

Une histoire du vélocipède



René Geslin est élevé dans l'amour du vélo. Il est coureur de haut niveau dans sa jeunesse. Passionné de cyclisme, il dirige une fabrique de vélos et une revue, *Le Cycle*. On peut le voir sur cette photo (sans dossard) participant au départ du centenaire de la course Paris-Rouen de 1869. Il est membre de l'Association Française des Collectionneurs Olympiques et Sportifs. Ses collections philatéliques lui ont valu de multiples médailles en compétitions internationales.

Les inventions majeures naissent souvent d'une idée farfelue. Puis, elles prennent une telle place dans nos vies que l'on en oublie le coup de génie originel. C'est le cas de la bicyclette, ou vélocipède, qui est si présente aujourd'hui que l'on méconnaît son passé. Pour éclairer cette histoire audacieuse de plaisir et de sport à deux roues, nous avons sonné à la porte du grand spécialiste philatéliste du sujet : René Geslin. A l'aide de quelques pièces de son impressionnante collection, suivons la trace du vélocipède...

Les hommes ont toujours cherché à se déplacer plus vite que le rythme de la marche. C'est le sens de la place qu'a prise le cheval dans les cultures anciennes. Lorsque le vent de la modernité a soufflé, ce vieux rêve a donné naissance au célérifère **1**. Cet appareil inventé pendant la Révolution française a la particularité de se fonder sur la force de celui qui le dirigeait (celer : vite, fero : je porte). Enfin, « diriger » est ici un bien grand mot : le célérifère n'est pas équipé d'une direction !

l'importance d'une idée comme personne avant lui en 50 ans : fixer des pédales à la roue avant d'une draisienne.

Au-delà de la simple innovation, c'est là une idée mise en pratique qui va transformer notre façon de nous déplacer. Pour rendre hommage à ce coup de génie, René Geslin a fait des démarches pour obtenir le timbre que vous pouvez admirer **4** sur ce premier jour associé à une gravure d'Ernest Michaux. Ce dernier compte sur l'aide de son père, Pierre, pour lancer la production des cycles Michaux, qui connaissent un grand succès. Voici l'extraordinaire naissance de la bicyclette. Depuis 150 ans, elle s'améliore au long d'une histoire chargée de nouveautés techniques et d'exploits sportifs.



1



3

Il faut attendre 1818 pour que le baron Von Drais mette au point un axe vertical qui permette d'orienter la roue avant. Cette invention d'outre-Rhin prend le nom de draisienne et des timbres donnent à voir son aspect archaïque **2**. L'invention se propage, devenant le Hobby-Horse de l'autre côté de la Manche. Ces machines restent terriblement imparfaites jusqu'à ce que 1861 devienne la date de naissance du vélocipède...

Les améliorations techniques se suivent

L'origine du sport cycliste est la première course de ville à ville qui a lieu en 1869 de Paris à Rouen. Les roues faites de fer sont alors recouvertes d'un bandage de caoutchouc mis au point par Clément Ader, pionnier de l'aviation. C'est l'Anglais James Moore qui remporte cette

Alors qu'il travaillait chez son père serrurier, Ernest Michaux découvre une Draisienne **3** qu'un client avait déposée pour réparation. Le jeune homme est très ingénieux. La preuve ? Il saisit



2



4

première course qui préfigure les suivantes par sa longueur et sa difficulté. La guerre de 1870 met un terme à l'effervescence cycliste du moment. Le centre de cette activité se déplace vers l'Angleterre où la construction continue. Les vélocipèdes de l'époque sont limités par le développement de la roue avant, qui conditionne la surface parcourue. Pour augmenter cette dernière, la solution est d'augmenter le rayon de la roue avant. Le résultat est un vélo à l'étrange silhouette, comme vous pouvez le constater sur ce timbre allemand 5. Le « grand-bi » voit sa roue avant atteindre 1,70 mètre de diamètre, parfois plus. On y monte à l'aide d'un marchepied situé au niveau de la roue arrière. Inutile de préciser qu'une chute d'un de ces appareils signifie tomber de haut...

La chaîne va permettre de dépasser cet écueil en offrant un développement important sans roue avant gigantesque. Ce moyen avait été adapté sur un vélocipède dès 1869, mais la débâcle militaire française avait ralenti le progrès. Après s'être développé sur des tricycles, il est peu à peu installé sur les vélocipèdes et permet d'obtenir des « bicyclettes de sécurité » qui ressemblent aux nôtres. A la même époque de « Fin de siècle », les roulements à billes sont adaptés efficacement. Quant aux cadres, ils sont renforcés et allégés d'année en année. Le plus important reste la propulsion, qui devient arrière et se perfectionne à la fin du XIX^e siècle, notamment à travers des courses cyclistes.

