

ALEX POYER

**LES PREMIERS TEMPS
DES VÉLOCE-CLUBS**

**Apparition et diffusion du cyclisme associatif
français entre 1867 et 1914**

L'Harmattan
5-7, rue de l'École-Polytechnique
75005 Paris
FRANCE

L'Harmattan Hongrie
Hargita u. 3
1026 Budapest
HONGRIE

L'Harmattan Italia
Via Bava, 37
10214 Torino
ITALIE

© L'Harmattan, 2003
ISBN : 2-7475-3930-X

Introduction

« S'il est une qualité que le cyclisme a puissamment contribué à développer en France, c'est bien l'esprit de solidarité. [...] Du jour où [la bicyclette] a fait son apparition, elle a groupé les individualités éparses, elle a donné partout naissance, dans les grandes villes, comme dans les simples bourgades, à des clubs et à des sociétés qui ont grandi avec elle, et qui sont en général aujourd'hui dans une situation prospère. Il y aurait une étude intéressante à faire sur ces sociétés, sur l'idée qui a présidé à leur création, sur la façon même dont elles se sont organisées »¹.

Cet extrait de l'éditorial du 26 août 1897 de la revue *La Bicyclette*, s'il idéalise et exagère la portée de « l'esprit de solidarité » du cyclisme en omettant de le replacer dans le fort courant associationniste de l'époque, est, à notre connaissance, le premier manifeste en faveur d'une approche historique de la sociabilité cycliste, trente ans après sa naissance en 1867. L'invitation ainsi lancée à engager la recherche a depuis reçu peu d'écho. Les premiers adeptes de la vélocipédie en société n'ont pendant longtemps retenu l'attention que de quelques uns de leurs successeurs qui ont retracé la vie d'un club à l'occasion de tel ou tel anniversaire de sa fondation². Depuis peu les travaux historiques, à la suite de l'intégration – encore modeste – du champ du sport à leurs thèmes d'études, ont généré un intérêt relatif, car indirect, pour les cyclistes librement associés dans un certain nombre de monographies départementales ou locales³ et de synthèses⁴ consacrées au mouvement sportif en général. À ce jour,

¹ *La Bicyclette*, 26 août 1897.

² Le meilleur exemple en est BUCHARD G. : *Le cinquantenaire du Véloce-club havrais, 1888-1938*, Le Havre, Imprimerie du Petit Havre, 1938.

³ En ce domaine, fait figure de pionnière la thèse de DECAMPS D. : *La vie sportive à Pau de 1900 à 1920*, thèse dactylographiée, Pau, 1979.

⁴ HUBSCHER R., DURRY J. et JEU B. : *L'histoire en mouvements. Le sport dans la société française (XIX^{ème}-XX^{ème} siècles)*, Paris, Armand Colin, 1992 constitue la synthèse la plus développée. Retenons encore ARNAUD P. : *Une histoire du sport*, Paris, la documentation Française, la documentation photographique, 1995, DUMONS B., POLLET G., BERJAT M. : *Naissance du sport moderne*, Lyon, La

seules les sociétés vélocipédiques de la région lyonnaise ont donné lieu à une recherche spécifique¹.

A quoi attribuer une si faible curiosité ? L'éparpillement de sources lacunaires, l'insouciance des associations et des fédérations vis à vis de leur passé qui en font souvent des structures sans archives et donc sans mémoire n'expliquent pas tout. « *La distance culturelle séparant les intellectuels, quelles que soient leurs racines sociales, de ce jeu trop vite assimilé au goût populaire* »² qu' A. Wahl met en avant pour interpréter le dédain des historiens à propos du football handicape tout autant le cyclisme. Le sujet manque de « noblesse ». La faible médiatisation de l'activité associative accentue encore l'indifférence. En effet, la saga de la compétition a, elle, fait émerger une abondante littérature, surtout journalistique, relatant les hauts faits des « forçats de la route » et des « funambules de la piste » élevés au rang de héros³. Ce courant ouvert dès 1891⁴ offre un récit passionnel aux antipodes d'un second axe de recherche qui se focalise sur l'évolution de l'engin et de ses perfectionnements⁵.

Missionnaires de la cause vélocipédique, les cyclistes librement associés ne se confondent pas avec la masse des utilisateurs, ils en sont les plus passionnés, les plus militants, ceux qui acceptent de sacrifier une parcelle de liberté pour vivre collectivement leur goût du nouvel engin et cherchent à le faire partager. La tranche

Manufacture, 1987 et PIVATO S. : *Les enjeux du sport*, Paris, Giudi-Casterman, 1994.

¹ PÉRIER T. : *Les premiers temps du cycle dans la région lyonnaise entre 1867 et 1914*, mémoire de maîtrise dactylographié, Lyon, 1997.

² WAHL A. : « Le footballeur français : de l'amateurisme au salariat (1890-1926) », *Le Mouvement social*, avril-juin 1986, p. 7.

³ Fait surtout référence en ce domaine : CHANY P. : *La fabuleuse histoire du cyclisme des origines à 1955*, (tome 1), Paris, Nathan, 1988.

⁴ GENDRY E. : *Sport vélocipédique, les champions français*, Angers, Imprimerie Meynieu, 1891.

⁵ Ce thème littéraire inauguré en 1891 (BAUDRY de SAUNIER L. : *L'histoire générale de la vélocipédie*, Paris, Ollendorf, 1891) s'est récemment enrichi de : DODGE P. : *La grande histoire du vélo*, Paris, Flammarion, 1996, après : SERAY J. : *Deux roues, la véritable histoire du vélo*, Millau, Éditions du Rouergue, 1988, ou encore : KOBAYASHI K. : *Histoire du vélocipède de Drais à Michaux (1817-1870). Mythes et réalités*, Paris, K. Kobayashi, 1993. L'En-cycle-opédie fournit une synthèse du technique et du passionnel : DURRY J. : *L'En-cycle-opédie*, Lausanne, Edita, 1982.

chronologique retenue – le presque demi-siècle qui s'étend du second empire finissant à la veille du premier conflit mondial – nous confronte aux pionniers, ceux qui inventent, puis à leurs héritiers directs qui développent une nouvelle forme de vie associative, de « *sociabilité quotidienne* » selon l'expression de M. Agulhon¹. Dans cette catégorie historique appliquée aux exercices physiques, « nos » cyclistes doivent d'abord beaucoup aux gymnastes et sportifs lyonnais étudiés par P. Arnaud², mais aussi aux alpinistes de D. Lejeune³ dont, par ailleurs, les géographes⁴ fournissent, hors du cadre sportif, un autre modèle exemplaire comme le sont les hommes des sociétés savantes de J. P. Chaline⁵, et bien sûr les adhérents des cercles de M. Agulhon⁶.

Toutefois, si notre propos s'applique à un ensemble d'individus, à un groupe social émergent, si l'homme est l'essence même du système associatif, les deux structures qu'il crée, qu'il façonne – en premier lieu les associations, en second les fédérations – acquièrent progressivement leur vie propre et servent ainsi de lien, de pont entre les différentes générations d'adhérents et avec la société qui les entoure. Au total, ce travail basé sur la trilogie adhérent-association-fédération vise avant tout à mettre en lumière des facteurs sociaux et « culturels » - nous englobons sous ce terme les traits de mentalité collective que révèlent les modes d'organisation, les relations internes et externes, les types de pratique – qui caractérisent

¹ AGULHON M. : « Un entretien avec Maurice Agulhon », *Sport-histoire*, 1/1988, p. 12.

² ARNAUD P. : *Le sportsman, l'écolier, le gymnaste*, thèse dactylographiée, Lyon, 1986 et ARNAUD P. : *Le Militaire, l'Écolier, le Gymnaste*, Lyon, P.U.L., 1991. Également essentiel ARNAUD P., CAMY J. : *La naissance du mouvement sportif associatif en France. Sociabilités et formes de pratiques sportives*, Lyon, P.U.L., 1986.

³ LEJEUNE D. : *Les « Alpinistes » en France à la fin du XIXème et au début du XXème siècle (vers 1875- vers 1919). Étude d'histoire sociale, étude de mentalité*, Paris, Éditions du C.T.H.S., 1988.

⁴ LEJEUNE D. : *Les sociétés de géographie en France et l'expansion coloniale au XIXème siècle*, Paris, Albin-Michel, 1993.

⁵ CHALINE J.P. : *Sociabilité et érudition, les sociétés savantes en France (XIXème-XXème siècles)*, Paris, Éditions du C.T.H.S., 1995.

⁶ AGULHON M. : *Le cercle dans la France bourgeoise, 1815-1848, étude d'une mutation de sociabilité* ; Paris, Armand Colin, 1977.

l'associationnisme cycliste. « *Toute histoire est à la fois et indissociablement sociale et culturelle* »¹.

La prise en compte des hommes nécessite une histoire de leur nombre, de leur diffusion spatiale, des voies de propagation à l'intérieur du territoire national ou régional, de la part des divers types de villes et aussi de l'entrée du monde rural en vélocipédie. Au plan social, la pertinence de la thèse classique – passage des classes aisées aux couches populaires – mérite d'être vérifiée et précisée car elle repose sur le postulat que le coût d'abord élevé de l'engin le réserve dans un premier temps aux plus riches. De plus elle s'applique à l'ensemble des pratiquants. Or, sont-ils en adéquation avec les cyclistes militants ? L'agrégation n'entraîne-t-elle pas des inflexions de la répartition sociale ?

