détour d'un coin de rue, d'une place de parking ou d'une place publique. Les actions sont souvent de petites ampleurs, réalisées à partir de matériaux de récupération, ou d'objets précaires, et ne sont pas destinées à durer, même si l'idée en arrière-fond rejoint les questions écologiques et durables. Si au départ, il y a « une volonté de remise en question des politiques urbaines de la municipalité », les villes ont

¹⁴⁴ Eric Béziat, « Bus, métros, tramways... le transport public en difficulté », *Le Monde* du 1^{er} septembre 2020.

¹⁴⁵ Le premier confinement dura du 17 mars au 11 mai 2020. Pour plus de détails et d'analyses variées voir Patrick Gaboriau & Christian Ghasarian, 2020, et Monique Selim, 2020.

¹⁴⁶ Issu de la fusion avec le Certu, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement est un établissement public.

compris l'intérêt de faire alliance avec les collectifs pour mieux contrôler les possibles débordements (Barthes 2016).

L'architecte Agnès Barthes, lors de son séjour à Québec dans le cadre d'un programme Erasmus, a bien montré l'émergence de ce mouvement social et de son application dans les villes de Montréal et Québec. Petit à petit, une récupération des collectifs a eu lieu, ce qui permettait de désamorcer les foyers de luttes — qui est un principe de la récupération — tout en y associant une démarche participative.

Dans le cas qui nous occupe, si le caractère éphémère reste présent (surtout présent dans le peu coûteux), c'est qu'il a déjà été pensé, non pas comme la fin d'un processus de dénonciation, mais comme la fin du dispositif, lorsque le déconfinement sera terminé. Les opérations ne doivent pas coûter cher, car elles ne sont pas destinées à être pérennisées (hormis une ville comme Montreuil qui a décidé d'investir dans l'aménagement de réelles voies cyclables). Les actions sont vécues comme des tests, et comme des alternatives à la voiture, mais aussi aux transports en commun. Dans le même temps, les métropoles favorisent l'achat et la remise en état des vélos de sorte qu'elles misent sur un changement des comportements rapide et efficace. L'État propose 50 euros hors taxe pour la remise en état d'un vélo, et certaines villes comme Lyon doublent la mise.

Pourtant l'urbanisme tactique s'inscrit au départ dans une démarche contestataire. Or, cette particularité a été effacée de la communication. Qu'en est-il lorsque les métropoles s'approprient ce terme ? La récupération du terme destiné à l'origine aux mouvements activistes se voit détournée de son sens premier. En quelques sortes, cela contribue à diminuer son intensité, à évacuer le côté contestataire, à renverser la fonction du terme par une appropriation injustifiée. Un économiste toulousain, Matthieu Poumarède, énonce les grands principes qui font que « l'urbanisme tactique, par le tracé de pistes cyclables temporaires et sécurisées, offre une réponse adaptée aux déplacements à vélo des travailleurs, mais aussi des enfants qui devront se rendre à l'école¹⁴⁷. » En quelques sortes, les collectivités publiques ont pris le relais sur les mouvements d'utilisateurs, tels que Véloration ou Deux-pieds-deux-roues à Toulouse.

¹⁴⁷ *Le Monde* du 24 avril 2020.

Dans la plupart des articles, l'urbanisme tactique se résume à la mise en place de voies cyclables provisoires, encore appelées « coronapistes »¹⁴⁸. Mais de quelle tactique s'agit-il ? Celle de la réappropriation d'une notion transgressive à des fins de marketing urbain ? Ici, il s'agit d'une stratégie et non d'une tactique, c'est-à-dire d'une forme d'imposition d'un plan d'urbanisme, comme le soulignait Agnès Barthes dans son mémoire, en se référant à Michel De Certeau : « Michel De Certeau, dans *L'invention du quotidien*, oppose la tactique à la stratégie : « Les stratégies sont capables de produire, quadriller, imposer alors que les tactiques peuvent seulement les utiliser, manipuler et détourner » (Barthes 2016). Ce qui différencie la tactique de la stratégie, c'est le fait que la tactique utilise un terrain et des règles imposées pour créer des occasions et des surprises. « Il lui faut utiliser, vigilante, les failles que les conjonctures particulières ouvrent dans la surveillance du pouvoir propriétaire. [...] Il lui est possible d'être là où on ne l'attend pas. Elle est rusée. » (Barthes 2016). La tactique est là pour détourner les règles de la stratégie établie.

En effet, l'urbanisme tactique ne peut être le fait du Prince, puisque c'est un acte en réaction à un ordre établi ou à un dispositif imposé. En se réappropriant cette notion, les villes et les métropoles passent par-dessus les collectifs citoyens, démocratiques et participatifs. Ici, l'urbanisme tactique définit un urbanisme temporaire ou transitoire qui nous éloigne des premières intentions liées à cette notion. Même s'il s'agit de l'utilisation maladroite d'une notion mal comprise, ou d'une intention stratégique, ces aménagements provisoires ont parfois été pérennisés, et ont permis de rendre plus visibles les usages de la bicyclette¹⁴⁹. Dans un autre ordre d'idées, ils ont permis de mettre à jour les carences en matière de politique urbaine cyclable des villes, et de rendre visible cette indigence jusque-là invisible.

Cette invisibilité est au centre d'un ouvrage collectif déjà cité (Männistö-Funk 2019). Elle apparaît à différents moments dans les pratiques de la bicyclette : de l'accident aux aménagements urbains, le vélo disparaît derrière le tout-voiture. Mais dans l'espace urbain, il n'est pas le seul à disparaître. Agnès Jeanjean a montré comment les ouvriers de chantier « sont frappés d'invisibilité ». Nous relevons cette analogie qui pourrait nous être utile, parce

¹⁴⁸ Le terme de « coronapiste » apparaît rapidement dans la presse écrite. Cf. *Le Monde* du 30 mai 2020.

¹⁴⁹ En novembre 2020, dans le cadre d'un projet ANR, l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives associé à l'ENTPE diffusèrent une offre de stage d'un semestre pour rédiger une synthèse sur les politiques publiques et leurs participations aux « coronapistes » aménagées grâce à l'urbanisme tactique.

que, toutes proportions gardées, dans la pratique du vélo il y a aussi un engagement du corps¹⁵⁰. Nous pouvons relever, par exemple, la *dimension dévalorisante* de la pratique professionnelle d'un côté et de la pratique cycliste de l'autre. L'image du cycliste — hors compétition — montrant sa peine et ses efforts renvoie une image dévalorisante du corps et de la personne. On comprendra dès lors que le cadre d'entreprise a plus de difficultés à se montrer « au travail » et qu'il se dirige davantage vers le vélo à assistance électro-mécanique, de manière à produire un moindre effort, et ainsi, conserver une image de lui moins dévalorisée. Mais cela dépend aussi de sa position et des attentes du groupe dans lequel il évolue. Une démarche écologiste esquivera davantage cette dimension dévalorisante, en apposant une étiquette vertueuse à la pratique de la bicyclette.

Ici s'arrête la comparaison, car les cyclistes évoluent dans un espace urbain où règne l'anonymat, condition *sine qua non* des relations en public en ville (Pétonnet 2018). Les rencontres fortuites pourraient provoquer un sentiment de gêne, surtout lorsque le cycliste est vêtu d'une tenue mal adaptée à la situation d'interaction. Le système vestimentaire approprié pour la pratique de la bicyclette peut être différent des codes vestimentaires d'usage dans telle ou telle entreprise. Plutôt fonctionnel, il nécessite parfois d'être changé, soit parce qu'il est imprégné de sueur, soit parce qu'il ne coïncide pas avec les codes de l'entreprise. Globalement, faire du vélo en ville est plutôt perçu de manière valorisante, sauf lorsque le cycliste est surpris dans ses limites physiologiques. Ainsi, même lorsque le cycliste a laissé son vélo, il est facile de le reconnaître, d'autant plus s'il porte avec lui des éléments et accessoires propres au monde cycliste, comme des sacoches ou un casque. À force, on finit par reconnaître quelqu'un sur son vélo, de même que l'on reconnaît un cycliste sans vélo. La personne finit par déteindre sur le vélo et y laisser son empreinte, mais l'inverse est aussi vrai. De même qu'on reconnaîtra facilement son vélo, on identifiera peu à peu les vélos des collègues, d'amis ou simplement de connaissances. « Il doit être là, j'ai vu son vélo ». Du reste, le couple vélo-cycliste se déplace dans l'espace urbain, mais à un moment donné il se sépare. Seul le vélo reste stationné, souvent à la même place sur le lieu de travail. Aussi, découvrir un vélo connu soustrait l'anonymat dans une appropriation de l'espace public un

¹⁵⁰ Sur le plan anthropologique, étant entendu que le rapport au corps est différent d'une société à une autre, d'une culture à une autre, celui du rapport au vélo pose question (Le Breton 2013).

peu à la manière des marqueurs sociaux¹⁵¹ dont parle Erving Goffman (Goffman 1973). Il y a peut-être cette idée de délimiter son territoire. Cela dit, un autre vélo pourrait venir s'accrocher à un arceau sans qu'il y ait offense. En étant mis bien en évidence, il informe par sa présence de la présence de son propriétaire. Cependant, il est livré à lui-même et aux prédateurs comme s'il avait perdu cet ancrage symbolique lié à l'identité de son propriétaire. C'est parce qu'il évolue dans un espace anonymisé qu'il se fait dérober. Car ces marqueurs ne sont valables que pour un groupe restreint et non socialement divulgué, comme si le vélo n'était porteur que d'éléments anecdotiques renvoyant à l'image de son propriétaire.

Voilà encore quelques pistes à défricher, quelques études à mener dans une perspective de recherche à venir. À notre rythme, et sur le temps long de l'ethnographie, prenons cette histoire par un bout et tirons sur le fil d'une réalité sociale qui parfois nous échappe encore. Que font les gens à vélo ? Ils réfléchissent, ils se remémorent, ils échafaudent des projets. Ils chantonnent, ils conçoivent des plans pour leur vie, pour leur travail, pour leurs enfants. Ils préparent une révolution. Ils se vident la tête, ils oublient pour un moment leurs tracasseries, évacuent le stress et les tensions trop vives. Ils préparent un mauvais coup. Ils cheminent comme s'ils avançaient sur le chemin de leur vie. Ils imaginent une chanson. Ils sont seuls à décider de la route, de leur allure, et de prendre ou non telle ou telle rue. Ils existent. Bernard Chambaz illustre parfaitement cet appétit du vélo, qui est étroitement lié à son histoire personnelle et à la perte d'un enfant, de son fils Martin qu'il ne retrouvera jamais (Chambaz 2008).

9.2.4 La mobilité active, une notion idéologique ?

La notion de « mobilité active », telle qu'elle est appelée officiellement, laisse sous-entendre qu'il y aurait une « mobilité passive » qui serait une sorte d'oxymoron intéressant à questionner¹⁵². À lire l'ouvrage sur la mobilité écrit par Katja Ploog, Anne-Sophie Calinon et Nathalie Thamin, on apprend que cette dernière résonne depuis le XIX^e siècle autour d'une

¹⁵¹ Je n'ai pas spécifiquement abordé ce terrain sous l'angle d'une sociologie goffmanienne, mais il y aurait certainement à gagner à chercher la signification de ce marqueur social, et de chercher les signes d'offenses territoriales.

¹⁵² Francis Papon note l'évolution du terme qui est passé de « mode doux » en 1996, à « mode actif » en 2005 (Papon 2012).

variation complexe qui reprend globalement la notion de déplacement, d'ascension, et de mouvement du territoire.

Comme nous disent les auteures, « le terme de mobilité est davantage un présupposé qu'un véritable objet du discours » (Ploog, 2020 : 9). Au demeurant, ce concept polymorphe s'est transformé avec le temps et a revêtu une apparence tantôt positive, tantôt négative, qui résonne aujourd'hui à travers le monde politique, scolaire, entrepreneurial, et institutionnel. D'abord perçue comme une instabilité, la notion de mobilité reflète une insécurité de l'humeur et de la posture. Ce qui est mobile est à l'origine négatif, dans un monde où la fixité et la permanence doivent régner. Avec le XIX^e siècle, les arrêtés anti-mendicité ont par exemple caractérisé la mobilité des plus pauvres comme quelque chose de nocif et à combattre (Jouenne 1997). Il fallait alors fixer les peuples, surtout lorsqu'ils n'étaient pas dignes d'assumer leur oisiveté. Au demeurant, à l'orée des années 1970, l'accession des classes populaires au pavillon n'a-t-elle pas la même fonction sociale que de s'assurer d'une fixité des peuples ? (Bourdieu 1990).

Pour prolonger cette réflexion, disons que cette notion existe déjà dans le repérage de la production de l'idéologie dominante, en 1976 (Bourdieu 2008). Pierre Bourdieu et Luc Boltanski l'intègrent dans leur corpus où le terme est décliné en trois thématiques : une thématique du changement des mentalités : « il s'agit désormais de viser un but mobile ; le changement de mentalité correspond au passage du tir aux pipes au tir aux pigeons » ; une thématique économique : « cette mobilisation des ressources, que tous préconisent, implique leur mobilité, que beaucoup refusent » ; et une thématique de la masse salariale : « À l'échelle internationale, la mobilité des personnes a permis dans le passé de puiser à l'étranger des masses de prolétaires et même de sous-prolétaires ». Mobilité des mentalités, mobilité économique et des masses monétaires, et mobilité des masses salariales se conjuguent pour former ce que l'on nomme la thématique de la mobilité. La logique de déplacement ne concerne pas seulement celle des peuples, mais aussi celle des idées et de l'argent. Constatons aujourd'hui même la mise en place d'un dispositif de surveillance des « clusters » dans lesquels circule le virus Sars-Cov-2, en contrariété avec les injonctions notamment à l'échelle scolaire, professionnelle et entrepreneuriale. Dans ce contexte, la mobilité active est favorisée, entendons par là, le déplacement à pied et à vélo.

Le caractère idéologique de cette notion peut-être révélé à travers le changement de mentalité, lorsque l'on comprend que les finalités ne sont pas les mêmes pour tous. Ainsi, le déplacement de l'économie n'a pour finalité que l'accroissement des richesses qui ne seront pas redistribuées vers le sous-prolétariat des « mobiles », mais vers le capital. Nous arrivons aujourd'hui à une « saturation idéologique de la notion dans le discours contemporain » (Ploog 2020 : 103). Dans le champ scolaire, il s'agit d'une véritable « injonction à la mobilité » (Ibidem). On parle alors de voyage des étudiants devant effectuer un stage à l'étranger.