C'est au cours de l'une d'elles, la Paris-Brest-Paris qu'une innovation incroyable fait son apparition. Dunlop a alors l'idée d'adapter un brevet de 1845 pour mettre au point des pneumatiques sur des roues de vélocipèdes. L'idée est reprise et améliorée par Michelin. Ainsi, lorsqu'il s'élance en 1891, Charles Terront est équipé de pneumatiques démontables

Michelin – d'où l'erreur présente sur le bloc sorti le 20 juin (voir notre rubrique « courrier »). Les autres coureurs sont encore équipés de bandages. Terront, malgré de multiples crevaisons, a sept heures et demie d'avance sur le deuxième et vingt-quatre heures sur le troisième de ses concurrents. L'acte de naissance du pneumatique, qui sera ensuite utilisé pour l'automobile et l'aviation, est donc cette course cycliste, démonstration de sa supériorité technique.

L'emploi du pneumatique démontable change la forme et l'usage de la bicyclette. Son utilisation devient plus sûre et courante. Ainsi, la première revue à connaître un large succès est *Le Vélo*, créée en 1892 et dirigée par Pierre Giffard. Vous pouvez voir une carte postale présentant une femme lisant cette revue accoudée à un vélo du début du siècle déjà bien ressemblant aux modèles actuels 6. C'est d'ailleurs ce journal qui a organisé la course Paris-Brest-Paris remportée par Charles Terront. Les courses étaient d'une part un vecteur d'amélioration technique, mais aussi un support publicitaire pour les revues spécialisées.

Lorsque l'affaire Dreyfus éclate, elle divise la France en deux camps. Pierre Giffard, le directeur du *Vélo*, n'est pas dans le même que le Comte de Dion, annonceur pour sa marque d'automobile. Le différend entraîne la création d'un nouveau journal en 1900 : *L'Auto-Vélo*. Il est supervisé par le comte de Dion et dirigé par Henri Desgrange. Il prend le nom de *L'Auto* à partir de 1903. C'est cette même année que, sur une idée de Géo Lefèvre, une course de 2500 kilomètres est organisée. Ce premier « Tour de France » est remporté par Maurice Garin auquel ce timbre émis en 2003 7 rend hommage pour le centenaire du Tour. Comme on le sait, le Tour de France connaît un succès incroyable qui permet

de populariser le sport cycliste. Ainsi, dès 1909, l'Italie suit cet exemple pour créer son « giro d'Italia » 8. Il paraît presque inévitable que le vélocipède ait entraîné l'apparition de nouveaux sports. Ainsi, aux Jeux de la première olympiade d'Athènes en 1896, on ne compte pas moins de cinq épreuves cyclistes. Lors des Jeux Olympiques de 2004, à Athènes également, la Grèce a voulu rendre hommage à l'un de ses coureurs du début du cyclisme 9.

9



Pièce très rare de la collection de René Geslin, une carte souvenir premier jour émise pour les Jeux de 2004.

● ● ●



6



5



7



8



10

●●● Par ailleurs, d'autres courses de ville à ville se sont développées. C'est par exemple le cas de Paris-Roubaix, un parcours connu pour ses cinquante kilomètres pavés dont un timbre **10** célèbre la centième édition. Ce terrain difficile reste de nos jours un moyen de tester le matériel cycliste en terrain réel. On retrouve ici un lien étroit entre technique, sport et... publicité.

Au fil des années, les usages du vélo se sont diversifiés et répandus. Parmi les exemples de fonctions anticipées, parlons de Guerre et Poste. Vous pouvez voir sur ce timbre togolais **11** un soldat français de la Première

Guerre portant un vélo pliable dans son dos. Plusieurs unités d'infanterie et de renseignement sont équipées de la sorte pour pouvoir se déplacer plus vite. Pendant le deuxième conflit mondial, la bicyclette a toujours une fonction clé pour les militaires, notamment dans l'occupation japonaise des grands espaces chinois. Les civils français ne sont pas en reste car l'usage des automobiles étant strictement limité, le vélo s'impose souvent comme moyen de locomotion préféré. Quant aux facteurs, le vélocipède transforme leur travail **12, 13 et 14**.

Facteur d'émancipation

1936. Le Front Populaire met en place les premiers congés payés. Les évolutions techniques en route depuis des années permettent au vélocipède de jouer un rôle important cette année-là. Ce timbre

américain **15** nous présente un tandem semblable à ceux qui sont utilisés par les vacanciers. Grâce à ces bicyclettes pour deux, ils sont capables de rejoindre la mer, la campagne ou la montagne pour leur premier congé payé! Sans conteste, le vélocipède se fait ici l'accompagnateur des conquêtes sociales d'une certaine époque, comme en témoigne le timbre figurant « *les loisirs* » de Fernand Léger **16**. La bicyclette est aussi utile à l'émancipation de la femme en lui permettant de se déplacer librement **17**.

Les écrous papillons apparaissent dans les années 1920 grâce à André Huret et facilitent les réglages des bicyclettes. Les ultimes mises à jour qui donnent aux vélocipèdes leur forme contemporaine sont le dérailleur et l'éclairage. Ils sont tous deux en développement depuis quelques années lorsqu'ils s'imposent comme des équipements standardisés. L'éclairage devient commode peu de temps avant la Deuxième Guerre mondiale **18**.