Lorsque le regard se tourne vers les associations, d'emblée trois axes de recherche s'imposent, à savoir : « *la vie intérieure du club* », « *l'étude spécifique* » de l'activité considérée et « *la place que tient le club dans le réseau d'ensemble de la vie locale organisée* »². Le fonctionnement interne du groupe tient de l'institutionnel – les statuts fixent les droits et devoirs des diverses catégories de membres – mais il ressort également au convivial avec l'organisation de temps de rencontres, de temps de « *sociabilité pure* »³. Au plan sportif, l'activité des véloclubs partagée entre tourisme et compétition compose – ce n'est pas la moindre de ses originalités – une mosaïque de pratiques, fondée sur des logiques contradictoires (contemplation/performance), sur des valeurs éthiques contrastées (professionnalisme/amateurisme). Avec quelles conséquences en termes de cohésion ? Quant à la place de la société au sein de la communauté locale, elle se lit non seulement au travers de son implication lors des manifestations publiques, des liens qu'elle noue avec les autres associations ou avec les autorités municipales mais aussi dans sa faculté à contrôler le calendrier cycliste local face à d'autres intervenants : marchands de cycles, directeurs de vélodromes, comités des fêtes, etc.

¹ PROST A. : « Sociale et culturelle, indissociablement », in RIOUX J.P., SIRINELLI J.F. (sous la dir. de) : *Pour une histoire culturelle*, Paris, Seuil, 1997, p. 146.

² AGULHON M. : « Un entretien avec Maurice Agulhon »..., art. cit., p. 14.

³ Ibid.

À l'étage fédéral, les trois mêmes axes peuvent être repris pour analyser les fluctuations des divers groupements nationaux ou régionaux créés au cours de la période. Toutefois, l'organisation interne tient avant tout de l'institutionnel et laisse moins de place au convivial, pendant que la gestion de l'activité physique pose avec plus d'acuité encore la question de la cohabitation des diverses pratiques au sein d'une même structure. Quant à l'intégration dans l'environnement, elle s'ouvre là aux relations entretenues avec les instances politiques nationales et avec le puissant complexe journalistico-industriel que génère à partir des années 1890 l'essor de la bicyclette.

La démarche retenue, d'ordre diachronique, s'insère dans une périodisation en trois temps coupés par deux plages de transition que sont la fin des années 1880 et le tournant des deux siècles. Dans chacune d'elles un événement est symbole, à nos yeux, de rupture. Il s'agit, en 1888, du premier rassemblement français de touristes cyclistes dans la ville de Tours et, en 1900, de la création, à Paris, de l'Union cycliste internationale (U.C.I.) à l'initiative de l'Union vélocipédique de France (U.V.F.), laquelle assure ainsi sa mainmise sur le cyclisme hexagonal. S'individualisent alors l'époque de **l'invention du cyclisme associatif** contemporaine du vélocipède et du grand-bi (1867-1887), puis **l'âge d'or du cyclisme associatif** (1888-1899) né de la mise au point de la bicyclette et enfin **le temps de la banalisation** (1900-1914), synonyme de réorganisation, quand le succès de nouvelles disciplines sportives contraint les cyclistes à abandonner de leur superbe et leurs associations, un temps fer de lance du monde sportif, à rentrer dans le rang.

1^{ère} partie :

L'invention

du cyclisme associatif

(1867-1887)

Introduction

L'entrée en scène effective du vélocipède en 1867, « *coursier d'acier, [...], digne fils de ce siècle [et] de son oeuvre métallique et puissante* »¹ participe du fort mouvement de développement industriel, de multiplication des inventions et de course vers le progrès qui caractérise l'effervescent second XIXème siècle. Mais si le nouvel engin ouvre dans l'histoire des transports un nouveau chapitre – maintenant parfois négligé car il s'insère entre l'essor du chemin de fer et l'apparition de l'automobile – qui valorise « *la vitesse individuelle émanant de l'homme même, [...], la vitesse personnelle remplaçant la vitesse collective* »², s'il est d'abord considéré comme un objet utilitaire capable de rivaliser avec le cheval, très rapidement il acquiert également une dimension ludique et sportive sur laquelle se greffe la mise en place de « *clubs de vélocipédeurs* »³.

Cette « sportivisation » quasi immédiate, même si elle est partielle, cette prompte constitution d'un secteur associatif – éléments spécifiques au cyclisme si l'on compare à d'autres disciplines⁴ – surprennent et la lenteur du développement ultérieur étonne d'autant plus. Ne faut-il pas attendre deux décennies pour que le nombre de sociétés vélocipédiques atteigne la centaine – dès le début des années 1880, elles sont le sextuple outre-Manche –, pour qu'un club – le Véloce-club de Tours en 1888 – organise un de ces meetings qui a fait le succès de l'associationnisme cycliste britannique. Pourquoi l'inertie après l'explosion ? Pourquoi une si longue phase d'invention ?

¹ *Annuaire de l'U.V.F., 1889-, 1890*, Bordeaux Le Véloce-Sport, préface de M. Martin, p. 5.

² GRAND JACQUES (LE) : *Manuel du vélocipède*, Paris, librairie du Petit Journal, 1869, p. 5.

³ *Le courrier de la Drôme et de l'Ardèche*, 18 décembre 1867, cité dans SALMON G. : *Les Annales de la vélocipédie* (cahier n° 4, 1867), Pomeys, La Vélocithèque, 1999, p. 13.

⁴ Cf. TERRET T. (sous la dir. de) : *Histoire des sports*, Paris, L'Harmattan, 1996.

La maniabilité, le confort et l'efficacité aléatoires des premiers deux-roues – vélocipède d'abord, grand bi à la roue avant surdimensionnée ensuite – ne suffisent pas à résoudre le problème puisqu'ils n'empêchent pas le cyclisme anglais de prospérer. À l'évidence, d'autres facteurs explicatifs entrent en jeu qui conduisent à cerner d'abord au plus près l'évolution du corpus associatif, sa diffusion spatiale ainsi que son impact social, puis à analyser le processus de structuration interne des associations mais aussi les liens qu'elles établissent entre elles, et enfin à rechercher les modèles de pratique que privilégient les véloci-clubs pour assurer leur promotion et s'intégrer au tissu social.

Chapitre un

Un fait urbain.

Les fondements primordiaux de la période probatoire du cyclisme associatif ressortissent au triple questionnement : combien ? où ? qui ?, c'est à dire à l'examen du rythme des créations de véloclubs, à leur implantation spatiale et au profil social des adhérents.

1. Un réseau discontinu.

1-1. 1867 : Naissance de la vélocipédie.

« *L'an I de la vélocipédie* »¹ coïncide avec la tenue de l'Exposition Universelle en 1867 à Paris, au Champ de Mars. En effet, profitant de l'effervescence et du climat de modernité qui entourent l'évènement, considérant l'affluence qu'elle génère, des communicateurs avisés saisissent l'occasion de faire connaître, par voie de presse, le nouveau produit qu'est le vélocipède. Le bimensuel *Le Sport* accueille, alors, sous le titre incitatif « *En véloce !!! En véloce !!!* », le premier article promotionnel des vélocipèdes Michaux². L'auteur y vante les atouts hygiéniques et pratiques du nouvel engin et attend de l'exposition que le mot d'ordre « *En véloce* », « *repartira à toute vapeur, dans la malle de chaque exposant pour se rendre au bout du monde* ». En attendant la réalisation de cette prophétie, le journaliste présente le véhicule inédit :

« *Un véloce, ou autrement dit vélocipède, est une machine au moyen de laquelle on est transporté rapidement d'un lieu à un autre par le seul secours de son mécanisme et des pieds de la personne qui la dirige, c'est un véhicule à deux roues, placées l'une devant l'autre,*

¹ SALMON G. : *Les Annales de la vélocipédie* (cahier n° 4, 1867), op. cit. , p. 2.

² *Le Sport*, 28 juillet 1867. A la suite de cet article, *Le Sport*, organe créé en 1854 et sous-titré « *journal des gens du Monde. Traitant du turf, de la chasse, du canotage, de l'arbalète, du jeu de paume, du billard et des voyages* » n'évoquera qu'exceptionnellement la vélocipédie.

et reliées entre elles, aux essieux, par une tige d'acier recourbée sur laquelle est fixée une selle de cuir.

A l'essieu de la roue supérieure, appelée roue de devant ou conductrice, sont adaptées deux pédales sur lesquelles se posent les pieds du vélocipèdeur dès qu'il est assis sur la selle. Ces deux pédales mettent en mouvement la roue.

Dans l'axe vertical de la roue de devant est fixée une tige nommée gouvernail, qui se termine à la partie supérieure par deux poignées horizontales, dépendantes l'une de l'autre et qui, embrassées par les deux mains, doivent être tournées à droite ou à gauche, suivant la direction que l'on veut suivre.[...]