Dans ses valeurs, la mobilité est perçue aujourd'hui comme un « stimulateur d'activité ». Alors qu'elle était associée à un manque de concentration, à une instabilité et à une immaturité, un renversement des valeurs s'est opéré dans un monde sans cesse en mouvement, mobile, et l'immobilisme serait désormais l'inaction à pourchasser. Le déplacement des travailleurs devient source d'une ascension sociale et se nomme mobilité sociale. Ainsi, on peut être mobile sans changer de place. « Posée comme un principe démocratique, la mobilité incarne alors le *rêve américain* en étant « idéologiquement » ascendante » (Ploog 2020 : 113). La crise que nous traversons est d'autant plus dramatique qu'elle joue sur le déplacement et la mobilité. Or, il s'agit aussi de prendre en main sa propre mobilité, et de transformer une mobilité passive en mobilité active.

Parce que « l'incitation à la mobilité géographique et académique étudiante est largement portée par des arguments néolibéraux, d'économie de marché et l'employabilité » la mobilité affiche une idéologie largement répandue depuis les années 1980. L'individu étant au centre des enjeux, ce dernier répond aux injonctions sociales d'un devoir de mobilité tant pour sa personne, pour son entourage que pour la société dans laquelle il évolue. L'ascension sociale va de pair avec le mouvement territorial et dans cette course à la compétitivité, le déplacement des individus s'effectue dans les deux axes : vertical et horizontal. Ainsi, « l'idéologie mobilitaire joue sur le paradoxe qui consiste à projeter une représentation du monde conçue par les élites pour les élites — l'individu mobile — mais donnant l'impression, voire l'illusion d'un phénomène total, normalisé et égalitaire, alors que la majorité de la population vit sans cette représentation et hors d'elle » (Ploog 2020 : 129). En effet, dans « un placement de père de famille », Pierre Bourdieu avait montré quelles étaient les stratégies employées par

les cadres moyens et les ouvriers pour se loger sur des territoires adaptés à leurs capacités de financement. De ce point de vue, la mobilité n'est pas synonyme de liberté, mais plutôt de fixité (Bourdieu 1990).

« Positivement survalorisée dans les sociétés dominées par la perspective néo-libérale, la mobilité est une figure amplement promue dans la publicité » (Ploog 2020 : 129). Nous touchons là à un domaine qui nous préoccupe et pour lequel nous avons déjà consacré quelques recherches (Jouenne 2019). La pratique de la bicyclette en ville, notamment pour ce qui concerne le trajet-travail, est largement relayée par les pouvoirs politiques, mais aussi les institutions de marketing urbain à l'échelon national. La mise en place du Plan-Vélo¹⁵³ à l'automne 2019 témoigne de l'ampleur du dispositif et de la stratégie destinée à positiver le fait de se rendre au travail à vélo, et de laisser sa voiture au garage (mais d'avoir une voiture quand même), dans un esprit de « libre choix » nécessaire à la sauvegarde de la planète. Le Plan Vélo prévoit l'apprentissage du vélo en ville dès l'école primaire. Alors que les habitants des pays en développement rêvent de passer à la voiture, nous voilà dans les pays riches recourir au vélo. Ce retour à la bicyclette est-il rationnel ? Cette injonction à la mobilité active est moralisante sur plus d'un point : elle renvoie au travailleur la responsabilité d'une planète en souffrance¹⁵⁴, elle légitime du bien être par l'activité physique, elle accorde au travailleur une place de citoyen responsable.

Dans notre société, les injonctions sont légion : « bouger, manger cinq fruits et cinq légumes par jour », « Pour votre santé, bouger », etc. La mobilité est une injonction sanitaire permanente. Dans le même temps, les enfants qui bougent trop sont contraints d'avaler une dose de Ritaline chaque matin. On parle alors d'hyperactivité. Bouger oui, mais pas trop. Dans le cadre de la maîtrise de l'employabilité, le lieu et la durée du déplacement sont étroitement calculés par les besoins et les tendances. Le marché de l'emploi global dicte ses besoins et la population, autrefois prolétaire, mais aujourd'hui plus qualifiée, s'aventure loin de ses origines et de sa famille. Ainsi la mobilité professionnelle rime-t-elle avec mobilité géographique et mobilité sociale.

¹⁵³ Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

¹⁵⁴ Pour combattre la pollution des villes, certaines d'entre elles proposent la gratuité des vélos de location les jours de forte pollution, à l'exemple de VélôToulouse ou Velo'v à Lyon.

Dans le domaine des transports, la distance toujours plus grande entre le lieu d'habitation et le lieu de travail a converti le déplacement en mobilité urbaine. « Toute la conception de l'espace semble désormais dominée par la mobilité » (Ploog 2020 : 133). Mais c'est à l'individu s'assumer cette charge, qui plus est, en polluant le moins possible. Face à la saturation des transports en commun, l'ultime alternative reste la pratique du vélo, lorsque les déplacements ne dépassent pas 5 kilomètres. Et comme l'électricité va vite, le vélo électromécanique semble l'outil de transport *ad hoc* pour couvrir des distances plus grandes (jusqu'à 19 kilomètres). Moins polluant qu'une voiture, plus rapide qu'un autobus ou un vélo traditionnel, et moins fatigant, le vélo à assistance électromécanique apparaît comme le sauveur des nouveaux prolétaires du néo-libéralisme. Ce qui pose problème, c'est que la recherche sur les pratiques du vélo se fait dans le cadre plus général des études sur la mobilité¹⁵⁵, comme si le vélo n'était qu'un instrument de déplacement. Or, réduire la recherche à sa mobilité revient à ignorer la dimension culturelle, comme le souligne Harry Oosterhuis (Oosterhuis 2019). Nous l'avons vu, sur le plan philosophique, symbolique, sociologique et anthropologique, le vélo est bien plus qu'un simple moyen de transport.

Comme l'ont montré les auteures, si la mobilité est porteuse d'une idéologie dominante, alors son étude dans un cadre institutionnel est porteur de biais idéologiques propre à l'institution. Ainsi, les départements d'étude sur les transports et les colloques sur les mobilités ne s'associent-ils pas bon gré mal gré à cette idéologie ? Et que peut-on dire de l'institutionnalisation de la « mobilité active » à travers la création d'un observatoire, comme l'Ouvema à Lausanne ? Si comme le prétendent les auteures, « la mobilité est une nécessité autour de laquelle l'on cherche à construire du sens » (Ploog 2020 : 136), alors nous pouvons cautionner cette idéologie pour en chercher le sens. S'agit-il de respecter la planète ou bien d'accroître les profits d'une poignée, un ordre moral doit permettre de faire la distinction et d'ouvrir le débat. Les mouvements cyclistes sont-ils encore efficaces ?

¹⁵⁵ Officiellement inaugurée le 13 novembre 2020, l'Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA) à l'Université de Lausanne s'intéresse de près aux mobilités actives.

9.2.5 La « vélorution » est-elle un leurre ?

La notion de « vélorution » est apparue aux débuts des années 1970, attribuée aux mouvements anti-voiture. Les Amis de la Terre se sont fait connaître lors des manifestations anti-voiture du 10 juin 1971 et du 22 avril 1972, à la veille du référendum sur l'élargissement de la CEE. Au cri de « Bagnoles ras-le-bol ! », « Des mollets, pas d'moteurs ! » ou « Oui à l'Europe du mollet ! » l'appel à manifester avec son vélo sur les quais de la Seine, au départ de la porte Dauphine, promettait un retentissement. L'appel était accompagné d'un « manifeste vélorutionnaire » qui donnait l'occasion à un journaliste d'offrir un bon mot. Il n'est pas encore question de « vélorution » dans l'article du *Monde*¹⁵⁶, en 1971, ce terme apparaît seulement dans le titre d'un article, signé Jacques Cellard, six ans plus tard, et consacré à l'évolution des termes employés pour désigner la bicyclette¹⁵⁷. Sous le titre : « la vie du langage, la vélorution tranquille », le substantif n'est pas réutilisé outre mesure. Du reste, Jacques Cellard se rapproche vraisemblablement de Louis Baudry de Saunier pour énumérer de telles balivernes quant à l'histoire du vélocipède. Vraisemblablement, il tient ce terme d'un ouvrage paru aux éditions Jean-Jacques Pauvert publié en janvier 1977 par Les Amis de la Terre. *Assez roulé comme ça, on réfléchit : élément pour un contre-projet au plan de circulation de Paris*, est un recueil de propositions accompagné du-dit manifeste. « Pour avoir pignon sur rue, une seule solution : la vélorution » est le slogan accrocheur du manifeste. Avant d'aborder le contenu de l'ouvrage, voyons comment le terme de « vélorution » a circulé.

Ce qui nous intéresse est de suivre l'usage du néologisme. Dans l'ouvrage de Jacques Durand, il n'est pas non plus question de « vélorution » (Durand 1974). De même lorsque l'auteur aborde le mouvement pour les couloirs de bicyclettes, il énonce la charte en seize points, mais ne parle pas de « vélorution ». Ce terme a-t-il été l'objet d'une attribution rétrospective ? L'article suivant dans *Le Monde*, date du 19 juillet 1982. À l'occasion d'un papier portant sur l'écologie, le journaliste conclut « après tout, révolution et vélorution ne s'écrivent-ils pas avec les mêmes lettres ? ». L'article « Le vélo à toutes les sauces » aborde la tendance au début des années 1980 qui pousse à utiliser le vélo à outrance dans l'imagerie

¹⁵⁶ « Pour protester contre la pollution. Des cyclistes « sauvages » dans Paris », *Le Monde* du 25 avril 1971

¹⁵⁷ Jacques Cellard, « La vie du langage, la vélorution tranquille », *Le Monde* du 25 avril 1977

publicitaire. Le journaliste fait remarquer que l'image du vélo est présente depuis la vente de voiture jusqu'aux transports aériens, en passant par la SNCF ou la RATP. « Écologistes, bouchez-vous les yeux et les oreilles ! Le vélo, dont vous faites un symbole, sert aujourd'hui à tout, même à promouvoir l'usage de l'auto » est-il écrit. Au lendemain des premières manifestations à vélo, le marketing urbain s'empare de l'objet et diffuse son image à travers tous les produits imaginables. Pour résumer, le journaliste dresse la liste des qualificatifs, tous positifs : « Économique, pratique, agréable, symbole de l'air pur, de l'habitat où il fait bon vivre, excellent pour la santé, utilisable à tout moment, inodore et insonore, moderne et rétro, huppé, mais populaire, à la mode, rassurant, dynamique, neuf, romantique, féminin, champêtre, produit mondial utilisable par toutes les couches sociales, les publicitaires sont aux petits soins pour lui, et cela dure depuis huit ans¹⁵⁸ ».

Du reste, les mouvements cyclistes se manifestent un peu partout à travers le monde à la fin des années 1960. Par exemple, l'historien Emanuel Martin a montré comment l'activisme a pu faire redémarrer l'usage de la bicyclette à Stockholm, alors qu'elle était devenue quasi-inexistante. Nous résumons ici sa pensée¹⁵⁹. En Suède, l'intérêt pour la pratique du vélo a été comme partout en Europe. Vers 1970, il ne restait plus qu'un pour cent des déplacements à vélo à Stockholm, malgré les groupements cyclistes assez proches des mouvements politiques de la nouvelle gauche et de l'écologie. Après le choc pétrolier de 1974, des planifications ont eu lieu, mais sans grand développement. C'est grâce à des groupes d'activistes comme *Cykelkedjan (Bicycle Chain)*, fondé au milieu des années 1970, que l'intérêt pour la pratique du vélo en ville a pu prendre. Dissout en 1985, ce groupe proposait la création de voies cyclables, mais devant le tout-voiture, il était difficile de lutter. Ce sont toujours les groupes activistes qui contribuent au développement de la pensée en faveur du vélo en ville. Ce sont des groupes de pression, comme ceux qui ont encouragé la « bataille des Ormes », en mai 1970, à l'initiative des mouvements écologistes pour la nature et contre la voiture. Une photographie illustre cette manifestation à Stockholm où l'on peut voir des centaines de cyclistes dans la rue derrière le mouvement *Alternativ Stad (Alternative City)*. En Hollande, le

¹⁵⁸ Ces assertions résonnent étrangement avec la tendance actuelle.

¹⁵⁹ Emanuel Martin, « Waves of Cycling: Policies of Cycling, Mobility and Urban Planning in Stockholm since 1970 », in Tiina Männistö-Funk & Timo Myllyntaus eds., *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*, Leiden: Brill, pp. 101-125.

mouvement *Provo* a eu un retentissement médiatique supérieur, avec ces photographies sur lesquelles on peut voir John Lennon aux côtés de Yoko Ono dans leur chambre d'Amsterdam devant un vélo repeint en blanc sur lequel est inscrit « Provo » en noir sur le tube de la potence¹⁶⁰. Cela se passe en mars 1969 lors de leur lune de miel et de l'organisation d'un *bed-in* en faveur de la paix. S'agit-il d'une récupération médiatique ? En fait, le mouvement Provo s'est sabordé en mai 1967, en réaction à la jeunesse qui s'était emparée des symboles pour contester les conventions et les préjugés d'alors¹⁶¹. Sans doute qu'un groupe dissident a continué son action, mais sans les premiers éléments fondateurs.

L'histoire ne conserve que ce qu'elle a décidé de conserver, et nous tenons là à restituer une part de vérité qui montre toute l'ambiguïté de la situation. Comme beaucoup d'auteurs, David Le Breton évoque le mouvement Provo et l'initiative de peindre des vélos en blanc pour les laisser en libre-service dans la ville. Cette initiative avait pour but de demander aux pouvoirs publics de rendre ce moyen de transport gratuit pour tous. Les « provos » sont avant tout des provocateurs, en révolte contre l'autorité et le système social en place. Dans un article du *Monde* datant du 15 novembre 1966, les Provos se réunissent au château de Borgharen près de Maastricht pour un « concile des provos » au cours duquel ils vont proposer un « feu de joie où ils ont détruit plusieurs bicyclettes, tenues pour symboles d'une civilisation occidentale moribonde¹⁶². » Cet acte symbolique ne cadre pas avec l'image des vélos blancs que l'on peut voir sur la toile, mais rend plus criant le rapport entre l'objet et la culture hollandaise. En ce sens, le vélo est bien un médiateur. Dans cette même année 1966, au cours d'une manifestation qui dégénère, on apprend que « dans certaines rues, les habitants des maisons ont pris fait et cause pour les jeunes gens, bombardant la police par les fenêtres avec des projectiles divers allant jusqu'aux vieilles bicyclettes¹⁶³. » Ce symbole « d'une civilisation occidentale moribonde » a été retourné lorsque ces objets ont été peints en blanc, couleur du deuil en Hollande. Il faut voir dans ces bicyclettes des médiatrices et non un service public, comme le sous-entend David Le Breton.

