



**This document is brought to you by courtesy of
the National Cycle Archive
In partnership with the
Veteran-Cycle Club**

Please acknowledge the source if you refer to this material.

Find out more about the National Cycle Archive [here](#)



LE CYCLISME

A

LA

BELLE

EPOQUE



exposition

conçue par **Serge LAGET**
et **Jean-Paul MAZOT**

du 3 au 29 Juillet 1978

au Magasin **DECRÉ**

Rue de la Marne - **NANTES**

à l'ouest du nouveau, un tout petit peu de nouveau en matière de cyclisme...

Lors d'une récente exposition à Beaune (Côte-d'Or), nous avons esquissé une histoire du Cyclisme bourguignon, de ses débuts à la Belle Epoque. Cela nous avait pris trois pages.

Pour réaliser pareil travail sur le Cyclisme de l'Ouest, c'est un livre entier qu'il faudrait. Il y a en effet tant et tant à dire depuis le Tour de France bouclé en 1830-1832 sur une draisienne de sa fabrication par M. GILLET (1811-1880), un compagnon charron angevin, jusqu'au Grand Prix de Sablé disputé en 1868 dans le cadre du Comice Agricole et gagné par A. LAUMAILLE, d'Angers, sur un vélocipède à pédales, en passant par les courses d'Angers en 1869 dont le Nantais Armand PEROL enlève une épreuve de vitesse, ou celles de Brest organisées en 1891 pour rendre hommage aux croiseurs russes « Minine » et « Dimitri-Donskoï ». Il y aurait également lieu d'évoquer les trouvailles de TRUFFAULT, de Tours, qui, en 1875, allège le vélocipède ; les Fabriques mancelles BIGOT et BOY, spécialisées en 1896 dans la chaussure vélocipédique. On pourrait aussi disserter sur les fameuses courses d'Angers marquées par les exploits de COTTEREAU ; sur les débuts du crack manceau FOURNIER, sur les démêlés vélocipédiques de l'écrivain Alfred JARRY (1) avec son fournisseur et champion de la Mayenne, le sieur TROCHON ; sur le feu vert de l'Archevêque de Rennes, Monseigneur LABOURE, autorisant en 1894 la pratique du vélocipède dans son diocèse ; sur le projet de création en 1893 d'une Fédération Vélocipédique de l'Ouest par les Clubs hauts-bretons. Il faudrait aussi évoquer la carrière du sprinter Ludovic MORIN (1895), du routier Jean CORRE à l'aise après 1.000 km de course !

L'histoire des courses serait également riche d'enseignements : Rennes - Dinan enlevé en 1880 par HOMMEY ; Angers - La Flèche et retour qui sourit à GRUGEARD en 1881 ; Blois - Amboise et retour n'échappe pas, en 1882, au Vendômois H. COULLIBŒUF. Dans Morlaix - Brest et retour, FOL montre en 1891 sa roue arrière à LAMBERJACK. Dinan - Saint-Brieuc et retour, malgré HAMONIC, constituera en 1892 pour Pierre PAILLARDON, de Saint-Brieuc, un succès parmi dix-huit autres ! Cette année-là, Avranches - Saint-Malo permettra à LECLAIRE, de Rennes, de se mettre en évidence. Prolifèrent des courses sur route de dimension régionale ou nationale, comme ce Paris - Nantes et retour de 1892. Le jeune Marius ALLARD, d'Arles (vingt ans), y tient en échec MEYER et ROBIN après 64 heures de machine (1.000 km) ! Deux ans plus tard, c'est Jean, l'aîné des ALLARD, qui profite du penchant pour l'alcool de l'Américain WALLER (3^e) pour épingler à son palmarès le Rennes - Brest - Rennes de 500 km. Et ce malgré les efforts de JONCOURT de Saint-Brieuc (2^e), PIERRE de Brest (5^e) et LECLAIRE de Rennes (6^e). Quant à Félix GUILLET, de Blain, il fait étalage de sa régularité dans Bordeaux - Paris où il aligne deux superbes places de 7^e en 1891 et 1892.