Le vélocipède, tel qu'il vient d'être décrit, est l'œuvre de M. Michaux, un ouvrier mécanicien français qui s'est fait breveter, il y a quelques années, pour l'anexion [sic] des pédales.

Car le véloce sans pédale remonte à une époque très ancienne. L'on s'en servait au moyen des pieds qui, en traînant à terre, donnaient par secousses l'impulsion indispensable à sa marche. »¹

Tout est dit ou presque. En effet, si l'instrument est soigneusement décrit, l'origine du terme – du latin *velox* (cis), rapide, et *pes* (pedis), pied – suggérée, l'historique de l'invention reste flou. La mise au point de la « draisienne » en 1817 par le baron Drais von Sauerbronn, dans le duché de Bade, n'est pas mentionnée². N'est pas datée non plus l'adjonction de la première paire de pédales. La tradition la fixe au mois de mars 1861 et l'attribue à Ernest Michaux, sur une idée de son père Pierre. Cette version, avancée tardivement, en 1893, est d'ailleurs sujette à caution, mais si la paternité de la pédale peut être contestée aux Michaux, il est indéniable qu'ils ont banalisé le procédé, assuré son succès et au sortir de la période de tâtonnements – la protohistoire du cycle –, en juillet 1867, ils dominent le marché naissant.

¹ Ibid.

² SERAY J. : *Deux roues...*, op. cit., pp. 19-47 décrit précisément cette « machine à marcher » constituée d'une poutre horizontale reliant deux roues disposées en flèche. De plus l'auteur détruit, preuves à l'appui, la légende qui voulait que l'ancêtre premier de la bicyclette soit comme le prétend L. Baudry de Saunier, en 1891, dans *L'histoire générale de la vélocipédie...*, op. cit., pp. 4 à 9, le célerifère apparu vers 1790. Cette appellation, comme celle de vélocifère, désigne en effet une voiture hippomobile.

La campagne promotionnelle, lancée dans *le Sport* n'insiste pas seulement sur l'aspect utilitaire ; elle intègre également la dimension sportive – « *Des paris de courses intimes ont déjà eu lieu à la cascade du Bois de Boulogne* » – et associative – « *sitôt qu'un club de vélocipédeurs sera constitué...* » – de la pratique¹. Cette dualité utilité-loisir structure également un autre article, vantant les productions Michaux, paru le 18 décembre dans *le Courrier de la Drôme et de l'Ardèche*. Les arguments de rapidité et d'économie y côtoient la relation laudative d'une course de Paris à Versailles² et l'affirmation du fonctionnement de « *clubs de vélocipédeurs* » à Paris ainsi que « *dans quelques villes de province* ». Les espoirs de l'été se seraient donc concrétisés et le mouvement associatif serait en marche. Que le caractère publicitaire de ces écrits, leur imprécision les rendent sujets à caution, il est cependant vraisemblable que de petits groupements encore peu formalisés, peu structurés se constituent dans quelques villes à la fin de 1867 et donc que le volet associatif de la vélocipédie, c'est-à-dire son institutionnalisation, est contemporain du début de sa diffusion.

1-2. Les étapes de la diffusion associative.

Les déclarations auprès des autorités constituent la source privilégiée pour appréhender le dynamisme et la propagation du nouveau type de sociabilité. En effet les vélocipédistes désireux de s'assembler doivent se conformer aux exigences de l'article 291 du Code pénal (1810) :

« Nulle association de plus de vingt personnes dont le but sera de se réunir tous les jours ou à certains jours marqués pour s'occuper d'objets religieux, littéraires, politiques ou autres, ne pourra se former qu'avec l'agrément du gouvernement, et sous les conditions qu'il plaira à l'autorité publique d'imposer à la société ».

L'aspect contraignant de la loi³ ne préjuge pas de son application, puisque l'autorité, une fois assurée par le libellé des

¹ *Le Sport*, 28 juillet 1867.

² *Le Petit Journal* authentifie cette compétition, la première, dans l'état actuel des connaissances, en annonçant son organisation dans son numéro du 7 décembre.

³ La Monarchie de Juillet, afin de mieux juguler ses opposants politiques, renforce le dispositif par la loi du 10 avril 1834. Le décret impérial du 25 mars 1852 réinstaura les textes de 1810 et 1834 après la proclamation par la révolution de 1848 de la liberté d'association. ARNAUD P. : « La loi du 1^{er} juillet 1901, son influence sur le

statuts, l'indication du lieu de réunion, la liste des membres, que la nouvelle association ne risque pas de troubler l'ordre public, accorde facilement l'autorisation. Le commissaire central de police de Nantes, chargé par le maire d'enquêter sur le projet présenté par le *Véloce-club nantais*, conclut « *qu'il n'y a aucun inconvénient à donner un avis favorable* » car, écrit-il, « *je ne vois rien dans le règlement présenté qui ne puisse être autorisé par l'administration [...] les organisateurs présentent les garanties nécessaires à tout point de vue. Le Café Cambronne, où ils désirent établir le siège leur association, est bien tenu et son propriétaire est un homme d'ordre* »¹. Le maire d'Orléans penche également pour l'approbation de la Société des vélocipédistes orléanais « *d'autant plus que l'autorité sera toujours à même de faire surveiller les réunions de la société afin qu'elle ne s'écarte pas du but qu'elle déclare* »².

Les obligations légales n'entravent donc pas l'implantation d'une activité inoffensive pour le pouvoir en place et les non déclarations par insouciance ou par opposition au pouvoir en place se révèlent exceptionnelles. Pourtant les autorisations délivrées ne suffisent pas à établir l'extension précise de la sociabilité vélocipédique à cause essentiellement – même si certains préfets s'en affranchissent – du seuil des vingt-et-un membres nécessaires au dépôt de la demande d'approbation. À tout le moins cette disposition empêche de fixer l'origine précise des associations qui ne compteront vingt-et-un adhérents qu'un certain laps de temps après la première agrégation. En outre, les entités incapables de prendre une dimension suffisante restent totalement dans l'ombre, mais ces groupements qui ne dépassent jamais le stade initial, celui de l'informel, de la réunion d'amis jouent un rôle d'autant plus marginal que leur existence est nécessairement précaire. La non déclaration des dissolutions limite par ailleurs le suivi de l'effectif associatif.

À ces problèmes imputables à la législation s'ajoute celui de la conservation des dossiers de déclaration, conservation très variable puisque 26 départements, dont la Seine, sont dépourvus de données

développement des associations sportives », *Revue juridique et économique du sport*, n° 40, septembre 1996, pp. 101-112.

¹ Arch. dép. Loire Atlantique, 1 M 113, Rapport au maire, 12 avril 1870.

² Arch. mun. Orléans, 4 R 140, Lettre au préfet, 4 octobre 1869.

fiables¹. Heureusement la presse vélocipédique assez tôt développée – *le Vélocipède illustré* paraît à partir du 1^{er} avril 1869² – supplée en partie ces carences, en relatant telle assemblée constitutive d'une société inconnue des archives ou en publiant quelques listes de clubs.

Officiellement le premier véloce-club naît à Valence au début de 1868. Les onze vélocipédistes qui le fondent adressent en effet le 12 mars ses statuts au préfet de la Drôme³. Ils précèdent ainsi le *Véloce-club de Paris* dont *le Figaro* signale la naissance le 15 mai, puis la *Société des vélocipèdes du Tarn* constituée à Castres en septembre et enfin un second groupe parisien la *Société pratique du vélocipède* qui, comme le *Cercle des vélocipédistes de Carpentras*, demande l'aval des autorités en novembre. L'élan donné s'amplifie l'année suivante – treize sociétés précisément datables sont créées – pour se ralentir ensuite : seulement trois démarches d'approbation sont entreprises entre janvier et juillet 1870. Dix-neuf autres sociétés à l'apparition chronologiquement indéterminée portent le corpus associatif à quarante unités pour les trois années initiales.

La guerre franco-prussienne de 1870-1871 porte un coup sévère au mouvement associatif bâti en grande partie sur un phénomène de mode. Dans les soixante et un départements de référence, les documents d'archives ne laissent apparaître que six fondations entre 1871 et 1879. L'évolution de la presse spécialisée confirme cette rupture⁴.

Un renouveau perceptible dans le monde du journalisme à partir de 1877 (rubrique vélocipédique de *la Revue des sports* ouverte début janvier) et confirmé en 1879 (lancement du *Sporting* qui en 1880 devient *le Sport vélocipédique*) se concrétise au plan associatif dès le début des années 1880 : quatre approbations officielles en 1880,

¹ Il s'agit des départements suivants : Ain, Aisne, Allier, Ardèche, Ardennes, Aveyron, Corse, Côte-d'Or, Côtes-du-Nord, Creuse, Dordogne, Gers, Ille-et-Vilaine, Indre, Loir-et-Cher, Haute-Loire, Lozère, Manche, Pas-de-Calais, Puy-de-Dôme, Basses-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Rhône, Haute-Saône, Seine, Somme.

