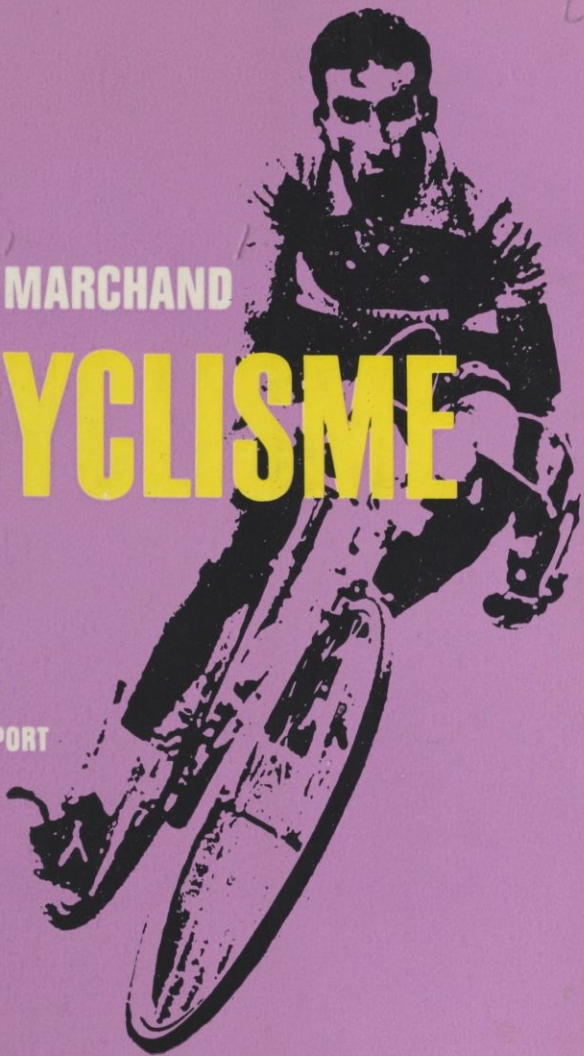


JACQUES MARCHAND

LE CYCLISME

DOMAINE DU SPORT



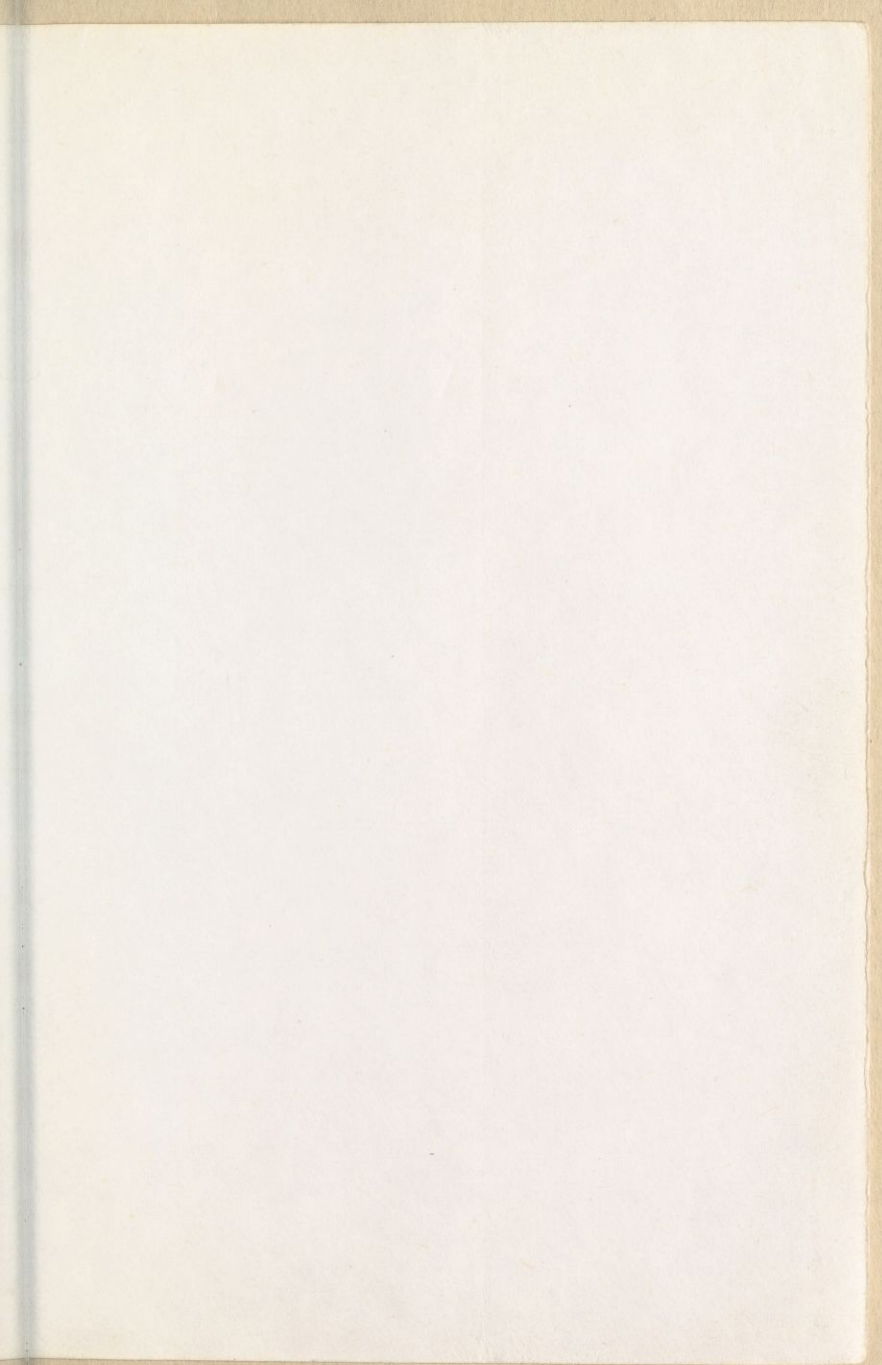


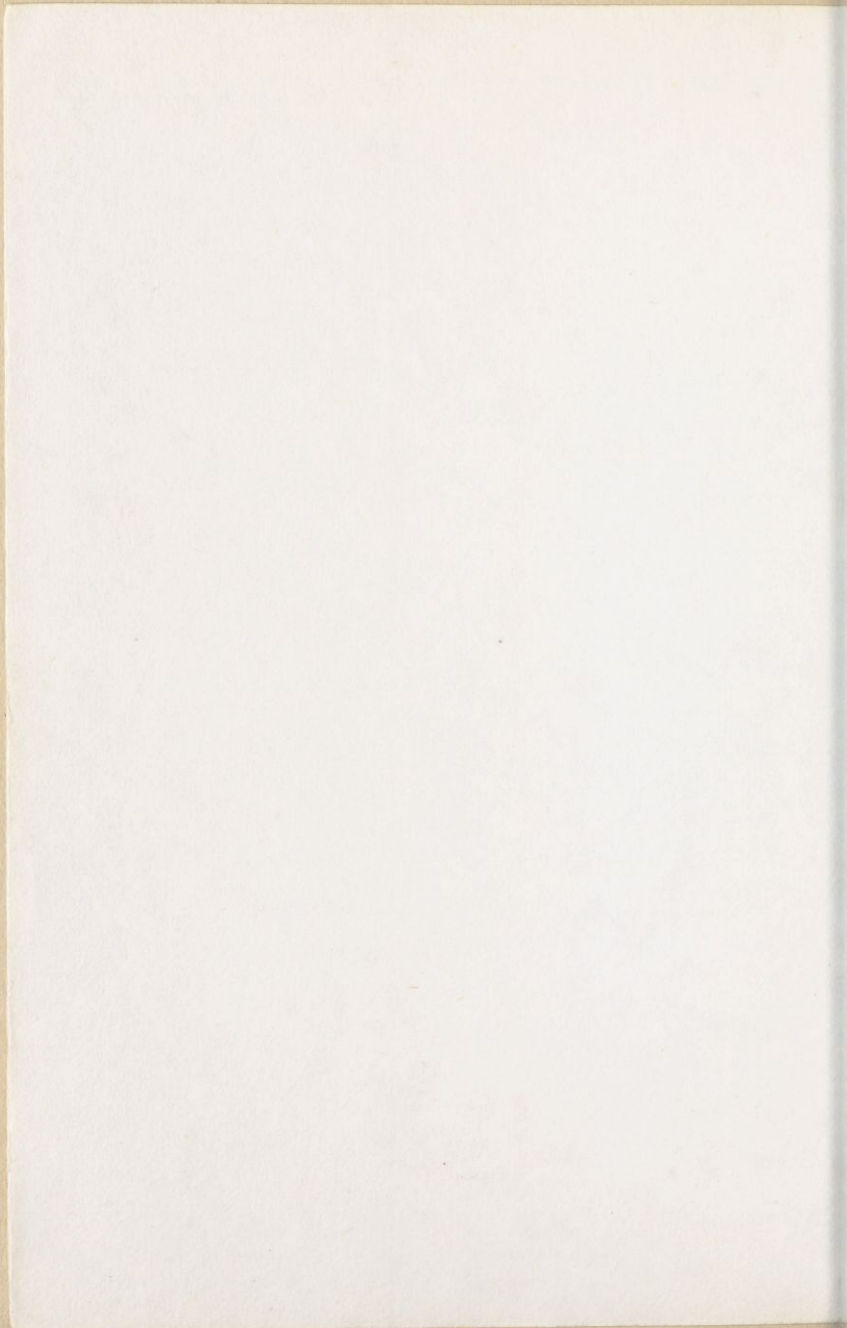
Jacques Marchand, né le 25 février 1921, est venu au journalisme par pure passion sportive. Amoureux de basket-ball, de boxe et de cyclisme, il pratiqua et milita dans des associations - il présida très jeune aux destinées d'un club de basket-ball - avant d'exposer ses idées au profit d'un plus grand nombre.

Il débuta, dans le journalisme sportif, en 1945, à « l'Echo des Sports », et s'y distingua très rapidement par la clarté de ses vues et ses dons de polémiste.