¹⁶⁰ Photographie prise le 27 mars 1969, cf. Julien Zerbone, « Une vélorution est en marche », *revue* 303, n° 16, 2015 : 20-25

¹⁶¹ « Le mouvement « Provo » se saborde », *Le Monde* du 16 mai 1967.

¹⁶² « Œcoménisme provo ? », *Le Monde* du 15 novembre 1966.

¹⁶³ « Heurts entre « provos » et police à Amsterdam », *Le Monde* du 22 mars 1966.

Mais il faut peut-être modérer nos propos, car un article issu du *Monde* du 1er juillet 1968 nous rappelle que « pour les " provos " d'Amsterdam, la bicyclette était un instrument de libération. Ils imaginaient une ville sans voitures et une armée de vélos : des vélos gratuits appartenant à tous et à personne qu'on aurait trouvés à tous les coins de rue et laissés aussitôt après s'en être servi¹⁶⁴. » Nous considérons que le but des Provos est davantage d'évacuer l'automobile que de proposer un modèle de libre-service. Ce n'est pas en contradiction avec ce qu'en pense Julien Zerbone qui explique qu'« en politisant ainsi la technologie des transports, les Provos cherchent non seulement à améliorer les conditions de la pratique du cyclisme, mais ils font aussi usage du vélo dans le cadre d'une critique globale de la société capitaliste et des modes de vie et d'organisation qu'elle induit » (Zerbone 2015 : 22). Ce qui est étonnant, c'est de voir qu'à la suite de mai 1968, de la pénurie d'essence et du blocage des transports en commun, les Parisiens ont redécouvert la bicyclette. C'est un cycle inévitable en cas de crise, et nous en sommes aujourd'hui à nouveau témoins. La crise sanitaire de 2019-2022 a permis de faire redécouvrir les usages de la bicyclette aux citoyens. Comme nous le verrons plus bas, il n'y a finalement que les crises qui permettent ce retournement de situation. Mais lorsque la crise est passée, le retour à la normale est à prévoir.

Conjointement avec l'arrivée du terme « vélorution », nous voyons que la publicité s'est emparée du vélo comme d'un symbole positif qui a le pouvoir de transformer tous les objets en quelque chose de bien. Le marketing re-moralise l'objet technique. C'est du moins la tentative des publicitaires. Mais cette tentative ne dessert-elle pas l'image du vélo ? En le remplaçant partout, en lui donnant accès à tout, en le mettant à côté de toutes et tous, le vélo en devient une sorte de « tarte à la crème » qui détruit son pouvoir et sa capacité d'action transgressive. Il y a plusieurs méthodes pour affaiblir un concept, et celle de son utilisation à outrance, massive, récurrente et globale permet d'amoindrir cette notion par appropriation et retournement. Nous avons vu comment la notion d'urbanisme tactique avait été récupérée, mais celle du vélo l'a été bien plus tôt. À la faveur de l'émergence de la notion de « vélorution », l'entreprise marketing s'est efforcée de l'intégrer à tous ces projets afin d'en diminuer la portée.

¹⁶⁴ « Vélo « provo » », *Le Monde* du 1er juillet 1968.

Un article paru en avril 1993 relate une action militante à Paris, permettant de « rappeler l'existence des cyclistes aux pouvoirs publics¹⁶⁵ ». Non signé, l'article nous apprend l'échec d'une précédente manifestation à l'automne 1992, lors du salon de l'automobile. L'activisme écologiste parisien n'est pas toujours suivi d'effets. Des tracts distribués annonçant la « vélorution » poursuivent cette action idéologique. Le militantisme est encore vaillant, à l'image de Mouna, présent à l'occasion, impliqué comme « l'apôtre de la « vélorution » » est-il écrit. Mouna était une figure de la place de la Sorbonne à l'époque. (Je le voyais lorsque j'étais inscrit à Paris 5.) Il vendait un journal à la criée. Était également présent Georges Krassovsky, figure exemplaire des mouvements pacifistes et vélocipédistes aguerris. L'usage du terme semble discret, même s'il fait son chemin.

Voilà pour ce qui concerne la presse écrite, surtout à travers *Le Monde*. Dans les articles scientifiques, ce terme va attendre encore quelques années avant d'être employé. En 1994, un article intitulé « la vélorution havanaise¹⁶⁶ » aborde-t-il l'activisme en Amérique du Sud ? C'est sans doute l'article précité qui motive deux chercheurs à intégrer cette « vélorution » dans la valorisation de leur étude sur l'introduction du vélo à La Havane (Diaz Olvera & Prat 1993 ; 1994). L'île de Cuba vit au rythme des transformations du monde contemporain et notamment des pays de l'Est. Lorsque ces derniers explosent, avec l'effondrement du mur de Berlin, en octobre 1989, Cuba doit repenser ses approvisionnements en énergie, et revoir la carte des modes de déplacement. L'initiative du parti en place va lancer la pratique du vélo en se dotant d'un plan d'incitation destiné aux étudiants et aux personnes les plus pauvres. Une commande de plus d'un million d'unités chinoises, livrées en pièces détachées, sera la base du démarrage, conjointement avec l'installation d'usines de montages, et d'écoles d'apprentissage de la mécanique cycliste. Ce plan d'action prévoit une sensibilisation aux vols et aux accidents. Ce plan fonctionnera quelques années, même si aujourd'hui la pratique du vélo ne s'est pas totalement interrompue. Mais le manque de pièces détachées est resté un facteur déterminant qui a limité la pleine maîtrise du système. La vélorution cubaine est une initiative d'État et le terme employé relève du jeu de mots. Quoi qu'il en soit, cette initiative reste à

¹⁶⁵ « Une manifestation de cyclistes à Paris « coupez le moteur, respirez le bonheur ! », *Le Monde* du 6 avril 1993.

¹⁶⁶ Diaz Olvera L. & Plat D., « la vélorution havanaise », *Histoires de développement*, numéro 25, 1994, pp. 31-34

saluer, car cette expérience permettrait à nos aménageurs d'éviter de retomber dans les mêmes travers.

En fait, cette notion a été exportée aux débuts des années 1970, comme en témoigne l'article de Daniel Ross¹⁶⁷, publié en 2015. On y apprend que Claire Morissette employait ce terme dès 1978¹⁶⁸. L'activisme à Montréal part des mêmes constats face à l'emprise de la voiture, et nous voyons que ses fondateurs circulent au-delà des frontières, de manière à recueillir des idées et une expérience. Il en est ainsi pour le mouvement, proche du mouvement *Masse Critique*¹⁶⁹, et des *Provos* d'Amsterdam des années 1965. Promoteurs du mouvement *Le Monde à Bicyclette* (MàB), nous retrouvons Claire Morissette et Robert Silverman, dont l'influence reconnue n'est autre que l'ouvrage *Énergie et équité* du philosophe Ivan Illich. Ce sont ces actions, comme s'allonger en pleine rue, qui contiennent en germe, ce que plus tard on nommera l'urbanisme tactique.

Au centre de ces mouvements, il y a l'action contre la voiture. Un peu partout à travers le monde, des actions semblables sont réalisées, de sorte qu'il est possible de croire à un mouvement planétaire. En France, un économiste comme Frédéric Héran annonce depuis 2014 le retour de la bicyclette, en vain. En 2011, dans une revue écologiste, le même chercheur réfléchissait à l'après-vélorution. Il se penchait sur la progression de la part modale de la bicyclette dans quelques grandes villes. Pour lui le vélo gagnera sur la voiture : « la question n'est donc pas de savoir si le vélo redeviendra un mode de déplacement majeur, mais comment y revenir progressivement sans attendre d'y être brutalement contraint par une flambée des prix du carburant, à un événement climatique ou à des conflits armés pour accéder aux ressources de plus en plus rares¹⁷⁰ ». Sortant de sa posture de chercheur, il se transforme en voyant capable de prédire un avenir qui avait exclu la crise sanitaire de

¹⁶⁷ Daniel Ross, « « Vive la vélorution ! » Le monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, 2015, pp. 92-112

¹⁶⁸ Cité par l'auteur, source : Claire Morissette, « Les femmes et la vélorution », *Mainmise*, no 76, 1978, p. 12.

¹⁶⁹ Mouvement né à San Francisco en 1992, cf. Julien Zerbone, « Une vélorution est en marche » revue 303, n° 16, 2015 : 20-25

¹⁷⁰ Frédéric Héran, « Comment relancer la pratique du vélo en ville », *Silence*, n° 391, 2011, pp. 5-8

2019-2020¹⁷¹. Pas si sûr ! Avec la crise du Covid-19, le vélo a repris une place d'honneur, renforcé par une désaffectation des transports en commun. Ainsi, le journaliste Eric Béziat écrit dans *Le Monde* que « 30 % des usagers disent vouloir renoncer durablement aux transports en commun une fois la crise sanitaire passée¹⁷² ». La peur, largement entretenue par les médias (Agier 2020), contribue à ce détachement qui n'attendait qu'une opportunité pour se révéler. En effet, la fuite vers d'autres modes de transports favorise, selon une enquête effectuée auprès de 1.500 personnes, la voiture pour 16 % d'entre eux, alors qu'ils sont seulement 8 % à déclarer préférer le vélo. Mais alors d'où viennent les cyclistes qui traversent la capitale ? Comme nous l'avons déjà dit, un article début septembre annonçait une progression de 67 % de cette part modale à Paris¹⁷³. Ne faut-il pas y voir la progression d'une idéologie ? Il faut dire que la capitale revient de loin.

S'agit-il d'une vélorution pour autant ? Il y a toujours un côté peu sérieux derrière ce mot. Ce terme, comme nous l'avons montré, est l'anagramme de révolution, un jeu de mots très singulier autour du vélo. C'est un slogan qui reviendra dans les soirées *Masse Critique* de Genève, nées au début des années 1990 sur le modèle californien, où chaque dernier vendredi du mois des dizaines de cyclistes se donnent rendez-vous pour pédaler en ville¹⁷⁴. Le vélo serait-il au cœur d'une révolution, celle de la suppression des voitures, des infrastructures routières, rien n'est moins sûr. Prenons par exemple le trajet-travail pour observer que la distance entre le domicile et le lieu de travail n'a cessé d'augmenter. En Poitou-Charentes, l'enquête de l'Insee le démontre : « entre 2007 et 2012, la distance moyenne et la durée des trajets domicile-travail (des actifs résidant en région) ont augmenté respectivement de 1,7 km et de 1,2 minute. En effet, de moins en moins d'actifs occupés travaillent sur leur commune de résidence (36,7 % en 2007 et 34,4 % en 2012). La périurbanisation d'une part et la concentration des emplois dans les grands pôles urbains d'autre part expliquent ce

¹⁷¹ Dans une correspondance personnelle, Jean-René Carré écrit à propos de mon livre : « L'ouvrage est estimable et l'auteur a perçu bien des choses. Ainsi, par exemple, il a bien vu ce qui est gênant dans la prose de F. Héran : ses accents "militants" ne font qu'affaiblir ses démonstrations », janvier 2020.

¹⁷² Eric Béziat, *Le Monde* du 19 novembre 2020.

¹⁷³ Denis Cosnard, « L'usage du vélo en forte expansion dans les grandes villes », *Le Monde* du 4 septembre 2020.

¹⁷⁴ Jean Bacchetta & Lionel Vellas, « Vélorution et masse critique », *Multitudes*, n° 45, 2011, pp. 144-148.

phénomène¹⁷⁵. » Alors que la médiane se situe autour de 7,9 km, la distance moyenne s'élève à 19,4 km. Cette étude provinciale converge avec une étude nationale qui globalement démontre que la distance du domicile au travail croît depuis les années 2000. Sur le bassin de la Haute-Garonne, alors que la distance médiane était de 12,9 km en 1999, elle est passée à 14,6 km en 2013¹⁷⁶. Partout, les distances s'étirent, rendant l'hypothèse de l'utilisation de la bicyclette toujours plus hasardeuse. Effectivement, les études montrent que l'utilisation du vélo pour se rendre au travail se fait, dans la plupart des cas, sur des distances n'excédant pas 5 km¹⁷⁷. Nous sommes en présence d'un phénomène de concentration urbaine qui favorise une partie de la population vivant et travaillant en ville, mais qui reste marginal, et d'une grande majorité vivant à distance de leur lieu de travail. De plus, le recours à la bicyclette ne compense pas l'accroissement de la distance effectuée par les populations « captives », celles qui vivent loin de leur lieu de travail et qui consacrent une part importante de leurs revenus dans les déplacements et les transports. Dans cette logique, la promotion du vélo motorisé devient la seule alternative à la voiture.

Pour reprendre l'analyse d'Ivan Illich, ce qu'il nomme les « banlieusards captifs » a rendu possible l'existence de leur domicile parce que la voiture permet de franchir les distances domicile-travail sur un temps acceptable, difficile à réaliser à vélo. « Dès que la vitesse de leur voiture dépasse un certain seuil, les gens deviennent prisonniers de la rotation quotidienne entre leur logement et leur travail » (Illich 2018 : 33). Nous sommes donc confrontés à une augmentation des inégalités en matière de distance domicile-travail, dont la résultante est une inégalité des répartitions du temps social, comprenant le temps de trajet et le coût de ce temps de trajet. Nous pensons, mais pas exclusivement, au mouvement social dit des « gilets jaunes » qui est parti de la contestation de l'augmentation du prix de l'énergie des transports, en octobre 2018. Ce mouvement a révélé clairement l'existence d'une population « captive » qui réside dans les couches périurbaines des grandes villes, à plus de quinze kilomètres des centres urbains. Contre toute attente, ils ne se sont pas mis au vélo.