² *Le Vélocipède* fondé par A. Favre, fabricant de vélocipèdes à Voiron et géré par L. Fillet le précède – premier numéro le 1^{er} mars 1869 – mais il cesse sa parution dès le 15 mai.

³ Arch. Dép. Drôme, M 2088 bis.

⁴ *Le Vélocipède illustré* disparaît en 1872, *le Vélocipède* ne dure que dix mois en 1874, *la Vie sportive* un semestre l'année suivante.

sept en 1881 – l'année de la fondation de l'*Union vélocipédique de France* –, encore cinq en 1882. Les listes insérées dans *le Sport vélocipédique* (21 et 28 octobre 1882) ajoutées à quelques indications éparses complètent les sources administratives et portent le total des sociétés ayant fonctionné pendant ces trois années au nombre de cinquante-deux. L'essor ne se dément plus ensuite avec douze créations en 1884, puis dix-neuf en 1887. A cette date, l'effectif de la vélocipédie française est riche d'au moins quatre-vingt-dix-sept sociétés : les soixante-dix qu'égrène le premier annuaire de l'*U.V.F.* (1887) et vingt-sept autres repérées par ailleurs. Les déficiences des sources d'archives laissent à penser qu'en fait le seuil de la centaine est atteint voire dépassé.

Les deux décennies initiales présentent donc une évolution quantitative de l'associationnisme cycliste en trois temps, avec d'abord un engouement passager (1868-1870), puis une phase de fort repli (les années 1870) avant une reprise lente mais de plus en plus affirmée au cours des années 1880.

1-3. Premières géographies du cyclisme associatif.

Spatialement, la diffusion associative touche, à la fin du second empire, plus du tiers des départements, signe que le vélocipède, d'abord développé à Paris, gagne très vite la province sous l'impulsion de la firme Michaux qui acquiert une dimension industrielle et vend ses produits dans toute la France ainsi qu'à l'étranger¹. Pour autant d'autres fabricants travaillent tant à Paris qu'en province. Keizo Kobayashi en recense soixante-six dans la capitale et quarante-quatre en dehors, ce dernier chiffre étant certainement minoré². La lecture de la presse de province révèle en effet d'autres constructeurs, à l'exemple de ce M. Delahaye qui, en 1870, « *fabrique des vélocipèdes élégants et en garantit la solidité* »³ dans la petite ville de La Flèche, à mi-chemin du Mans et d'Angers.

¹ L'entreprise devient, en mai 1868, *Michaux et Cie* à la suite de l'association avec les trois frères Olivier, puis *Compagnie parisienne des vélocipèdes* quand en avril 1869 Michaux leur cède tous ses droits.

² KOBAYASHI K. : *Histoire du vélocipède...*, op. cit. pp. 373-374.

³ WEECXSTEEN P. : « Au temps des crinolines, débuts de la petite reine à Clermont-Créans et en pays fléchois », *Les cahiers fléchois*, 1994, p. 166.

La répartition des sociétés s'organise entre 1868 et 1870 en trois pôles : une région parisienne élargie vers l'ouest jusqu'aux rivages hauts-normands et vers l'est jusqu'à la Champagne, le littoral atlantique de Vannes à Bordeaux, étoffé par quelques centres de l'intérieur proche, enfin le sillon rhodanien de Lyon à la Méditerranée. La bonne dizaine d'associations restantes sont plus isolées même si au sud on remarque l'ensemble Toulouse-Castres-Carcassonne.

En dépit d'un nombre plus élevé de groupements, la période 1880-1882 se caractérise par un rétrécissement de l'espace géographique à vingt-sept départements éclatés en quatre blocs principaux, chacun correspondant à la zone d'influence d'un ou plusieurs centres vélocipédiques dynamiques. La plus septentrionale s'articule autour des villes de Rouen, Paris, Amiens et Reims ; Angers domine une zone ligérienne quand l'axe de la Garonne est particulièrement développé autour de Bordeaux et d'Agen. Le pôle lyonnais pousse, lui, ses ramifications vers la Saône et la Loire et les villes de St Etienne et de Grenoble.

En 1887, se remarquent le comblement de certains vides – 47 départements pourvus – et la constitution d'un ensemble continu. Sous la forme d'un grand arc, il joint la Lorraine au littoral méditerranéen par le Bassin parisien, les régions atlantiques – Bretagne exclue – et aquitaines, ce qui isole un large centre-est presque vide à l'exception de la zone lyonnaise moins étendue qu'au début des années 1880 et dans laquelle Grenoble prend l'ascendant sur la Capitale des Gaules. L'est du littoral méditerranéen a amélioré sa situation ainsi stigmatisée en 1885 par un chroniqueur de la revue *le Véloceman* : « De Montpellier à Nice, du Rhône aux Alpes, pas un club, pas le plus petit groupe, seulement quelques vélocemen isolés »¹. Pas plus que précédemment Paris ne domine le territoire vélocipédique dans lequel s'affirment le Nord-ouest, de l'Eure au Pas-de-Calais, et surtout le sud-ouest, zones où commence à poindre une diffusion intra-départementale. Dans plus de 45% des départements de deux à quatre localités accueillent une société contre à peine 30% en 1880-1882 et un peu plus de 10% en 1868-1870. Le Lot-et- Garonne fait figure d'exception ou plutôt de précurseur avec une sociabilité cycliste déjà établie en sept lieux. Le « goût des exercices vélocipédiques déjà en

¹ *Le Veloceman*, 15 décembre 1885.

grande faveur dans la contrée »¹ conduit à un bon quadrillage de l'espace départemental incluant des localités de petite taille, puisque 85% des associations y sont installées dans des cités comptant moins de 10 000 habitants, dont Damazan (980h.), alors que pour la France entière leur part n'atteint pas un quart².

1-4. Facteurs d'implantation.

Du début à la fin de la période, la ventilation entre les différentes catégories d'agglomérations varie peu. Le taux cumulé des villes moyennes (10 à 50 000 h.) et grandes villes (plus de 50 000 h.) s'établit successivement à 77% (1868-1870), 82% (1880-1882) et 77% (1887), avec cependant pour 1887 un recul des grandes villes (25%) alors qu'elles étaient 40% en 1880-1882. Le constat de quasi-stagnation vaut également pour une répartition s'appuyant sur le statut administratif des localités. Les chefs-lieux de départements, Paris compris, contribuent régulièrement pour 60% des créations, ceux d'arrondissement s'inscrivent pour un quart et ceux de canton varient entre 5 et 12%. Il faut attendre 1886 pour qu'à Damazan se crée une société vélocipédique dans une simple commune.

Poids démographique et fonction de direction des localités apparaissent donc comme des facteurs favorisant la naissance du cyclisme associatif, sans que ce constat ait valeur de règle. Ainsi, en Dordogne, le *Sport vélocipédique de Bergerac* est créé en 1884, trois ans avant le *Véloce-club périgourdin* ; pourtant, Périgueux, chef-lieu du département, est de deux à trois fois plus peuplé que Bergerac. Dans la Vienne, l'antériorité de Chatellerault (15 000 h., chef-lieu d'arrondissement), sur Poitiers (88 000 h., chef-lieu de département) est même de quatre ans.

Un autre élément d'explication doit en effet être pris en compte : la proximité et donc les liens aisés avec un centre cycliste

¹ Arch. dép. Lot-et-Garonne, 4 M 490, Demande d'autorisation du *Sport vélocipédique de Marmande*, 25 juin 1884.

² Sauf mention particulière, la population retenue est celle de la « population agglomérée au chef-lieu ». Le seuil fixé pour distinguer entre communes rurales et urbaines est de 3000 h. Nous suivons en cela l'Atlas historique de G. Dupeux (DUPEUX G. : *Atlas historique de l'urbanisation de la France, 1811-1975*, Paris, C.N.R.S., 1981.) et distinguons trois catégories urbaines : les petites villes (3 à 10 000 h.), les villes moyennes (10 à 50 000 h.) et les grandes villes (plus de 50 000 h.) auxquelles s'ajoute l'agglomération parisienne.

déjà développé qui sert de modèle voire d'initiateur. Châtelleraut profite ainsi d'être plus proche de Tours pour échapper au « véritable désert » dont parle Maurice Martin à propos du Poitou¹. Périgueux, plus enclavée et plus éloignée de Bordeaux que Bergerac, ne bénéficie qu'avec un temps de retard de l'élan impulsé par la capitale de l'Aquitaine. En effet Bordeaux, et non Toulouse, va jouer le rôle de propagateur de l'activité dans le sud-ouest. Ce dynamisme rappelle celui qu'y constate Maurice Agulhon pour la création de cercles sous la Restauration et qu'il attribue au rôle marchand de la cité portuaire, qui la prédispose à accueillir plus efficacement la modernité que sa voisine toulousaine « *terrienne, aristocratique* »². Le mimétisme touche diverses localités de la région qui, à leur tour, servent de centre émetteur. Le *Vélo-sport néracais* se fonde en mai 1884, quelques jours après une réunion de courses dont la municipalité avait confié l'organisation au *Véloce-club agenais*³. Dans les Basses-Pyrénées, l'activité s'étend selon le même processus de Pau à Bayonne en 1883, puis, à la fin de 1885, le *Cyclist club orthésien* se constitue « *grâce au dévouement de M. Elisseiry* », président du *Vélo-club de Bayonne-Biarritz*⁴. Les Landes sont investies dès 1884-1885 avec le concours de MM. Baby et Rousset, respectivement membres des *Véloce-club béarnais* (Pau) et *bordelais*, qui « *ont soulevé partout l'admiration et l'estime générales des populations qu'ils traversaient* »⁵ lors de leurs records réalisés à tricycle. Le club de la Gironde, lui-même, tire son origine du *Véloce-club d'Angers* créé en 1875 sous l'impulsion, entre autres, de professeurs de l'Ecole des Arts et Métiers impliqués dans les recherches sur le nouvel engin. C'est en effet un Angevin, Jiel-Laval, qui, arrivé à Bordeaux en 1877, fonde l'année suivante le *Véloce-club bordelais* avec quelques amis. Le *Véloce-club d'Angers* n'arrête pas là son prosélytisme. Dans l'ouest, « *plus de vingt sociétés*

¹ MARTIN M. : *Voyages de Bordeaux à Paris par trois vélocipédistes*, Bordeaux, Véloce-Sport, 1890, p. 85.