En 1955, il entra à « l'Equipe » et gravissait, très rapidement, les échelons de la hiérarchie: chef de la rubrique cycliste, chef des informations et rédacteur-en-chef adjoint.

Nul, plus que lui, n'était qualifié pour rédiger l'histoire de la vie du cyclisme, sous tous ses aspects.





2L

JACQUES MARCAND

LE CYCLISME

LE CYCLISME

16° V

6360

(6)

REVUE DU CYCLISME

LA TABLE RONDE

JL - 9 5 1953 6071

IN CYCLISME

1001
0228
(3)

JACQUES MARCHAND

LE CYCLISME



DOMAINE DU SPORT

LA TABLE RONDE

© La Table Ronde de la Table Ronde 1957

JACQUES MARCHAND

LE CYCLISME



BOURNE DE SPORT

LA TABLE RONDE

© Les Editions de la Table Ronde, 1963.

A mon père.

Un héritage

Il y a une seule chose que mon père ne m'a pas laissée, c'est son âme. Elle est restée en elle-même toute sa vie.

Il y a une seule chose que mon père ne m'a pas laissée, c'est son âme. Elle est restée en elle-même toute sa vie. Il y a une seule chose que mon père ne m'a pas laissée, c'est son âme. Elle est restée en elle-même toute sa vie.

Il y a une seule chose que mon père ne m'a pas laissée, c'est son âme. Elle est restée en elle-même toute sa vie.

Il y a une seule chose que mon père ne m'a pas laissée, c'est son âme. Elle est restée en elle-même toute sa vie.