¹⁷⁵ Florence Blanché, « Les déplacements domicile-travail : souvent plus long et plus souvent en voiture », *Insee Flash Poitou-Charentes*, n° 22, 2015.

¹⁷⁶ Maud Coudène & David Lévy, « De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence », *Insee Première*, n° 1605, 2016.

¹⁷⁷ Elodie Martal, « Aller au travail à vélo », *Insee Flash Occitanie*, n° 35, 2017.

Lorsqu'Ivan Illich écrit que « le vélo est le seul véhicule qui conduise l'homme de porte à porte, à n'importe quelle heure et par l'itinéraire de son choix », il n'indique pas la distance parcourue qui selon des sources variées ramène l'utilisateur à des distances inférieures à 5 kilomètres dans la majorité des cas. Même en Hollande, où la pratique cycliste s'entend à un degré culturel hors de portée en France, les trajets effectués sont relativement courts, et souvent inférieurs à 10 kilomètres. Par exemple, une étude allemande portant sur la location des cargos-bikes indique qu'ils sont 24 % à effectuer des trajets réguliers compris entre 6 et 10 km, la courbe de Gauss débutant à 19 % pour les trajets inférieurs, ce qui porte à 43 % l'ensemble des cyclistes ne dépassant pas des trajets de plus de 10 kilomètres. Même motorisés, ces distances n'augmentent que de 3 kilomètres en moyenne¹⁷⁸. Dans des villes dont 28 % sont des cyclistes, nous voyons que les distances parcourues restent souvent inférieures à dix kilomètres. Ce qui pose la question du lieu de résidence, et de sa distance au lieu de travail. En France, les politiques d'aide à l'acquisition d'une résidence principale ont largement contribué à allonger cette distance, et confrontent aujourd'hui une réalité avec une ambition qui ne peut aboutir, sans revoir la carte de la résidentialisation et de leur adéquation aux lieux de travail. Faute de pouvoir effectuer des trajets trop longs, supérieurs à 15 kilomètres, dans le meilleur des cas, la solution reste d'effectuer « le dernier kilomètre » à vélo, lorsqu'il existe un transport en commun.

Me positionnant à la gare toulousaine de Saint Agne, j'ai constaté qu'une infime partie des voyageurs récupéraient un vélo, soit à la consigne payante — ce qui nécessite un temps supplémentaire —, soit accroché à une rambarde à proximité de la gare. Une dizaine de vélos attendent ainsi leur propriétaire chaque jour. Mais aussi, quelques-uns descendent du train avec leur vélo. Casques sur la tête, ils se faufilent à travers les piétons, risquant d'en heurter au passage. Par conséquent, la progression de l'usage du vélo en ville ne sera en grande partie que le fait des populations urbaines, de celles qui vivent et travaillent en ville. Et encore, les activistes ne prennent pas en compte le climat, les fortes chaleurs en été, et les froids en hiver et/ou les intempéries qui limitent considérablement l'activité cycliste. Le recours à la motorisation renvoie à la distinction qu'Ivan Illich fait entre le « transit autogène » et le « transport motorisé » qui sont, du point de vue philosophique, deux modes de déplacement

¹⁷⁸ Sophia Becker & Clemens Rudolf, « Exploring the Potential Free Cargo-Bikesharing for Sustainable Mobility », *Gaia*, 27/1, 2018, pp. 156-164.

fondamentalement différents. Dire que le cycliste pédale encore sur un vélo électromécanique c'est ne pas reconnaître que sa motorisation l'a fait basculer du côté de l'automobile¹⁷⁹. L'électro-cycliste devient dépendant de l'énergie extérieure fournie par les centrales nucléaires¹⁸⁰, les centrales à charbon et la maintenance future de sa batterie au lithium.

Si le terme de « vélorution » apparaît à un moment opportun, la crise sanitaire provoquée par la pandémie du Covid-19 a, depuis mars 2020, renforcé les appuis autour des démarches en faveur de la pratique de la bicyclette. Nous verrons dans ce dernier chapitre un témoignage de ce que nous avons vécu et pu en comprendre.

9.3 La pratique du vélo en temps de pandémie

En matière de pandémie, et cela depuis maintenant deux ans, nous n'en sommes pas à une contradiction près (Gaboriau & Ghasarian 2020). En témoignent les événements autour de la pratique de la bicyclette et des pressions exercées par les réseaux cyclistes auprès du gouvernement afin de récupérer une liberté que les piétons et les utilisateurs de moyens de transport électriques autonomes ont perdue. Nous allons retracer les séquences qui ont abouti au retournement des décisions prises par le gouvernement, en matière de confinement, de déconfinement et sur cette période de crise sanitaire mondiale. Ensuite nous questionnerons cette logique et ses implications.

Un des ardents défenseur et influenceur de la bicyclette en ville rédige un article dans *Le Monde* daté du 12 janvier 2020 annonçant le vélo comme une révolution urbaine¹⁸¹. Certes, ce journaliste régulièrement impliqué dans la promotion des modes cyclables¹⁸² annonce un recul en milieu rural et périurbain, mais c'est pour afficher l'augmentation croissante de la pratique cycliste en ville. Le choix des termes n'est pas neutre, et qualifier « d'appétence pour

¹⁷⁹ Même si nous n'ignorons pas l'existence d'une thèse en cours de Sophie Rey portant sur le maintien de la santé physique grâce au vélo électrique intelligent.

¹⁸⁰ Dans une moindre mesure, les cellules photovoltaïques, les centrales à charbon étant également très polluantes.

¹⁸¹ Olivier Razemon, « Le vélo, une révolution urbaine », *Le Monde* du 12 janvier 2020

¹⁸² Olivier Razemon, « Gyorou, vélo-cargo, électrotrottinettes... les tribus de la nouvelle mobilité urbaine », *Le Monde* du 5 février 2021

les déplacements urbains » des pratiques qui relèvent de l'impossibilité de se rendre à son travail en voiture ou en transports en commun n'exposent pas la réalité du vécu de ces nouveaux cyclistes. Ce que le journaliste n'expose pas, ce sont les raisons de cette augmentation, qui restent conjoncturelles, et certainement pas liées à une prise de conscience écologique dans notre univers global. « Depuis le 5 décembre 2019, date du début du mouvement social qui paralyse les métros et les trains, les Franciliens n'ont jamais eu autant recours au vélo. » Nous assistons ensuite à une bataille de chiffres pour évoquer la croissance. Mais à bien regarder, 54 % de progression en plus par rapport à l'année précédente, dans un contexte de 3 % de la part modale¹⁸³, revient à dire que la part modale est passée à 4,62 %, encore loin derrière la moyenne européenne qui est annoncée à 7 %. Le journaliste parle « d'engouement » au lieu de contrainte, parle de « défaillance des transports publics » pour ne pas parler de grève ou de conflits sociaux. Ce que l'article ne dit pas c'est que les usagers des transports en commun sont pris au piège lorsqu'ils doivent se déplacer, et que faute d'un service public fonctionnel, ils se reportent sur des modes de transport plus efficace dans le contexte de cette conjoncture. À une autre époque, on aurait parlé de co-voiturage ou de mise en commun des transports¹⁸⁴. Aujourd'hui, l'accent est mis sur l'individualisme, et la promotion des modes de transport individuels. Le journaliste ne dit rien sur la progression des ventes, car elles sont exprimées en valeur relative, sans donner de valeur à partir de laquelle concevoir cette progression. Ainsi, le vélo-cargo a-t-il augmenté de 135 %, mais sur quelle base ? Plus loin, le journaliste explique qu'un trajet de 5 kilomètres peut se faire en moins d'une demi-heure. Lui-même pratiquant le cyclisme, et auteur à succès¹⁸⁵, il sait qu'une allure des jours de petite forme le feront rouler à 15 ou 20 km/h. Autant dire qu'il s'adresse à un public peu cycliste, et en très petite forme. D'ailleurs, il énonce comme un leitmotiv l'argument signifiant que « l'exercice physique est en outre excellent pour la santé » à grand renfort de légitimité. En convoquant l'Impérial Collège de Londres, l'auteur se prévaut d'une légitimité à toute épreuve. C'est une technique de rhétorique à gros traits, mais qui fonctionne toujours. Certes, la pratique du vélo réduit les risques dus à la pollution, « citant des études

¹⁸³ L'EPOMM n'a pas réactualisé ses chiffres depuis 2008, et donne toujours les chiffres de 3 % de part modale du vélo à Paris, source : <http://tems.epomm.eu/upload.phtml>

¹⁸⁴ Alain Lebaube, « Une nouvelle grève par procuration », *Le Monde* du 30 novembre 1996

¹⁸⁵ Olivier Razemon, *Le pouvoir de la pédale, comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, (2014), Paris : Rue de l'échiquier, 2018

réalisées à Barcelone et à Londres », dont on ne pourra malheureusement vérifier ni le contenu ni la source, à moins d'une recherche personnelle approfondie.

En pleine amorce d'une politique publique en faveur du vélo¹⁸⁶, le confinement et la sortie du confinement ont coupé cet enthousiasme pour un temps seulement¹⁸⁷. Le premier confinement national a lieu du 17 mars au 11 mai 2020, laissant la possibilité d'aller travailler à vélo. Mais dans le même temps, les incitations au télétravail impulsent un recul de la participation du nombre de cyclistes dans la ville. Alors que la Fédération française du cyclisme incitait à rester chez soi, en affichant le slogan : « Sauvez des vies ! Roulez chez vous ! », qui deviendra par la suite : « Sauvez des vies ! Roulez près de chez vous ! », la fédération des usagers de la bicyclette (FUB) prit le contrepied. Pour les cyclistes amateurs ou professionnels, licenciés de la FFC, l'entraînement chez soi a relevé de programmes de mise en forme et d'entretien durant le confinement. Il existe même des applications permettant ce genre de choses. Ces contraintes ne sont pas opérationnelles selon la FUB qui représente un éventail d'utilisateurs et d'acteurs bien plus large. Nous pensons aux artisans qui travaillent à vélo, aux salariés qui se rendent à leur travail à vélo, et plus largement aux personnes désirant pratiquer la bicyclette comme une activité physique, en amateurs. Il y a aussi les pressions des fabricants de vélo et les vélocistes eux-mêmes qui, passant aux activités de premières nécessités, sont en première ligne d'une guerre déclarée (Gaboriau & Ghasarian 2020). L'assouplissement des restrictions, à partir du 23 mars, n'ôte pas ce sentiment d'être freiné dans la pratique du vélo, où quelque huit cents cyclistes sont verbalisés durant cette période¹⁸⁸.

Par un décret daté du 23 mars, le Premier ministre confirme une série d'exceptions relatives à la pratique du vélo, dont le trajet-travail est l'exemple le plus parlant. Si les déplacements sont précisés, en revanche, les modes de déplacement ne le sont pas, ce qui confère au vélo un droit d'usage. L'attestation de déplacement alors nécessaire en cas de

¹⁸⁶ Le Plan Vélo est lancé le 11 mai 2020, source : <https://www.ecologie.gouv.fr/plan-velo-des-mesures-concretes-faciliter-lusage-du-velo>

¹⁸⁷ Les ambitions affichées du gouvernement qui souhaite passer de 3 % à 9 % d'ici 2024 ; source : « Le gouvernement veut encourager la « culture vélo » en France », *Agence Reuters*, 14 septembre 2018

¹⁸⁸ La FUB a recueilli 800 témoignages d'incidents durant les premières semaines de confinement. Source : <https://www.fub.fr/fub/actualites/fub-obligee-saisir-conseil-etat-faire-reconnaitre-velo-moyen-transport-legitime>

contrôle prévoit de ne pas dépasser la limite du kilomètre autour de chez soi, pour une durée d'une heure consécutive et quotidienne. Rapidement, les personnes qui souhaitent sortir davantage vont porter sur elles plusieurs attestations, de manière à présenter le bon document en cas de contrôle. Cela dit, des cyclistes en promenade sont verbalisés. La FUB va alors saisir le Conseil d'État afin de faire reconnaître ce moyen de locomotion comme légitime et semblable à la voiture.

À plus de cent ans d'écart, nous retrouvons les mêmes préoccupations. En effet, à la fin du XIX^e siècle, la presse faisait l'écho d'un procès où il était question de savoir si la bicyclette était une voiture ou bien un piéton¹⁸⁹ ? Ici, il s'agit de savoir si c'est un moyen de transport ou un objet de loisir. En premier lieu, la décision autorise l'utilisation du vélo comme moyen de transport et interdit toute activité physique. Une nouvelle attestation sera éditée sur laquelle figure la possibilité d'utiliser un vélo pour une activité physique dans la limite d'une heure par jour et sur une distance d'excédant par un kilomètre¹⁹⁰. Ces restrictions ont considérablement amoindri la possibilité de rouler à vélo, même pour des utilisateurs modérés. La distance définie arbitrairement à un kilomètre revenait à s'identifier à un poisson rouge dans un bocal. Alors que le vélo est autorisé pour se rendre à son travail, la question d'en limiter l'usage aux loisirs paraît infondée. La FUB va actionner son réseau social afin de recueillir des témoignages et constituer un dossier solide sur les dysfonctionnements repérés. Par exemple, une cycliste ayant effectué un trajet plus long de 600 mètres, mais plus sécurisé, a été verbalisée, car elle sortait du périmètre des un kilomètre. Une personne âgée ayant des problèmes aux genoux ne pouvait pas courir et pratiquait son activité physique à vélo. Elle a été verbalisée. Une personne qui revenait de son travail et s'était arrêtée pour faire des courses a été verbalisée pour cette dernière raison. Etc. Devant la multiplication des verbalisations, la FUB allait prendre des mesures. Relayé par des médias, comme *ActuVélo*¹⁹¹, l'information devait circuler largement.

Dans le même temps, la Fédération française de cyclisme (FFC) communiquait par la voix de son président Michel Callot en s'appuyant sur les décisions du gouvernement afin de faire

¹⁸⁹ *Le Vélo* du 9 juillet 1894 organise la Saint-Vélo, manifestation au cours de laquelle il est revendiqué que « le vélo est une voiture ».

¹⁹⁰ Décret n° 2020-293 du 23 mars 2020

¹⁹¹ « Est-ce que je peux utiliser mon vélo pendant le confinement ? », *ActuVélo* du 29 mars 2020

reprendre l'activité sportive après le confinement. Cette décision relayée par la presse contrevenait avec l'idée d'une pratique quotidienne pour des questions d'exercice physique et non au titre sportif. La FFC se rangeait du côté de l'État.