² AGULHON M. : *Le cercle dans la France bourgeoise...*, op. cit., p. 32.

³ *Le Sport vélocipédique*, 17 mai 1884.

⁴ *Le Veloceman*, 1^{er} janvier 1886.

⁵ *Le Veloceman*, 15 mars 1885.

...] de près ou de loin doivent leur origine au premier club de France »¹.

Grenoble, autre pôle avec Angers et Bordeaux de la « *Trinité Sainte* » considérée comme « *le berceau du cyclisme français* »² n'a pas une telle vigueur de diffusion gênée qu'elle est par Lyon et par son enclavement partiel. La vélocipédie y prend un essor précoce sous l'action d'Alfred Berruyer, auteur en 1869 du *Manuel du véloceman*, hymne à la « *Vélocerie* », « *chevalerie moderne* » qu'il veut étrangère à toute affiliation³. Pourtant, dix ans plus tard, il lance le *Vélo-club grenoblois* qui profite de la mentalité ouverte et conquérante d'une ville au développement industriel précoce et original, dynamisé par la houille blanche. Les contacts avec les alpinistes anglais venant découvrir le massif alpin n'a pu que renforcer l'aptitude grenobloise à intégrer au mieux le sport vélocipédique. En effet, après le traité de Francfort de 1871, l'Angleterre et plus particulièrement Coventry supplantent la France et s'imposent nettement à la première place de l'industrie du cycle. Corollaire associatif de cette situation : alors qu'au cours des années 1870 l'élan français est stoppé, le nombre de clubs s'élève rapidement outre-manche, passant de 29 en 1874⁴ à 675 en 1881⁵.

Dans certaines villes l'influence anglaise est très nette. À Pau que *la Vie au Grand Air* élève « avec Bordeaux, Grenoble et Angers [au rang] d'une des quatre capitales ancestrales de la vélocipédie d'antan »⁶, quelques uns des Anglais en villégiature, participent à la création du *Véloce-club béarnais* qui se choisit « pour président un Anglais, hôte assidu de Pau, le capitaine Annesley »⁷. En 1881, le *Vélocipède-club dieppois* et le *Cosmopolite* – l'appellation est révélatrice – *Véloce-club de St-Pierre-les-Calais*, contacts

¹ *La France cycliste*, janvier 1891. Par exemple, la *Société vélocipédique du Mans* se constitue en 1882 à la suite de l'installation dans la ville de Laumailié, un des membres fondateurs du club angevin.

² MARTIN M. : *Grande enquête sportive du journal Le Vélo : 8300 km à bicyclette*, Paris, Brocherioux, 1898, p. 39.

³ BERRUYER A. : *Manuel du véloceman ou notice, système, nomenclature, pratique, art et avenir des vélocipèdes*, Grenoble, impr. Allier, 1869, p. 8.

⁴ HOWARD A. : *The bicycle for 1874. A record of bicycling for the year*, Londres, Henry Kent Causton, 1874. Document fourni par David Herlihy.

⁵ *Le Sport vélocipédique*, 3 septembre 1881.

⁶ *La Vie au grand air*, 3 mars 1901.

⁷ DESCAMPS D. : *La Vie sportive...*, op. cit., p. 121.

commerciaux obligent, comptent dans leurs rangs de nombreux ressortissants britanniques. Six ans plus tard la situation a peu évolué sur le littoral de la Manche. Les lettres jointes aux demandes d'autorisation du *Calais véloce-club*¹ et des *Cyclistes boulonnais* mentionnent la présence de plusieurs membres originaires d'outre-manche. En Champagne, le *Bicycle-club rémois* est fondé à 40% par des Anglais dont le président, l'industriel Holden, a installé en 1853 avec son compatriote Lister « une vaste et moderne usine de peignage » dans la cité champenoise².

« Le canotage [...] frère aîné de la vélocipédie »³ favorise également la naissance des véloce-clubs. À Toulouse, en 1868, les premières courses sur route sont organisées par la société des régates et lorsque le *Véloce-club* se déclare, il signale que ses statuts sont « identiques, sauf modifications obligées, à ceux des régates »⁴. À Rouen, Dieppe, Bergerac, Marseille, Angers, Nancy, Cognac... les sociétés nautiques précèdent les groupements cyclistes avec bien souvent filiation entre elles⁵.

Echanges actifs, large ouverture vers l'extérieur, dynamisme économique, présence d'Anglais – un British Residents Bicycle Club de Paris est attesté en 1881 –, antériorité de l'aviron, autant d'atouts que possède la capitale et pourtant les contemporains ne classent Paris qu'au cinquième ou sixième rang des villes françaises pour le cyclisme. La raison ? La concurrence d'autres offres de loisir et de spectacle. « Paris a trop de plaisirs » écrit un habitant de la capitale, qui poursuit : « les courses de chevaux très nombreuses font un énorme tort à la vélocipédie »⁶. Est ainsi posée la question de l'influence acquise par la vélocipédie face aux autres activités de détente.

¹ Arch. dép. Pas-de-Calais, M 2307, Lettre du 11 juillet 1887.

² DESPORTES P. (sous la direction) : *Histoire de Reims*, Toulouse, Privat, 1983, p. 314.

³ *Le Vélocipède illustré*, 5 juin 1870, cité par BONNEVILLE L. : *Le Vélo, fils de France*, Nice, Étac, 1938, p. 59.

⁴ Arch. dép. Haute Garonne, 13 M 85, Lettre du 10 mai 1869.

⁵ Cognac offre l'exemple d'une filiation au travers des intitulés anglicisés des associations. En 1864 s'y crée le *Cognac Rowing-Club*, en 1877 le *Cognac Yacht-Club* et en 1887 le *Cognac Cyclist-Club*. Arch. dép. Charente, 4 M 53.

⁶ *Le Veloceman*, 15 novembre 1885.

1-5. *Vélocipédie et autres activités de détente.*

Quand en 1887, les clubs vélocipédiques flirtent avec la centaine, des formes de sociabilité ancienne dont l'origine remonte à la Restauration, comme les cercles ou les divers groupements musicaux, se comptent par milliers et leur réseau quadrille l'ensemble du territoire national, campagnes comprises¹. La seule Seine-et-Marne enregistre 113 créations d'orphéons, de fanfares... entre 1870 et 1887². Plus concentrés géographiquement, des groupes adeptes de jeux traditionnels jouissent d'une forte audience dans certaines régions de France : boules de fort dans une large aire angevine³, tir à la sarbacane à St-Etienne et aux environs⁴, tir à l'arc, à l'arbalète, jeu de boules... dans le nord de la France. Le lent démarrage du cyclisme associatif à Marseille contraste avec la vogue excursionniste qui y règne⁵. Gardons-nous enfin d'oublier que vers 1880 la France compte déjà 251 sociétés de gymnastique⁶. Lorsqu'en Seine-et-Marne se déclare le premier groupe cycliste, fin décembre 1887, le département a déjà vu se constituer dix-sept sociétés de gymnastique et vingt-sept groupements de tireurs⁷. Même écho dans le Rhône où les années 1880 pourraient être qualifiées de décennie des sociétés conscriptives. A sa fondation en 1884, la Fédération des sociétés de gymnastique, de tir et d'instruction du Rhône et du sud-est regroupe dix-sept associations ; cinq ans plus tard soixante-quatorze y sont affiliées⁸. Dans l'ouest et le sud de la France le phénomène est moins marqué.

¹ GOUJON P. : « Associations et vie associative dans les campagnes au XIXème siècle », *Cahier d'histoire*, t. XXVI, 1981.

² Arch. Dép. Seine-et-Marne, M 594 à M 600.

³ MARAIS J.L. : *Les sociétés d'hommes. Histoire d'une sociabilité du 18ème siècle à nos jours. Anjou, Maine, Touraine*, La Botellerie, 1986, p. 126.