Il y a une seule chose que mon père ne m'a pas laissée, c'est son âme. Elle est restée en elle-même toute sa vie.

1954



© Les Éditions de la Table Ronde, 1954

AVANT-PROPOS

Un héritage

La bicyclette roule tant bien que mal à travers le monde, depuis un siècle trois quarts.

Elle a fait ses premiers pas, c'est le mot exact puisqu'elle avançait alors à coups de pied, avec ses gros sabots de bois, à une époque où le monde s'apprêtait à prendre un tournant capital, non seulement dans l'évolution des idées, mais aussi dans l'évolution des techniques.

Aujourd'hui chaussée de mocassins pneumatiques, elle se profile sur toutes les routes avec l'élégance et la souplesse d'une ballerine.

Mais il a fallu beaucoup de retouches pour lui donner sa ligne actuelle.

Elle s'est constituée, assemblée pièce par pièce.

Chacun de ses nouveaux éléments étant le résultat pratique d'une invention, ou plus modestement d'une « trouvaille ».

La bicyclette est beaucoup plus l'œuvre de bricoleurs ingénieux (parfois anonymes) que de grands industriels qui s'apprêtent d'ailleurs à l'abandonner, ou ne lui accordent plus qu'un intérêt secondaire et sentimental.

Son rendement et son exploitation sont dépassés à l'ère atomique.

Elle reste heureusement choyée et bichonnée, fignolée par quelques artisans demeurés fidèles au cycle.

Car la bicyclette a fait la conquête de plusieurs générations, elle a pris un sens qui a dépassé son caractère pratique et utilitaire.

Pierre Giffard pouvait écrire dans son éditorial du « Vélo », le premier quotidien sportif à la fin du XIX^e siècle :

« La bicyclette, c'est mieux qu'un instrument de sport, c'est un bienfait social. »

Ce le fut en effet !

Mais son salut, sa santé fut d'avoir toujours fait du sport et même d'avoir fait naître son sport : le cyclisme.

Le cyclisme, lui, n'a guère plus de soixante-dix ans.

Il est toujours alerte pour un septuagénaire. Il est encore, à l'occasion, turbulent.

Il a fait de la bicyclette la plus belle conquête

mécanique de l'homme avant l'automobile et l'avion.

Il a entraîné et soutenu une industrie du cycle longtemps florissante, avant de s'essouffler avec... le progrès.

Il a fourni à la presse écrite et parlée une matière première épique, comme nul autre sport ne pouvait en fournir.

Sa popularité a des raisons bien particulières.

Il s'offre gratuitement en spectacle à son public, au-devant duquel il va sur la route, quand il ne passe pas le prendre sur le pas de sa porte, dans la traversée des villes et des villages. C'est lui qui se dérange !

Mais la course cycliste (sur route) n'a pas vraiment de spectateurs, elle a surtout des... lecteurs.

Je m'explique !

Son passage n'est qu'une vision.

Elle ne se découvre, au regard de la foule, que pour un court instant.

Pour la vivre, la comprendre, l'expliquer, il faut la reconstituer.

Ses seuls témoins permanents sont ses suiveurs : les journalistes.

Ce sont eux qui la traduisent, la racontent, à travers leur style, leur tempérament, leur enthousiasme, peut-être aussi — il faut avoir l'honnêteté de le reconnaître — leur intérêt.

A force de l'imager, ils en sont venus à l'imaginer.

Ils se sont piqués au jeu : de critiques, ils sont devenus scénaristes, et bientôt metteurs en scène.

Autant dire : Organisateur !

Le cyclisme doit beaucoup son succès aux « jambes » de Garin, Garrigou, Petit-Breton, Alavoine, Lapize, Pélissier, mais il doit autant à la « tête » de Desgrange.

C'est lui qui a donné au sport cycliste son ampleur et lui a fixé son cadre en créant d'abord, en élargissant et en élevant le Tour de France à la hauteur des plus grands cols.