Autres belles figures de proue : RENOUEL (champion du Finistère en 1893) ; WALTHER, de Saint-Malo, roi des monocyclistes en 1891 ; le Docteur DORION, de Moncontour, qui en 1911, à 44 ans passés, fait jeu égal avec les meilleurs ; ROSIÈRE, de Tours, excellent sur son magnifique vélodrome, comme dans le Paris-Brest de 1901. Avec le premier Tour de France, en 1903, dont l'arrivée de l'antépénultième étape, jugée à Nantes, revient à Maurice GARIN, le futur lauréat, le Cyclisme breton élargit encore son audience. La Grande Boucle permettra à Lucien MAZAN dit PETIT-BRETON, né à Plessé en 1883, de prendre rang parmi les plus grands pédaleurs de l'histoire. Alfred LE BARS, le Finistérien, bouclait pour sa part le Tour à deux reprises : 26^e en 1907, 19^e en 1909. Il est toujours en vie et, sans aucun doute, le doyen des Géants de la Route.

Autre grand routier de valeur, fauché en pleine guerre avant que d'avoir pu donner toute sa mesure, Franck HENRY, de ~~Landes~~ ^{Landes} rneau. Les BEAUGENDRE, de Salbris, formidable famille de coureurs, voyaient en 1908 un des leurs, Omer, prendre rang au palmarès de Paris-Tours, créé en 1896.

les Ce petit tour d'horizon donne une idée de la diversité et de la richesse d'un Cyclisme breton qui « produirait » par la suite Eloi TASSIN, PAILLARD, VARNAJO, BOBET, ROBIC, CLOAREC, FOUCHER, LE DROGO, MAHÉ, LE STRAT, GOASMAT, l'exemplaire GREAU et les GROUSSARD et LETORT et GUIMARD et BERNAUDEAU et HINAULT et bien d'autres encore.

Mais, pour conclure, revenons, si vous le voulez bien, à la période qui nous intéresse ici, et plus particulièrement à la région nantaise, dont le premier champion semble être, nous l'avons vu, en 1869 à Angers, Armand PEROL. Eugène CHE-REAU (1866-1949), originaire d'Angers, en se fixant à Nantes, prit ensuite le relais. Après avoir été champion de France sur grand-bi à Pau en 1888, il réalisa un exploit en 1892 en établissant sur la route de Nantes à Paimbœuf le record des 50 km en 1 h. 35'. Avec son frère Antoine (1870-1944), il sera à Nantes, dans les années 1895, une des pièces maîtresses de ce vélodrome de Longchamps où se bousculent les ANGER, HUBERT, THURRY, ROLIN, BEAU, HUBY, CHEVALLIER, DIVET et SAUTEJEAU. Sur route, dans Nantes-Ligné et retour (U.V.F. - 1893), GAUTHIER et POIRIER s'inclinent devant DOUARD.

Nantes organisera en 1910 les Championnats de France Indépendants de vitesse (1^{er} TEXIER) et de fond (100 km route : 1^{er} GEMPTÉL). Nantes, dont les pédaleurs se regroupaient sous les couleurs bleu et rouge du Vélo-Sport Nantais (2), le siège étant fixé au Café Continental, 1, place Royale. Nantes, dont un de ~~ses~~ ^{ses} fils les plus célèbres, Jules VERNE, fait chevaucher une triplète à ~~trois~~ ^{trois} personnages dans ~~son roman~~ ^{son roman} « Le Testament d'un Excentrique ».

Nantes, où nous sommes particulièrement heureux de vous donner, grâce à ces cent cartes postales qui, mieux qu'un testament, constituent un précieux héritage, une idée de ce qu'était pour nos aïeux de la Belle Epoque le sport vélocipédique...

(1) Qui suivit à vélocipède l'enterrement de son ami Stéphane Mallarmé, en 1891.

(2) En 1907, on dénombrait six autres clubs dans la Loire-Inférieure: Retz, Guérande, Le Croisic, Pornichet, Coueron, Pont-Château.