⁴ ARNAUD P. : « Le sport des ouvriers avant le sport ouvrier (1830-1908). Le cas français », in ARNAUD P. (sous la dir. de) : *Les origines du sport ouvrier en Europe*, Paris, L'Harmattan, 1994, p.52.

⁵ MASSON P. : *Encyclopédie départementale des Bouches du Rhône*, t. 10, chap. XVI, 1923, p. 524.

⁶ HUBSCHER R. : *L'histoire en mouvements...*, op. cit., p. 50.

⁷ Arch. dép. Seine-et-Marne, M 594 à M 600.

⁸ ARNAUD P. : « Le sport en marge ou le poids des sociétés conscriptives. Vitalité et densité du mouvement sportif associatif à Lyon et dans le département du Rhône (1853-1915) », in ARNAUD P. (sous la dir. de) : *Les athlètes...*, op. cit., pp. 106-108.

En Charente, à Cognac¹, dans l'Aude, à Carcassonne et Narbonne², la société cycliste précède celle de gymnastique. Toutefois ces nuances ne remettent pas en cause la marginalité constatée du cyclisme associatif quand on compare son réseau très discontinu à la forte présence des autres sociétés d'hommes qu'elles s'adonnent ou non à des activités physiques. L'impact des groupements vélocipédiques ne déborde d'ailleurs pas ou peu des villes où ils sont installés. Avant 1870, 95% des membres résident dans la ville, siège de la société. Dans les années 1880, ils sont encore près de 85%. Le rayonnement géographique des groupements reste limité, le recrutement local. L'adhérent est ainsi essentiellement un citoyen dont il convient de cerner la personnalité sociale.

2. La suprématie des « couches nouvelles ».

L'examen de l'appartenance sociale des cyclistes associatifs pose avec acuité le problème des sources. Celles-ci, essentiellement les listes nominatives des sociétaires exigées par l'administration lors du dépôt de la demande d'autorisation, se révèlent lacunaires et sommaires. Lacunaires car de nombreux états ont disparu des dossiers et d'autres ne portent que les nom, prénom et adresse des adhérents du fait du laxisme des autorités qui subordonnent rarement leur approbation à la fourniture d'une liste précisant les professions, sauf dans les grandes villes où la police est chargée de mener des enquêtes. Elles sont également sommaires car celles assorties des indications désirées pâtiennent d'une absence de normalisation – autant de listes, autant de rédacteurs – et adoptent parfois des terminologies floues pour désigner l'activité des membres. Pour autant les renseignements collectés forment un corpus substantiel qui permet d'appréhender avec une fiabilité satisfaisante l'appartenance socioprofessionnelle des cyclistes librement associés à partir d'une classification en onze groupes³ et même de tenter une structuration basée sur une hiérarchie sociale en cinq catégories⁴.

¹ Arch. dép. Charente, 4 M 52 d'après une enquête préfectorale sur l'état des sociétés conduite en 1895.

² Arch. dép. Aude, 7 M 46. "Registre des associations diverses".

³ Ce sont : aristocratie, personnel politique, propriétaires, étudiants, « capacités », fonctionnaires, employés, commerçants et artisans, ouvriers, agriculteurs, divers.

⁴ Il s'agit des notables, petits patrons, employés, ouvriers et agriculteurs.

2-1. Les sociétaires des années 1868-1870.

Le premier engouement pour le cyclisme associatif concerne peu le milieu de l'aristocratie. Que ce soit à Laval, Marseille, Avignon ou Ay – les quatre sociétés pour lesquelles les listes nominatives indiquent les professions – aucun noble n'apparaît. Ailleurs ils sont très minoritaires : le baron G. de Bernay à Valence, Adrien de Baroncelli de Javon – futur auteur d'une célèbre série de guides routiers – à la *Société pratique de vélocipédie de Paris*, deux autres à Toulouse et quatre à Vannes. Cette réalité tempère fortement les affirmations de la presse selon lesquelles « *le High life a pris sous son patronage ce nouvel exercice* »¹. En fait, l'adoption du vélocipède, son éventuel encouragement – à Angers deux des trois organisateurs des courses du 22 avril 1869 sont nobles² – ne se prolongent pas jusqu'à intégrer le mouvement associatif déjà trop divers.

Le même refus de perdre en distinction, de côtoyer des catégories sociales inférieures conduit également les « capacités » (professions libérales, officiers ministériels et cadres) à rester à l'écart à moins que, comme à Rouen, une société purement élitiste, *l'Union des velocemen de Normandie* – dissidente du *Véloce-club* – ne se forme et n'accueille des négociants, des architectes, des chimistes, des pharmaciens³ et le docteur Bellencontre, un des premiers médecins à se passionner pour la vélocipédie. Il prolonge d'ailleurs son action par l'édition d'un ouvrage intitulé *Hygiène du vélocipède* en 1869. Curieusement, propriétaires et rentiers, pourtant proches du milieu des « capacités » adhèrent assez nombreux. Différence de comportement liée peut-être à un plus grand sentiment d'indépendance ? Un bon exemple en est fourni par Alfred Caraven, rentier, archéologue et naturaliste, à l'origine de la fondation de la *Société des vélocipédistes du Tarn* à Castres.

Le monde du commerce et de l'artisanat n'a pas les mêmes préventions que l'aristocratie ou les « capacités ». Une implication massive l'amène à représenter plus de la moitié des effectifs, partagée pour l'essentiel entre les secteurs du textile, du travail du bois, du cuir ou encore des métaux. Ce dernier groupe, le plus nombreux, mérite attention. Serruriers, mécaniciens s'y mêlent aux armuriers,

¹ *Le Messager de Paris*, 1^{er} octobre 1867.

² DAUPHIN V. : *Le cyclisme en Anjou*, Angers, impr. du progrès, 1936, p. 17.

³ PETITON C. : *Histoire du Véloce-club rouennais*, Rouen, impr. L. Gy, 1896, p. 18.

carrossiers, quincailliers ou autres horlogers, tous artisans à la technicité affirmée et qui, pressentant un secteur d'avenir, se sont lancés dans la fabrication ou la vente du vélocipède. La plupart des sociétés comptent au moins un membre de cette catégorie, que ce soit M. Miquel, rédacteur de la demande d'autorisation de la société de courses de Carcassonne, « *Monsieur Lecoq, négociant, qui a créé cette industrie* » à Versailles et est la cheville ouvrière du *Véloci-club* de la ville¹ ou encore Clément Ader, fabricant à Muret et adhérent au *Véloce-club de Toulouse...*² Nous touchons là un élément essentiel de la genèse du milieu associatif cycliste. L'entrée en vélocipédie de ces membres ne doit pas qu'à la passion, elle rejoint des préoccupations commerciales. Ils encouragent la création de sociétés, comme ils organisent des compétitions, en espérant en toucher les dividendes.

Le groupe des employés, avec un quart de l'effectif, s'inscrit en seconde position. L'obstacle du coût de la machine souvent présenté comme insurmontable ne se révèle pas trop dissuasif. Il est vrai qu'au sein de cette catégorie, certains appartiennent à des familles assez aisées du commerce ou de l'artisanat mais il est également indéniable que les prix des vélocipèdes varient considérablement : de 1000 F. pour les plus sophistiqués³, à moins de 200 F. pour les plus simples. Le constructeur lyonnais, Cadot, propose ainsi, en 1867, un engin destiné aux enfants à 100 F. et un autre pour homme à 150 F⁴. M. Thomasset fabrique à Carpentras des vélocipèdes « *presque aussi bien construits que ceux de Michaux, ne coûtant que 150 F.* »⁵. Dans ces conditions, l'acquisition est à la portée des employés qui constituent probablement cette « basse classe » que Paul Devillers rend responsable du discrédit rapide de l'activité :

¹ Arch. mun. Versailles, R 3 / 2215, Lettre au maire, 14 août 1869.

² Clément Ader innova en mettant au point le bandage en caoutchouc – brevet déposé – et le corps creux du bâti du vélocipède.

³ Ainsi ce « *vélocipède en acier peint, poli, damasquiné en bronze d'aluminium ciselé. Roues en bois des îles : amarante, makrussa, hikori, ébène, citronnier. Poignées en ivoire sculpté...* ». Cité dans SERAY J. : *Deux roues...*, op. cit., p. 89.

⁴ *Le Courrier de Lyon*, 12 septembre 1867, cité dans SALMON G. : *Les Annales de la vélocipédie* (cahier n° 4, 1867), op. cit., p. 11.

⁵ *L'Indicateur de Carpentras et du Comtat-Venaissin*, 22 novembre 1868, cité dans BRUN J. F. : « Carpentras : aux origines des courses vélocipédiques ? Les premières courses vélocipédiques dans une petite ville française en 1869 », *Science et motricité*, n° 27, p. 19.

« Nous avons été débordés par la basse classe, d'abord ; nous avons été tués par la guerre ensuite »¹.

En termes de répartition selon le statut social, les notables avec 35,2% (aristocratie, personnel politique, propriétaires, étudiants, « capacités », fonctionnaires intermédiaires, industriels et négociants), quand on les compare avec les deux catégories de la bourgeoisie populaire, atteignent un niveau proche de celui des petits patrons – 36,2%- (groupe des commerçants et artisans à l'exclusion des négociants et industriels) et dépassent les employés – 27,6% – (employés proprement dits et fonctionnaires subalternes). Les agriculteurs ne comptent que pour 1%.