Coureurs d'aujourd'hui, organisateurs, dirigeants, journalistes, nous sommes les héritiers de nos pères.

S'ils n'avaient pas été, eux, captivés par ce sport cycliste en pleine jeunesse, s'ils ne nous avaient pas légué un patrimoine sportif consistant, rassurant et encourageant, s'ils ne nous avaient pas transmis leur « foi », serions-nous encore « cyclophiles » en 1963 ?

Croyez-vous que Jacques Goddet, directeur d'une chaîne de journaux, accaparé par de multiples activités, consentirait, chaque année, à prendre sa tenue de boy-scout pour diriger le Tour de France, s'il n'avait pas été pétri à la réalité du journalisme

sportif par la poigne d'un Desgrange, et s'il n'avait pas le sentiment profond que le « drapeau rouge » est un flambeau qui lui a été laissé en héritage ?

Moi-même, si je dédie ce modeste ouvrage à mon père (licence U.V.F. de 1909, N° 4 807), c'est parce qu'il a aimé et connu le vélo avant moi, qu'il me l'a fait aimer et connaître, et qu'il a introduit très tôt dans mon éducation la notion de sport, pour m'apprendre à affronter l'homme loyalement, à découvrir sa nature, et à gagner son amitié.

Le vélo a circulé d'abord dans nos globules rouges, avant de nous faire circuler sur les routes...

Notre génération est cycliste par atavisme !

Mais le cyclisme de Jacques Goddet, de Jacques Anquetil, de Louison Bobet, de Torriani et de Philippe Potin n'est plus le cyclisme de Desgrange, de Garrigou, de Lapize et des Pélissier...

Il a fait son chemin, à travers tous les remous économiques du siècle.

Il s'est transformé, adapté.

Il s'est dépouillé de son surréalisme sportif de la belle époque, pour s'attacher à un réalisme commercial.

Il s'offre à l'occasion, en spectacle, à la télévision.

Dès lors, il devient un véhicule publicitaire qui s'introduit dans chaque foyer.

C'est encore plus pénétrant que de passer devant la porte !

D'où une orientation nouvelle qui l'a conduit à flirter d'abord avec la publicité extra-sportive, et ensuite à accepter avec elle un riche mariage qui était un mariage de raison... commerciale.

Il s'est donc fait une nouvelle vie, et s'est créé une nouvelle fonction.

Autrefois, il cherchait surtout à frapper l'imagination des foules...

Aujourd'hui, il poursuit plusieurs lièvres et trop de lièvres à la fois.

Il cherche même encore son équilibre.

Le cyclisme moderne se « complexe », si l'on peut s'autoriser ce barbarisme pour fixer son état d'âme.

Il vit sur la lancée d'un passé encore exaltant, mais complique son avenir, en voulant exploiter trop goulûment sans doute son présent.

Et je le sais parfois déroutant, décourageant, et pratiquement incompréhensible, parce que trop tiraillé par des besoins contradictoires.

Tel est le « domaine du sport » que nous devons aborder dans les pages qui vont suivre.

Il m'est apparu si vaste, si varié et en même temps tellement connu et si bien exploré déjà par mes aînés, aux œuvres desquels je dois souvent me référer, que j'ai failli décliner la mission que me

confiait Gaston Meyer, le responsable de cette collection.

Je craignais que le cadre en fût trop étroit pour contenir toute une épopée qui a l'habitude de s'extérioriser, qui a débordé dans toutes les colonnes de journaux depuis le début du siècle.

Et pourtant l'évolution du cyclisme a été si bien (et parfois si mal) précipitée, ces dernières années, qu'il convient d'en faire le point.

Me trouvant par mes fonctions au journal « l'Equipe » depuis près de dix ans, au cœur de certains problèmes, et en contact avec les principaux responsables de cette évolution, je souhaite pouvoir objectivement l'expliquer.

Tout en évoquant et en rappelant ce qu'il fut pour nos pères et nos grands-pères, je voudrais faire comprendre le cyclisme dans sa forme moderne.