NON !

Ce n'est pas une raison pour vous "flinguer" comme le dit Géminiani.

Nous non plus nous ne savons pas tout. Mais après avoir lu...

"LE CYCLISME"
de Serge LAGET, édité par LAROUSSE
(13 F)

... nous en savons davantage.



Que pouvait-il donc raconter à sa "petite reine" ? Vous le devinez...

En tant que collectionneurs nous nous plaisons à imaginer qu'il lui demande, comme nous vous le demandons, de ne pas hésiter à nous écrire

Serge LAGET
et **Jean-Paul MAZOT**

B. P. 71

75522 PARIS cedex 11

si vous possédez sur le SPORT : archives, journaux, revues, photos, cartes-postales, gravures, médailles que vous désirez vendre.

Les 25 clés qui ouvriront les portes de l'exposition

Panneaux photographiques :

- 1891 — PARIS-BREST et retour. Charles TERRONT.
- 1901 — LE VÉLO. « Journal des Sports ».
- 1901 — Le match JACQUELIN - Major TAYLOR au Parc des Princes.
- 1901 — GARIN gagnant la course cycliste PARIS - BREST et retour.
- 1902 — La Noce en vélos.
- 1903 — Le PROFESSIONNEL.
- 1903 — REMIREMONT : le Vélodrome. Course du 2 août 1903.
- 1905 — MAC FARLAND, stayer américain.
- 1905 — (L.H. BEAUVAIS). Les Sports : LE CYCLISME.
- 1905 — LES SABLES-D'OLONNE : La Plage un jour de course de vélos.
- 1905 — PETIT-BRETON, coureur Argentin.
- 1906 — Champions en herbe.
- 1907 — Le Tour de France 1907. Arrivée de PETIT-BRETON.
- 1908 — (D'après MICH) « Deux grands vainqueurs » (1908, Cycles PEUGEOT).
- 1910 — GUIGNARD entraîné par PÉGUY.
- 1910 — GARRIGOU, vainqueur du Circuit de Brescia, sur bicyclette ALCYON.
- 1913 — Versailles : 1^{er} Génie (Compagnie cycliste).
- 1914 — Philippe THYS (MICH).
- 1914 — (D'après MICH) Elle grimpe tout la bicyclette (J.-B. LOUVET).
- 1914 — DUBOC. Tour de France 1914.
 - PERROS-GUIREC : Course de bicyclettes sur la plage.
 - Nos Sablaises à bicyclettes ont du nerf et du jarret pour monter les côtes.

Affiches :

- 1908 — (MICH) « Victoire de 1908 ».
- 1914 — Cycles O. LAPIZE.
- 1920 — (G. FAURE) Cycles PEUGEOT.
- 1925 — (C. FOURNERON) Cycles DE DION-BOUTON.

UN JEUNE ÉDITEUR DE PROVINCE R. JADULT

E. JADULT et Fils - 79380 Courlay - Tél. 16 (49) 72.20.28

se lance dans l'ÉDITION SPORTIVE.

Ses projets sont

**aussi ambitieux et originaux
que raisonnables**

Il veut faire partager sa passion

pour tous les sports

par le plus grand nombre.

Pour cela, d'ici au Printemps prochain, il vous proposera :

2 COLLECTIONS animées par

Serge LAGET

et Jean-Paul MAZOT



"La belle époque du sport"

permettra en 80 pages illustrées de cartes-postales originales, soigneusement et humoristiquement légendées, de se faire une idée très précise de ce qu'était :

- le vélo
- le football
- les courses de chevaux
- l'haltérophilie

au temps des crinolines, des pioupious, du grand huit...

"Droit au but"

ira à l'essentiel. En 32 pages illustrées, vous toucherez du doigt l'histoire d'une discipline, l'art et la manière de devenir un bon pratiquant. Vous vous familiariserez par ailleurs avec les grands champions et les termes techniques. Un questionnaire récapitulatif permettra aux uns d'effectuer des travaux pratiques, aux autres de tester leur savoir.