Le 20 avril 2020, la fédération des usagers de la bicyclette (FUB) saisit le Conseil d'État afin de faire reconnaître la pratique du vélo comme un moyen de transport légitime, suite à de nombreuses verbalisations de cyclistes au moment du confinement. De plus, comme dans la plupart des grandes villes françaises, certains parcours cyclistes avaient été fermés et interdits à la circulation. Sur Toulouse, on vit ainsi les berges de la Garonne interdites à la circulation piétonne et cycliste, tout comme certains parcours sécurisés. Ce qui relevait d'un non-sens. Le président¹⁹² de la FUB s'associait pour l'occasion d'un avocat et d'une chargée des relations de presse. Dans l'esprit des gens, le lien était fait avec la privation de loisirs, ce qui apparaissait incohérent au regard des images montrant des trains bondés des banlieusards.

Le Conseil d'État, en date du 30 avril 2020, enjoignait le Premier ministre « d'indiquer publiquement et largement que le vélo peut être utilisé pour les déplacements autorisés durant le confinement ». Fort de cette décision, la FUB annonçait, par la voix de son président, que le vélo était un geste barrière. Au rang des associations activistes, la FUB est en réalité une association regroupant « 365 associations locales ». Seules les personnes morales peuvent y adhérer. Il s'agit par conséquent d'une association regroupant des associations, plus ou moins importantes, de plus ou moins grande taille, et comptant dans leurs rangs des personnalités plus ou moins influentes. On y trouve des associations locales comme 2P2R (deux pieds deux-roues) à Toulouse, ou para-municipales comme La Maison du Vélo, des partenaires professionnels comme Btwin ou Cyclable ou institutionnels comme le Cerema et le club des Villes Cyclables¹⁹³. Pour résumer, nous dirions que la FUB fait largement consensus puisqu'elle est liée à l'ensemble des structures institutionnelles de l'État, des collectivités territoriales, du monde des entreprises et du monde associatif centrés sur le développement de la pratique cycliste. De ce point de vue, la FUB serait une sorte de porte-parole unique et universel, se substituant, par exemple, aux campagnes de la prévention routière autour de

¹⁹² Olivier Schneider, ingénieur de l'école nationale supérieure de télécommunications, a reçu la médaille de l'Ordre du mérite par décret du 31 décembre 2020.

¹⁹³ La FUB compte dix-neuf partenaires institutionnels, quarante-sept partenaires professionnels, quatre cent vingt associations membres, en février 2021.

l'éclairage des cyclistes¹⁹⁴. Comment une telle association d'associations peut-elle faire consensus ? C'est une question complexe que nous allons essayer de discuter.

La FUB est une fédération créée en 1980 à Strasbourg par un pasteur dont la vocation était de rassembler les associations de cyclistes¹⁹⁵. En 1975, Jean Chaumien avait créé l'association Cadr67 en réponse à la mort d'une de ses paroissiennes. Puis, il avait créé la fédération des usagers de la bicyclette (Fubicy) afin de rassembler d'autres associations cyclistes, comme le mouvement de défense de la bicyclette (MDB), créé en 1974. L'idée était de créer une association porte-parole qui faisait entendre les revendications collectées sur tout le territoire. Son septième président depuis 2015 est Olivier Schneider, alias Monsieur Vélo¹⁹⁶, qui reste un interlocuteur privilégié et charismatique. L'association s'est dotée d'une antenne parisienne, créée en janvier 2019, dans le 16e arrondissement au 51 boulevard Exelmans. Il s'agit d'une ancienne caserne de gendarmerie reconvertie pour l'essentiel en centre d'hébergement d'urgence, géré par l'association *Aurore*. Sur ses deux antennes, cette association emploie une vingtaine de personnes. Ses ressources proviennent des subventions et des cotisations des adhérents, ainsi que des prestations et services qu'elle organise au cours de l'année. En 2018, son budget est de 525 k€¹⁹⁷. Dans le paysage des associations de défense et de promotion des vélos, la FUB apparaît être l'association la plus médiatique, et sans doute la plus riche.

L'action du plaidoyer « parlons vélo » diffusée auprès des candidats aux municipales de 2020, puis auprès des Françaises et Français afin de recueillir les perceptions autour des pratiques cyclistes, a donné lieu à débat dans de nombreuses villes. À cette occasion, la FUB a dressé un classement des meilleures villes cyclables et les plus « amicales » en termes de sécurités, d'entretiens et de voiries. Ce travail fait appel à la « communauté » cycliste répartie sur l'ensemble du territoire, et devient un moyen de pression face aux pouvoirs publics et aux aménageurs. Car aucune autre association ne peut se prévaloir d'avoir recueilli 184 mille

¹⁹⁴ Campagne de novembre 2020.

¹⁹⁵ Joseph D'halluin, « Jean Chaumien, héros du vélo : « il y a encore tant à faire » », *ActuVélo* du 24 février 2020.

¹⁹⁶ Anne-Cécile Juillet, « Olivier Schneider. Monsieur Vélo, c'est lui », *Le Télégramme* du 24 janvier 2018. Les mêmes clichés seront repris dans *Ville & Territoire*, n°50, du 26 février 2018.

¹⁹⁷ Anne Marchal, expert-comptable, Comptes annuels 2018 Ass FUB, document comptable.

réponses¹⁹⁸. Très à l'affut des événements, la crise sanitaire offre une opportunité de renforcer la communication de la FUB par la voix de son porte-parole, adepte du Brompton titane.

Dans la foulée, le ministère de l'Intérieur communiquait que la bicyclette était un moyen de déplacement comme un autre, et qu'à ce titre, les cyclistes pouvaient circuler, munis de leur attestation. Cependant, elle émit une réserve quant à la pratique cycliste pour une activité physique, étant donné la faible distance autorisée.

Fin août 2020, le port du masque devint obligatoire dans la plupart des grandes agglomérations. Les préfetures des grandes villes, dont Toulouse, ont peu à peu rédigé des arrêtés allant dans ce sens, et cela malgré la protestation des associations d'utilisateurs de vélos. Le 21 août, le maire de Toulouse en concertation avec la préfeture rendait obligatoire le port du masque à vélo. L'organisation mondiale de la santé (OMS) émit quant à elle une réserve quant à l'utilisation d'un masque durant la pratique cycliste, car celui-ci empêchait une bonne ventilation. Cette décision fit bondir l'association toulousaine 2P2R (deux pieds deux-roues), et le maire reviendra sur sa décision le 28 août, soit sept jours plus tard. Le masque sera vivement conseillé, mais pas rendu obligatoire.

Sur le modèle de la communication de l'État sur les gestes barrières, la FUB produisit une affiche semblable sur laquelle elle mettait en avant les avantages de la pratique cycliste :

- 1/ Réduit le risque de contamination par contact avec les surfaces ;
- 2/ Évite l'engorgement de nos villes ;
- 3/ Offre une activité physique régulière, renforce le système immunitaire, réduis les risques de diabète et de surpoids ;
- 4/ Améliore la qualité de l'air ;
- 5/ Soulage les axes forts et allège les transports en commun.

Ces cinq points ne sont pas contestables, et marquent une avancée nette dans les arguments en faveur de la pratique cycliste, qui sont directement liés à l'anti-voiture, exception faite pour le premier point, qui concerne davantage des transports en commun.

¹⁹⁸ <https://www.parlons-velo.fr/barometre-des-villes-cyclables>

À partir de mai vont apparaître les voies délimitées réservées aux vélos, et baptisées les « coronapistes ». Dans le cadre du déconfinement, les voies d'ordinaire réservées aux bus vont être ajoutées à l'emprise dans les rues d'une portion dédiée aux vélos, lorsqu'il n'y a pas de pistes cyclables. Paris annonce la création de 50 km de pistes cyclables, et chaque ville renchérit à son tour. Pour Toulouse, dès le 11 mai, les aménagements « post-Covid » sont proposés à la population, et testés par un journaliste de la *Dépêche du Midi*, pour un résultat dans un premier temps « peu enthousiasmant¹⁹⁹ ». Des progrès seront réalisés et certains axes seront confortés et non plus laissés comme provisoires²⁰⁰. Une nouvelle notion va apparaître dans les semaines qui suivirent, celle de l'urbanisme tactique, dont il a déjà été question. Ce terme qui nous vient d'Outre Atlantique a été galvaudé pour redorer le blason des collectivités, en faisant passer l'indigence du réseau cyclable pour une opportunité. Dans la logique activiste, des groupements associatifs s'organisent et mettent en place à certains moments des contre-propositions pour un urbanisme plus respectueux des cyclistes, des piétons et de l'environnement. Ici, c'est la municipalité qui endosse la qualité d'activiste pour apporter ce supplément à un territoire défaillant. Nous voyons dans ce galvaudage une tentative de remoralisation des espaces dédiés au vélo, car en réalité, ces aménagements montrent à l'évidence la pauvreté du réseau cyclable des grandes villes. Si les collectivités ont eu besoin d'aménager dans l'urgence des pistes provisoires, c'est qu'elles ne l'avaient pas fait auparavant. À l'usage, certains axes ont été transformés en axe pérenne, mais la plupart sont restés provisoires.

Les gens ont peur (Gaboriau & Ghasarian 2020 : 114; Agier 2020) et ceux qui ne télétravaillent pas se reportent sur la bicyclette pour effectuer leur trajet plutôt que de prendre les transports en commun, bus, métros et tramways. Il reste tout de même qu'une partie de la population continue à circuler en transport en commun. *Le Monde* du 1^{er} juin 2020 fait état de graphiques, semblables à la progression du Covid-19 sur lesquels nous voyons l'augmentation de l'utilisation des vélos sur la semaine. La courbe montre une progression six fois supérieure sur le créneau du soir (à 18 heures) et cinq fois supérieure sur le créneau du matin (9 heures), ce qui laisse penser que certains n'utilisent le vélo que le soir, sans doute pour effectuer des

¹⁹⁹ Philippe Emery, « On a testé les nouveaux aménagements « post-Covid » à Toulouse », *La Dépêche* du 12 mai 2020.

²⁰⁰ Gilles Souillès, « Coronapiste à Toulouse : un virus Vélorutionnaire », *La Dépêche* du 28 décembre 2020.

courses de proximité. Une autre courbe compare la fréquence d'utilisation des vélos par rapport à une semaine de grève. La comparaison montre une claire désaffection pour les transports en commun, puisque le recours à la bicyclette est plus intense que lorsqu'il n'y a pas de transports en commun du tout. Cela dit, l'absence d'une perspective de la fin de la pandémie ne permet pas de penser que l'activité cycliste va se poursuivre et progresser, dans la mesure où il s'agit d'un choix par défaut et non d'un choix consenti et accepté. Dans la mesure où la population sera massivement vaccinée, les craintes de se faire contaminé devraient disparaître et avec elle, cette belle envolée cycliste. À moins que de nouveaux variants du Covid-19 détrônent les anciens ou qu'une nouvelle crise apparaisse.

Le 28 août, le journal local annonce que le port du masque n'est plus obligatoire à vélo ni pour les joggeurs²⁰¹. Durant la période estivale, les fortes chaleurs ne m'avaient pas incité à aller pédaler, ou alors en matinée. Malgré tout, peu de cyclistes portaient un masque à vélo, tant il était difficile de respirer. L'association *Deux pieds deux-roues* porta l'étendard auprès de la préfecture se référant à l'OMS qui déconseillait de porter un masque durant une activité physique. L'activisme pro-cycliste veille et agit grâce à un réseau international qui permet l'échange d'informations. Aussitôt relayées, les décisions remontent et envahissent la toile et les réseaux sociaux, comme *twitter*.

Le 28 octobre 2020, le Président de la République annonçait un deuxième confinement, assoupli cette fois. Les déplacements à vélo étaient limités à une distance de 20 km pour une durée de trois heures. Cela rendait les choses beaucoup moins compliquées pour la pratique cycliste amateur après cette période de cloisonnement. La bataille des cyclistes était gagnée, malgré un couvre-feu porté à 20 heures sur l'ensemble du territoire français depuis la fin du deuxième confinement, le 15 décembre 2020. Au 15 janvier 2021, il sera porté à 18 heures. Dans ce fourmillement d'annonces, de restrictions, d'injonctions, parfois contradictoires, le trouble est entretenu entre les obligations et les contraintes. La restriction et le contrôle des libertés sont imposés par les besoins d'une stratégie guerrière à l'encontre d'un ennemi invisible, mais puissant puisqu'il arrive à paralyser l'économie capitaliste de l'ensemble des nations.

²⁰¹ Gérald Camier, « A Toulouse, le masque n'est plus obligatoire pour les cyclistes et les joggeurs », *La Dépêche* du 28 août 2020.

Depuis le début de la crise sanitaire, la communication du gouvernement emprunte au vocabulaire martial. Le 16 mars 2020, le Président de la République informait les Français par la voix des médias d'une mise en guerre contre le coronavirus. Toutefois, l'annonce était faite que l'armée ne participerait pas à la bataille. Dans ce climat guerrier, entre couvre-feu et limitation des distances, les cyclistes qui se rendent à leur travail à vélo n'ont pas subi de pression particulière. Ceux qui circulent en dehors des heures réglementées sont contraints de fournir une attestation, faute de quoi, ils encourent une amende de 135 euros. Les livreurs à vélo restent majoritaires dans le paysage de la ville le soir. Dès 18 heures, les armées de cyclistes équipés d'un cube isotherme sur le dos arpentent la ville désertée des piétons et des voitures. « Pendant le confinement, la condition des livreurs empire au profit de confinés jouissant de leur immobilité pendant qu'on pédale pour eux » écrit Annie Benveniste (Selim 2020 : 167). Partout en France, la progression du nombre des commandes de livraison à distance fait les beaux jours des entreprises de livraison, à l'image d'Appli-colis, qui affiche une augmentation de son activité. Le Covid est une aubaine, car beaucoup de citoyens préfèrent rester confinés, malgré le déconfinement. Mais l'instauration d'un couvre-feu lié aux informations mal digérées, rend assez difficile l'interprétation des recommandations au sujet de ce qui est autorisé et ce qui est interdit.