Quant au dérailleur, son usage ne s'étendra qu'après le Tour de France de 1937. Le dérailleur utilisé alors a été mis au point par Oscar Egg, trois fois détenteur du record de vitesse en vélodrome. Il est de marque « Super Champion » **19**. Toutefois, des dérailleurs existent depuis 1928 mais les consignes d'Henri Desgrange pour le Tour de France interdisent fermement ce type d'équipement par peur d'impairs mécaniques. Jusqu'à la Grande Boucle de 1937, si un coureur voulait changer le développement de son vélo pour s'adapter au terrain, il devait démonter sa roue arrière pour la retourner et changer de pignon, et ce sur le rebord de la route.

Une fois ces derniers ajustements définitivement installés, le vélo peut continuer de plus belle sa conquête du monde. Le grand public est séduit par ce moyen de locomotion simple et



Version en intérieur

Le sport cycliste se développe aussi en intérieur. C'est là le rôle joué depuis les origines de la bicyclette par les vélodromes. En 1903, le Vélodrome d'Hiver est installé dans l'impressionnante galerie des machines construite pour l'exposition universelle de 1889. C'est Henri Desgrange, directeur de l'Auto, qui est à l'origine du projet. Il détient d'ailleurs le premier record de l'heure sur une surface couverte ! On peut observer l'entrée de ce vélodrome sur la carte postale **A**. On retrouve cette même entrée proche du Champ-de-Mars et son inscription frontale sur la seconde carte postale **B** tirée de la visite de Buffalo Bill et sa troupe à Paris en 1904 ! La galerie des machines est ensuite détruite en 1911.

Le Vél' d'Hiv' déménage alors dans le XV^e arrondissement de la capitale. Pendant un demi-siècle, de 1909 à 1959, cet espace peut accueillir 17 000 spectateurs. Ses 250 mètres de piste permettent à de nombreux sprinteurs de s'y entraîner, comme Oscar Egg, dont nous allons reparler. C'est aussi l'occasion pour les Parisiens de venir admirer la course des Six Jours, organisée annuellement. Cette épreuve était très populaire pendant l'Entre-Deux-Guerres. Faire du vélo était encore réservé à une petite partie fortunée de la population, mais tous pouvaient déjà observer le « vélocipède » en action. A titre de comparaison avec notre vision actuelle, les bicyclettes des sportifs pour le vélodrome n'ont alors ni dérailleur, ni... freins.



économique (deux adjectifs qui sont le résultat de près de deux siècles de progrès, comme nous l'avons vu). Le nombre de bicyclettes dans le monde est estimé à un milliard et demi d'unités. Un chiffre pharaonique qui ne surprend pas lorsque l'on pense aux mégalo-poles de l'hémisphère sud, où la voiture reste trop onéreuse pour la majeure partie de la population **20**. Les tricycles sont aussi très nombreux, notamment à Bangkok **21**. Ils sont par exemple utilisés comme taxis et leur ancêtre n'est nul autre que le modèle de tricycle (trop lourd à l'époque) de 1878 **22**.

Enfin, l'aspect le plus apprécié des amateurs de vélo, le sport, connaît toujours une attention soutenue de la part du public. Et pour cause, les occasions ont été multipliées, les techniques affinées et les records battus. En 2003, le Tour de France fêtait son centenaire. Du fait de sa gratuité (il est maintenant financé par le passage de la caravane publicitaire), il est considéré comme le plus grand rendez-vous sportif mondial. Son histoire est intimement liée à celle de la philatélie tant les timbres rendant hommage aux efforts des coureurs sont nombreux **23**.

De nos jours, les dernières innovations techniques se concentrent sur l'aérodynamisme des coureurs, comme le met en exergue ce timbre australien de 2000 **24**. Au final, l'histoire du vélocipède permettrait presque de dire que celui-ci est devenu le nouveau « meilleur ami de l'homme », accompagnant toujours, encourageant souvent les mouvements de l'Histoire depuis le XIX^e siècle. Conclure cette histoire par une allusion au sport cycliste, c'est honorer à la fois l'inventivité de l'Homme qui a créé cette machine et le courage des hommes qui s'en sont servis pour repousser leurs propres limites. ■

Albán Andreu



12



13



15



14



16



17



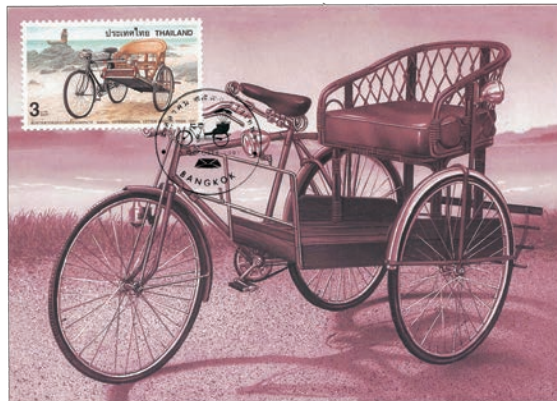
18



20



19



21



22



24



23

Tous nos remerciements à René Geslin pour ses précieux conseils et sa merveilleuse collection dont est issue l'iconographie de cet article.