A paraître :

- | | |
|----------------------|------------|
| - Athlétisme | - Football |
| - Basket-ball | - Rugby |
| - Cyclisme sur route | - Judo |
| - Cyclisme sur piste | - Tennis |

de la draisienne à la bicyclette ou des premiers tours de roue

TOUJOURS DU NOUVEAU



Au mois de Juillet

EXPOSITION UNIQUE
sur le cyclisme à la "belle époque"
à l'occasion du Tour de France.
(200 cartes-postales originales, affiches, etc...)

Dans les rayons DECRÉ et à LA HUTTE
vous trouverez les meilleurs articles
pour pratiquer votre sport favori
en toute sécurité.

En mars 1861, la draisienne ou vélocipède en bois, inventée par Charles-Frédéric DRAIS, baron de Saverbronn (1785-1851), oblige depuis quarante-quatre ans son pilote à frapper du pied le sol pour se propulser quand, à Paris, MICHAUX Père et Fils, des charrons originaires de Bar-le-Duc, la dotent de pédales greffées sur le moyeu de la roue avant. Pendant sept ans, les conquêtes de cet engin révolutionnaire iront croissant. Les routes (!), les chiens et chevaux, nombre de journalistes hippiques ou non, la Faculté, etc... ne le ménageront pourtant pas. De même que 1818 avec des démonstrations aux Jardins du Luxembourg et du Tivoli, ou sur Beaune-Dijon (François LAGRANGE, 1792-1846), 1868 constituera un tournant décisif. Les frères OLLIVIER, qui président en effet aux destinées de la Compagnie Parisienne (Maison MICHAUX élargie), sentent en effet qu'il est temps d'organiser une grande réunion. Ce sera Saint-Cloud le 31 mai. Une douzaine de manifestations du même ordre verront le jour cette année-là à Narbonne, Carcassonne, Draguignan, Hyères, Enghien, Toulouse...

Au fil des ans, la machine s'améliore et l'Anglais James MOORE (1849-1935), le premier campionissimo de l'histoire, utilise — lorsque, le 7 novembre 1869, il boucle à presque 12 km/heure de moyenne, les 123 km du premier ville à ville Paris-Rouen — un vélocipède métallique avec bandages de caoutchouc (apport de Clément ADER), roulements à billes, etc... La « monture » du lauréat, qui lui sera d'ailleurs dérobée, représente, avec sa trentaine de kilos, un gain appréciable par rapport aux cinquante que pesait l'engin initial. La guerre de 1870 brisera ce formidable courant et permettra, entre autres, à l'industrie du cycle britannique de nous devancer dans le monde. A la reprise, les échanges s'amplifieront avec les sujets de Sa Gracieuse Majesté. Nos représentants y connaîtront souvent de bonnes fortunes jusqu'à ce que leurs adversaires utilisent le grand-bi. Un tour de pédale développant un tour de la roue avant ; pour aller plus vite, il suffit d'augmenter la taille de celle-ci ! Charles TERRONT (1857-1932), autre formidable géant de la route, donnera, perché sur son grand bicycle de 1,38 m, à maintes occasions du fil à retordre aux meilleurs professionnels anglais et américains, en particulier dans les Six Jours des années 1880.

L'année suivante, la toute neuve Union Vélocipédique de France, forte de ses douze clubs (1.735 en 1876), attribuera à Frédéric de CIVRY (1861-1893 — 211 victoires en 331 courses) son premier titre national (10 km au Carrousel). Quoique, sur les 490 épreuves enregistrées en 1884 (16.364 en 1876), 396 soient réservées au grand-bi — 94 seulement au tricycle — l'instable araignée, comme on la baptise également, n'a pas que des amis. Aussi, lorsque H.O. DUNCAN fait, en 1886, franchir la Manche à la naine bicyclette, avec roue arrière motrice, beaucoup plus sûre, après une inévitable période de réticence des champions eux-mêmes, elle supplante le grand-bi. Et ce d'autant plus vite que le pneumatique, redécouvert en 1888 par J.-B. DUNLOP, un vétérinaire écossais, lui convient parfaitement.