D'autre part, nous pouvons constater une réelle angoisse à l'égard de la propagation du virus dans l'espace public. Beaucoup de cyclistes circulant sur des vélos en libre-service portent un masque²⁰². Il en est de même pour les électro-cyclistes, ceux qui circulent sur des vélos à assistances électro-mécaniques. Mais l'apport en oxygène n'est pas nécessairement important du fait de l'absence d'effort. En revanche, certains cyclistes conventionnels conservent le port du masque, ce qui révèle un sentiment d'incertitude ou de méfiance vis-à-vis de la transmission du virus. Sont-ils mal informés, ou affichent-ils une peur générée et entretenue par les médias grand public ?

En effet, selon les études l'essentiel de la transmission reste le contact direct avec le virus, sa propagation dans l'air n'étant pas suffisante pour contaminer²⁰³. D'autre part, la pratique

²⁰² Michel Agier note que « Les systèmes de domination [...] sont tentés en permanence de se saisir de cette émotion [la peur] et d'en faire un instrument de leur légitimation et de leur pouvoir » (Agier 2020 : 134).

²⁰³ Voir à ce propos l'association *Cœur & Vélo*, n° 105, janvier-février 2013 ; et aussi Rich Wevill, « Can cycling boost your immune system ? », *Cycling*, 23 décembre 2020.

régulière du vélo favorise un renfort des défenses immunitaires. Voilà pourquoi la pratique du vélo en temps de pandémie exerce sur le pouvoir politique une réelle pression, et aboutit à des bénéfices qu'aucune association d'utilisateurs ou de citoyens n'aurait pu espérer. L'image du vélo en est-elle changée pour autant ? À l'horizon 2024, les 9 % de la part modale seront-ils atteints ? Nous ne pouvons que l'espérer.

Le samedi 20 mars 2021, un nouveau confinement est décrété par le gouvernement dans seize départements français. La Haute-Garonne n'en fait pas partie. Pour nous, c'est toujours le couvre-feu qui est imposé, mais l'heure du couvre-feu a été repoussée à 19 heures. De sorte que nous vivons ce recul comme si nous avions gagné quelque chose. Cela va permettre à nos étudiants mobilisés de 9 heures à 18 heures en visioconférence de pouvoir sortir faire quelques achats. Cela va donner un petit souffle dans ce rythme quotidien pesant. La distance maximale a été réduite à 10 kilomètres. L'attestation de sortie fut supprimée le lendemain.

Après une année passée en confinement²⁰⁴, il n'est pas dans mes intentions de minorer les effets de la pandémie. Des milliers de personnes sont mortes et d'autres ont été fortement touchées, soit par le virus lui-même soit par la maladie ou la mort d'un proche. D'autres ont encore subi des périodes de chômage, la perte d'emploi et des difficultés économiques. Avec la forte diminution des usagers des transports collectifs, le vélo est un marqueur d'un comportement individualiste. Ces réalités ne doivent pourtant pas nous faire perdre de vue le cap vers lequel notre destinée nous porte, et notamment celle de la transition écologique. Les humains sont des êtres sociaux qui ont besoin de relations sociales et de contacts humains. Le sourire fait partie des émotions que l'on transmet et nos jeunes générations en ont été privées²⁰⁵. La pratique cycliste de salon ne remplacera jamais celle de la route et des chemins, celle de l'extérieur au contact des arbres et de la nature, « et de Paulette », au contact de la ville et de ses improbables rencontres. Les associations de cyclistes sont-elles, de ce point de vue, les dernières gardiennes de nos libertés ?

²⁰⁴ Ne jouons pas sur les mots, le déconfinement reste un confinement, moins stricte certes, mais un confinement quand même.

²⁰⁵ Severin Graveleau, « Ecole et coronavirus : le masque efface des informations transmises par le visage », *Le Monde* du 1^{er} septembre 2020 ; Collectif, « Le port du masque à l'école élémentaire entrave l'apprentissage des enfants », *Le Monde* du 19 novembre 2020 ; voir aussi Yunfei Fan et alii, « SARS pandemic exposure impaired early childhood development: A lesson for COVID-19 », preprint, <https://doi.org/10.1101/2020.05.12.20099945>

De ce qui précède, nous pouvons déduire qu'il existe un réseau complexe de relations d'enjeux et de pouvoir autour de la bicyclette. Des regroupements plus ou moins institutionnalisés forment des organes de pression et d'influence qui vont du *think tank* plus ou moins sous-terrain à l'association loi 1901 dont l'étude des réseaux sociaux et des modes de financement permettrait d'ajouter quelques éléments supplémentaires à la connaissance de l'histoire culturelle, technique, économique, sociale et politique de la bicyclette. C'est ce que nous nous proposons de développer dans nos recherches à venir.

Conclusion générale

« Même s'il peut être délicat de créer une histoire alternative plausible qui aurait conduit à la suprématie de la bicyclette, à l'époque de la prise de conscience de la surexploitation des ressources naturelles, il est relativement facile d'imaginer des futurs dans lesquels la mobilité individuelle motorisée deviendra impossible ou très rare. Imaginer l'avenir d'une société humaine sans vélo est beaucoup plus difficile » (Männistö-Funk 2019 : 20). Cette prise de conscience peut se percevoir à travers de nouveaux récits de science-fiction. Par exemple, dans le film *The Giver*, de Philip Noyce, de 2014, un vélo au design épuré et blanc²⁰⁶ devient un objet donné après un rite de passage qui pourrait être celui de l'enfance à l'adolescence. En offrant l'objet, la communauté offre la liberté (relative) de déplacement. De même, dans *Black-out*, le roman dystopique de Marc Elsberg, le policier français se déplace pour un temps à vélo. « Bollard attacha son vélo à un panneau de signalisation. Il ne pourrait pas aller plus loin à bicyclette²⁰⁷ » (Elsberg 2016 : 301). En cas de pénurie d'essence, ou d'énergie électrique, le vélo mécanique reste le seul moyen de locomotion autonome.

Le vélo est un médiateur entre l'Homme et le Monde qui permet de saisir qu'il existe des limites franchissables, et que l'Homme peut dépasser certaines limites de son enveloppe corporelle. Il fait corps avec le vélo et les prolongements en font un homme augmenté. « Un cycliste est maître de sa propre mobilité sans empiéter sur celle des autres » écrit Illich (Illich 2014 : 93). C'est un instrument de liberté. On l'a vu lors de la crise sanitaire du Covid-19 que le port du masque était facultatif à vélo²⁰⁸, faisant de ce moyen de déplacement un instrument apprécié, et montrant par là même le pouvoir politique des fédérations et du monde associatif. Par ailleurs, les travaux les plus récents montrent l'importance des lobbys et des mouvements activistes dans l'émergence et la pérennité des actions en faveur de la bicyclette (Männistö-Funk 2019).

²⁰⁶ Une mono-fourche ainsi qu'un mono-bras arrière le distingue. Ce vélo reste davantage un objet pour le cinéma.

²⁰⁷ Ces deux phrases ne sont pas neutres. On voit bien que vélo et bicyclette sont ici des synonymes.

²⁰⁸ Suite à une pression de la FUB auprès des préfets, source https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/cp_fub_portmasque21082020_0.pdf.

La crise sanitaire a été l'occasion de la récupération de la notion d'urbanisme tactique par les pouvoirs publics. À grand renfort de communication et sous couvert du Cerema, cette notion propre aux mouvements activistes de l'Amérique du Nord fut l'objet d'une récupération à la faveur de la mise en pratique de couloirs provisoires réservés aux cyclistes — les coronapistes. L'image du vélo est elle-même la proie des annonceurs publicitaires et du marketing urbain. Cependant, il ne suffit pas d'afficher l'image du vélo sur tous les murs pour qu'il réussisse à pénétrer les consciences et la culture. Comme nous l'avons vu avec l'exemple de La Havane, c'est lors des crises que l'exploitation de la bicyclette prend toute son importance et tout son sens. Si l'on regarde en arrière, lors de la Seconde Guerre mondiale, lors des grèves de mai 1968, et aujourd'hui avec le confinement, le vélo a repris sa place parce qu'il ne nécessite que l'énergie de celui qui l'utilise. Entre l'outil et l'instrument, le vélo rend autonome pour des trajets qui, dans certains cas, font plusieurs centaines de kilomètres.

La plupart des ouvrages sur le vélo se terminent sous la forme d'une prospective, de conseils ou de visions à plus ou moins long terme. Nous avons aussi l'émergence de propositions féministes (Roussel 2021). Ceci dit, nous sommes bien incapables de prédire l'avenir de la bicyclette, car il dépend de facteurs économiques, sociaux, politiques et culturels que nous ne pouvons prévoir. Ce qui est à peu près certain, c'est que l'industrie de l'automobile qui s'étend à une culture est liée à celle de la bicyclette. Le pétrole nous donne les routes, mais aussi les pneus, et l'énergie nécessaire à la construction des machines. Les matières premières entrant dans la fabrication des vélos sont les mêmes que pour les voitures, mais en quantité moindre. Aussi, la disparition de la voiture entraînera peut-être celle du vélo. L'industrie du pneu ne gagne pas sa vie en vendant des pneus de vélo, mais des pneus de camion et de voiture. Nous pensons qu'il restera toujours des véhicules motorisés individuels ou collectifs qui fonctionneront à partir d'autres énergies, et que les infrastructures, les routes, les ponts et les rues auront besoin d'entretien. Les ambulances ou les pompiers, sans oublier les services d'ordre, seront toujours des véhicules aux dimensions fixes. On ne peut imaginer le Samu en vélo-cargo que dans une dystopie effrayante. L'image de la ville en sera-t-elle changée pour autant ?

Il est possible d'imaginer un taux de déplacement modal en France similaire à celui de l'Allemagne, mettons 16%. Avec un peu de temps, il suffirait de reprendre les mêmes dispositifs politiques et économiques, de manière à inciter à l'utilisation des bicyclettes. Des transports en commun plus chers et moins fréquents, des taxes sur les voitures et les assurances, une augmentation substantielle du prix du carburant, et une idéologie écologiste développée et partagée. Comme nous l'avons vu, le vélo est le mode de déplacement des sociétés en crise ou en transition écologique. Son utilisation passe par une prise de conscience ou bien un besoin impérieux.

Alors, qu'est-ce qu'un vélo ? Un instrument au service de l'émancipation, un outil prolongeant l'Homme dans ses rapports à l'espace et au temps, un médiateur entre l'Homme et la nature, voire le cosmos, un miroir dans lequel se reflète nos sociétés, un instrument fédérateur des mouvements féministes, un indicateur du climat social et politique, un étendard vert et écologique pour une transition énergétique, un lien étroit entre notre histoire et les objets techniques, ou la concrétisation que l'Homme n'est finalement pas si mauvais ?

Bibliographie

- ABRAM Joseph (sous la direction), *Claude Genzling. Corps/Matière/géométrie : le dessin de la performance*, Metz : École des Beaux-Arts de Metz, 1997
- AGIER Michel, *Vivre avec des épouvantails, le monde, les corps, la peur*, Paris : Premier Parallèle, 2020
- ALDER Ken, "L'amnésie des armuriers français", *La Recherche*, n°308, 1997
- ALLAIRE Julien, « Histoire moderne de la petite reine dans l'empire du Milieu », *Transports*, 2007, 52, 442, pp. 77-86
- AMIS DE LA TERRE, *Assez roulé comme ça: on réfléchit...*, Paris, Jean-Jacques Pauvert, 1977
- AUGÉ Marc, *Paris années 30 : Roger Violet*, Gingko Press gmbh, 1996
- AUGÉ Marc, *Éloge de la bicyclette*, Paris : Payot, 2008
- AUGÉ Marc, *Match retour. Anthropologie de la revanche et autres textes*, Paris : Payot/Rivages poche, 2019
- AUGENDRE Jacques, *Abécédaire insolite Le Tour*, Éditions Solar, 2011
- BACCHETTA Jean & Lionel VELLAS, « Véloration et masse critique », *Multitudes*, n° 45, vol. 2, 2011, pp. 144-148
- BARNERIAS Dominique, « Avancer pour ne pas tomber. Pour une spiritualité cycliste », *Lumen Vitae*, Vol. LXXIV, n° 4, 2019 : 425-433
- BARTHES Agnès, *L'urbanisme tactique au Québec, de l'éphémère au long terme : l'urbanisme tactique à Québec et Montréal depuis 1990*, Toulouse, ENSA, 2016
- BAUDRY DE SAUNIER Louis, *Histoire générale de la vélocipédie*, préface de M. Jean Richepin, Paris : P. Ollendorff, 1891
- BAUDRY DE SAUNIER Louis, *Le cyclisme : théorie et pratique*, préface de Pierre Giffard, Paris : Librairie illustrée, 1893
- BAUDRY DE SAUNIER Louis, *L'art de la bicyclette : Recueil complet de toutes les notions et recettes utiles à un bon vélocipédiste*, Paris : Chez l'auteur, 1900
- BAUDRY DE SAUNIER Louis, *Ma petite bicyclette : son anatomie*, Paris : Ernest Flammarion, 1925

- BAUDRY DE SAUNIER Louis, *Ma petite bicyclette : sa pratique*, Paris : Ernest Flammarion, 1925
- BAUMAN Zygmunt, *Le présent liquide. Peurs sociales et obsession sécuritaire*, Paris : Seuil, 2007
- BAUMAN Zygmunt, *Identité*, Paris : L'Herne, 2010
- BAUMAN Zygmunt, *Le coût humain de la mondialisation*, Paris : Arthème Fayard/Pluriel, 2010
- BEAUVOIR (de) Simone, *La force des choses*, Paris : Gallimard, 1963
- BECKER Howard S., *La bonne focale. De l'utilité des cas particuliers en sciences sociales*, Paris : La Découverte, 2014
- BEE Julia, « Biking and her Allies », *Zeitschrift für Medienwissenschaft*, online, August 26, 2019, <https://zfmedienwissenschaft.de:443/node/1368>
- BEE Julia, « Radfahren als feministische Praxis. Julia Bee zu « Ovarian Psychos » (USA 2016), in *Gender-Blog der Zeitschrift für Medienwissenschaft*, online, 26. August 2019, <http://zfmedienswissenschaft.de:443/node/1367>
- BEE Julia, « Lob des Fahrradfeminismus », in *Gender-Blog de Zeitschrift für Medienswissenschaft*, online, 21. November 2018, <https://zfmedienwissenschaft.de:443/node/1244>
- BEE Julia, « Radvlogging und Radcommunities: Ästhetik des Radfahrens zwischen Alltag und (digitalen) Medien », in: dies./Ulrike Bergermann/Linda Keck et al. (Hg.): *Fahrradutopien: Medien, Ästhetinnen und Aktivismus*, Lüneburg, 2022, (sous presse)
- BERTAUX Daniel, *Les récits de vie*, 4e édition, Paris : Armand Colin, 2016
- BERTHO-LAVENIR Catherine, « Le vélo, entre culture et technique », in *Cahier de médiologie*, n°5, 1998, pp. 9-15
- BERTHO-LAVENIR Catherine, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris : Odile Jacob, 1999
- BERTHO-LAVENIR Catherine (sous la direction), *Circulations*, in *Le mouvement social*, n° 192, juillet-septembre, 2000
- BERTHO-LAVENIR Catherine, *Voyages à Vélo : Du vélocipède au Vélib*, Paris bibliothèques/ Actes Sud, 2011
- BERTRAND Dominique, « Penser la musique : la part du diable », *Insistance*, 2005/1 : 59-84