J. M.

LES ORIGINES

La bicyclette descend... du cheval de bois

La bicyclette descend du cheval...

Plus précisément du cheval de bois, que M. de Sivrac avait fabriqué pour amuser ses enfants.

En remplaçant les quatre petites roulettes par deux grandes roues, M. de Sivrac fit galoper son cheval plus vite que les autres chevaux de bois.

En enfourchant leur dada de fabrication paternelle, qu'ils devaient faire avancer en poussant avec les pieds, les enfants de M. de Sivrac obtinrent une telle célérité, qu'ils appelèrent, en toute logique, et en faisant appel à leurs connaissances latines, « célériefère », cet engin révolutionnaire.

C'était, d'ailleurs, l'époque de la Révolution, car on peut situer l'apparition de l'ancêtre de la bicyclette aux environs de 1789.

Le jouet d'enfants devint un jouet de grandes personnes ; il fut même adopté par les Incroyables et les Merveilleuses, qui lui donnèrent un nom plus à la mode : le « vélocifère ».

Le sens était toujours le même, car la vitesse est très près de la célérité, et de plus, on « marchait » toujours plus vite, mais on « marchait » toujours aussi droit, avec cette machine qui n'avait pas de direction. Le cycliste de l'époque s'appelait le « vélocipède », pour la bonne raison qu'il frappait toujours le sol du pied pour faire rouler sa monture, ou bien il se contentait de l'utiliser dans les descentes et de la traîner dans les montées.

C'est à cette origine pédestre de la bicyclette que nous devons, sans doute, l'expression toujours populaire, qui consiste à dire d'un cycliste qui roule fort qu'il « marche bien ».

Le profil chevalin que M. de Sivrac avait donné à son premier « célérifère » avait subi, au cours des temps, des variantes animales, car on donnait aussi à la traverse, qui reliait les deux roues, des formes de chien et des formes de chat.

Mais il fallut attendre le 5 avril 1818 pour enregistrer une évolution technique ; le baron Drais, du duché de Bade, présenta, au Jardin du Luxembourg, un célérifère avec une roue avant mobile.

Un gouvernail, fixé comme un timon de charrette, permettait de diriger ce qui devait devenir la *draisienne*.

Dès lors, le vélocifère prenait une autre voie, mais il devait encore aller à pied pendant plus de quarante ans.

On attribue à un mécanicien français, Pierre Michaux, l'invention, en 1861, des pédales (fixées sur la roue avant), alors qu'il cherchait à installer simplement des repose-pieds.

Pourtant, si la grande histoire fait de Pierre Michaux le véritable père de la vélocipédie, la petite histoire laisse raconter une anecdote qui situe le premier « pédaleur » en 1837.

Un serrurier de la région parisienne, nommé Galloux, en réparant, dans sa forge, la roue cassée d'une draisienne, aurait eu l'idée d'y adapter une manivelle, ayant la forme d'une pédale de rémouleur.

Il inventa pour lui, et pour lui seul, une machine qu'il appela : « son cheval de bois »..., sans doute en l'honneur de M. de Sivrac.

Marcel Diamant-Berger, dans son *Histoire du Tour de France*, affirme que, le 25 mai 1902, le père Galloux fut fêté à Ouchamps, petite bourgade au bord de la Bièvre, en présence de ses enfants et arrière-petits-enfants et de nombreux cyclotouristes, venus en particulier de Tours, comme le doyen des cyclistes, et qu'à cette occasion il sortit son cheval de bois d'une vieille remise et, l'enfourchant, traversa le village en pédalant, accompagné de la fanfare municipale.

Or, le petit-fils de cet inventeur méconnu révéla, au cours du banquet qui compléta la cérémonie, que son grand-père, ayant donné des ailes, ou plus exactement des pédales, à son cheval de bois, voulut le mettre immédiatement à l'épreuve, et après avoir ramassé un peu de linge dans une musette, fermé son atelier, il se lança à toutes pédales sur la route et entreprit, sur cette monture qui faisait sensation dans toutes les villes traversées, de faire, comme faisaient déjà à pied les compagnons de son époque, un tour de France.