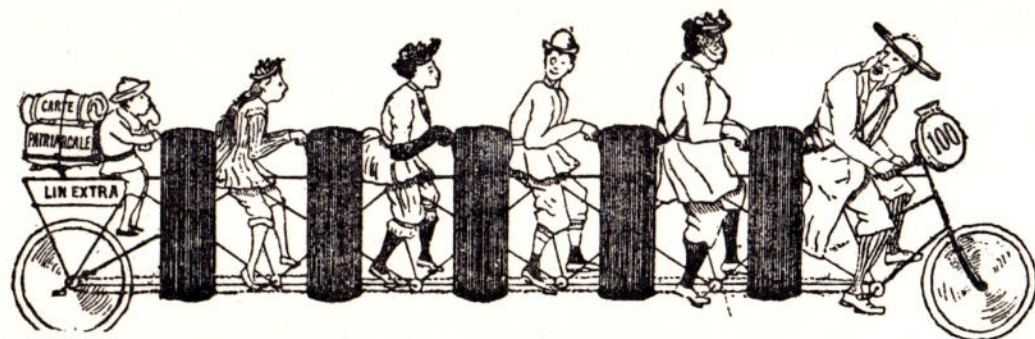
1891 avec les premières grandes classiques : Bordeaux-Paris (quadruplé des amateurs anglais : 1^{er} MILLS, 21,5 km/heure pour les 572 km) et Paris-Brest et retour (1^{er} TERRONT, à 16,8 km/heure de moyenne pour les 1.200 km (!!)) sur une machine de 25 kg équipée de pneumatiques Michelin qui perceront cinq fois), le cyclisme trouve enfin la grande dimension internationale. Le peintre VLAMINCK, pour l'avoir vécue, accorde à cette dernière épreuve un retentissement comparable à celui de la traversée de l'Atlantique par LINDBERGH. Dès lors, constructeurs et journaux spécialisés se multiplient, comme les courses sur route et sur piste. Les champions sont alors très souvent polyvalents et brillent sur les deux terrains. Mais la piste dont Paris

s'équipe enfin (dès 1885 en province, avant dans les parcs...), devient vite le terrain idéal pour le garçon doué qui veut se constituer rapidement une fortune solide. CASSIGNARD (1873-1893), JACQUELIN (1875-1928) brillent alors de tous leurs feux. Les premiers Championnats du Monde (sur route, pas avant 1921) consacrent dès 1893 le sprinter ZIMMERMAN (1869-1936), « l'Américain volant ».

Cette spécialité de l'effort bref et violent réussira à nos représentants : BOU-RILLON (1877-1942) en 1896, POULAIN (1884-1953) en 1905, FRIOL (1881-1916) en 1907 et 1910. A Athènes, en 1896, FLAMENG et MASSON ouvriront le palmarès olympique cependant que, derrière entraîneur (bicyclette, puis tandem, puis moto), PONSCARME devient notre premier Champion du Monde. Chez les Professionnels, HURET (1870-1952), Léon GEORGET (1883-1949), DARRAGON (1883-1918) « ne se laissent pas tourner autour » par les virtuoses que son MICHAEL — croqué par TOULOUSE-LAUTREC — ou WALTHOUR.

La course aux records bat son plein quand, en 1901, l'Union Cycliste Internationale fait ses premiers pas. Grâce à l'impôt, on recense alors 1 million de bicyclettes ; le cross cyclo-pédestre démarré. Le Tour de France, conséquence indirecte de l'affaire DREYFUS, suivra, créé en 1903 par Henri DESGRANGE. GARIN, TROUSSELIER, POTTIER, PETIT-BRETON, LAPIZE, GARRIGOU, THYS, CHRISTOPHE, sur leurs lourdes machines de 15 kg, dépourvues de dérailleur, mais avec roue libre puis pignon fixe, partant de nuit, effectuant des chevauchées de 300 et 400 km (quinze heures de selle et plus), buttant sur les premières montagnes, écriront jusqu'en 1914 quelques-unes des plus belles pages de la légende des cycles.