- BIAGINI Cédric et CARNINO Guillaume, *Les Luddites en France : résistance à l'industrialisation et à l'informatisation*, Montreuil : L'Echappée, 2010
- BILLOT-GRASSET Alice, *Typologie des accidents corporels de cyclistes âgés de 10 ans et plus : un outil pour la prévention*. Thèse de Santé publique et épidémiologie. Université Claude Bernard – Lyon I, 2015
- BOURDIEU Pierre, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Ed. de Minuit, 1979
- BOURDIEU Pierre, « Un placement de père de famille. La maison individuelle : spécificité du produit et logique du champ de production », *ARSS*, 81-82, 1990, : 6-33.
- BOURDIEU Pierre, *La misère du monde*, Paris : Seuil, 1993
- BOURDIEU Pierre, *Sur la télévision*, Coll. Raison d'Agir, Liber éditions, 1996
- BOURDIEU Pierre & Luc BOLTANSKI, *La production de l'idéologie dominante*, Paris : Raison d'Agir, 2008
- BRIQUET Georges, *Ici, 60 ans de Tour de France*, La Table ronde, 1962
- CARRÉ Jean-René, « Le vélo dans la ville : un révélateur social », in *Cahier de médiologie*, n°5, 1998, pp. 153-167
- CARRÉ Jean-René, *Resbi. Recherche et expérimentation sur les stratégies des cyclistes dans leurs déplacements urbains*, rapport n°235, INRETS, 2001
- CASTEX Louis, *L'homme qui donna des ailes au monde*, Paris : Plon, 1947
- CAZENEUVE Thierry, Pierre CHARNY, *La fabuleuse histoire du Tour de France*, (1997), La Martinière, 2011
- CHAMBAZ Bernard, *Petit philosophie du vélo*, [2008], Paris: Champs Essai, 2012
- CHAPOT Hank , « The Great Bicycle Protest of 1896 », *Processed World*, 2001, pp. 64-68
- COOK Nicolas, *Musique, une très brève introduction*, Paris : Allia, 2006
- COTTY Roland, *Histoire du cyclisme professionnel*, tome 2 (1924-1946), Edilivre, 2014
- CRESWELL Robert, *Prométhée ou Pandore ? Propos de technologie culturelle*, Ed. Kimé, 1996
- DEISS Richard, *Kommit Zeit, kommit Rad, Kleine Geschichtchen und interessante Fakten zur Entwicklung des Fahrradverkehrs*, Bonn : Herstellung und Verlag, 2011
- DELAPORTE Yves, « L'objet et la méthode. Quelques réflexions autour d'une enquête d'ethnologie urbaine », *L'Homme, Anthropologie. Etats des lieux*, Paris, Navarin/Livre de poche, 1986 : 164-182

DELAPORTE Yves, *Les sourds, c'est comme ça*, Paris, Éditions de la MSH, 2002

DIAZ OLVERA Lourdes & Didier PLAT, *Les transports urbains à Cuba : du bus au vélo*, Laboratoire d'économie des transports, CNRS, ENTPE, Université Lumière Lyon 2, 1993

DIAZ OLVERA Lourdes & Didier PLAT, « La Havane : des vélos dans la ville », *Transport*, n°362, 1993 : 376-382

DIAZ OLVERA Lourdes & Didier PLAT, « La vélorution havanaise », *HdD*, n°25, 1994 : 31-34

DION Emeline *et alii*, *Parler de soi. Méthodes biographiques en sciences sociales*, Paris : EHESS, 2020

DOUGLAS Mary, *De la souillure. Etudes sur al notion de pollution et de tabou*, (1967), Paris : Éditions de la Découverte, 1992

DUPREY Ludovic, *Le code du cycliste*, Paris : Dalloz, 2019

ELSBERG Marc, *Black-out. Demain il sera trop tard*, traduction de Pierre Malherbert, Paris : LGF, 2016

FALLON MAYERS Rebecca & Troy D. GLOVER, « Whose Lane Is It Anyways? The Experience of Cycling in a Mid-Sized City », *Leisure Science*, 2019, DOI: 10.1080/01490400.2018.1518174

FINISON Lorenz J., *Boston's Twentieth-Century Bicycling Renaissance. Cultural Change on Two Wheels*, Boston: University of Massachusetts Press, 2019

FOTTORINO Eric, *Petit éloge de la bicyclette*, Paris, Folio/Gallimard, 2007

FOURNEL Paul, *Besoin de vélo*, Paris : Points Seuil, 2001

FREUND Gisèle, *Photographie et société*, Paris : Seuil, 1974

GABORIAU Patrick, *L'enquête sociologique. Sociogenèse du fait social*, Paris : L'Harmattan, 2019

GABORIAU Patrick & GHASARIAN Christian, *Le virus, le pouvoir et le sens*, Paris : L'Harmattan, 2020

GABORIAU Philippe, « Les trois âges du vélo en France » in *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n° 29, janvier-mars, 1991 : 17-34

GABORIAU Philippe, *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris : L'Harmattan, 1995

GABORIAU Philippe, « Pour une histoire sociale du vélo », *revue 303*, n° 16, 2015 : 7-11

GARDE Patrick, *A vélo citoyens !*, préface de Michel Serres, Toulouse : Plume de carotte, 2009

GEERTZ Clifford, *Ici et là-bas*, Paris : Métailié, 1996

- GESLIN Philippe, *L'apprentissage des mondes. Une anthropologie appliquée aux transferts de technologies*, Octares, Edit. MSH, 1999
- GILLE Bertrand, *Histoire des techniques, techniques et civilisation, technique et science*, Encyclopédie de la Pléiade, Paris : Gallimard, 1978
- GIRAUD Hélène, *Le goût du vélo*, Paris : Mercure de France, 2012
- GOFFMAN Erving, *La mise en scène de la vie quotidienne. Les relations en public*, Paris, Éditions de Minuit, 1973
- GOUGAUD Bernard & MAHISTRE Didier, *Aux sources de la bicyclette*, collection Vélocyclo, Saint-Just-la-Pendue : Vélocyclo éditions, 2020
- GRAFFIGNY Henri de, *Traité pratique et manuel de poche du cycliste*, Paris : Maurice Dreyfous éditeur, 1892
- GROENEN Marc, *Pour une histoire de la préhistoire. Le paléolithique*, Collection L'homme des origines, Grenoble : Jérôme Millon éditeur, 1994
- HAUDRICOURT André-Georges, *La technologie science humaine. Recherches d'histoire et d'ethnologie des techniques*, Paris : MSH, 1987
- HENSHAW David, *Brompton bicycle*, 2nd edition, Emley : Excellent Books, 2017
- HÉRAN Frédéric, *Le vol des bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention*, rapport final sous la dir., Ifrésis, 2003.
- HÉRAN Frédéric. « Comment relancer la pratique du vélo en ville », *Silence*, n° 391, juin, 2011 : 5-8
- HÉRAN Frédéric, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris : La Découverte, 2014
- HOURS Bernard & Monique SELIM, *L'empire de la morale*, Paris : L'Harmattan, 2020
- ILLICH Ivan, *Énergie et équité*, (1975), Paris, Flammarion, 2018
- INGOLD Tim, *Marcher avec les dragons*, Paris : Zones sensibles, 2013
- INGOLD Tim, *L'anthropologie comme éducation*, postface de Yves Citton, coll. « Plaideia », Rennes : PUR, 2018
- JACQUARD Albert, *Voici le temps du monde fini*, Paris : Seuil, 1991
- JAN Arthur, « Livrer à vélo... en attendant mieux », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], 13 | 2018, mis en ligne le 29 octobre 2018, consulté le 08 mai 2019 DOI : 10.4000/nrt.3803

- JANSON Horst Woldemar, *Histoire de l'art*, révisé et complété par Anthony F. Janson, Paris : le Cercle d'Art, 1993
- JEANJEAN Agnès, « Corps en chantier », *Le sujet contre les objets... tout contre. Ethnographies de cultures matérielles*, sous la direction de Marie-Pierre Julien & Céline Rosselin, Paris : CHSCT, 2009 : 193-220
- JEANJEAN Agnès, « L'excrémentiel, un objet pour l'ethnologie », Georges Ravis-Giordani (dir.), *Ethnologie(s) Nouveaux contextes, nouveaux objets, nouvelles approches*, Paris : CTHS, 2009b : 209-223
- JOUENNE Noël, *Approche de la problématique sine domo en Haute-Loire et au Puy-en-Velay du milieu du XIXe siècle à nos jours. Contribution à l'étude du vagabondage*, Thèse sous la direction de Ph. Laburthe-Tolra, Paris V-René Descartes, 1997
- JOUENNE Noël, *Projet d'orientation scientifique et culturel*, musée de la faulx, Pont-Salomon, janvier, 2001
- JOUENNE Noël, *L'expérience corbuséenne d'un habitat collectif sous contrôle*, Paris : L'Harmattan, 2017
- JOUENNE Noël, *Notes à propos du vélo et de la bicyclette*, Paris : L'Harmattan, 2019
- JOUENNE Noël, « Habiter dans une maison Castor, une patrimonialisation difficile », in Federica Gatta et Alice Sotgia, *L'habiter comme patrimoine*, Marseille : Imbernon, 2020 : 42-57
- KOBAYASHI Keizo, *Pour une bibliographie du cyclisme. Répertoire des livres en langue française édités en 1818 et 1983*, Paris : FFC, FFCT, 1984
- KOBAYASHI Keizo, *Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux 1817-1870, Mythes et réalités*, Tokyo : Bicycle Cultur Center, 1993
- KILANI Mondher, *Introduction à l'anthropologie*, Lausanne, Payot, 1994
- LABORDE Christian & Sonia LOPEZ, *Le Tour de France*, Ed. Rocher, 2019
- LAGRANGE Christophe, « La draisiennne du sieur Lagrange, 1818 », tome 35, Centre Beaunois d'Etudes Historiques, 2017 : 35-45
- LAHIRE Bernard, *L'interprétation sociologique des rêves*, Paris, Ed. de la Découverte, 2018
- LAWSON Rebecca, « The science of cycology: Failures to understand how everyday objects work », *Memory & Cognition*, 34 (8), 2006 : 1667-1675

LAPLANTINE François, *Je, nous et les autres. Être humain au-delà des appartenances*, Paris : Éditions Le Pommier, 1999

LATOUR Bruno, Pierre LEMONNIER, *De la préhistoire aux missiles balistiques, L'intelligence sociale des techniques*, Paris : La Découverte, 1994

LE BRETON David, *Anthropologie de la douleur*, Paris : Anne-Marie Métailié, 1995

LE BRETON David, *Anthropologie du corps et modernité*, (1990), Coll. Quadrige, Paris : PUF, 2013

LE BRETON David, *En roue libre*, Paris : Terre Urbaine, 2020

LÊ Thành Khôi, "Science et technologie : les choix du développement endogène", *Stratégies du développement endogène*, Unesco, 1984

LEDUCQ André, *Une fleur au guidon*, Presses de la Cité, 1998

LEGARE Pierre, *Rien*, Montréal : Stanké, 2001

LEMOZY Fabien, « La tête dans le guidon », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], 14 | 2019, mis en ligne le 07 mai 2019, consulté le 08 mai 2019 DOI : 10.4000/nrt.4673

LEROI-GOURHAN André, *Milieu et techniques*, coll. Sciences d'aujourd'hui, Paris : Albin Michel, 1943

LEROI-GOURHAN André, *L'homme et la matière*, (1943), Paris : Albin Michel, 1971

LESSENS Isabelle, « C'est sérieux, votre histoire de vélo ? », in *Cahier de médiologie*, n°5, 1998 : 169-175

LEVI-STRAUSS Claude, *La pensée sauvage*, Paris : Plon, 1962

LEWIS Roy, *Pourquoi j'ai mangé mon père ?*, (1960), Actes Sud, 1990

L'HERITIER Annie, Edito, Dossier de presse, *Un musée où les œuvres sont des médailles*, Musée National du Sport, 2014

LISSARRAGUE Pierre, *Clément Ader : inventeur d'avions*, Toulouse : Privat, 1995

MALAURIE Jean, *Terre Mère*, Paris : CNRS éditions, 2008

MÄNNISTÖ-FUNK Tiina & Timo MYLLYNTAUS, *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*, Coll. Technology and Change in History, vol. 15, Leiden : Brill, 2019

MARCHAND Jacques, *Le cyclisme*, coll. Domaine du sport, La Table Ronde, 1963

MCCURRY Justin, *The War on Wheels. Inside the Keirin and Japan's Cycling Subculture*, New York: First Pegasus Books cloth edition, 2021