Le premier Tour de France cycliste daterait donc du règne de Louis-Philippe.

Une évolution industrielle et technique

Mais si nous devons reprendre notre cours d'histoire classique de l'évolution et de la transformation de la bicyclette, qui n'est encore que le « vélocipède », car elle a adopté, pour elle, le nom primitivement réservé à son usager, il faut revenir à l'invention de Pierre Michaux, un serrurier, lui aussi, né à Bar-le-Duc, mais installé avenue Montaigne à Paris.

Irrité par les jérémiades d'un de ses clients, un chapelier nommé Brunel, qui se plaignait d'en

avoir plein les jambes à pousser sa draisienne, Pierre Michaux demanda à son fils, Ernest, d'adapter un arbre coudé aux deux côtés du moyeu de la roue.

Pierre Michaux et son fils, contrairement au brave Galloux et à un mécanicien bordelais, Jean Lacou, qui, vers 1846, avait aussi construit un vélocipède à pédales pour son usage personnel, ne se contentèrent pas de garder leur invention pour eux, ils en firent profiter les autres, en l'exploitant commercialement. Pierre Michaux devait présenter à l'Exposition Universelle de 1867 une machine pesant 35 kg et valant 500 francs-or.

Le vélocipède était toujours de bois, seules les roues étaient parfois cerclées de fer, mais deux ans plus tard, Pierre Michaux fera monter des roues métalliques.

La première marque de cycles était lancée. Les successeurs de Pierre Michaux dirigeront bientôt une usine de deux cents ouvriers.

L'homme n'arrête jamais de transformer et d'améliorer ce qu'il crée.

Le «vélo» (ce diminutif était employé, jadis, pour désigner un postillon) va subir deux tendances, à partir de cette époque ; on tentera de le rendre, d'une part, plus rapide, et, d'autre part, plus confortable.

La première tendance nous amène au grand bi, qui apparaît vers 1876 et dépasse le « Michaux » par

sa hauteur impressionnante, mais aussi par sa vitesse... Car la roue motrice, atteignant jusqu'à trois mètres de hauteur, la distance parcourue était, évidemment, plus grande pour chaque tour de pédale.

Toutefois, la crise de gigantisme de la bicyclette avait, on s'en doute, de sérieux inconvénients, et le grand bi n'était accessible qu'à des cyclistes doués et très adroits. Il fallait être acrobate pour chevaucher de telles machines et ne pas craindre de tomber... de haut.

La technique, recherchée et trouvée d'abord par deux Français, Guilmet et Mayer (1867), puis améliorée encore plus tard par leur compatriote Sergeant (1878), allait résoudre le problème de la propulsion et ramener le vélo à une plus juste mesure.

Les pédales étaient alors fixées à une roue dentée (plateau du pédalier) qui actionnait, par l'intermédiaire d'une chaîne, une seconde roue dentée, encore plus petite, faisant corps avec la roue arrière.

Ce système de transmission par chaîne fut définitivement mis au point en 1880 par un Britannique, Stanley, de Coventry.

Le vélocipède abandonne donc la traction avant, pour adopter une traction arrière.

*Le départ de la compétition
est donné... à Saint-Cloud*

Le vélocipède devient, de plus en plus, un instrument de locomotion pratique.

Il a même un aspect séduisant, qui ne laisse pas les femmes indifférentes.

Le vélo a, bientôt, ses références sportives et ses champions, car la première compétition remonte à 1868 et serait due à l'initiative des directeurs de l'usine Michaux, les frères Ollivier, qui organisèrent, le 31 mai, une course dans le parc de Saint-Cloud, entre les fontaines et la grille (aller et retour) ; elle fut remportée par un Anglais fixé à Paris : James Moore.