2-2. Les sociétaires des années 1870 et 1880.

Les renseignements relatifs aux années 1870, trop peu nombreux, oblitérent toute généralisation. A noter cependant la présence d'un maître de gymnastique au sein du *Véloce-club de Castelsarrasin*, présence qui confirme l'engouement d'un grand nombre de gymnasiarques pour une discipline qu'ils intègrent à leur activité. Déjà en 1867, Hippolyte Triat a adopté le nouvel engin qu'il conduit avec « une adresse remarquable »². Jules Léotard et Louis Pascaud se révèlent des compétiteurs de talent et leurs gymnases respectifs abritent, pour le premier, le siège du *Véloce-club toulousain* (1869), pour le second, celui du *Vélo-sport de Paris* (1875)³.

Les années 1880 livrent un corpus documentaire à nouveau consistant et révélateur d'une répartition socioprofessionnelle peu modifiée.

Le monde de l'entreprise et les employés, même si leur part respective recule, 44% et 22,5 %, demeurent dominants et à l'intérieur de l'entreprise, les artisans spécialisés dans le travail du métal se placent toujours au premier rang. Par exemple, A. Clément, futur grand constructeur, assume la charge de trésorier du *Cercle*

¹ *Le Sport vélocipédique*, 4 mars 1880, éditorial du 1^{er} numéro.

² *Le Messager de Paris*, 1^{er} octobre 1867.

³ Jules Léotard remporte par exemple le 27 mars 1870 l'épreuve de 63 km. Toulouse-Villefranche et retour. Louis Pascaud est souvent vainqueur comme dans le match l'opposant à Henri Pagis au Jardin des Tuileries en 1875 (Arch. de la Préfecture de police de la Seine, DA 63, rapport du 19 mars 1875). Par ailleurs il crée en association une société de production de deux roues. Cf. SERAY J. : *Deux roues...*, op. cit., pp. 111-113.

vélocipédique de France, créé à Paris en 1880¹, ou encore les frères Pierre et Claudius Gauthier, qui joueront un rôle important dans la diffusion de la bicyclette, participent en 1881 à la fondation du *Club des cyclistes stéphanois*. Les propriétaires s'inscrivent à nouveau en troisième position. Les « capacités » et surtout les nobles comptent toujours peu. Néanmoins trois modifications rompent cette monotonie : la percée des fonctionnaires qui est principalement le fait des serviteurs subalternes de l'Etat, l'arrivée des étudiants ainsi que celle, plus limitée, des ouvriers. Ces derniers se caractérisent par leur très faible dispersion entre les diverses sociétés. Cinq sont inscrits sur les listes des deux clubs toulousains – ils sont tous typographes –, les dix autres – huit ajusteurs ou tourneurs, un typographe et un lithographe – adhèrent à l'*Union vélocipédique d'Epernay* (1887) dont ils constituent le groupe le plus étoffé ; exemple précoce d'une société sinon à majorité d'ouvriers, du moins à présence ouvrière significative. S'il faut en croire le maire, la situation est identique dès 1883 au *Véloce-club tarbais*, où « *les organisateurs sont tous des gens honorables, bons ouvriers, dont plusieurs travaillent à l'arsenal* »². Même si sa présence est plus modeste que dans les jeux traditionnels et la gymnastique³, le sport des ouvriers dans le contexte du cyclisme associatif naît donc assez tôt. En effet, « *la classe ouvrière n'est pas homogène, non plus que celle des employés. Il en est parmi eux, et ils sont nombreux, qui disposent d'un temps de loisir, de salaires décentes et d'une culture générale honnête* »⁴. Reste que le coût du grand bi

¹ D'abord ouvrier-mécanicien à Crépy-enValois, A. Clément fait son tour de France à vélocipède. En 1877, il est employé chez Tissier, constructeur à Lyon. En même temps il participe aux compétitions et appartient au petit groupe des bons coureurs au tournant des années 1870-1880. BAUDRY DE SAUNIER L. et TERRONT C. : *Mémoires de Terront*, Paris, Prosport (Réédit.), 1980, pp. 46-47 et 52-53.

² Arch. dép. Hautes-Pyrénées, 4 M 122.

³ ARNAUD P. : « Le sport des ouvriers ... », art. cit., pp. 45-85. Le salaire journalier moyen d'un ouvrier lyonnais est de 4,85F. en 1881 (LEQUIN Y. : *Les ouvriers de la région lyonnaise, 1848-1914*, Lyon, P.U.L., 1977). Au Creusot, vers 1880, le salaire d'un ajusteur (ouvrier qualifié) est de 5,40F., soit une rémunération annuelle de 1620F. contre 1000 à 1100F. pour les ouvriers de base (GRAFMEYER Y. : « Des représentations aux réalités, les contremaîtres au Creusot, 1850-1900 », in LEQUIN Y. et VANDECASTEELE S. : *L'usine et le bureau, itinéraires sociaux et professionnels dans l'entreprise, XIXème et XXème siècles*, Lyon, P.U.L., 1990, p. 158. À la même époque, un instituteur touche environ 1200F. par an.

⁴ ARNAUD P., *Le Sportsman, l'Ecolier, le Gymnaste*, 1986, Thèse d'Etat dactylographiée, Lyon, p. 513.

dans les années 1880 s'élève pour les grandes marques à environ 500 F. Conclure à l'inaccessibilité de l'engin pour les ouvriers et les employés est alors légitime. C'est toutefois oublier que les travailleurs du métal, pour qui la pratique du vélocipède est un prolongement de l'activité professionnelle, ont la faculté d'assembler eux-mêmes leur machine à moindre coût à partir de pièces détachées dont certaines de leur fabrication. C'est oublier encore que les petits fabricants continuent à vendre des produits peut-être plus frustes mais à des prix moins élevés et qu'un marché de l'occasion fort approvisionné existe. Dans *Le Sport vélocipédique*, en janvier 1881, P. Brice, constructeur angevin, propose un modèle de grand bi en acier à 350 F. et un autre en fer à 250 F. tandis que des machines d'occasion sont offertes entre 90 et 190 F¹. Le financement à crédit, d'une part, la location, d'autre part, aident aussi à la diffusion. Enfin, la passion, comme dans le cas de Charles Terront, pousse de modestes employés à économiser sou à sou pour acquérir la machine de leur choix².

L'éclatement des données en fonction de la population des localités et du statut social révèle que la part des notables diminue fortement alors que la population des localités progresse. Le mouvement inverse touche les « employés » et les petits patrons. En d'autres termes, les sociétés des petites villes recrutent surtout parmi la moyenne bourgeoisie, celles des agglomérations importantes plutôt dans la bourgeoisie populaire, comme si dans les centres restreints l'appartenance à une association cycliste était plus valorisante, plus porteuse de distinction sociale que dans les grands. Ce qui crédibilise et précise la remarque émise en janvier 1888 par un cycliste de Rethel : « *les gens de qualité ne craignent plus, comme autrefois, de compromettre leur dignité en pratiquant le vélocipède* »³.

¹ *Le Sport vélocipédique*, 20 janvier 1881.

² BAUDRY DE SAUNIER L. et TERRONT C. : *Mémoires de Terront*, op. cit., pp. 30-32. Il y évoque surtout des économies sur la nourriture : « Nous prîmes avec Jules d'un commun accord une décision formelle : nous mangerions dorénavant moitié moins que nous le faisons jusqu'alors, et la moitié économisée, nous la verserions à la tirelire ». p.31.

³ *Le Véloce-sport, Bulletin officiel de l'U.V.F.*, 2 février 1888.

2-3. Les membres des bureaux.

La prise en compte des seuls dirigeants fait sensiblement évoluer la répartition socioprofessionnelle. Nobles, fonctionnaires et employés connaissent une augmentation, nette surtout pour les premiers – de 0,7 % à 5,9 % - et les seconds – de 8,7 % à 14,3 %. Les employés progressent jusqu'à presque équilibrer leur position vis à vis du monde du commerce et de l'artisanat qui fléchit pendant que les ouvriers disparaissent des effectifs.

Cependant, seule la limitation du champ d'investigation aux présidents de sociétés permet de constater une réelle notabilisation. Aristocrates, « capacités », négociants et industriels s'adjugent chacun un septième des postes. Le prince J. Soltykoff dirige le *Club vélocipédique saujonnais*, le vicomte d'Elva le *Véloce-club lavallois* et le baron de Graffenried le *Vélo-club de Paris*. Celui-ci, premier commanditaire du constructeur Clément, est selon C. Terront « *un véritable enragé du sport vélocipédique* »¹. Le capitaine Annesley, président fondateur du *Véloce-club béarnais* est remplacé par le baron Séguier dont la famille, anoblée sous l'Empire, a donné à la France un grand nombre de magistrats. Sa carrière dans l'administration le conduit jusqu'au poste de préfet du Nord et lui vaut d'être élevé au grade de commandeur de la Légion d'honneur². Alfred Berruyer fournit, lui, un bon exemple du groupe des « capacités ». En effet, l'auteur du *Manuel du veloceman* exerce la profession d'architecte et se spécialise dans la construction d'édifices religieux de style en général néo-gothique. L'évêque de Grenoble « *saluait dans son œuvre l'art chrétien le plus pur, parfois les élans du vrai génie* »³. Son compatriote, l'industriel Ernest Dumolard, qui lui succédera à la tête du *Vélo-club grenoblois*, appartient à une lignée de gros cimentiers fortement imprégnés par la doctrine janséniste⁴.