Celles qui nous intéressent ici.



Il n'est de bon travail qu'en EQUIPE.
Les éditions JADULT l'ont bien compris.
Pour connaître la réussite dans votre sport, prenez donc leur roue, c'est la bonne.

Et surtout n'oubliez pas. Pour durer, mieux vaut "tricoter" que "pousser du braquet".

Ecrivez-nous, nous vous tiendrons au courant de nos publications.

CARTE POSTALE



Oui, je désire être au courant
de vos publications.

NOM

Prénom

Adresse

éditions **JADULT et Fils**

B. P. N° 5

79380 COURLAY

Decré
"centre ville"
LE GRAND MAGASIN DE NANTES



Dans de minuscules rectangles, les géants de la route et de la piste tels qu'en eux-mêmes.

Dans la libération de la Femme, en particulier vestimentaire (suppression du corset, jupe, culotte...), la bicyclette joua dans les années 1900 un rôle non négligeable.

Mais « la petite reine », ainsi baptisée à cause de l'attachement que lui marquait, enfant, la Reine des Pays-Bas WILHELMINE, finit toujours par trouver son « roi », et ce n'est pas forcément au terme d'une leçon de bicyclette. Noce et baptême à vélo suivent fort logiquement. Pour l'enterrement, on pourra également procéder de la sorte : JARRY ne suivit-il pas le cercueil de MALLARMÉ sur sa machine Clément ?

Le champion en herbe « gicle » tout naturellement d'un choux. Il s'apercevra vite que la route ne lui appartient pas toute. Il faut aussi compter avec les chiens dont on se débarrasse au moyen de revolvers spéciaux ou d'une poire remplie d'ammoniaque. Après avoir fait « panache », il conduira sa « pôvre » machine à l'atelier. Les bleus oubliés, il la chevauchera à nouveau fièrement, poussant pour la fête une pointe dévastatrice dans un panier d'œufs. S'il présente de solides dispositions, il pourra, l'heure venue, effectuer son service militaire comme estafette et peut-être se « recycler » ensuite dans les exercices de haute voltige. Un entraînement plus sévère l'amènera, avec un peu de chance, à attirer l'attention d'un Directeur sportif clairvoyant.

Professionnel, il aura le choix entre la piste et la route. Il pourra d'ailleurs pratiquer les deux avec un bonheur égal. Attiré par l'anneau de bois ou de ciment, il deviendra sprinter (JACQUELIN, TAYLOR, FRIOL, etc...), donc livré à lui-même pour un effort bref et violent sur deux ou trois tours de piste, ou stayer (MICHAEL, MAC FARLAND, WALTHOUR, GUIGNARD, etc...). Dans ce cas, entraîné par une bicyclette, un tandem, une triplète, voire une moto, il livrera des matches de 50 ou 100 kilomètres.

Ces « aristocrates » ne manquaient alors ni de vélodromes pour les recevoir, ni de spectateurs pour les encourager.

Mais, aujourd'hui, ne préférons-nous pas ces routiers d'un autre âge, Charles TERRONT ou Maurice GARIN, se lançant à corps perdu sur les 1.200 km de poussière et d'ornières de Paris-Brest et retour en 1891 ou 1901, ou encore PETIT-BRETON ? Ces FABER, GARRIGOU ou CHRISTOPHE qui, se jouant des ravitaillements et des contrôles comme des crevaisons sur les sentes des premiers Tour de France, forcèrent les portes de la légende.

ALCYON, PEUGEOT possédaient un sens aigu de la publicité. PERRIER ne faisait pas encore des bulles aux arrivées, mais le consommé SPORTBEEF rendait déjà les coureurs plus « saignants ».

Decré
“centre ville”
LE GRAND MAGASIN DE NANTES