- MARTIN Emanuel, « Waves of Cycling : Policies of Cycling, Mobility, and Urban Planning in Stockholm since 1970 », Tiina Männistö-Funk & Timo Myllyntaus, eds. *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*, Leiden, Brill, 2019, pp.101-125
- MICHAUD Véronique, *A vélo, vite !*, Paris : Fyp éditions, 2014
- MILENKOVITCH Michel, *Cyclisme : 50 histoires du Tour de France*, Ed. du Sport, 1997
- MODIN Jean-Guy, *Dans la roue de Robic*, Préface de Raoul Remy et Maurice Evrard, Paris : Jean Guy Modin Ed.
- MORISSETTE Claire, *Deux roues, un avenir : le vélo en ville*, Montréal, Éditions Ecosociété, 2009
- MOUGENOT Vincent, *Passion : vélo ou Vae en ville*, Paris : L'Harmattan, 2011
- NEIRYNCK Jacques, *Le huitième jour de la création. Introduction à l'entropologie*, Presses Polytechniques et universitaires romandes, 1990
- OOSTERHUIS Harry, « Entrenched Habit or Fringe Mode: Comparing National Bicycle Policies, Cultures and Histories », in MÄNNISTÖ-FUNK Tiina & Timo MYLLYNTAUS, *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*, vol. 15, Leiden : Brill, 2019, pp. 48-97
- PAILLAT Paul, « Les salaires et la condition ouvrière en France à l'aube du machinisme (1815-1830) », *Revue économique*, 1951, volume 2, n°6 : 767-776
- PAPON Francis, *Le retour du vélo comme mode de déplacement*, habilitation à diriger des recherches, tome 1, IFSTTAR, Université de Paris-Est, 2012
- PETONNET Colette, « L'ethnologie urbaine en France », *Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung*, 24. Deutscher Volkskunde-Kongreß in Berlin vom 26. bis 30. September, herausgegeben von Theodor Kohlmann und Hermann Bausinger, Berlin, 1983 :133-137
- PETONNET Colette, « L'anonymat ou la pellicule protectrice », *Le temps de la réflexion*, VIII (La ville inquiète, 1987 : 247-261
- PETONNET Colette, « De l'archaïsme », *A la croisée des chemins. Contributions et réflexions épistémologiques en anthropologie urbaine*, coordonné par Gilles Teissonnières & Daniel Terrolle, Paris : Éditions du Croquant, 2012 : 229-236
- PIASERE Leonardo, *L'ethnologue imparfait. Expérience et cognition en anthropologie*, Paris : EHESS, 2010
- PIEDNOIR François, *Pédaler intelligent. La biomécanique du cycliste*, Ivry-sur-Seine : FFCT, 2007

- PLOOG Katja *et alii*, *Mobilitéé. Histoire et émergence d'un concept en sociolinguistique*, Coll. Espaces discursifs, Paris : L'Harmattan, 2020
- POCHET Pascal, « V comme vélo ou le grand absent des capitales africaines », in *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Godard X. Ed., 2002 : 343-355
- POCIELLO Christian, *Les cultures sportives. Pratiques, représentations et mythes sportifs*, Paris : Presses universitaires de France, 1999
- POIRIER Jean, "De la tradition à la postmodernité : la machine à civiliser", *Histoire des mœurs*, Tome 3, La Pléiade, 1991
- PRÉSSICAUD Nicolas, *Le vélo à la reconquête des villes. Bréviaire de vélorution tranquille (etc.)*, Paris : L'Harmattan, 2009
- PROIA Stéphane, *La face obscure de l'élitisme sportif*, PUM, 2007
- QUEVAL Isabelle, « L'excellence sportive au risque de la destruction », in Georges Vigarello dir. *L'esprit sportif aujourd'hui. Des valeurs en conflit*, Encyclopædia Universalis France, 2004 : 49-58
- RACHLINE François, « Le vélo du baron », *L'économie politique*, 2008/2, n°38 : 101-106
- RAULIN Anne, *Anthropologie urbaine*, coll. Cursus, Armand Colin, 2007
- RAVALET Emmanuel, « Potentiel du vélo en ville : Une comparaison France-Mexique (Lyon et Puebla), XLVe colloque ASDRLF 2008, 25-27 août : Territoires et actions publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional, UQAR, Rimouski (Québec, Canada), téléchargeable sur <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00329469/fr/>
- RAZEMON Oliver, *Le pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, édition revue et enrichie, Paris : L'écopoche, 2018
- REGINENSI Caterine *et alii*, « Les commerçants ambulants et leurs clients à Rio de Janeiro », *Espace et Société*, n° 135, 4, 2009 : 79-97
- RERA Patrick, *Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, Neuchâtel : Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2019
- REVAULT D'ALLONNES Myriam, *La crise sans fin. Essai sur l'expérience moderne du temps*, Coll. La couleur des idées, Paris : Seuil, 2012
- REYNAUD Claude, *Aux origines de l'histoire du cycle. Sources et preuves. Dictionnaire encyclopédique, 1817-1917*, Ed. Musée du vélo de Domezan, 2018

ROULLEAU-BERGER Laurence, « La rue, miroir des peurs sociales et des solidarités », in *La rue*, sous la direction de Jeanne Brody, Toulouse : PUM, 2005 : 91-99

ROSA Hartmut, *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris : La Découverte, 2012

ROSS Hannah, *Revolutions: How Women Changed the World on Two Wheels*, Londres: W & N, 2021

ROUSSEL Louise, *Le guide du vélo au féminin. À vos cycles !*, Paris : Tana éditions, 2021

SAHLINS Marshall, *Âge de pierre, âge d'abondance*, Gallimard, 1976

SANDERVAL de, *Les inventeurs du vélocipède (1690-1863), René Olivier (1863-1870)*, Corbeil Imprimerie, 1894

SEGALEN Martine, *L'autre et le semblable. Regards sur l'ethnologie des sociétés contemporaines*, Paris : Presses du CNRS, 1989

SELIM Monique (dir.), *Anthropologie d'une pandémie*, Paris : L'Harmattan, 2020

SERAY Jacques, *Deux roues. La véritable histoire du vélo*, Millau : Éditions du Rouergue, 1988

SERGUEIEW Lilly, *Routes, risques, rencontres. Paris Alep, 6000 kilomètres à bicyclette*, Paris : J. Susse, 1943

SERGUEIEW Lilly, *Seule face à l'Abwehr*, Coll. La guerre secrète, Paris : Fayard, 1966

SERRES Patrice, *Les forçats de la route, un reportage d'Albert Londres, 1924*, Le Parisien, 2007

SIMMEL Georg, *Sociologie. Études sur les formes de socialisation*, Paris : PUF, 1999

SIMONDON Gilbert, *Du mode d'existence des objets techniques*, (1958), Paris : Aubier, 1989

SORREL Jérôme, *Vélotaf : mode d'emploi du vélo au quotidien*, éditions Alternatives, 2019

STEHLIN John G., *Cyclescapes of the unequal city. Bicycle infrastructure and uneven development*, Mineapolis: University of Minnesota Press, 2019

SU Tong, *A bicyclette*, Paris : Piquier, 2015

TANIZAKI Junichirô, *Éloge de l'ombre*, Lagrasse : Verdier, 2011

TEISSONNIÈRES Gilles & TERROLLE Daniel, (coordonné par), *A la croisée des chemins. Contributions et réflexions épistémologiques en anthropologie urbaine*, Paris : Éditions du Croquant, 2012

- TÉTART Philippe. « Le mont Ventoux. Du mythe littéraire au mythe sportif », *Sociétés & Représentations*, vol. 45, no. 1, 2018 : 261-290
- THIELMANN Tristan, « The bicycle at the end of the 19th century: an instrument for land surveying and mapping », *29th International Cartographic Conference (ICC 2019)*, 15-20 July, Tokyo, 2019 : 1-8
- THIELMANN Tristan, SCHULZ Carmen, LOMMEL Michael, « Das Fahrrad: Ein Medium der Landerschließung », *Jahrbuch für Geschichte des ländlichen Raumes*, 15, 2018 : 205-230
- THOMPSON Christopher, « Un troisième sexe ? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle », in *Le mouvement social*, n° 192, juillet-septembre, 2000 : 9-39
- THOMPSON Christopher S., *The Tour de France : A cultural History*, Berkeley : University of California Press, 2006
- TRONCHET Didier, *Petit traité de vélosophie. Réinventer la ville à vélo*, (2000), Paris : Plon, 2014
- VALLET Odon, « Vélo, bicyclette : histoire des mots », in *Cahier de médiologie*, n°5, 1998, pp. 17-20
- VEYNE Paul, *Comment on écrit l'histoire*, Collection Points, Paris : Seuil, 1971
- VIGARELLO Georges, « Pour une technologie culturelle dans le champ des pratiques sportives », sous la dir. de Jacques Ardoino et Jean-Marie Brohm, *Anthropologie du sport, perspectives critiques*, ANDSHA, 1991
- VIGARELLO Georges, *L'esprit sportif aujourd'hui : des valeurs en conflit*, Paris : Encyclopædia Universalis, 2004
- VIGARELLO Georges, « Sports d'élite et dopage de masse », entretien avec Marc Samson, *Esprit*, août-septembre, 2010 : 23-31
- WALKER Daves, *The Cyclong Cartoonist. An illustrated guide to life on two wheels*, London : Bloomsbury, 2017
- WARNIER Jean-Pierre, *Construire la culture matérielle, L'homme qui pense avec ses doigts*, Paris : PUF, 1999
- WILSON David Gordon, *Bicycling science*, 3rd edition, Cambridge : MIT Press, 2004
- WINKIN Yves, « Brûlures fertiles : traces mnésiques et travail ethnographique », *L'Homme-trace*, sous la direction de Béatrice Galinon-Melenec, Éditions du CNRS, 2017 : 183-197
- ZERBONE Julien, sous la direction, « Dossier Vélo », *revue 303*, n° 16, 2015

Table des matières

Remerciements	2
0. Introduction	3
0.1 Qu'est-ce qu'un vélo ?	3
0.2 Les méthodes et l'épistémologie	6
0.2.1 L'observation et l'entretien	6
0.2.2 Penser par analogies	8
0.2.3 Dans le droit fil du précédent livre	12
1. Aux principes de la « machine à courir » de Karl von Drais	15
2. Avantages et inconvénients sociaux liés à l'innovation	25
2.1-Qu'est-ce qu'une innovation ?	26
2.1.1-L'objet et la culture matérielle	26
2.1.2-Rapports entre invention, évolution et innovation	28
2.1.3-Les conditions d'une innovation	30
2.2-Innovations et conséquences sociales	31
2.3-Conclusion : craintes et angoisses de l'homme moderne	33
3. Considérations sur l'innovation qu'a représentée l'invention du vélocipède à pédales	37
4. La pédale et la selle	49
4.1 Considérations autour de la pédale et de la selle	49
4.2. Sources et ressources de la bicyclette : l'éternel retour	54
4.3. Pédaler	58
5. Deux éléments complémentaires à l'histoire sociale et technique de la bicyclette	63
5.1. Naissance de « la petite reine »	63
5.2. Quelques éléments nouveaux à propos du vélo pliant	68
6. L'invention de la bicyclette moderne au prisme, entre autres, de Gilbert Simondon	79
6.1. De l'invention à l'individu technique	79
6.2. Du grand-bi à la bicyclette	81
6.3. L'être au monde	85
6.4. La bicyclette moderne face au capitalisme	87
6.5. L'empire de la morale	90

7. Brève histoire d'un champion du monde où comment la souffrance a été synonyme de valeur et d'exemple : Maurice Archambaud	93
7.1. Que sait-on sur Maurice Archambaud ?	94
7.2. L'enfance et les débuts d'Archambaud	94
7.3. Les premiers exploits du champion	98
7.4. Son premier mariage et la réussite sportive	99
7.5. Une union hors mariage et une boutique de cycles	104
7.6. Durand la guerre	113
7.7. La descente vers l'oubli	116
7.8. La réhabilitation	122
8. Le voyage à vélo	127
8.1 Les premiers récits de voyage à vélo	128
8.2 Une femme à vélo : Lily Sergueiew	133
8.3 Transformer le voyage quotidien en un micro-événement	139
9. L'accélération des pratiques, la transition écologique et la pandémie	145
9.1 L'arrivée des « vélos-cargos » comme marqueur d'une esthétique sociale	146
9.2 De l'intérêt d'une étude des pratiques cyclistes en ville	158
9.2.1 La ville en mouvement	158
9.2.2 A bonne distance les uns des autres	160
9.2.3 L'urbanisme tactique, le déconfinement et l'anonymat	163
9.2.4 La mobilité active, une notion idéologique ?	167
9.2.5 La « vélorution » est-elle un leurre ?	172
9.3 La pratique du vélo en temps de pandémie	181
Conclusion générale	193
Bibliographie	197
Table des matières	209

Résumé

Cette recherche exploratoire débute par une relecture des origines du vélocipède et des motivations qui ont conduit Karl von Drais à concevoir la draisienne. Nous discuterons ensuite de l'innovation qu'a constituée la bicyclette moderne, en nous penchant sur une relecture de l'invention de la pédale et de la selle. Cette recherche étant le fruit d'un travail sur le long terme, nous serons amené à préciser deux éléments de l'histoire de la vélocipédie que sont l'emploi du terme de « la petite reine » et d'ajouter quelques précisions sur le vélo pliant. L'invention du vélo moderne sera l'occasion d'entrer en discussion avec l'appareil simondonien, ce qui nous permettra de rebondir sur deux aspects contemporains liés au néolibéralisme avec l'injonction à la mobilité et sa re-moralisation. Notre parcours nous conduira à l'étude de deux pratiques liées à la bicyclette que sont le sport cycliste et le voyage. Enfin, l'accélération des pratiques cyclistes quotidiennes dans les contextes de la transition écologique et de la pandémie du Covid 19 seront l'occasion d'un retour sur les enjeux économiques, politiques, sociaux et culturels liés à la ville face à de nouvelles postures, tant du point de vue des mouvements activistes et associatifs que le l'Etat et de ses ramifications.

Summary

This exploratory research begins with a review of the origins of the velocipede and the motivations that led Karl von Drais to design the draisienne. We will then discuss the innovation of the modern bicycle, looking at the invention of the pedal and the saddle. As this research is the fruit of long-term work, we will be led to clarify two elements of the history of velocipedy, namely the use of the term "la petite reine" and to add some details about the folding bicycle. The invention of the modern bicycle will be the occasion to enter into discussion with the Simondonian apparatus, which will allow us to rebound on two contemporary aspects linked to neoliberalism with the injunction to mobility and its re-moralisation. Our journey will lead us to the study of two practices linked to the bicycle, namely cycling and travelling. Finally, the acceleration of daily cycling practices in the contexts of the ecological transition and the Covid 19 pandemic will be the occasion for a return to the economic, political, social and cultural stakes linked to the city in the face of new postures, as much from the point of view of activist and associative movements as from the point of view of the State and its ramifications.