¹ BAUDRY DE SAUNIER L. et TERRONT C. : *Mémoires...*, op. cit., p. 54.

² *Le Veloceman*, 1^{er} janvier 1886, qui extrait ces renseignements de la *Biographie nationale des contemporains*.

³ BAFFERT P. : « Alfred Berruyer », *Les Annales dauphinoises*, 1902-1903, p. 251.

⁴ DUMOLARD H. : « Le jansénisme dans l'Isère », *Annales de l'Université de Grenoble*, 1941, pp. 7-71, évoque le groupe janséniste qui se maintient jusqu'au XX^{ème} siècle à Notre-Dame de Vaulx, localité dont Ernest Dumolard devient maire, avant d'être élu conseiller général du canton de Sassenage de 1898 à 1920. Par contre ce radical échoue dans ses visées à la députation.

Les notables, également majoritaires pour les vice-présidents, sont supplantés, aux postes de trésoriers et surtout de secrétaires, par les employés – essentiellement de bureau – qui retrouvent leur activité professionnelle au sein des associations. Ainsi se dessine nettement un partage des tâches : les charges exigeantes et obscures – secrétariat, trésorerie – aux employés, les présidences et vice-présidences aux personnalités plus en vue afin que rejaillisse sur le club l'aura de l'influence ; nécessité d'autant plus essentielle à une période où le vélocipède est « *considéré comme un jouet plutôt que comme un instrument utile et pratique* »¹.

Cette dichotomie sociale se prolonge au plan générationnel. L'âge moyen des présidents – 31 ans 7 mois – dépasse de près de 9 ans celui des secrétaires – 22 ans 10 mois. Ainsi, position sociale et âge, tous deux plus élevés, conjuguent leurs effets pour asseoir la respectabilité du responsable de l'association, vertu déniée aux mineurs et aux féminines.

2-4. Mineurs et féminines.

Le plus souvent les sociétés ne fixent pas de limite d'âge inférieure d'admission et se bornent à indiquer – obligation légale – que les mineurs ne seront acceptés que s'ils justifient du consentement de leurs parents ou tuteurs. Un quart des sociétés adoptent cependant une borne intangible qui varie de 15 à 18 ans. Plus rarement – 10 % des sociétés – une catégorie spécifique accueille les plus jeunes sous le nom de pupilles ou d'aspirants. Les *Véloce-clubs de Tours, béarnais et barisien* y réunissent les moins de 16 ans, le *Véloce-club troyen* les membres de 14 à 17 ans, le *Vélo-club grenoblois* les jeunes vélocipédistes de 8 à 16 ans. En moyenne les cotisations des pupilles sont divisées par deux, mais les statuts restreignent leurs prérogatives, en effet, s'ils jouissent « *de tous les droits attachés au titre de membre du club* », ils ne pourront « *cependant prendre part à aucun vote* » (*Véloce-club de Tours*)², ils n'ont pas « *le droit de délibération ou de vote* » (*Vélo-club grenoblois*)³ et même « *ils ne pourront assister aux réunions* » (*Véloce-club béarnais*)⁴. L'exclusion des pupilles des

¹ VÉLO-SPORT DE SENS : *Livret-guide spécial de l'excursion à la côte d'azur et en Italie*, Sens, Duchemin, 1899, p. 1, qui évoque l'année 1884.

² Arch. dép. Indre-et-Loire, 4M 280.

³ Arch. dép. Isère, 99M I.

⁴ Arch. dép. Pyrénées-Atlantiques, 4M 111.

prises de décision les relègue à une situation de simples consommateurs des activités proposées, encore doivent-ils obtenir l'autorisation du capitaine de route au *Vélo-club grenoblois*. Toutefois cette association pratique une politique de formation ; un comité des courses veillant à « leur instruction vélocipédique » et pouvant si le nombre est suffisant « créer des courses qui leur seront spécialement réservées »¹. Un autre club s'assigne un même but éducatif en faveur des jeunes recrues. Son titre, l'*Avenir vélocipédique de Toulouse*, le laisse présager, ses statuts le confirment en incluant dans son bureau deux postes de professeurs afin « d'apprendre [sic] à ses frais les jeunes amateurs »². Ces deux exceptions ne doivent pas masquer la réalité : les associations ne se donnent pas une mission d'initiation tournée vers la jeunesse. Bien plus, on peut s'interroger sur la réalité de l'implication des sociétés qui se veulent formatrices. Le *Vélo-club grenoblois* ne compte que deux pupilles en décembre 1884 et, en 1887, le *Vélocé-club de Tours*, supprime la catégorie créée en 1883.

Au total, un adhérent sur cinq est mineur – le coût du vélocipède joue probablement pour restreindre leur nombre – et les moins de 18 ans ne sont que 7 % de l'effectif global. Nous sommes loin de la structure par âges des sociétés de gymnastique du Rhône dans lesquelles à la même époque, 70 % des sociétaires sont âgés de moins de 21 ans³. Dans les associations vélocipédiques, cette proportion correspond aux 21-35 ans, c'est-à-dire aux jeunes adultes.

La réticence ou du moins le peu d'empressement manifesté par les sociétés vis à vis des mineurs s'amplifie lors des nominations de dirigeants. Au *Vélo-sport auscitain* l'élection d'un président mineur en 1886 suscite une crise au sein de l'association, crise résolue par son remplacement par un adulte⁴. Dans ce genre de situation, beaucoup prétextent l'interdiction légale. En fait, la préfecture du Rhône le mentionne en 1895, à l'occasion de la demande d'autorisation du *Cercle des sports*, il n'existe pas « d'instructions formelles à cet

¹ *Le Sport vélocipédique*, 5 avril 1884, « Règlement concernant les pupilles du *Vélo-club grenoblois* » en dix articles.

² Arch. dép. Haute-Garonne, 13M 84.

³ ARNAUD P. : *Le sportsman...*, op. cit., p. 276. Cependant à l'*Avenir vélocipédique toulousain* 16 mineurs sont encadrés par 2 adultes et au *Vélo-sport de Marseille* l'effectif est constitué aux deux-tiers de moins de 21 ans.

⁴ *Le Veloceman*, 1^{er} février 1886.

égard »¹ et ce n'est qu'une interprétation de l'administration qui entraîne le refus ou l'acceptation.

Les sociétés s'ouvrent encore moins aux femmes qu'aux jeunes. Leur exclusion, quoique non-inscrite dans les statuts tant sans doute elle paraissait logique, est presque totale. Un seul club, le *Véloce-club béarnais*, les accepte mais sous certaines conditions : il leur est loisible d'assister aux courses et aux promenades mais interdit de participer aux assemblées générales et autres réunions non-sportives². Les cyclistes associatifs sont soucieux de ne pas altérer l'atmosphère de leurs rencontres, de ne pas subir la moindre gêne du fait de la présence de quelques dames. Au *Véloce-club bordelais* la proposition présentée à l'assemblée générale de 1885 d'admettre les féminines ne va pas jusqu'au vote. « *Le fantôme du demi-monde* »³, supprime l'avantage escompté d'un départ moins fréquent des adhérents masculins après le mariage. Pour autant, faisant fi des réticences émises par certains médecins⁴, les membres des véloce-clubs soutiennent majoritairement que l'exercice du vélocipède ne doit pas être réservé aux hommes à condition que la pratique féminine s'oriente vers la promenade non à bicycle, jugé trop acrobatique, mais à tricycle, instrument de tourisme par excellence.

De cette vision quantitative des premières sociétés cyclistes se détache d'abord une extension chaotique, résultat du coup d'arrêt consécutif à la guerre franco-prussienne. Les bourgeons des années 1868-1870 périclitent au temps du conflit et, durant une décennie, alors que le grand bi a remplacé le vélocipède, le corpus associatif n'est fort que de quelques unités. L'aube des années 1880 amène une reprise mais, avec seulement une centaine de groupements en 1887, les cyclistes librement associés ne peuvent rivaliser ni avec leurs

¹ Arch. dép. Rhône, 4M 603, Lettre du 23 février 1895.

² Arch. dép. Pyrénées Atlantiques, 4M 111.

³ *Le Véloce-sport*, 25 février 1886.

⁴ Le docteur Belencontre fait figure d'exception quand il énonce « *que l'art de vélocer peut, aussi bien que l'équitation et à moins de frais, produire des effets salutaires chez les jeunes filles* » et engage « *les dames qui montent déjà un vélocipède dans un appartement ou une cour close... à apparaître sur les larges voies de nos cités industrielles* ». BELLENCONTRE P. E. D. : *Hygiène du vélocipède...*, op. cit., p. 33.