Il est probable que la bicyclette a été inventée plusieurs fois, et un peu dans tous les coins du monde, car, seules, des recherches historiques très approfondies pourront peut-être un jour départager les différents inventeurs. Il n'est pas impossible qu'un Russe ait trouvé, lui aussi, un moyen ingénieux de marcher tout en restant assis, comme M. de Sivrac ou le baron de Drais.

Pourtant, Maurice Martin, dans ses recherches sur l'invention de la bicyclette, affirme formellement qu'elle est française, et l'attribue, officiellement, selon ses théories, à un mécanicien de Bor-

deaux, Georges Juran, qui construisit vers 1885 la première bicyclette de conception vraiment moderne, avec des roues égales, une chaîne et des roulements à billes.

Quoi qu'il en soit, c'est bien James Moore qui a inauguré le palmarès des grands classiques. Car après l'épreuve de Saint-Cloud, il s'attribuait la première ville à ville : Paris-Rouen (le 7 novembre 1869), qui avait réuni, au départ, plus de trois cents concurrents, dont plusieurs femmes ; le cyclisme féminin n'est donc pas une nouveauté.

James Moore, parti le matin à 7 h 30 de la porte Maillot, arrivait à Rouen 10 h 23 mn plus tard, ayant réalisé une moyenne de 12 km 480.

On ne connaissait pas encore la course en peloton et James Moore avait réussi son exploit en solitaire sur son grand bi à roues métalliques (1 m 20 à l'avant et 0 m 40 à l'arrière) garnies de caoutchouc plein, ayant devancé d'un bon quart d'heure ses principaux poursuivants, deux Français, Castera et Bobilier, classés dans l'ordre, après s'être départagés au sprint.

Il fallut attendre très tard dans la nuit, et même le lendemain matin, pour pointer les cinquante arrivants. Les écarts étaient considérables, et le premier tricycle utilisé par un Français, Tessier, eut besoin de plus de 20 heures pour couvrir la même distance que Moore ; le quadricycle de Jackson ne put aller plus loin que Bonnières.

La supériorité du « deux roues » était définitivement et sportivement établie, car même la première femme qui avait déjà un titre, celui de Miss America, se classa vingt-neuvième en bicycle.

Cette fois, le cyclisme était né sous sa forme la plus populaire, mais il était un sport de gentlemen et d'amateurs (ce qui n'empêcha pas James Moore de toucher 1 000 francs-or pour sa victoire de Paris-Rouen), et le premier champion de France (1881) fut même un aristocrate, Frédéric de Civry, adepte du grand bi, qui devait, deux ans plus tard, remporter le championnat du monde des 50 miles. Il eut une carrière bien remplie, puisqu'il remporta sept fois le titre national et prolongea son activité sportive en devenant le premier « maître-manager ».

*La bicyclette tenait sa « forme »
dès 1900*

En Grande-Bretagne, la bicyclette de Stanley, fabriquée à Coventry, eut aussi beaucoup d'adeptes et une clientèle distinguée qui, certes, appréciait ce moyen moderne de locomotion et se laissait « griser » par sa vitesse, mais recherchait aussi à améliorer son confort, car les trous et les bosses de la route étaient encore assez durement ressentis et pouvaient éprouver les nerfs, surtout des dames.

Le cyclisme dont le développement prodigieux, à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e avec la création du Tour de France, fut à l'origine du mouvement sportif en France, entre, à son tour dans la collection " Domaine du Sport ", après « L'Athlétisme » de

LE CYCLISME

Gaston Meyer, « Le Judo » de Marcel Hansenne, « Le Ski » de Michel Clare, « Le Rugby » d'Henri Garcia, et « Le Football » de Jean-Philippe Rethacker.

Ce volume rassemble, sous une forme commode, la somme de tout ce qu'il faut savoir sur le développement de la bicyclette, en tant qu'engin de sport, tant du point de vue historique, anecdotique, que du point de vue biographique et technique.

BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7502 00230688 6

7,70 F t. l. i.
7,50 F + i. l.

5-63

Photo H. Cohen

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

